

ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE LA CIUDAD DE SEVILLA

Octubre de 2004



Foto de portada: Estación de cercanías con aparcamiento de bicicletas y consigna (fietsentalling) cerca de Ámsterdam (2004)

Ricardo Marqués Sillero, con DNI:31582907, en nombre de la Asociación “A Contramano”, inscrita en el Reg. Prov. de Asociaciones con el no. 3031, sección primera, en su calidad de presidente de la misma y con domicilio a efectos de comunicaciones en Castelar 1, 3ºA, 41001 Sevilla, presenta las siguientes alegaciones:

Fdo.: Ricardo Marqués:

EXCMO. SR. ALCALDE DE SEVILLA, D. ALFREDO SÁNCHEZ MONTESEIRÍN

INTRODUCCION

El Documento de Aprobación Inicial del PGOU representa un punto de inflexión en lo referente a la política del Ayuntamiento de Sevilla respecto a los usuarios de la bicicleta. En este aspecto, por primera vez se observa en el urbanismo municipal una voluntad decidida de integración de la bicicleta en la movilidad urbana y un plan global de actuaciones orientadas a dicho fin. Por este motivo, resulta necesaria la elaboración de un Plan Director de la Bicicleta - por otra parte ya aprobada por el Consistorio - para ordenar y armonizar las actuaciones previstas. De otro modo corremos el riesgo de que las diversas actuaciones contempladas en el PGOU, si se realizan de un modo anárquico y disperso en el espacio y en el tiempo, no sean percibidas por la ciudadanía en su verdadera intencionalidad y fracasemos en la consecución del objetivo propuesto por el propio PGOU: la integración de la bicicleta como un elemento más del sistema de transportes de la ciudad.

Por otro lado, y a pesar del notable esfuerzo de ordenación realizado, se observan una cierta falta de correspondencia entre la Memoria de la Ordenación (Capítulo IV: "Las nuevas formas de movilidad...") y el Plano de Ordenación o.e.5.3 (Red Principal de Espacios Peatonales y Bicicarriles) que es necesario subsanar, para dotar al Plan de una mayor coherencia y eficacia. Asimismo, entendemos que hay aún algunos aspectos mejorables en lo referente al diseño de la mencionada Red, aspectos que sería deseable incorporar al texto definitivo del PGOU.

Así pues nuestra primera alegación irá dirigida a incluir en el texto del PGOU la necesidad de que el Ayuntamiento de Sevilla se dote de un Plan Director de la Bicicleta, para desarrollar las políticas de potenciación del uso de dicho vehículo diseñadas en el propio PGOU. Las siguientes alegaciones irán dirigidas tanto al mencionado Plano de Ordenación o.e.f.3 como a la Memoria de Ordenación (Cap. IV), con el doble propósito de introducir una mayor coherencia en el Plan y de mejorar la propuesta. Finalmente, se incluyen en este texto una serie de alegaciones a las Normas Urbanísticas y a su Anexo 2-B, que tienen por objeto normalizar la presencia de la bicicleta como vehículo de transporte en nuestra ciudad.

ALEGACIÓN REFERENTE A LA NECESIDAD DE DEFINIR EL PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA EN EL PROPIO PGOU

De acuerdo con la argumentación desarrollada en el primer párrafo de la Introducción, proponemos la inclusión en la Sec.7 del Capítulo IV de la memoria de Ordenación, referida a la red peatonal y ciclista de la ciudad, del siguiente texto o similar:

"Para desarrollar de una manera eficaz las actuaciones de potenciación de la bicicleta contenidas en el PGOU, el Ayuntamiento de Sevilla se dotará de un Plan Director de la Bicicleta (PDB) que establecerá los criterios y las prioridades para la realización en el tiempo de tales actuaciones, así como las políticas y actuaciones complementarias necesarias para su éxito: desarrollo de una normativa para el diseño de bicibarriles urbanos e interurbanos, desarrollo y diseño de equipamiento complementario (señalización, aparcamiento...), intermodalidad con el sistema de transporte público, programas y políticas complementarias (alquiler de bicicletas, bicicletas públicas, programa "a la Universidad en Bici" ...), campañas de promoción, etc."

