

# CONTESTACIÓN A LAS PROPUESTAS PRESENTADAS EN LA PLATAFORMA DECIDE

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	1/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2020-12-23 13:24:48

COMENTARIO O SUGERENCIA

Esta estupendo este plan.

RESPUESTA

El contenido de la misma no puede ser considerado como propuesta o alegación.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	2/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

23/12/2020 15:40

COMENTARIO O SUGERENCIA

TUSSAM: AMPLIAR LA LINEA ESTE HASTA TORREBLANCA (Parada Glorieta Torreblanca por Ejemplo)

RESPUESTA

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 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, estará formada por 6 líneas dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales. Dicha propuesta recoge una nueva línea, la **TRANVIBUS TB2, Santa Justa - Sevilla Este - Torreblanca** con cabecera en la Glorieta de Torreblanca

Código Seguro De Verificación	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38
Observaciones		Página	3/40
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2020-12-23 15:40:20

## COMENTARIO O SUGERENCIA

En el punto 2.11.1 me ha parecido curioso ver el comentario de "Además, es de destacar el sobredimensionamiento de las calzadas de algunas de sus avenidas, como la Avenida Emilio Lemos, la Avenida Médicos sin Fronteras y la Avenida de la Innovación" Entiendo que para realizar dicha afirmación, dichas avenidas han sido observadas por la noche durante el toque de queda, porque en los horarios comerciales, nos podemos encontrar que por ejemplo la avenida Médico sin fronteras pasar de tener 3 carriles a uno en algunos tramos debido a la doble fila, ocurriendo lo mismo en la Avenida Emilio Lemos en días normales, y ya los días de Mercadillo, mejor no lo comentamos, ya que los coches estacionan en el carril pegado a la mediana (total...saben que la Policía Local no hará nada).

De igual manera, el comentario sobre las calles de un único sentido en las zonas de vivienda unifamiliares, el problema viene a darse por lo mismo, ineficiencia de una policía local, que no sanciona, si la Policía pasase durante una semana (una única semana...) multando todos los días a los coches mal estacionados, se solventaría el problema.

Creo que abordar el problema de movilidad de la zona Este (puesto que es donde vivo, y donde más puedo focalizar mis comentarios), reduciendo el nº de carriles, es un gran error y cualquiera que viva diariamente en este barrio opinaría lo mismo, solo hay que ver los comentarios de cualquier publicación del ayuntamiento de sevilla en redes sociales, donde las quejas de presencia policial es una constante, por lo cual atajar un problema que crea el mismo ayuntamiento, se debería solventar porque el ayuntamiento ejerza correctamente sus funciones. Creo que un problema mucho más grave es el tráfico que se forma por el uso de los semáforos en todo el barrio, hay muy mala sincronización y no es normal que desde Emilio Lemos (nº26),ya quieras salir a la circunvalación por Alcalde Luis Uruñuela, o por Avenida de Séneca, tarde una media de 10 minutos porque no paras de coger un semáforo tras otro, por lo que habría que apostar por una buena sincronización de semáforos, uso de botón para peatones (que funcione de verdad... no como el que se ha puesto en el hotel congresos, que por mucho botón... tiene su ciclo programado y es lo único que respeta, da igual que le des al botón) o sustitución en algunos cruces de semáforos por rotondas, descongestionaría mucho el tráfico, se evitaría el uso de marchas cortas que son al final las que más disparan el consumo y además la gente estaría más contenta.

## RESPUESTA

Las cuestiones relacionadas con presencia policial no son competencia de un documento estratégico en materia de Movilidad a nivel de ciudad. En cualquier caso, el funcionamiento ordinario de la red viaria en las calles a las que se hace referencia reducidas en su sección como consecuencia del estacionamiento en infracción en doble fila, vienen a refrendar el sobredimensionamiento de calzada existente, cuyo exceso de espacio posibilita precisamente dicha práctica, por lo que no se desvirtúan los datos recogido en el documento sometido a información pública.

En lo que respecta a la coordinación semafórica, y aunque la misma se trata de una cuestión ordinaria de gestión, y por lo tanto no de una propuesta a nivel de planificación, indicar que la

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37 04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	4/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



coordinación de las fases de verde de los distintos cruces de una ruta se lleva a cabo atendiendo a los flujos principales de vehículos en cada franja horaria, favoreciendo siempre aquellos flujos de tráfico que mayor intensidad registran en cada momento. Dado que las calles de Sevilla son en su mayoría de doble sentido de circulación, ello implica que el sentido contrario pueda disponer de una coordinación semafórica menos optimizada, intentándose siempre que el número de paradas existente sea el menor posible. A ello hay que añadir el hecho de que los semáforos se coordinan en onda verde para velocidad de 50 km/h, por lo que en el caso de superar dicha velocidad, que es la máxima permitida dentro de poblado, el vehículo se encontrará todos los semáforos en rojo. No obstante, y dado que en la sugerencia/comentario no se identifica la vía, sentido, día y franja horaria concreta, no es posible llevar a cabo comprobaciones de mayor detalle.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	5/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2020-12-26 20:50:55

## COMENTARIO O SUGERENCIA

Dada la acumulación excesiva de tráfico en la Glorieta Olímpica considero que el modificar la línea 3 de bus a los barrios de SJerónimo Bachillera y El Higuierón, la cual les comunica directamente con el resto de la ciudad al menos en gran parte, y teniendo en cuenta que el 41015 se excluye al parecer del proyecto de la línea 3 de metro, miles de vecinos se verán obligados al uso del vehículo privado desde estas zonas al resto de la ciudad contribuyendo todavía más al colapso de ese "punto caliente", y además si esa modificación de la línea referida de bus lleva consigo el tener que hacer transbordos por el usuario, creo no sería en ningún caso compatible con la idea de calidad y rapidez que este ayuntamiento pretende en materia de movilidad urbana. Nada más, gracias.

## RESPUESTA

De acuerdo con el diagnóstico llevado a cabo en el PMUS, existen líneas con trazados tortuosos y elevado número de paradas que hacen que la velocidad comercial de los autobuses se vea seriamente perjudicada, lo cual redundaría en una peor calidad del servicio que hace que el transporte público urbano en autobús resulte poco competitivo frente al uso del vehículo privado. Por ello, el PMUS lleva a cabo una serie de propuestas relacionadas con la mejora de la velocidad comercial de las líneas de media y alta capacidad, tales como la implementación de carriles reservados, empleo de sistemas de prioridad semafórica, protección de carriles, así como la simplificación y optimización de itinerarios de las líneas que sufren de los problemas indicados. Dicho diagnóstico no es incompatible con la convivencia de otras líneas de barrio tal y como se recoge en el propio documento, sino todo lo contrario, resultando de hecho complementarias, y generando en su conjunto un mejor funcionamiento de la red al permitir sistemas rápidos que mueven elevados volúmenes de personas en poco espacio de tiempo hacia puntos concretos de la ciudad, y posteriormente sistemas de reparto de barrio que se encargan de distribuir los mismos. Por tanto, la modificación de líneas no debe conllevar necesariamente una merma en la cobertura de la red, sino una reorganización del servicio orientado a una mejora del sistema en su conjunto.

