

MEMORIA DE LA PROPUESTA DE RED CICLISTA y PEATONAL METROPOLITANA PROPUESTA POR LA ASOCIACIÓN CICLISTA “A CONTRAMANO”

JUSTIFICACIÓN

La “movilidad activa”, en bicicleta y andando, se ha convertido en una alternativa real para la mejora de la movilidad y la accesibilidad en el área metropolitana de Sevilla.

La afirmación anterior, por más obvia que parezca (la Asociación A Contramano siempre ha estado convencida de ello y trabaja desde este planteamiento), está comenzando sólo ahora a ser plenamente visible por amplias capas de la población y por buena parte de las personas responsables de las entidades públicas con competencia en esta materia.

Varias razones contribuyen a este fenómeno:

- La conformación y consolidación de una **red ciclista en la ciudad de Sevilla**. Sin duda este ha sido el factor de mayor importancia, al demostrar la posibilidad de un uso de la bicicleta en condiciones adecuadas para la movilidad urbana con una red funcional que se considera consolidada por el uso creciente (en torno a 75.000 desplazamientos/día), a pesar de los retrocesos puntuales que se están produciendo como consecuencia de decisiones equivocadas del actual Gobierno Municipal.
- La evidencia de la **imposibilidad ambiental y energética** del mantenimiento de un sistema de transporte metropolitano basado en el coche. Evidencia también en relación con la ineficacia del propio transporte, al hacerse crónicos los embotellamientos en las horas punta y resultar inviable aumentar la capacidad viaria en la misma medida en que aumenta el parque móvil. Dichos colapsos comprometen, asimismo, la funcionalidad y eficacia del transporte público, necesitado a su vez de medidas de fomento que aseguren su prioridad y viabilidad. Una de dichas medidas debe estar orientada a facilitar la alimentación de usuarios procedentes de los modos no motorizados para que éstos puedan, cómodamente, acceder a los nodos de transporte público que por razones del modelo urbanístico imperante se hallan demasiado alejados entre sí.

A esta complementariedad la denominamos la “triple alianza” entre transporte público, peatones y bicicletas. Caminar es la forma de desplazarse más saludable para distancias inferiores a 1 ó 2 km. Para distancias hasta 5 ó 10 km la bicicleta es el vehículo ideal en un Área Metropolitana llana y de clima templado como la de Sevilla. Para el resto de los desplazamientos, el transporte público es el modo más ecológico de transporte.

- **La bicicleta y el transporte público son aliados, no competidores.** La combinación bicicleta+transporte público permite ofrecer una alternativa que da respuesta a dos cuestiones claves:
 - Puede dar una cobertura de servicio más amplia al llegar a zonas en las que, por la dispersión y baja densidad del modelo urbano, no puede ser rentable que el transporte público llegue por sí sólo.
 - Esta combinación evita también transbordos innecesarios y contribuye a un uso más eficiente del transporte colectivo.
- **La alianza entre la bicicleta y el modo peatón es natural.** Hasta tal punto es así que no se concibe una propuesta de red ciclista sin considerar que ambos modos comparten intereses y aspiraciones, como se refleja en la presente propuesta. Entre las razones que avalan esta consideración hay que señalar:
 - Las distancias cortas entre algunas poblaciones hacen que la demanda de caminos peatonales sea muy alta, tanto por motivos de transporte como por el carácter saludable del ejercicio físico, que ha traído el fenómeno conocido como "rutas del colesterol".
 - El hecho de que en muchas ocasiones estos recorridos peatonales utilicen senderos tradicionales, muchos desaparecidos, o bien los arcenes de las carreteras, que también han desaparecido como consecuencia de las sucesivas ampliaciones de la calzada, lo que hace necesarias nuevas infraestructuras.
 - Ambas demandas, ciclista y peatonal, si no se encauzan adecuadamente (es decir, de forma complementaria y compartida) podrían derivar en conflictos innecesarios..
- **La creciente conciencia y convencimiento de buena parte de la ciudadanía que está reconociendo que la bici es cómoda, útil, barata y plenamente competitiva en relación con el coche.** Es decir, que no sólo se ve la bicicleta como un medio respetuoso con el entorno, o para fines de ocio y esparcimiento, sino como un modo que cumple perfectamente con las necesidades de movilidad en un entorno urbano y metropolitano particularmente apropiado como es el de Sevilla. Este cambio de percepción sobre la bicicleta es clave y genera unas demandas que deben enmarcarse en la integración de la bici en el conjunto de las políticas de infraestructura y gestión del transporte. Hay que añadir, finalmente, la positiva actitud inicial de la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía, cuyos responsables han manifestado públicamente el apoyo al desarrollo de la bicicleta como medio de transporte en las áreas metropolitanas andaluzas.

Por este conjunto de razones, la Asociación “A Contramano”, junto a otras asociaciones ciclistas, ecologistas y vecinales de municipios metropolitanos, viene trabajando desde hace algún tiempo en una estrategia orientada al desarrollo de la bicicleta en el área metropolitana de Sevilla, con el fin de encauzar convenientemente las oportunidades y demandas que presenta la situación actual.

OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

- Elaborar una propuesta de red metropolitana ciclista y peatonal en el área de Sevilla, que sirva a un proceso participativo y al debate público a partir de unas bases técnicas que lo faciliten y encaucen adecuadamente.
- Consolidar el principio de que la bicicleta y el desplazamiento peatonal son medios de transporte favorables, convenientes y competitivos en el Área Metropolitana de Sevilla, por sí mismos y en combinación con la red metropolitana de transporte público, contribuyendo a su vez a mejorar las prestaciones de este servicio.
- Desarrollar la complementariedad entre el transporte público y los itinerarios peatones y ciclistas (la que se ha denominado “triple alianza”), para avanzar hacia un modelo de movilidad y accesibilidad sostenible.
- Aportar elementos para que en la planificación territorial y urbana se tenga presente la capacidad de esta triple alianza como principal articuladora de la movilidad y accesibilidad metropolitanas, para su incorporación y desarrollo conforme a los principios y propuestas detalladas que se presentan a continuación.

ELEMENTOS DE LA RED METROPOLITANA CICLOPEATONAL DE SEVILLA

La propuesta que a continuación se detalla es producto de un proceso de reflexión sobre las prioridades anteriormente expuestas. Por lo tanto, siendo conscientes de la imposibilidad de crear vías ciclistas en todas las carreteras, se priorizan aquellos ejes susceptibles de poseer una función de transporte, más allá de la recreativa, para ser aprovechados por un número considerable de usuarios (peatones y ciclistas). El objetivo de dotar al Área Metropolitana de Sevilla de una red viable en los próximos años comporta dejar fuera las aspiraciones inmediatas de algunos pueblos que, en procesos posteriores, así como durante la propia gestión de este proceso, podrían irse incorporando en la medida que ello fuera viable. También debe señalarse que la prioridad de consolidar una red básica ha supuesto dejar para otros instrumentos de planeamiento otras iniciativas que también

contribuyen al fomento de la bicicleta, evidentemente complementarias a la red y necesarias, y que merecen todo nuestro apoyo.

En todo caso, se propone que la articulación legal de la propuesta se realice mediante su consideración como Red de Interés Metropolitano de acuerdo con el artículo 20.e), de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, al conectar los núcleos de población entre sí y con las terminales del transporte público.

La red de movilidad ciclopeatonal propuesta se fundamenta en cuatro criterios:

1. Alimentación de los principales nodos de transporte público

Conectando los principales puntos de atracción y generación de viajes, lo que hace necesario alimentar las estaciones principales de la línea 1 de metro y de las líneas de cercanías de Renfe. Ello comporta no solo la adecuación de los vehículos del transporte público para permitir el transporte de bicicletas en las mejores condiciones que sea posible para el conjunto de usuarios, sino también la oferta de aparcabicis seguros en recintos cerrados en el interior de las estaciones. La generalización a todos los núcleos urbanos de un servicio bus-bici, ligado a los aparcabicis descritos, supondría además un valor añadido a este criterio de intermodalidad incluso en la estaciones de origen, que podrían ofertar préstamo de bicicletas por la noche.

2. Adecuación de núcleos urbanos

Se propone que esta red básica se complemente y articule en parte mediante la configuración de tejidos urbanos a desarrollar y adaptar a la circulación segura y cómoda de bicicletas. De esta manera se pretende que gran parte de la población residente en estos núcleos acceda cómodamente y de manera segura a los nodos de transporte público más importantes, bien andando o bien en bicicleta. Al mismo tiempo, se pretende que estos núcleos urbanos se adapten a la circulación de bicicletas en sus relaciones internas de movilidad. Así, el trazado elegido en las zonas urbanas deberá conformar una red coherente por el interior del núcleo, de manera que la circulación ciclista y peatonal sea totalmente viable en él. El objetivo es trasladar, en la medida de lo posible, la experiencia de Sevilla Capital al resto de los núcleos urbanos definidos en la presente propuesta y que son:

- San José de la Rinconada: al objeto de alimentar la línea de cercanías de Renfe.
- Área central del Aljarafe: desde Camas hasta Gelves.
- Núcleos de Sanlúcar la Mayor – Benacazón, Albaida – Villanueva del Ariscal, Salteras – Valencina – Castilleja de Guzmán: al objeto de alimentar la línea de cercanías de Renfe.

- Alcalá de Guadaíra – Polígonos A-92: al objeto de alimentar la futura línea de tranvía.
- Montequinto: al objeto de alimentar la línea 1 de metro.
- Dos Hermanas: al objeto de alimentar la línea de cercanías de Renfe.