Asimismo, el Plan Director debe aparecer en las Normas Urbanísticas como texto de referencia a la hora de ordenar el diseño de bicibarriles, aparcamientos y otra infraestructura para la bicicleta. Ello incluye, al menos, su mención en el Título 8 (Art.8.3.4, etc...) de la Normativa Urbanística y en su Anexo II-B, especialmente en los capítulos V (aparcamientos) VI (vías ciclistas) y VII (pavimentos), sin perjuicio de otras menciones a lo largo del texto normativo.

ALEGACIÓN AL PLANO DE ORDENACIÓN 0.E.5.3 RED PRINCIPAL DE ESPACIOS PEATONALES Y BICICARRILES

Como ya adelantamos en la Introducción, el motivo de esta alegación es doble:

- Por un lado incluir en el Plano todas las actuaciones previstas en dicho sentido en la Memoria de Ordenación, así como toda la infraestructura de carriles bici existente.
- Por otro incluir aquellas mejoras de la red que consideramos relevantes.

La justificación del primer motivo es obvia: subsanar errores y dotar al plan de una mayor coherencia y eficacia. La justificación de las propuestas desarrolladas al calor del segundo motivo se desarrollará en cada una de ellas.

1.- Inclusión en el Plano o.e.5.3 de todas los bicarriles existentes en la actualidad

Los bicarriles ya existentes y que no se contemplan en el mencionado Plano son:

- Bicarril en la **Prolongación del Paseo Juan Carlos I** a lo largo del parque de San Jerónimo y el tapón de la dársena, hasta Retevisión.
- Bicarril a lo largo de la **Av. de Los Gavilanes** y **Borde del parque Amate**.
- Bicarril a lo largo del **Nuevo Cauce del Río Guadaira con prolongación hasta la Av. de la Raza**. Este carril-bici forma parte del proyecto de "Corredor Verde metropolitano" de la Consejería de medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

2.- Inclusión en el Plano o.e.5.3 de todas las actuaciones contempladas en la Memoria de Ordenación (MO), Capítulo IV).-

De acuerdo con la argumentación desarrollada mas arriba proponemos incluir el mencionado Plano las siguientes actuaciones, explícitamente contempladas en la MO:

- Bicarril a lo largo del **tramo entre el enlace con la SE-30 y la Autovía A-4 del Paso Territorial Norte** (ver MO, Pag.IV.23) **y su prolongación hasta el arroyo Ranilla** (ver MO, pags.IV.24 y IV.27). En la MO se contempla el bicarril hasta la conexión con la Nueva variante de la A-92, pero el bicarril sobre la prolongación del paso Territorial Norte entre el arroyo Ranilla y dicha Nueva Variante sí está contemplado en el Plano como bicarril primero urbano y luego interurbano.
- Bicarriles en el **Tramo I (Autovía de Coria - Autovía de la Esclusa) del Paso Territorial Sur** y en la **Conexión entre el Paso Territorial Sur y la SE-30 sobre el muro de defensa de la carretera de la esclusa** (ver MO, pag.IV.24). Ambas actuaciones, explícitamente contempladas en la MO, configuran el acceso metropolitano entre las poblaciones de la ribera sur del Guadalquivir y el Parque Periurbano de Tablada.
- Bicarril a lo largo de la **Prolongación del Paso Territorial Sur hasta el acceso de Utrera** (ver MO, pag.IV.25). Este eje comunica Bellavista con la Universidad Pablo de Olavide, dando también servicio a las nuevas actuaciones urbanísticas en Villanueva del Pítamo.