Dicha propuesta recoge además una nueva línea, que da respuesta a la petición que se lleva a cabo en materia de dotación de una línea de media/alta capacidad que dará servicio a la zona indicada, la futura línea 1 San Jerónimo – Ciudad Sanitaria y permitirá conectar los dos grandes hospitales de la ciudad, Hospital Macarena y Ciudad Sanitaria Virgen del Rocío, además de los ambulatorios y centros de especialidades. También conectará de manera directa San Jerónimo con el Prado de San Sebastián, con el Hospital Virgen del Rocío y mejora la accesibilidad a las zonas universitarias de Viapol o Reina Mercedes con paradas a menos de 600 metros de ambas. La reducción del número de paradas, entre un 30% y un 40%, permitirá mejorar de forma significativa su velocidad comercial.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37 04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	6/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



**FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN**

2020-12-28 10:07:33

**COMENTARIO O SUGERENCIA**

Creo que es importante fomentar los desplazamientos con vehículos de movilidad personal más allá de las bicicletas, ya que suponen una alternativa cómoda, barata y sostenible a los coches y pueden ser un gran aliado del transporte público para hacer desplazamientos Intermodales

**RESPUESTA**

El PMUS recoge, en el apartado 8.8 de documento de Propuestas, propuestas orientadas al fomento del sharing eléctrico y la intermodalidad. Del mismo modo, el uso de dichos vehículos se encuentra permitido dentro de la red ciclista siempre y cuando se cumplan los preceptos establecidos en la Ordenanza de Circulación. Por último, las medidas en materia de Consolidación de la Jerarquización del Viario recogidas en el punto 6.3 del documento de propuestas, prevé la circulación de este tipo de vehículos como consecuencia de la reducción de velocidad en aquellas vías con velocidad limitada a 30 km/h con la entrada en vigor de la modificación del Reglamento General de Circulación y la entrada en vigor de la Ciudad 30.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	7/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

---

2020-12-29 21:19:14

## COMENTARIO O SUGERENCIA

---

La propuesta para la Avenida Reina Mercedes contempla un solo carril en cada dirección. Con tres líneas de autobuses y numerosos pasos de cebra, así como multitud de contenedores, los 20 minutos por trayecto se convierten en 20 minutos en esa Avenida. Pasa a ser un tapón en el tráfico para todo el mundo. Unido a las limitaciones en La Palmera y al colapso de Las Razas, en la práctica implica incomunicar el sur entre el tapón Lagoh y el tapón Reina Mercedes/Palmera/Razas

## RESPUESTA

---

Dicho viario ya cuenta hoy por hoy en la práctica con una sección similar, dado que el carril derecho en dirección Páez de Ribera se encuentra ocupado casi de forma permanente por doble fila, por lo que en la práctica, la sección disponible es la misma que la proyectada, lo cual pone de manifiesto la viabilidad de la misma.

La propuesta de peatonalización de la Av Reina Mercedes parte de una situación de transformación gradual por fases, donde se pasa de la situación actual a una situación de peatonalización total (excepto los accesos a garajes), mediante distintas fases, dentro de las cuales, una de ellas es la de la ejecución de un carril reservado para transporte público, acceso de residentes, y carga y descarga en horario autorizado, y limitado al resto de usuarios, hasta que la Línea 3 de Metro sea ejecutada por parte de la Junta de Andalucía, por lo que la sección y capacidad de la vía también sería más que suficiente para el paso de únicamente los vehículos de 3 líneas de Tussam y otros vehículos de residentes puntuales.

Por otra parte, la funcionalidad de los viarios a los que se hace referencia (Palmera y la Raza) es diferente de la de la Avenida Reina Mercedes, por lo que no son comparables ni sustituvivos a nivel de jerarquía viaria.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	8/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2020-12-29 21:33:43

## COMENTARIO O SUGERENCIA

No se propone ninguna propuesta de transporte de alta capacidad para el barrio de San Jerónimo con 20.000 vecinos y una extensión norte-sur de 2 km y una población muy envejecida que no puede recorrer esa distancia andando o en bicicleta.

En la propuesta final no se opta por la alternativa 5 que es la única que al menos se acuerda de parte de este barrio. A este acceso desigual al futuro metro en toda la zona noroeste de la ciudad, se une la puntilla que incomunicaría a toda la zona al proponer eliminar la línea 3 de autobús, único medio de transporte público que ha conseguido unir los barrios de esta zona ( San Jerónimo-Bachillera-Higueron) con los principales puntos de la ciudad. Con esa Línea en 20 minutos llegamos a Triana, Los Remedios, El Arenal, Centro, llegamos rápidamente al recinto ferial, a Plaza de armas, Cartuja, todos los hospitales, Puerta de Jerez, campus universitario Perdigones y reina Mercedes. Podíamos ir a los centros administrativos de los Bermejales y los futuros de Palmas Altas, así como a los principales centros comerciales.

Después de leer toda la documentación no aprecio ninguna propuesta que ni por asomo iguale la capacidad de transporte que tenemos ahora y es de entender que un plan de movilidad debe mejorar el transporte público de todos los barrios y que fomente el abandono de la alternativa contaminante del vehículo privado, especialmente en una zona de actuación que es objeto de fondos europeos para entre otros objetivos fomentar la conectividad mediante transporte público de escaso impacto ambiental.

Lo propuesto en el presente plan de movilidad urbana significa el aislamiento de toda la zona noroeste de la ciudad, que dificulta los avances en los que está en curso esta zona de transformación social objeto de fondos europeos para la cohesión social.

Para conseguir comunicar esta zona sugiero las siguientes alternativas:

- Crear un recorrido circular de la línea 3 de metro en superficie desde la estación "Pino Montano", pasando por calle estrella Betelguese, calle Astronomía, Avda San Jerónimo y Avda. Dr. Fedriani. Otra alternativa es la ampliación tranviaria por Avda. Dr. Fedriani aprobada en las alegaciones de 2011 al proyecto de metro.

- Mantener la línea 3 de bus con trayectos más directos y menos paradas, atravesando San Jerónimo en línea recta por Avda. San Jerónimo, Avda. Torneo, Avda. de la Palmera, Avda. de Jerez, sin entrar en las calles de San Jerónimo, ni en las de Reina Mercedes y Los Bermejales. Con la mitad de paradas, un trayecto en línea recta mucho más corto, carril reservado y cruces semaforicos controlados, se conseguiría hacer el recorrido en 20 minutos que es lo que se tarda con un vehículo privado. Otra alternativa es ampliar la línea 6 una parada en su recorrido norte desde la Glorieta olímpica a la Glorieta de los Ferroviarios por Avda. San Jerónimo volviendo a San Lázaro por Avda. Dr. Fedriani , y otra parada en su recorrido sur que llegue al principio de los Bermejales por Avda. de Jerez.

También se podría cambiar el trayecto de la línea 10 por otro más demandado y rápido que atravesase la avenida de Torneo para llegar a la Puerta de Jerez y el Prado, conectando con los mismos barrios a los que se llega ahora con la línea 3 y con un mayor número de zonas de ocio,

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37 04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	9/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



de trabajo, universitarias y turísticas que en el actual recorrido a Ponce de León. La última propuesta de Línea 1 y 10 lo que hace es duplicar el mismo recorrido hasta María Auxiliadora y no mejora la actual oferta de transporte público.

