



A Contramano - Asamblea Ciclista  
Animas 4, 1º-Dcha Sevilla  
e-mail: [info@acontramano.org](mailto:info@acontramano.org)  
[www.acontramano.org](http://www.acontramano.org)

Asociación miembro de:



Sevilla, mayo de 2012

## PROPUESTA DE REURBANIZACION Y REFORMA DE LOS CARRILES DE CIRCULACIÓN, CARRILES-BICIS Y ACERAS EN EL ENTORNO DEL PRADO DE SAN SEBASTIÁN

La red de carriles-bici de Sevilla ha sido una de las inversiones en infraestructura de transporte mas rentables desde todos los puntos de vista, incluido el financiero<sup>1</sup>, que se han realizado en nuestra ciudad: son miles los sevillanos y sevillanas que se declaran usuarios de la red de carriles-bici<sup>2</sup> lo que ha supuesto un notable ahorro de emisiones de gases de efecto invernadero<sup>3</sup>. La red de carriles-bici de Sevilla se ejecutó, además, en el marco de una política urbanística que, siguiendo las especificaciones contenidas en el PGOU de la ciudad, han tratado de revertir el predominio del automóvil, favoreciendo a peatones, ciclistas y transporte público. En el ámbito del fomento de la movilidad no motorizada, importantes peatonalizaciones como la Avenida de la Constitución, Alameda de Hércules, Calle Asunción, Calle San Jacinto, entorno de las Plazas de La Alfalfa y del Pan, etc... han contribuido a un notable aumento de la áreas peatonales de la ciudad, que ha sido contemporáneo de la construcción de la red de carriles-bici.

La propia red de carriles-bici ha sido diseñada según criterios de respeto hacia el peatón y, mayoritariamente, sobre antiguas bandas de aparcamiento<sup>4</sup>. No obstante, queda mucho por realizar en Sevilla en lo que respecta a la promoción de la movilidad no motorizada y, en concreto, en el terreno de facilitar la movilidad peatonal: aceras estrechas, falta de señalización, etc...<sup>5</sup>. Asimismo, existen puntos en la red de carriles-bici en los que la convivencia entre éste y la red de itinerarios peatonales no está convenientemente resuelta,

- 1 Su coste no ha superado los 35 millones de euros. Comparativamente, la línea 1 del metro ha supuesto un coste superior a los 600 millones de euros, siendo el número de desplazamientos diarios que soportan ambas infraestructuras muy similar.
- 2 Según el último Barómetro Socio-económico de Sevilla (enero de 2012) un 29'6% de los/las sevillanos/as utilizan el carril-bici con frecuencia.
- 3 Un total de 1178 toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>, lo que equivale a la plantación de 36.000 árboles, según el último estudio sobre el uso de la bicicleta en Sevilla (Ayuntamiento de Sevilla. Enero de 2010).
- 4 Ver, por ejemplo, nuestro estudio sobre el carril-bici de la Ronda Histórica "¿Quitó el carril-bici espacio al peatón?" en [www.acontramano.org](http://www.acontramano.org) (Home > Documentación > Acontramano > Sevilla).
- 5 Así, por ejemplo, aún está por realizar la red de itinerarios peatonales contemplada en el vigente PGOU (ver Plano de Ordenación General AD\_o\_e\_08)

bien por defectos en la propia concepción del carril-bici, bien porque se trate “defectos heredados” de una red de espacios peatonales deficientemente diseñada con anterioridad a la propia red de carriles-bici.

Uno de estos puntos conflictivos son los carriles-bici del entorno del Prado de San Sebastián: Av. de Carlos V y Av. del Cid. En el caso de la Av. de Carlos V, el actual carril-bici pasa entre las estaciones del metro y los límites del propio Prado de San Sebastián lo que, como puede apreciarse en la fotografía no.1, implica problemas de convivencia con los peatones, tanto los que circulan por la acera, como los que acceden al Prado. Esta configuración, además, contraviene lo dispuesto en el Art.18 del DECRETO 293/2009 (BOJA 21/07/2009).



Fotografía 1: Carril-bici en Av. de Carlos V



Fotografía 2: Itinerario ciclista en Av. del Cid

En cuanto al “itinerario ciclista con prioridad de paso peatonal” a lo largo de la Av. del Cid, como puede observarse en la fotografía no. 2, su ubicación provoca conflictos con los



- ✓ En la Av. del Cid:
  - ✓ Traslado del carril-bici a la zona ahora ocupada por el aparcamiento frente a la antigua Facultad de Derecho.
  - ✓ Recuperación como acerado del actual itinerario ciclista sobre la acera opuesta.
  - ✓ El cruce de la C/ Palos se realiza en paralelo al tráfico rodado, con su misma regulación semafórica.

Para mas información contactar con: “A Contramano”