- Bicicarril a lo largo del **Tramo III (desde la Av. del Deporte hasta la intersección con la Av. de Andalucía)** del Nuevo Trazado de la Autovía (ver MO, pag.IV.26). Este bicicarril está parcialmente contemplado en el Plano, pero falta la conexión con la Avenida de Andalucía.
- Bicicarril sobre la **Ampliación de la Autovía Sevilla-Utrera entre Montequinto y la SE-30** (ver MO, pag.IV.27). Este bicicarril conecta la Universidad Pablo de Olavide con la Ciudad y se continúa a lo Largo de la Avenida de la Paz como carril-bici urbano, y a lo largo de la autovía, a partir de Montequinto, como bicicarril interurbano.
- Bicicarril a lo largo de la **Av. de la Constitución (MUV-DC-04, MO, pag.IV.35).**
- Bicicarril a lo largo del **Paseo de Colón (MUV-DC-08. MO, pag.IV.35).**
- Bicicarril a lo largo de la **Calle Secoya (MUV-DE-04. MO, pag.IV.36).**
- Bicicarril a lo largo de la **Av. Dr. Fedriani, entre la Ronda Supernorte y la Calle Cataluña (MUV-DM-01. MO, pag.IV.36).**
- Bicicarril a lo largo de la **Ronda Pío XII (D. Fadrique - Av. Pino Montano) (MUV-DM-07. MO, pag.IV.37).**
- Bicicarril a lo largo de la **Avda. Pino Montano (R. Pío XII - R. Norte) (MUV-DM-11, MO, pag.IV.37).**
- Bicicarril a lo largo de **C/ Eduardo Dato, tramo Av. de la Buhayra - Menéndez y Pelayo (MUV-DN-03, MO, pag.IV.38).** A diferencia del tramo S.F. Javier - Buhayra, este tramo no figura recogido en el Plano.
- Bicicarril a lo largo de **Av. S. Francisco Javier (MUV-DN-06)** y de **Av. Luis de Morales (MUV-DN-14)**, ambas en MO, pag.IV.38.
- Bicicarril a lo largo de la **Av. Cruz del Campo tramo Gran Plaza - Luis Montoto (MUV-DN-09. MO, pag. IV.38).**

3.- Inclusión en el Plano o.e.5.3 de nuevas actuaciones propuestas

Los bicicarriles que se proponen a continuación, no figuran ni en el mencionado Plano ni en la MO, pero se consideran necesarios - por las razones que se exponen en cada caso - para dotar a la red de una mayor continuidad y coherencia.

- Creación de un Bicicarril al nivel de viario convencional a lo largo del Eje **Camino Viejo de La Algaba - Concejal Alberto Jiménez Becerril - Torneo hasta conectar con el carril bici previsto sobre el Paseo de Colón (MUV-DC-08).** Esta actuación permitiría articular el eje Norte-Sur a lo largo de la margen izquierda del Guadalquivir de un modo más accesible desde el viario existente, quedando el carril-bici a lo largo del paseo Juan Carlos I para uso recreativo. Asimismo completa el anillo de carriles-bici a lo largo de la Ronda Histórica previsto en la MO. Finalmente, permite la conexión con La Cartuja a través de las **Pasarelas Peatonales** propuestas en la MO. **Como actuación complementaria se Plantean también carriles-bici de conexión entre estas pasarelas y la Av. de los Descubrimientos.**
- Bicicarriles a lo largo de la **Calle San Fernando** conectando con los bicicarriles previstos a lo largo del paseo Colón (MUV-DC-08) y el Paseo de las Delicias. Esta actuación es coherente con la peatonalización propuesta de San Fernando (MUV-DC-03) y junto a la propuesta anterior supone el cierre de la circunvalación por la Ronda

Histórica. Como actuación complementaria sería preciso **resolver la conexión con Paseo de Colón - Delicias.**