#### RESPUESTA

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 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, estará formada por 6 líneas dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales. Dicha propuesta recoge una nueva línea, que da respuesta a la petición que se lleva a cabo en materia de dotación de una línea de media/alta capacidad que dará servicio a la zona indicada, la futura línea 1 San Jerónimo – Ciudad Sanitaria y permitirá conectar los dos grandes hospitales de la ciudad, Hospital Macarena y Ciudad Sanitaria Virgen del Rocío, además de los ambulatorios y centros de especialidades. También conectará de manera directa San Jerónimo con el Prado de San Sebastián, con el Hospital Virgen del Rocío y mejora la accesibilidad a las zonas universitarias de Viapol o Reina Mercedes con paradas a menos de 600 metros de ambas. La reducción del número de paradas, entre un 30% y un 40%, permitirá mejorar de forma significativa su velocidad comercial.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	10/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2021-01-01 04:42:38

## COMENTARIO O SUGERENCIA

### Sugerencias:

1. Tener en cuenta VMPs y otro tipo de vehículos eléctricos como ciclomotores o coches. Hoy en día el incremento del uso de VMPs (patinetes eléctricos) en Sevilla es muy considerable y casi nunca se tiene en cuenta este tipo de vehículos. También mejorar el asfalto de la mayoría de carriles bicis existentes, actualmente pinchar es demasiado fácil teniendo en cuenta sus condiciones.
2. Mejorar la variedad de títulos de transporte público, tanto para Tussam como para Metro. Por ejemplo, pedir unos umbrales de renta prácticamente mínimos para la tarjeta Joven es completamente prescindible.

## RESPUESTA

El PMUS recoge, en el apartado 8.8 de documento de Propuestas, propuestas orientadas al fomento del sharing eléctrico y la intermodalidad. Del mismo modo, el uso de dichos vehículos se encuentra permitido dentro de la red ciclista siempre y cuando se cumplan los preceptos establecidos en la Ordenanza de Circulación. Por último, las medidas en materia de Consolidación de la Jerarquización del Viario recogidas en el punto 6.3 del documento de propuestas, prevé la circulación de este tipo de vehículos como consecuencia de la reducción de velocidad en aquellas vías con velocidad limitada a 30 km/h con la entrada en vigor de la modificación del Reglamento General de Circulación y la entrada en vigor de la Ciudad 30.

En lo que respecta al mantenimiento de las vías ciclistas, y aunque se trata de una cuestión de gestión ordinaria, el PMUS hace suyo parte de los contenidos del Programa de la Bicicleta de Sevilla 2020 en el epígrafe 3.2.5. Propuestas en el contrato de mantenimiento del documento de propuestas, donde se hace referencia genéricamente a los % de inversión necesarios para un adecuado mantenimiento de la infraestructura.

Por último, el PMUS también aboga por una revisión integral del sistema tarifario de todo el área metropolitana, y el establecimiento de abonos de tarifa plana mensual por zonas.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	11/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



**FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN**

---

2021-01-06 10:54:01

**COMENTARIO O SUGERENCIA**

---

Los residentes del distrito del Casco Antiguo estamos cansados del tráfico rodado continuo derivado de personas que viven en otras áreas de la ciudad u otros municipios de la provincia, que vienen al centro, en su vehículo privado, para tomar tapas o copas.

**RESPUESTA**

---

El PMUS ya recoge diversas medidas, en los apartados 6.4.4 y 6.5.9 del documento de propuestas, orientadas a la protección del Casco Antiguo del tráfico ajeno al mismo, entre ellas la implantación de una zona de tráfico restringido, así como otras en materia de transporte público y ejecución de aparcamientos disuasorios en la corona exterior del casco Antiguo, de mejora de la movilidad peatonal, así como en materia de distribución urbana de mercancías, a lo largo de los distintos epígrafes del documento de Propuestas.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	12/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

---

2021-01-07 13:30:07

## COMENTARIO O SUGERENCIA

---

Hola;

Soy José Alberto Martínez Pérez, y antes que nada les agradezco enormemente la posibilidad de participar en un documento tan necesario y fundamental como el PMUS de Sevilla. Hace mucho tiempo que hacía falta un documento como este en nuestra ciudad. Por eso les muestro mi agradecimiento por el trabajo realizado. A continuación les traslado mis sugerencias.

En la página 317 del Documento Estratégico I (Propuestas) se indica para el Distrito Este/Alcosa /Torreblanca que no existen déficits de plazas de aparcamiento nocturno (a nivel de macrozona). En este sentido indicar que, en el Barrio de Sevilla Este, existe un déficit importante de plazas de parking en horario nocturno (el aparcamiento en segunda fila es una preocupación continua) que no aparece en el documento y que creo debería aparecer (primera sugerencia).

Como segunda sugerencia. Propongo cambiar el nivel de prioridad que se le otorga (en el segundo párrafo que habla del Distrito Este/Alcosa/Torreblanca en la página 317) a los estudios específicos de viabilidad de aparcamientos para residentes, como consecuencia de lo comentado en el párrafo anterior. Estos estudios deberían ser prioritarios (no sólo necesarios) en todo el distrito e incluir también a Sevilla Este.

Como tercera sugerencia, en relación a las vías ciclistas, incluyen (Página 74 del Documento Estratégico I "Propuestas") la construcción de un tramo de vía ciclista entre "A-92 entre la SE-30 y conexión con Torreblanca", de ese tramo no aparece ningún tipo de información (la he buscado también en el Plan de la Bicicleta 2020) sobre el tramo en concreto a construir. Desearía, si es posible, tener acceso a dicha información, ya que si ese tramo va a suponer la conexión de la "Avenida Aeronautica" con "Santa Aurelia" a través del enlace de "MercaSevilla" supondría una obra demandada desde hace mucho tiempo por el barrio. Si ese tramo no fuese el incluido en dicha construcción (que mencionan en la página 74), solicito que se incluya expresamente.

Muchas gracias por anticipado por su atención y colaboración. Saludos Cordiales.

## RESPUESTA

---

En lo que respecta a la posible identificación de estacionamientos para residentes en la zona de Sevilla Este, el diagnóstico llevado a cabo no detecta déficits importantes de oferta de plazas de estacionamiento nocturno. Ello no implica que pueda producirse un déficit puntual en determinadas zonas concretas, sin que la dimensión del mismo suponga un número crítico de plazas que a priori viabilice la construcción de un estacionamiento subterráneo. No obstante, el propio Plan establece que *"Las ubicaciones recogidas para los estacionamientos de residentes propuestos deben de entenderse 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*

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
<b>Observaciones</b>		Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Url De Verificación</b>	<b>Página</b>		13/40	
	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

*disponibilidad de terrenos, como a criterios de viabilidad económico financiera en función de la demanda prevista, y los costes e ingresos de las operaciones”*

Por lo tanto, la no identificación de forma expresa de un estacionamiento en la zona, no implica que en caso de existir dicha demanda, cualquier empresa interesada pueda presentar una propuesta de ejecución de un aparcamiento si sus estudios de viabilidad económico financiero justifican la rentabilidad de la ejecución y enajenación de las plazas.

Respecto a la propuesta de compleción de la red ciclista, el tramo que se indica responde a la conexión entre la Calle Amor y la Avenida de la Aeronáutica recogido tanto en el PMUS como en el Programa de la Bicicleta de Sevilla.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	14/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2021-01-07 17:20:03

## COMENTARIO O SUGERENCIA

San Jerónimo es un barrio que con una extensión de 190.000 m2 y su parque de viviendas se distribuye a lo largo de 1,8km. Tiene una población de 11600 personas (2º barrio más poblado de distrito) EL PROBLEMA DE SAN JERÓNIMO Y LA MOVILIDAD NO SOLO SE REDUCE A TUSSAM. TAMBIÉN AFECTA AL ACERADO, TAXI, BICIS, MOTOS Y PATINETES DE ALQUILER Y CAMINANTES. Les explico.

### Tussam

La línea 3 deja de pasar por san Jerónimo.