3. Conexión de los núcleos urbanos próximos entre sí.

Y que pudieran aprovechar líneas de comunicación (ciclista y peatonal) ya existentes, lo cuál se define no sólo en función del espacio existente, sino también en la necesidad de dar servicio al mayor número de ciudadanos posible. Para ello se definen los ejes:

- Sevilla – San Juan de Aznalfarache, con la construcción urgente de la pasarela sobre la SE30.
- Sevilla – La Algaba.
- Sevilla – La Rinconada.
- Gelves – Coria – Palomares - Almensilla.
- Dos Hermanas – Alcalá.
- Albaida– Olivares – Salteras – Valencina – Castilleja de Guzmán.
- Benacazón – Sanlúcar la Mayor.
- Bollulos de la Mitación – Umbrete – Espartinas – Villanueva del Ariscal.
- Ronda Aljarafe Oeste: Palomares – Mairena del Aljarafe – Bormujos – Gines – Valencina.

4. Salidas francas de transporte no motorizado del área metropolitana

Que conectarían con una hipotética y futura red ciclista regional. Para ello se consideran los ejes:

- Sevilla – La Algaba.
- Antigua carretera N-IV desde Camas hasta Sanlúcar la Mayor.

- Bellavista – Dos Hermanas.
- Salida y entrada por pasarela sobre SE-30 – San Juan – Gelves – Coria.
- Sevilla – Alcalá de Guadaira.
- Salida por Estadio Olímpico – Santiponce/Camas – Itálica (Camino de Santiago).
- Salida Puerta Triana – Camas (Camino de Santiago).

CARACTERÍSTICAS DE LA RED PROPUESTA

La función de transporte aconseja que la red ciclista y peatonal propuesta tenga una serie de características comunes que la hagan funcional y cómoda desde el punto de vista de la circulación de ciclistas y peatones.

Creemos que las vías ciclistas en malas condiciones y mal diseñadas y/o ejecutadas son contraproducentes, porque no contribuyen a sumar usuarios sino que, muy al contrario, suponen un gasto de dinero inútil que deslegitima ante la opinión pública cualquier otro tipo de inversión en este tipo de infraestructuras.

Desde este punto de vista, A Contramano se manifiesta claramente en contra de actuaciones en vías ciclistas francamente deficientes, como, por ejemplo, gran parte de la vía ciclista ejecutada a lo largo de la antigua N-IV (discontinua, estrecha, con frecuentes cambios de lateral y con continuas variaciones de cota), la red ejecutada en Dos Hermanas (unidireccional, discontinua y ¡adoquinada!), el tramo de vía ciclista que sube desde Gelves a Simón Verde (estrecho) o el tramo junto al Estadio Olímpico (con pendiente demasiado pronunciada). Máxime cuando muchos de ellos han restado mucho o todo el espacio disponible al peatón. Solicitamos en esta propuesta que se acometa una total reestructuración y reacondicionamiento de estas vías existentes.

Proponemos el modelo de vías interurbanas, que está ahora en boga en otros países europeos, de súper-pistas ciclistas (“cycling highways”), cuyas características principales se exponen a continuación:

- De diseño homogéneo en relación a los criterios que se utilicen para hacerlas funcionales. Consideramos, por lo tanto, que las vías ciclistas deben tener trazados lo mas rectilíneos posible, que no cambien de anchura ni de cota y que no posean obstáculos ni pendientes excesivas.

- Continuas y diseñadas como una red completa y articulada internamente, que por sus características constructivas pueda identificarse como tal red.
- De anchura suficiente. Nos decantamos por opciones bidireccionales, frente a las unidireccionales, de un mínimo de 2,5 metros de anchura para la zona reservada a los ciclistas y 1,80 metros para la zona reservada a los peatones. En las conexiones interurbanas aconsejamos carriles-bici bidireccionales de tres metros de anchura por los que se pueda circular en paralelo en el mismo sentido, acompañados de senderos peatonales de anchura suficiente, claramente diferenciados entre sí por la textura y el color del pavimento.
- Asfaltadas. Consideramos incompatible con la función de transporte que los carriles ciclopeatonales sean caminos sin asfaltar, lo que diferenciaría a la red propuesta de otros caminos con función recreativa.
- Directas, eligiendo siempre el camino más corto para llegar a su destino y evitando en la medida de lo posible los pasos a nivel con el tráfico rodado.
- La red ciclopeatonal tendría que estar acompañada por otra serie de elementos tales como señalización suficiente, iluminación, bancos, accesibilidad segura y fácil hasta las nodos de transporte público y aparcamientos seguros en ellos.
- En ningún caso, el espacio utilizado para los carriles-bici deberá obtenerse a costa de aceras o espacios peatonales, lo que debe tenerse en cuenta sobre todo en las redes urbanas. Se considera que la conformación de redes urbanas e interurbanas para la bici debe enfocarse también como una oportunidad para mejorar las condiciones del tránsito peatonal. Por ello se propone que las vías ciclistas vayan acompañadas, en todos los casos, de aceras o senderos peatonales lo suficientemente anchos. Con ello se pretende dotar a todo el territorio metropolitano de accesibilidad peatonal junto con los ejes utilizados para la bicicleta.

PLANO DE LA PROPUESTA