- Bicicarriles a lo largo de la **Prolongación de Alcalde Manuel del Valle hasta el Nuevo Acceso Norte** y en la **Calle Éfeso**. Estas actuaciones, junto con los bicicarriles previstos en Alcalde Manuel del Valle, Ronda del Tamarguillo, Poeta Manuel Benítez y Marqués de Luca de Tena, permitiría el cierre del arco de circunvalación este de la zona central de la Ciudad.
- Bicicarriles de conexión entre Triana-Los Remedios y el eje ciclista a lo largo de la margen izquierda del cauce vivo del Río Guadalquivir. En concreto se proponen tres actuaciones: Bicicarril a lo largo de la **Avenida de Coria y su prolongación hasta el Charco de la Pava**. Bicicarril a lo largo de la **prolongación de Rubén Darío hasta el Charco de la Pava**. Bicicarril a lo largo de la **prolongación de República Argentina hasta el Puente Viejo de San Juan**, siguiendo el trazado de la Línea I del Metro.
- Bicicarril sobre el **Puente de las Delicias**. Esta actuación es esencial para garantizar la continuidad del acceso sur-oeste a través del Puente Viejo de San Juan y la calle García Morato.
- Bicicarril a lo largo de la **Av. de Andalucía** hasta su conexión con la nueva variante de la A-92, a través de la **Av. de Las Ciencias**. Esta actuación crea un eje de comunicación este-oeste a través del ecuador de la Ciudad.
- Bicicarril sobre el **Eje metropolitano desde SE-30 (Palmete) hasta la variante de la A-92, en el tramo Palmete - Canal del Bajo Guadalquivir**. Esta actuación permite cerrar, sobre viario de nueva construcción, el arco de circunvalación este de la ciudad esbozado en el Plano.
- Bicicarril sobre el **Nuevo Acceso a Alcalá de Guadaíra, en su tramo Palmete - Vereda de la Fuente Horadada**. Esta actuación es la continuación natural de la prevista inclusión de carriles-bici sobre este nuevo acceso en su tramo hasta Alcalá de Guadaíra. Es cierto que en el Plano se contempla un acceso a Sevilla a través de la vereda citada, a la que se incorpora un carril-bici. No obstante, creemos que en la medida de lo posible las vías de transporte ciclista deben apoyarse, **por razones de seguridad**, sobre el viario "normal", dejando para el resto del viario (vías verdes) una función más bien recreativa. Al tratarse dicha conexión de un viario de nueva construcción, entendemos que la incorporación de carriles-bici no supone un sobrecoste apreciable. Una razón adicional para esta actuación es que un retraso en la creación de los carriles-bici sobre la vereda indicada, puede dejar sin funcionalidad a los bicicarriles previstos sobre el nuevo viario objeto de esta propuesta.
- Bicicarril sobre la **prolongación de la Nueva Avenida sobre el Soterramiento del Ferrocarril y Nuevo Acceso a Dos Hermanas**. Aunque en el Plano figura un acceso a Dos Hermanas a través de la Vereda del Rayo, por las razones expuestas en la propuesta anterior, estimamos necesaria esta actuación.
- Bicicarril en el tramo no incluido en el plano de la **Antigua Carretera de Dos Hermanas**. Las razones son las mismas que en las dos propuestas precedentes, pese al carril-bici previsto sobre la Vereda Real de la Armada.

Esta alegación se ilustra en el plano adjunto, donde se recogen todas las modificaciones propuestas

ALEGACIÓN A LA MEMORIA DE ORDENACIÓN CAPÍTULO IV: LAS NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD...

Con esta alegación tratamos de armonizar el contenido de la Memoria de ordenación (MO) con el del Plano de Ordenación o.e.5.3. Para ello incluiremos en la MO todas aquellas actuaciones ya previstas en el citado Plano, ya sean actuaciones contempladas en la MO y/o el citado Plano, o actuaciones que a nuestro juicio deberían contemplarse. **Todas las modificaciones propuestas se corresponden con bicarriles contemplados en el Plano de referencia adjunto a la alegación anterior.**

Proponemos **mencionar explícitamente la creación de bicarriles en las secciones previstas para, al menos, las siguientes actuaciones sobre el viario explícitamente contemplado en la MO** y que se corresponden con bicarriles contemplados en el Plano o.e.5.3 adjunto a la alegación anterior (salvo anotación, se trata de viario donde el **actual** Plano o.e.5.3 prevé bicarriles):