La línea 10 deja de ir por el cementerio (sin vivienda) para ir por juventudes musicales y acaparar la zona del rio hasta c/ corvina.

La línea 1 abarcará el tramo del cementerio que no hará el 10 y nos conecta con Pio XII, Miraflores, los juzgados, diputación, María Auxiliadora, reina mercedes, el estadio Benito Villamarín y virgen del Rocío.

Al final hay 2 autobuses que hacen prácticamente el mismo recorrido de ida y diferente de vuelta y nos desconecta de la barriada el Higuero, Pino montano, san diego, los carteros, parque empresarial torneo, zona este del centro de Sevilla, Triana, los remedios.

Nos quejamos continuamente en San Jerónimo de la poca frecuencia de paso de sus 2 líneas que a veces llegan a tardar 25-30' y ahora nos quitan una.

La línea nocturna es para que la repiensen en toda la ciudad.

### Taxi

No tiene. San Jerónimo contaba con una parada de taxi hasta el año 2000 aprox. Estaba en el centro del barrio y hasta la noche, siempre había taxis. Desapareció la parada y nos quedamos sin servicio. El servicio aeropuerto-san Jerónimo cobra entre 25 y 35€ por 10' de trayecto.

### Sevici

Tenemos 3 estaciones de bicicletas de alquiler de Sevilla con 30 enganches. Están en el centro y abarcan una superficie de 44.000m2 sobre 190.000m2 (5 parte). Las otras postas mas cercanas están a 1,2km (Carrefour y puente del alamillo). Necesitamos varias estaciones más.

### Metro

La futura línea 3 llegará a san Lázaro y se desviará a los mares, pino montano y el Higuero ¿por qué no una parada en medina y Galnares esquina c/ Cataluña?

### Motos alquiler

Hay 3 empresas de alquiler y los estacionamientos más cercanos son en av. Juventudes musicales y puente del alamillo

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	15/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



### Patinetes

Hay 2 empresas operando y los estacionamientos se reducen de nuevo al puente del alamillo y san Lázaro.

### Caminando:

-Río av. José Galán Merino. Zona muy oscura y solitaria.

-Av. San Jerónimo. Mismo problema. Muy solitaria.

-Av. Medina y Galnares. Tremendamente solitaria. Sin viviendas, comercios o servicios públicos. Da miedo incluso de día.

-Polígono industrial san Jerónimo, parque comercial san Jerónimo y barriada El Higuero: sin acerado para caminar o muy deteriorado, sin carril bici, poca iluminación y cero vida a partir de las 8 de la tarde.

San Jerónimo necesita de un plan de movilidad y de un plan económico de futuro porque la desconexión con el resto de la ciudad puede ser en pocos años. Y para eso, pregunten a la gente de san Jerónimo y no a sus compañeros de partido, porque cada vez que piensan algo para el barrio, generan un ambiente de frustración y desencanto generalizado.

### PROPUESTA:

#### Tussam:

-Dejar como hasta ahora la línea 10, aumentando la frecuencia de paso.

-Dejar como hasta ahora la línea 3, aumentando la frecuencia de paso.

-Dejar tal cual la línea nocturna, aumentando las horas de paso hasta las 3 A.M.

-Dejar tal cual la línea Circular Macarena Norte Sentido A.

-Ampliar la Línea 1 hasta San Jerónimo aumentando la frecuencia de paso.

#### SEVICI:

-Aumentar el número de estaciones en el barrio a 8 (las 3 existentes más 1 El Higuero, 1 Plaza Papachina, 2 en el patronato, 1 en zona Alamillo).

#### METRO:

-Rediseñar la futura línea 3 de Metro y que tenga al menos 3 paradas en San Jerónimo (Zona Alamillo y Zona Piscina Municipal, Zona El Higuero).

#### MOTOS Y PATINETES ELÉCTRICOS DE ALQUILER:

-Modificar el pliego de condiciones y que dichas motos y patinetes puedan ser estacionadas en San Jerónimo.

#### TAXI.

-Nueva parada de taxi.

#### ACERADOS:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	16/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



-Iluminar de forma eficiente dichas vías de entrada y salida y reforma integral del acerado en Av. José Galán Merino y Patronato al completo tal y como viene en la propaganda electoral de 2015 y 2019 del ahora alcalde.

-Urbanizar calle cataluña (entre c/ marruecos y av. José Galán Merino) tal y como viene en la propaganda electoral de 2019 del ahora alcalde.

-Reurbanizar Polígono San Jerónimo, dotándolo de aceras y aparcamientos.

#### CARRETERAS:

-Reforma integral de Av. José Galán Merino, eliminando baches, socavones, grietas.

#### ABONO TRANSPORTE:

-Abono transporte integral con transbordo entre Tussam, línea autobuses del área metropolitana, Metro y tren de cercanías.

#### RESPUESTA

En lo que respecta a las líneas de TUSSAM, el diagnóstico llevado a cabo en el PMUS detecta líneas con trazados tortuosos y elevado número de paradas que hacen que la velocidad comercial de los autobuses se vea seriamente perjudicada, lo cual redundará en una peor calidad del servicio que hace que el transporte público urbano en autobús resulte poco competitivo frente al uso del vehículo privado. Por ello, el PMUS lleva a cabo una serie de propuestas relacionadas con la mejora de la velocidad comercial de las líneas de media y alta capacidad, tales como la implementación de carriles reservados, empleo de sistemas de prioridad semafórica, protección de carriles, así como la simplificación y optimización de itinerarios de las líneas que sufren de los problemas indicados. Dicho diagnóstico no es incompatible con la convivencia de otras líneas de barrio tal y como se recoge en el propio documento, sino todo lo contrario, resultando de hecho complementarias, y generando en su conjunto un mejor funcionamiento de la red al permitir sistemas rápidos que mueven elevados volúmenes de personas en poco espacio de tiempo hacia puntos concretos de la ciudad, y posteriormente sistemas de reparto de barrio que se encargan distribuir los mismos. Por tanto, la modificación de líneas no debe conllevar necesariamente una merma en la cobertura de la red, sino una reorganización del servicio orientado a una mejora del sistema en su conjunto.

Dicha propuesta recoge además una nueva línea, que da respuesta a la petición que se lleva a cabo en materia de dotación de una línea de media/alta capacidad que dará servicio a la zona indicada, la futura línea 1 San Jerónimo – Ciudad Sanitaria y permitirá conectar los dos grandes hospitales de la ciudad, Hospital Macarena y Ciudad Sanitaria Virgen del Rocío, además de los ambulatorios y centros de especialidades. También conectará de manera directa San Jerónimo con el Prado de San Sebastián, con el Hospital Virgen del Rocío y mejora la accesibilidad a las zonas universitarias de Viapol o Reina Mercedes con paradas a menos de 600 metros de ambas. La reducción del número de paradas, entre un 30% y un 40%, permitirá mejorar de forma significativa su velocidad comercial.

Dada la escala del Plan, el mismo no profundiza en las líneas ordinarias, competencia de TUSSAM, que dispone de toda la información relativa a los datos obtenidos en materia de demanda de viajes en las distintas zonas de la ciudad parametrizadas durante la ejecución de

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
<b>Observaciones</b>		Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Url De Verificación</b>	<b>Página</b>		17/40	
	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

los trabajos de campo, por lo que la definición del itinerario y paradas de aquellas líneas que no son de media/alta capacidad excede de los contenidos programados para dicho documento de planificación estratégica.

