

## **Al Excmo. Ayuntamiento de Sevilla**

---

D. Ricardo Marqués Sillero mayor de edad, con DNI nº 31582907 , actuando en nombre propio y en representación de la Asociación "A Contramano: Asamblea de Ciclistas" en calidad de Presidente.

### **EXPONE**

Que visto lo publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla (BOP), número 91 del 21 de abril de 2008 del acuerdo adoptado por la Excmo. Junta de Gobierno de la ciudad de Sevilla en sesión celebrada el día 3 de abril de 2008 sobre el "proyecto de trazado de infraestructura, superestructura de vía, instalaciones e integración urbana de la línea de metro ligero en superficie del centro de Sevilla, Fase 2: Prado de San Sebastián - San Bernardo - Santa Justa" (pág. 4219), el cual se somete a información pública.

Por la presente hace entrega de las siguientes Alegaciones y Sugerencias complementarias a las ya entregadas con fecha 21 de mayo de 2008

### **ALEGACIONES Y SUGERENCIAS**

- 1) El proyecto no tiene en cuenta el trazado del carril-bici en ejecución en la Avenida de Carlos V, ni su continuación por la Avenida de Ramón y Cajal, hasta San Francisco Javier. Siendo esta una infraestructura básica de la ciudad, prevista en el Plan de la Bicicleta, estimamos que el proyecto debe ser en todo momento compatible con ella, estableciendo claramente un trazado para el mencionado carril-bici, debidamente consensuado con la Oficina de la Bicicleta, organismo responsable de su planificación.
- 2) Estimamos que la inclusión del tranvía en el tramo Carlos V - Ramón y Cajal, hasta su intersección con San Francisco Javier ofrece la oportunidad para un cambio conceptual en la urbanización de dicho tramo, creando una zona reservada a peatones ciclistas y transporte público, en consonancia con el tipo de urbanización creado en el tramo de tranvía ya existente (San Fernando - Avenida de la Constitución). Ello se basa en las siguiente consideraciones:
  - a) El propio proyecto sólo contempla un carril de circulación para vehículos privados en el tramo inicial de Carlos V, de dudosa utilidad. Entendemos que dicho carril podría ser eliminado sin alteración significativa para el tráfico, de modo que se ganara espacio para el peatón y la bicicleta.
  - b) Asimismo, el proyecto sólo contempla dos carriles de circulación para el tráfico privado (uno en cada sentido) en el resto del tramo Carlos V - Ramón y Cajal.

Entendemos de nuevo que dichos carriles son del todo prescindibles ya que no cumplen ninguna función esencial en la ordenación del tráfico de la zona, ni son esenciales para el acceso a los garajes de la zona, a los que se podría acceder desde las acalles adyacentes en la mayoría de los casos. Prescindir de dichos carriles de circulación, tras la adecuada ordenación de los accesos a los garajes de la zona, permitiría de nuevo ganar espacios para la bicicleta y, sobre todo, el peatón.

- 3) Estimamos que la rotonda en el cruce con la Avenida de la Borbolla supone, como toda rotonda, un impedimento y/o una incomodidad al tráfico de peatones y ciclistas, a los que obliga a dar un largo rodeo, totalmente injustificado. En efecto, tanto si se acepta la alegación anterior como si no, no se entiende la utilidad de una rotonda de tres carriles para solucionar la incorporación del tráfico privado a, cuando mucho, un sólo carril por sentido en el tramo Carlos V - Ramón y Cajal. Entendemos por tanto que dicha rotonda debe ser eliminada del proyecto por injustificada y por suponer un obstáculo innecesario para el tráfico de peatones (y ciclistas).
- 4) Entendemos que la presencia del tranvía exige una reordenación del tráfico en la zona de San Francisco Javier - Luis de Morales en el sentido de su reducción y pacificación, no en el de su potenciación. Dicha reordenación debería solucionar la reducción y reconducción de los flujos de automóviles que se incorporan a la zona por la Avenida de Kansas City y por Ramón y Cajal desde Gran Plaza, desviándolos antes de entrar en la zona ocupada por el tranvía. Dicho estudio debería ser previo a la redacción del proyecto y contemplar al menos las acciones detalladas en las dos siguientes alegaciones
- 5) Estimamos totalmente injustificado, por innecesario, el paso a distinto nivel en el cruce con la Avenida de San Francisco Javier, por las siguientes razones:
  - a) El tranvía no sigue recto, sino que gira a la izquierda en ese cruce. No hay pues justificación para un paso subterráneo desde el punto de vista de aumentar la velocidad comercial del tranvía.
  - b) Un paso subterráneo supone siempre un obstáculo de gran magnitud para los peatones y una herida en el entramado urbano, al implicar un corte en el terreno muy superior a las dimensiones del túnel en sí (rampas de un 10% de desnivel implican accesos de 50 metros a cada lado, al menos). Entendemos que una herida de dicha magnitud es incompatible con el intenso tráfico peatonal y la nobleza de la zona urbana circundante.
  - c) No creemos que dicho paso subterráneo contribuya a solucionar los problemas de tráfico de la zona, a menos que se quiera convertir el eje Luis de Morales - San Francisco Javier - Diego Martínez Barrio en una "vía rápida", algo incompatible con la presencia del tranvía dada la sección transversal de dichas vías y el intenso tráfico peatonal en la zona Luis de Morales - San Francisco Javier.
- 6) No se entiende la eliminación del carril-bus en San Francisco Javier para incorporar un

carril más de circulación para vehículos privados, dado que por dicha avenida circulan seis líneas de autobuses, por Luis de Morales sólo hay dos carriles de circulación de vehículos privados y la presencia del tranvía va a disminuir el número de carriles de circulación (nosotros proponemos eliminarlos) en Ramón y Cajal, dirección Pasarela. Dicha eliminación de los carriles bus sólo se puede entender desde la mencionada perspectiva de convertir el eje Luis de Morales - San Francisco Javier - Diego Martínez Barrio en una vía rápida, algo totalmente incompatible con la presencia del tranvía, el intenso tráfico peatonal de la zona y su nobleza arquitectónica. Proponemos pues mantener los carriles bus en San Francisco Javier y estudiar su continuación por Luis de Morales, en consonancia con el espíritu del proyecto de favorecer al transporte público y pacificar el tráfico en la zona.

- 7) Finalmente reiteramos nuestra propuesta a medio plazo de estudiar una extensión del tranvía por la Ronda Histórica, reurbanizando ésta (y su prolongación por la Avenida de las Razas) según un modelo similar a la Avenida de la Constitución (quizás incluyendo algún carril reservado para el transporte público). Ello permitiría una recuperación del eje Rondas - Avenida de las Razas para el uso peatonal y, en lo referente a ésta última, incorporar el Parque de María Luisa a la zona peatonal - monumental de la Ciudad hoy configurada por el eje San Fernando - Avenida de la Constitución.

En Sevilla, a 12 de junio de 2008

Firmado: Ricardo Marqués Sillero