- **Nuevo trazado de la Autovía A-92, tramos I y II (desde el enlace con la SE-40 hasta la Avenida del Deporte (MO, pag.IV.25).**
- **Eje Metropolitano desde SE-30 (Palmete) hasta la variante de la A-92 (MO, pag.IV.26).** Esta actuación incluye bicarriles ya previstos en el Plano o propuestos en la alegación anterior.
- **La avenida sobre el túnel ferroviario (MO, pag.IV.29).**
- **Prolongación de la Ronda del Tamarguillo hasta Dos Hermanas (MO, pag.IV.29).** Esta actuación supone la continuación de la avenida sobre el túnel ferroviario. Se propone un carril bici en la alegación anterior (ver argumentación más arriba).
- **Avenida sobre el antiguo cauce del Guadaira entre Palmete y la Av. de La Raza (MO, pag.IV.29).**
- **Avenida sobre el cauce del arroyo Ranillas (MO, pag.IV.29).**
- **Viario de conexión Ronda Supernorte con la prolongación del Paso Territorial Norte (MO, pag.IV.30).**
- **Bifurcación norte de la Ronda del Tamarguillo entre la Av. de Andalucía y la Ronda Supernorte (MO, pag.IV.30).** Esta actuación incluye algunos tramos de bicarriles previstos en el mencionado Plano. Asimismo incluye dos de las propuestas del punto 3 de la alegación precedente (prolongación de Alcalde Manuel del Valle y Calle Éfeso).
- **Prolongación de la Ronda Urbana Norte al Aeropuerto (MO, pag.IV.30).**
- **Prolongación de la Ronda Supernorte desde el enlace de la carretera de Brenes hasta la autovía de Madrid (MO, pag.IV.31).**
- **Prolongación del acceso a Brenes hasta el Cementerio (MO, pag.IV.31).**
- **Paso inferior en la intersección de La Palmera con Avenida Bueno Monreal (MO, pag.IV.33).**
- **Los puentes y pasarelas sobre la Dársena del Guadalquivir que sean necesarios (MO, pag.IV.34).**
- **MUV-DC-03 Calle San Fernando.** Carril-bici propuesto. Ver argumentación mas arriba.

- **MUV-DE-01 Avenida de Andalucía.** Carril-bici propuesto. Ver argumentación mas arriba.
- **MUV-DE-02 Avenida Héroes de Toledo.**
- **MUV-DE-07 R. Tamarguillo (Utrera Molina - Av. La Paz).**
- **MUV-DM-01 y MUV-DM-02 Av. Dr. Fedriani.** Carriles bici ya contemplados en Plano y propuestos.
- **MUV-DM-04 Ronda Urbana Norte (Torneo - SE-30).** Llamamos la atención sobre esta importantísima actuación, que supone la reconversión del actual tramo de SE-30.
- **MUV-DM-12 Vía de borde del Parque de Miraflores.**
- **MUV-DN-05 Avenida de Ramón y Cajal.**
- **MUV-DN-10 Av. Tesalónica.**
- **MUV-DN-12 Calle Éfeso.** Carril bici propuesto.
- **MUV-DS-07 Calle Reina Mercedes** y sus prolongaciones por Páez de Rivera y Padre García Tejero hasta La Palmera.
- **MUV-DT-01 Calle Asunción.**
- **MUV-DT-05 Calle López de Gomara.**
- **MUV-DT-07 Calle Álar Núñez.**
- **MUV-DT-08 Av. de Coria.** Carril-bici propuesto.
- **MUV-DT-09 Av. de Carrero Blanco.**
- **MUV-DT-17 San Jacinto.**

Ofrecemos a continuación un listado no exhaustivo de otros carriles bici incluidos en el citado Plano, cuya construcción implicaría cambios en la sección del viario. **Proponemos su inclusión explícita en la Memoria de Ordenación, Cap.IV.**