En lo que respecta al número de estaciones de Sevici, se trata de una cuestión propia de la gestión y desarrollo del contrato existente entre la concesionaria del servicio y la Gerencia de urbanismo que debe de solicitarse conforme a los trámites establecidos para ello. El PMUS analiza sin embargo el sistema y detecta una importante rigidez como consecuencia del sistema de estaciones por lo que recomienda la implementación de una serie de medidas en el punto 3.4 del documento de Propuestas, orientadas a la implementación de un sistema de bicicleta compartida más flexible con vehículos más ligeros y punto de anclaje sobre bicicleteros convencionales en lugar de estaciones, cuyo coste y flexibilidad suponen una rigidez excesiva en la expansión del servicio a otras zonas de la ciudad.

El desarrollo de la red de Metro, y del recorrido de la línea 3 es competencia de la Junta de Andalucía. El PMUS únicamente lleva a cabo un análisis de las distintas alternativas existentes ante el anuncio llevado a cabo tiempo atrás por parte de la Junta de Andalucía sobre distintas opciones relativas al carácter subterráneo o en superficie de las líneas de metro, así como distintas variantes de explotación.

En lo que respecta al servicio de motos de alquiler, el mismo no se encuentra regulado actualmente por ningún tipo de autorización administrativa, por lo que la ubicación de los vehículos no se encuentra fijada por la administración. Del mismo modo, el servicio de patinetes de alquiler se rige por una autorización dentro de un programa piloto desarrollado por la Gerencia de Urbanismo, pero no es definitiva. El PMUS apoya la implementación de este tipo de sistemas de vehículo compartido, pero su implementación corresponde a las empresas prestatarias del servicio. No corresponde al PMUS la definición de los puntos de reparto de empresas privadas, correspondiendo en todo caso a la empresa que presta el servicio la expansión de las áreas de prestación del servicio en caso de que el mismo no se encuentre regulado por autorización municipal, o al servicio que regule dicho servicio dentro de la gestión ordinaria del mismo.

La petición de paradas de taxi igualmente, excede de los contenidos propios de un documento de planificación estratégica a nivel de ciudad y largo plazo, debiendo de cursarse, con indicación de su ubicación, a través del área de Movilidad o del instituto del Taxi dentro de la gestión ordinaria del servicio. El PMUS no recoge ubicaciones exactas de paradas de taxi.

El mantenimiento de la red viaria, baches, grietas, mejoras en la iluminación, o desperfectos de los acerados en determinadas calles tampoco forman parte de los contenidos de un plan estratégico de ciudad a largo plazo, sino que corresponden a la gestión ordinaria en materia de mantenimiento de la vía pública, que deben de ser cursados por los trámites oportunos establecidos a tal efecto.

Por último, el PMUS ya aborda la creación de abonos mensuales de transportes e todos los modos de transportes existentes en el área Metropolitana, para lo cual propone la ejecución

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	18/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

de los estudios previos necesarios para la determinación de las tarifas necesarias como propuestas al Consorcio de Transporte Metropolitano por ser la administración competente para ello.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	19/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2021-01-08 12:12:18

## COMENTARIO O SUGERENCIA

Movilidad con vista en el área metropolitana, no sólo en la capital. No a la supresión de paradas de la línea 3 de Tussam. Reestructuración de la red en base a líneas rápidas

## RESPUESTA

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)

En lo que respecta a la sugerencia de reordenación de la red de transporte público urbano en cuestión de líneas rápidas, y modificación de la línea 3, se indica lo siguiente:

De acuerdo con el diagnóstico llevado a cabo en el PMUS, existen líneas con trazados tortuosos y elevado número de paradas que hacen que la velocidad comercial de los autobuses se vea seriamente perjudicada, lo cual redundaría en una peor calidad del servicio que hace que el transporte público urbano en autobús resulte poco competitivo frente al uso del vehículo privado.

Por ello, el PMUS lleva a cabo una serie de propuestas relacionadas con la mejora de la velocidad comercial de las líneas de media y alta capacidad, tales como la implementación de carriles reservados, empleo de sistemas de prioridad semafórica, protección de carriles, así como la simplificación y optimización de itinerarios de las líneas que sufren de los problemas indicados. Dicho diagnóstico no es incompatible con la convivencia de otras líneas de cosido de barrio tal y como se recoge en el propio documento, sino todo lo contrario, resultando de hecho complementarias, y generando en su conjunto un mejor funcionamiento de la red al permitir sistemas rápidos que mueven elevados volúmenes de personas en poco espacio de tiempo hacia puntos concretos de la ciudad, y posteriormente sistemas de reparto de barrio que se encargan distribuir los mismos. Por tanto, la modificación de líneas no debe conllevar necesariamente una merma en la cobertura de la red, sino una reorganización del servicio orientado a una mejora del sistema en su conjunto.

Dicha propuesta recoge además una nueva línea, que da respuesta a la petición que se lleva a cabo en materia de dotación de una línea de media/alta capacidad que dará servicio a la zona indicada, la futura línea 1 San Jerónimo – Ciudad Sanitaria y permitirá conectar los dos grandes hospitales de la ciudad, Hospital Macarena y Ciudad Sanitaria Virgen del Rocío, además de los ambulatorios y centros de especialidades. También conectará de manera

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37 04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	20/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



directa San Jerónimo con el Prado de San Sebastián, con el Hospital Virgen del Rocío y mejora la accesibilidad a las zonas universitarias de Viapol o Reina Mercedes con paradas a menos de 600 metros de ambas. La reducción del número de paradas, entre un 30% y un 40%, permitirá mejorar de forma significativa su velocidad comercial.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	21/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

---

2021-01-08 12:44:21

## COMENTARIO O SUGERENCIA

---

Buenos días,

Doy mi opinión como un sevillano más, queriendo siempre lo mejor para mi ciudad, pero veo que Sevilla se estanca en cuanto a movilidad en comparación con otras grandes ciudades. Los patinetes eléctricos ahora que ya está la ley de la DGT y está regulado, se puede utilizar perfectamente y aprovechar los parking de motos ya que las motos suelen aparcar en todos lados menos en su lugar correcto, es un transporte limpio y a la misma vez divertido para cualquier ciudadano sea de la edad que sea. Se pueden utilizar motos eléctricas también con su aparcamiento por zonas estilo Sevici, cambiar el formato de las bicis también ya que su estructuras y demás son pesadas para algunos usuarios.

## RESPUESTA

---

La circulación y estacionamiento de vehículos vienen regulados por las determinaciones del Reglamento General de Circulación y la Ordenanza de Circulación, donde se establecen las zonas habilitadas y prohibidas en aras a conseguir una convivencia pacífica entre los distintos modos de transporte, los vehículos, y el peatón.

En lo que respecta al sistema de bicicleta compartida el PMUS ha analizado el sistema actual y ha detectado una importante rigidez como consecuencia del sistema de estaciones por lo que recomienda la implementación de una serie de medidas en el punto 3.4 del documento de Propuestas, orientadas a la implementación de un sistema de bicicleta compartida más flexible con vehículos más ligeros y punto de anclaje sobre bicicleteros convencionales en lugar de estaciones, cuyo coste y flexibilidad suponen una rigidez excesiva en la expansión del servicio a otras zonas de la ciudad. Igualmente, recoge la necesidad de modernizar los vehículos empleados.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	22/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2021-01-10 13:41:17

COMENTARIO O SUGERENCIA

Estoy totalmente a favor de una movilidad sostenible ya implantada en el resto de España además probablemente de las mas seguras para combatir el Covid como son los VMP, veo necesario ya urgentemente que se vuelva a dejar a las empresas que se dedican a alquiler de patinetes y bicicletas electricas puedan realizar su actividad.

RESPUESTA

El PMUS recoge en los epígrafes 1.4 y 8.8 del documento de Propuestas, diferentes medidas y recomendaciones para el fomento de la movilidad compartida. En el caso que nos ocupa, el inicio de la actividad de VMP compartido viene regulado por el pliego que rige la prestación de este servicio mientras que en el caso de bicicletas eléctricas, dicho servicio se encuentra actualmente en fase de adjudicación. En ambos casos, se trata de servicios basados en el empleo de la vía pública para el ejercicio de una actividad económica, por lo que requieren de autorización municipal para garantizar un uso adecuado y equilibrado de la vía pública.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	23/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



**FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN**

2021-01-11 13:54:07

**COMENTARIO O SUGERENCIA**

Es una vergüenza el espaldarazo al metro, Sevilla necesita metro como vertebrador del transporte público de la ciudad, no un tranvía.

**RESPUESTA**

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.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	24/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2021-01-12 07:06:22

## COMENTARIO O SUGERENCIA

1 - Crear una "tarifa de congestión" para el centro, algo que existe en otros países como Londres, donde tras su creación disminuyó el tráfico voluntariamente alrededor de un 30 por ciento, utilizando los recursos para potenciar el Transporte Público.

Cabe recordar que se podrían aprovechar los estudios del antiguo Plan Centro y sus instalaciones de puntos con cámaras de CCTV.

2 - Construir un aparcamiento subterráneo en los solares de calle Proa, dejando la parte superior o suelo para su urbanización según el PGOU, facilitando aparcamientos para residente en tres barriadas, la barriada Jesús, María y José, la barriada de Santa Isabel y la barriada de Santa Aurelia, con calles sin aparcamientos, saturadas con filas en doble y hasta tercera fila que tienen que estacionar en el Polígono Industrial Carretera Amarilla.

## RESPUESTA

El PMUS analiza la situación del Casco Antiguo y propone un conjunto de medidas orientado a la potenciación del uso de la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público. Para ello, además de recoger numerosas iniciativas relacionadas con las mejoras de la red peatonal, desde la reurbanización de numerosos viales, a nuevas peatonalizaciones, y medidas para la mejora de la red ciclista, y el transporte público de alta capacidad entre los barrios exteriores y el Casco Antiguo, contempla la implantación de una zona de tráfico restringido con control de accesos automatizado que permitiría reducir los accesos indiscriminados a los estrictamente necesarios para los residentes y servicios necesarios.

Las instalaciones del antiguo Plan Centro, se encuentran obsoletas, y los sistemas son incompatibles con las necesidades actuales, motivo por el cual no es posible reutilizar los mismos.

En lo que respecta a la posible identificación de estacionamientos para residentes en la zona, el diagnóstico llevado a cabo detecta un déficit de oferta de plazas de estacionamiento nocturno en la zona de Santa Aurelia y propone distintas alternativas para la construcción de un estacionamiento para residentes en aquellas ubicaciones donde existen terrenos de titularidad pública disponibles.

No obstante, el propio Plan establece que *“Las ubicaciones recogidas para los estacionamientos de residentes propuestos deben de entenderse 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 solicite 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”*

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37 04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	25/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



Por lo tanto, la no identificación de forma expresa de un estacionamiento en la zona, aunque sí en la zona colindante, no implica que cualquier empresa interesada pueda presentar una propuesta de ejecución de un aparcamiento si sus estudios de viabilidad económico financiero justifican la rentabilidad de la ejecución y enajenación de las plazas.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	26/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

**FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN**

2021-01-14 00:52:49

**COMENTARIO O SUGERENCIA**

Pues me gustaría que se ampliará la línea de metro a Sevilla este, es un barrio que está bastante lejos de todo y creo que no está muy bien comunicado. Es un barrio compuesto principalmente por jóvenes y nos gustaría que la movilidad del barrio fuera más eficaz

**RESPUESTA**

El PMUS recoge como una prioridad la ejecución dentro del horizonte del Plan, de las líneas 2 y 3 de metro planificadas por la Junta de Andalucía.

Igualmente, en previsión de que dicha red no sea ejecutada dentro de los plazos necesarios, también ha recogido una propuesta de implementación 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. Dicha propuesta recoge una nueva línea, que da respuesta a la petición que se lleva a cabo en materia de dotación de una línea de media/alta capacidad que dará servicio a la zona indicada

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	27/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

---

2021-01-17 20:54:05

## COMENTARIO O SUGERENCIA

---

Es fácil consultar a los bloques de vecinos implicados directamente por el PMUS ( por estar localizados sus bloques en plena modificación viaria la conveniencia o no de la actuación.

Vivo actualmente en Emilio Lemos 19 y considero muy perjudicial la peatonalización de la avenida. La compra de mi propiedad atendía a unas características que se quieren modificar sin mi consentimiento.

No peatonalizar Emilio Lemos. Existen zonas peatonales y esparcimiento alrededor de esta avenida.

Muchas gracias por su atención.

## RESPUESTA

---

El PMUS detecta en su diagnóstico un sobredimensionamiento en las calzadas de determinadas vías interiores de la zona de Sevilla Este, entre ellas la Av. De Emilio Lemos, que cuenta en su tramo comprendido entre la Av. De las Ciencias y la calle Birmania, con 3 carriles de circulación, de los cuales es habitual estar ocupados con vehículos estacionados en infracción hasta 2 de ellos, a pesar de lo cual no se observan problemas de funcionamiento de la red viaria, quedando de manifiesto por tanto el exceso de calzada con respecto a las necesidades existentes en función de las intensidades medias diarias que registra la vía. EN este sentido, se plantea la medida de reducir dicha superficie de calzada, bien mediante su completa peatonalización, planteando rutas alternativas para los usuarios de la vía, o bien mediante actuaciones en materia de reducción de las secciones de calzada que se incorporarían a la zona disponible para el tránsito peatonal, sin que ello implicase por tanto la peatonalización de la misma. La solución definitiva se encuentra por tanto pendiente de definir, para lo cual el distrito municipal, en coordinación con el resto de áreas afectadas, llevará a cabo las consultas y comunicación necesarias con los afectados una vez se defina la solución definitiva a las disfunciones detectadas, en el marco de la estrategia planteada de ampliación de las zonas destinadas al peatón y la bicicleta.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	28/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

**FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN**

2021-01-19 10:33:39

**COMENTARIO O SUGERENCIA**

No me parece acertada que en este PMUS se decante en la mayoría de las propuestas alternativas una red de tranvías superficiales en detrimento de la red de metro subterráneo proyectado por la Junta de Andalucía en 2011.

**RESPUESTA**

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.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	29/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

---

2021-01-20 13:01:47

COMENTARIO O SUGERENCIA

---

Intentar crear un intercambiador metropolitano en la A-4 a la altura de la Motilla, frente al Carrefour de Dos Hermanas, teniendo en cuenta que es una de las principales vías de vehículos en el Área.

RESPUESTA

---

La propuesta excede el ámbito territorial del Plan, por tratarse de una cuestión de índole exclusivamente metropolitana.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	30/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

---

2021-01-21 15:56:30

## COMENTARIO O SUGERENCIA

---

Trabajamos en el Polígono Industrial de Parsi y una saliendo desde Parque Amate en Bicicleta no hay muchos tramos para poder ir con carril bici, la sugerencia es que habiliten carril bici que cruce los polígonos Parsi y los demás existentes así la gente q se dirige para allá ira más rapido, más seguro y más comodo.