- **Torneo (propuesto)**
- **Marqués de Pickman**
- **Av. San Juan de la Cruz**
- **Carlos V**
- **Ingeniero La Cierva**
- **Eucalipto**
- **Av. San Jerónimo**
- **Av. Santa Clara y prolongación hasta Kansas City (Gta. Fuerte Navidad).**
- **Juan Antonio Cabestany**
- **Concejal Alberto Jiménez Becerril (propuesto)**
- **Pablo Picasso**
- **Cardenal Bueno Monreal**
- **Av. Diego Martínez Barrio**
- **Ronda Padre Pío**
- **Cardenal Illundain**
- **A. Laso de la Vega**
- **Marqués de Luca de Tena**
- **Poeta Manuel Benítez**
- **Avenidas de Holanda, Francia, Dinamarca, Alemania...**

- **Av. de Jerez**
- **Calle Goleta**
- **Calle Betis y prolongación por Nuestra Señora de la O** Llamamos la atención sobre esta actuación, de singular importancia no sólo desde el punto de vista del uso de la bicicleta.
- **Calles José María Vizarrón y López Pintado**
- **Calles Alfonso de Orleans y Virgen de la Oliva**
- **Carretera de la Esclusa**

El listado precedente no es exhaustivo. Sugerimos que se lleve a cabo una labor de armonización entre las secciones de viario contempladas en la MO, Cap.IV y los bicicarriles previstos en el Plano 0.e.5.3.



Foto: tranvías, peatones y ciclistas en Lidenstraat (Ámsterdam, 2004).

ALEGACIONES A LAS NORMAS URBANÍSTICAS

Art.6.3.8: Dotación de Aparcamientos (uso residencial): Incluir el siguiente apartado:

3.- Las viviendas plurifamiliares estarán dotadas de una zona interior, de acceso restringido a los moradores, para aparcamiento de bicicletas según lo dispuesto en el artículo 6.5.32 (*ver alegación sobre este artículo mas adelante*), con capacidad para al menos una bicicleta por unidad de vivienda. Opcionalmente, estas plazas de aparcamientos se podrán colocar de forma distribuida en garage, en las plazas individuales de aparcamiento de automóvil, siempre y cuando la superficie de éstas lo permita y se doten de los amarraderos correspondientes según lo dispuesto en el art.6.5.32

Justificación: a medida que mas y mas familias se alojan en edificios de apartamentos, el aparcamiento seguro de las bicicletas, sin causar molestias al resto de los vecinos, se convierte en un problema que es preciso resolver si de veras se quiere popularizar este medio de transporte

Arts. 6.4.6, 6.5.10, 6.5.17, 6.5.23 y 6.5.27: Añadir:

- Se instalará en lugar interior protegido una zona reservada para aparcamiento de bicicletas con capacidad de al menos una (1) plaza por cada doscientos cincuenta (250) metros cuadrados de edificación o fracción, según lo dispuesto en el Art.6.5.32 (*ver alegación sobre este artículo*).

Justificación: es necesario comenzar a favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte en los desplazamientos laborales, que son los que mas espacio de aparcamiento en la vía pública consumen

Art.6.5.32: Sustituir el epígrafe “vehículos de dos ruedas” por el de “motocicletas”. Añadir el epígrafe:

TIPO: bicicletas. LONGITUD: 250. LATITUD: 50.

Añadir el apartado:

- Las plazas de aparcamiento de bicicletas irán dotadas de amarraderos que permitan la cómoda sujeción del cuadro y las ruedas de las mismas mediante candado y cadena o similar. La altura mínima de tales amarraderos será de ochenta (80) centímetros y la anchura mínima de la base de noventa (90) centímetros.

Justificación: Es obvio que las necesidades de espacio e infraestructura para el aparcamiento de motos y bicicletas son muy diferentes.

Art.6.6.9: Añadir:

- Los usos de equipamientos y servicios públicos dispondrán, en zona accesible a los usuarios de, al menos, una (1) plaza de aparcamiento para bicicletas según lo dispuesto en el Art.6.5.32 por cada setenta y cinco (75) metros cuadrados de superficie útil, que se verán incrementadas en los siguientes casos:

- Uso educativo a partir de educación secundaria, inclusive: al menos una (1) plaza por cada diez (10) alumnos o profesores del centro, en lugar interior de acceso restringido
- Uso deportivo: al menos una (1) plaza por cada veinticinco (25) personas de capacidad.
- SIPS-SC (socio culturales): al menos una (1) plaza por cada veinticinco (25) metros cuadrados de superficie útil.
- SIPS-EA (administrativos): al menos una (1) plaza por cada cincuenta (50) metros cuadrados de superficie útil.