Igualmente una fuerte campaña respecto a los carril bicis.. y los cruces de veredas!! siempre estan llenos de gente los carril bici.

Y finalmente haria un cambio en la ubicación del carril bici que esta en torre de Jerez frente a mc donalds. si cambian el carril bici hacia el extremo interior evitarian todo ese desmadre que se ocasiona al momento de cruzar bicis y peatones!

## RESPUESTA

---

Se ha modificado el plano de compleción de la red incluyendo los tramos correspondientes a las conexiones previstas por el Plan Andaluz de la Bicicleta, donde se contempla la conexión de la vía ciclista existente en la Calle Ronda d la Doctora Oeste, con el Polígono Parsi, así como nuevas propuestas de conexión por rutas alternativas.

Respecto a la presencia de personas en veredas, no es competencia del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

En lo que respecta a una posible mejora del carril bici existente en la "Torre de Jerez", se desconoce la ubicación de dicho edificio, no siendo posible identificar el tramo al que se refiere. No obstante, y dado que se trataría en cualquier caso de una mejora de una tram ya existente, corresponde a la Oficina de la Bicicleta el estudio del funcionamiento de la misma, debiendo de dirigirse a la misma indicando la mayor cantidad de datos posibles que permitan identificar el problema al que hace referencia, así como la dirección exacta con referencia a la calle y número en la que se encuentra el lugar al que hace referencia.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	31/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

---

2021-01-22 13:06:40

## COMENTARIO O SUGERENCIA

---

Buenos días,

Para que quede constancia, hemos enviado una propuesta de un dispositivo de movilidad sostenible para la ciudad de Sevilla denominado SMART TRAFFIC LIGHTS, con clara innovación tecnológica y realizado por ciudadanos sevillanos.

### SE EXPONE QUE:

Este documento ha sido enviado a la dirección de correo de la Dirección de movilidad (direccion.movilidad@sevilla.org), y al buzón digital del Alcalde del Ayuntamiento de Sevilla, además de por otras vías. Tal y como vienen anunciando en los medios de comunicación estos meses y tal como es palpable en el plan publicado, los 3 objetivos generales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2030 encajan a la perfección con el dispositivo mencionado, el cuál no conlleva ningún coste económico para la ciudad y aporta varios valores añadidos. El dispositivo asociado a los semáforos ayuda a regular la movilidad urbana y ahorrar en gasolina a los ciudadanos, así como reducir las emisiones de CO2 en la ciudad.

Este proyecto ha sido desarrollado junto a doctores en ingeniería de la Universidad de Sevilla, y sus características base están patentadas. Deseamos que la ciudad de donde somos sea pionera con un proyecto creado en la misma, y esperamos que apoye también el emprendimiento sevillano.

Además, este dispositivo es más seguro que los otros dispositivos publicitarios actuales en la ciudad, con lo que la innovación permitiría tener una ciudad más segura. Legalmente hemos consultado la normativa de dispositivos publicitarios en vía pública y cumpliría perfectamente con la reglamentación actual.

Por todo ello, SOLICITAMOS, que se incluya en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2030 el dispositivo SMART TRAFFIC LIGHTS con la propuesta de testeo del prototipo en la ciudad de Sevilla, para evaluar si la ciudad quiere incorporarlo en mayor medida.

Gracias por su atención, esperamos su respuesta.

Un saludo.

### RESPUESTA

---

Lo indicado se trata de una comunicación comercial de cara a conseguir la implantación de un producto concreto. Su implantación o no deberá de ser objeto de evaluación por el área competente, y en cualquier caso deberán de regir la normativa aplicable en materia de contratación pública, no siendo objeto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	32/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2021-01-25 07:42:56

## COMENTARIO O SUGERENCIA

Es necesario que se inicie la construcción de las nuevas líneas de metro cuanto antes, y éstas sean soterradas. Las bicicletas del servicio de Sevici deben de ser modernizadas ( su peso hace inviable su uso a largo plazo, en otras concesiones de la empresa adjudicataria se han actualizado).

Cuando se haga una mejora en la calle es necesario que se estudie la colocación óptima de los contenedores de basura, así como la colocación de los árboles para que pueda haber el máximo número de plazas de aparcamiento, ya que la falta de ellos provoca que haya más tráfico.

La ampliación de Metrocentro es innecesario, siendo más necesario crear un transporte más adecuado hacia el aeropuerto ( por ejemplo una línea de tren hacia el aeropuerto)

## RESPUESTA

El PMUS recoge como una prioridad la ejecución dentro del horizonte del Plan, de las líneas 2 y 3 de metro planificadas por la Junta de Andalucía.

Igualmente, en previsión de que dicha red no sea ejecutada dentro de los plazos necesarios, también ha recogido una propuesta de implementación 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.

En lo que respecta al sistema de bicicleta compartida el PMUS ha analizado el sistema actual y ha detectado una importante rigidez como consecuencia del sistema de estaciones por lo que recomienda la implementación de una serie de medidas en el punto 3.4 del documento de Propuestas, orientadas a la implementación de un sistema de bicicleta compartida más flexible con vehículos más ligeros y punto de anclaje sobre bicicleteros convencionales en lugar de estaciones, cuyo coste y flexibilidad suponen una rigidez excesiva en la expansión del servicio a otras zonas de la ciudad. Igualmente, recoge la necesidad de modernizar los vehículos empleados.

Aunque la disposición de arbolado y mobiliario urbano en las obras de reurbanización exceden de los contenidos exigibles a un plan estratégico a nivel de ciudad a largo plazo, con carácter general se lleva a cabo una coordinación entre los distintos servicios municipales implicados en

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37 04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	33/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



la gestión del espacio urbano a efectos de compatibilizar la totalidad de los usos necesarios en la vía pública. En caso de se haya detectado alguna disfunción, se ruega que haga llegar al servicio competente información concreta sobre la misma a efectos de que pueda estudiarse por el mismo las soluciones necesarias.

El documento de PMUS recoge la necesidad de llevar a cabo la conexión ferroviaria con el aeropuerto. Dicha conexión no resulta incompatible con la ejecución de la prolongación del metrocentro hasta Santa Justa, ni tampoco con la red de metro, sino que de hecho el Plan demuestra que dicha red resultaría complementaria, permitiendo llevar a cabo el trasvase de viajeros procedentes de la zona Este hacia la zona de Nervión y San Bernardo, así como la distribución de los viajeros de Santa Justa hasta dichas zonas, al no existir prevista conexión de alta capacidad en la red de metro proyectada por parte de la Junta de Andalucía entre la estación de trenes y las zonas indicadas, donde además se concentra un elevada superficie de edificios de oficinas y de negocios.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	34/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

---

2021-01-25 20:47:57

## COMENTARIO O SUGERENCIA

---

Con respecto al plan de Triana me parece correcto. Estoy de acuerdo en preservar esa zona. Si bien hay que seguir dando alternativas para los que tenemos que circular, bien por Pagés del Corro u otra alternativa. Nosotros tenemos que llegar a la Plaza de la Aceitunera y habitualmente lo hacemos por el Puente de Triana, en ese caso tendríamos que entrar por dos puentes antes (venimos de la calle Arroyo) y atravesar todo el barrio de Los Remedios hasta llegar a Pagés del Corro. Si ello mejora la habitabilidad del casco histórico de Triana lo haremos encantados. Saludos,