Justificación: la bicicleta es un vehículo “puerta a puerta”, lo que implica que es necesario crear infraestructura de aparcamiento allí donde se prevea una importante afluencia de posibles usuarios.

Art.6.6.25: Añadir

- El Ayuntamiento redactará en el plazo de una año un Plan Director de la Bicicleta que desarrollará la normativa técnica de diseño y definirá los recorridos de los carriles-bici, complementando las normas e itinerarios señalados en el Plan General.

Justificación: ver al inicio de estas alegaciones.

Art.6.6.31 Condiciones particulares del uso ferroviario:

Añadir al punto 9: Condiciones de la Zona de Servicio Ferroviario

- Las estaciones y apeaderos de ferrocarril de cercanías contarán con consignas especiales para el depósito de bicicletas y con aparcamientos para las mismas diseñados de acuerdo con lo dispuesto en el Art.6.5.32. El número mínimo total de dichas plazas, incluyendo consigna y aparcamiento, será de una (1) por cada cincuenta (50) metros cuadrados de superficie útil.

Justificación: para permitir el deslazamiento combinado bici-cercanías o bici-metrotren; y por coherencia con lo dispuesto en la página IV.8 de la Memoria de Ordenación.

Art.6.6.33. Condiciones particulares de los Intercambiadores de Transporte: Añadir

- Los intercambiadores de transporte contarán con consignas especiales para el depósito de bicicletas y con aparcamientos para las mismas diseñados de acuerdo con lo dispuesto en el Art.6.5.32. El número mínimo total de dichas plazas, incluyendo consigna y aparcamiento, será de una (1) por cada cincuenta (50) metros cuadrados de superficie útil.

Justificación: para permitir el desplazamiento combinado bici – transporte público; y por coherencia con lo dispuesto en la página IV.14 de la Memoria de Ordenación.



Foto: Pavimento de adoquín de hormigón apto para bicicletas, con loseta de señalización (Ámsterdam 2004).

ALEGACIONES AL ANEXO II – B DE LAS NORMAS (DISPOSICIONES SOBRE CONDICIONES DE URBANIZACIÓN)

Art.3.4. las vías y zonas peatonales: Inclusión de la bicicleta en el apartado b)

b) Calles peatonales

Son calles destinadas preferentemente a la actividad y tránsito peatonal; permitiéndose asimismo, salvo indicación en contrario, la circulación e bicicletas a velocidad que no resulte molesta o insegura para los peatones....

... En las calles peatonales centrales, el tránsito de bicicletas podrá quedar restringido o prohibido durante ciertos horarios, lo que se indicará mediante la señalización oportuna.

Justificación: esta alegación responde a una realidad asumida en la practica totalidad de las zonas peatonales del mundo. Asimismo es coherente con la definición de itinerarios donde coexisten peatones y ciclistas en el plano o.e.5.3 y en otros apartados a lo largo del Plan General

Art.6.1. Criterios Generales: Añadir

El Ayuntamiento redactará en el plazo de una año un Plan Director de la Bicicleta que desarrollará la normativa general de diseño de tales plataformas reservadas. Mientras tanto, será de aplicación la normativa contenida en este capítulo que servirá de base para los criterios del Plan Director.

Justificación: ver al comienzo de estas alegaciones.

Art.7.2. Elección del tipo de firme y pavimentos: Añadir al apartado (a):

- Allí donde se prevea un tránsito ciclista importante y, en todo caso, en los itinerarios donde coexistan peatones y ciclistas (ver plano o.e.5.3), se dispondrán de zonas pavimentadas con adoquín de hormigón gris de pequeño tamaño u otro pavimento similar, apto para el tránsito de bicicletas.

Justificación: el pavimento de adoquín de granito tradicional, por su almohadillado, no es adecuado para el tránsito de bicicletas.