## RESPUESTA

---

El PMUS lleva a cabo un estudio de la jerarquía viaria y establece una clasificación de los viarios que conforman la red principal, es decir aquellos que se pretenden que asuman la función de canalización de tráficos de paso entre las distintas zonas de la ciudad, así como la red secundaria, con un papel de canalización de los tráficos de entrada y salida a los barrios. Y por último, de la red local, que es la mayoritaria de la ciudad, conformada por las calles de destino de los viajes. La declaración de la zona histórica de Triana como zona de tráfico restringido responde precisamente a la necesidad de evitar que la red local que conforman las pequeñas calles que integran el casco histórico de Triana sean utilizadas como calles de paso, existiendo siempre alternativas a través viarios de la red principal o secundaria que permiten alcanzar los destinos mediante la correcta utilización de la red viaria conforme a la clasificación funcional de la mismas.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	35/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2021-01-31 20:01:14

## COMENTARIO O SUGERENCIA

Alegación: Sección peatonal de la Calle Evangelista entre calle Pagés del Corro y calle Febo

### 1. Motivación

El tramo de Calle Evangelista entre Pagés del Corro y calle Febo, presenta una importante intensidad de tráfico peatonal con un ancho de acerado insuficiente, tráfico rodado a elevada velocidad y vehículos aparcados encima del acerado que obligan al peatón a utilizar la calzada. En el apartado "2. Diagnóstico" se motiva esta situación con el objetivo de incluir el apartado "3. Propuesta" como alegación en el Plan de Movilidad Sostenible de Sevilla.

### 2. Diagnóstico

La trama urbana de Triana hace que la calle Evangelista sea un eje peatonal importante en el distrito. Esto está motivado por, entre otros, dos principales motivos:

- Gran distancia a los ejes peatonales paralelos como son la calle San Jacinto y la calle Farmacéutico Murillo Herrera que se sitúan a entre 185 y 275 metros de distancia.

- Un gran número de movimientos peatonales debido a la densidad de población de la zona (generación), y la gran actividad a ambos extremos de la calle Evangelista (atracción), incluyendo, entre otros, actividad comercial (pequeño comercio, supermercados), escolar y sanitaria.

La sección de acera es claramente insuficiente en la mayoría del tramo de la calle Evangelista entre Pagés del Corro y calle Febo, dificultando la movilidad peatonal. Esto provoca situaciones de inseguridad vial al interaccionar el peatón con el tráfico rodado, perjudicando en especial a las personas con movilidad reducida, sillas de ruedas y carritos de bebé. Además de la insuficiente sección del acerado se producen frecuentes situaciones en las que el peatón se ve obligado a utilizar la calzada debido a los vehículos aparcados encima del acerado.

El ancho de la calzada está sobredimensionado, por lo que se podría reducir para ampliar las aceras.

A pesar de estar la velocidad limitada a 30 km, esta se supera con frecuencia. Esto es debido a la longitud del tramo de la calle Evagelista hasta el siguiente cruce (185 metros), el ancho de la calzada y la falta de medidas para calmar el tráfico. Además, sólo existen dos pasos de peatones, uno en cada extremo situados a la altura de Pagés de Corro y calle Febo, sin existir ningún otro en los 185 metros del tramo de la calle Evangelista entre Pagés del Corro y calle Febo.

### 3. Propuesta

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37 04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	36/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



Por todo ello se presenta la presente alegación para el tramo de la calle Evangelista entre Pagés del Corro y calle Febo con el objetivo de garantizar la circulación de forma autónoma, continua y en condiciones de seguridad de todas las personas con las siguientes propuestas:

- Mejorar el recorrido peatonal en la calle Evangelista con acerados adecuados, convirtiéndolo en un itinerario peatonal de calidad y seguro.
- Esto implicaría una nueva distribución de los espacios con acerados más amplios y calzada más estrecha.
- Inclusión de medidas de calmado de tráfico para que se cumpla el límite de velocidad y de un nuevo paso de peatones.

#### RESPUESTA

El tramo de calle al que se hace referencia cuenta actualmente con una calzada del entorno de los 4 metros de sección dedicada íntegramente a carril de circulación, sin bandas de aparcamiento, y acerados a ambos lados e la misma. Dicha calzada podría ser reducida para remarcar el carácter de viario local, con la recuperación de hasta 1 metro de sección a favor del peatón. Esta modificación sin embargo, no transformaría el carácter de dicha calle en el conjunto de la zona en la que se enmarca a pesar de suponer una mejora de la misma, ni se considera de entidad suficiente como para suponer la transformación de esta en un eje de barrio, salvo que lo que se plantease fuese su peatonalización, cuya viabilidad resultaría compleja dado que sirve de acceso para los vecnios de la zona comprendida entre Pagés del Corro y Esperanza de Triana. Por lo tanto, y aunque su mejora es indudable que reportaría beneficios para l comodidad de los usuarios dela misma, no se considera que resulte estratégica para la generación de un cambio en la zona en la que se enmarca, por lo que las posibles mejoras puntuales que se puedan plantear, y que se comparten con el proponente, deben de plantearse en el seno de las actuaciones ordinarias que se estudian en los distritos municipales, o a través de la Gerencia de urbanismo.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	37/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

## FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

---

2021-02-02 15:29:11

## COMENTARIO O SUGERENCIA

---

El Plan de Movilidad Urbana sostenible debe incluir los planes de la Sevilla del futuro en términos de movilidad. La mayoría de Sevillanos no entienden este futuro sin una Red de metro integral subterránea. El ayuntamiento de Sevilla no puede aprobar un PMUS donde no se cite textualmente este hecho y menos si entre sus objetivos se encuentran reducir a 1/3 los desplazamientos en transporte privado. Una correcta Red de metro bajará notablemente la demanda de vehículo privado.

## RESPUESTA

---

El PMUS recoge como una prioridad la ejecución dentro del horizonte del Plan, de las líneas 2 y 3 de metro planificadas por la Junta de Andalucía.

Igualmente, en previsión de que dicha red no sea ejecutada dentro de los plazos necesarios, también ha recogido una propuesta de implementación 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.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37 04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	38/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		



FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2021-02-02 22:05:38

COMENTARIO O SUGERENCIA

Mas huertos urbanos

RESPUESTA

Lo solicitado no es competencia de un documento de planificación estratégica en materia de movilidad.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:37	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:38	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	39/40	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>			

FECHA Y HORA DE PRESENTACIÓN

2021-02-03 09:52:21

COMENTARIO O SUGERENCIA

Un grupo de vecinos del barrio de la Alfalfa hemos elaborado un documento de propuestas para mejorar la accesibilidad del centro en general y del entorno de la Alfalfa - Santa Cruz en particular, que les hacemos llegar mediante registro electrónico ya que en esta plataforma no es posible insertar archivos.

RESPUESTA

El comentario no hace referencia a ninguna propuesta o sugerencia, sino que anuncia la presentación por otros medios de una propuesta. Todas las propuestas presentadas han sido atendidas y respondidas atendiendo al modo de presentación de la misma. Existe, en este sentido, una propuesta relacionada con el ámbito territorial indicado que ha sido debidamente analizada y respondida a los peticionarios dela misma.

*Sevilla, a la fecha que consta en el pie de firma del presente documento*  
**EL JEFE DE SECCION DE OBRAS Y SERVICIOS**

**Vº.Bº.: EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD**

<b>Código Seguro De Verificación</b>	Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:37 04/05/2021 13:20:38
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	40/40
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/Dj5ujt2gVJFsuMv2Ubm9Kg==</a>		

