



A Contramano - Asamblea Ciclista
Animas 4, 1º-Dcha Sevilla
e-mail: info@acontramano.org
www.acontramano.org

Alegaciones al Borrador del “Plan de Mejora de la Movilidad en Triana y su área de Influencia” (Junio, 2013)

Sevilla, 16 de Julio de 2013

Con fecha de Junio de 2013, el Centro de Control de Tráfico de la Delegación de Seguridad y Movilidad del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla, elaboró el documento titulado “Plan de Mejora de la Movilidad en Triana y su Área de Influencia”. Una vez analizado dicho documento, la asociación “A Contramano: Asamblea Ciclista” hace las siguientes Consideraciones:

1.- Consideraciones generales

- En Sevilla, según los últimos conteos, se realizan diariamente más de 70.000 desplazamientos en bicicleta (SIBUS, 2012). No obstante, el documento en cuestión ignora completamente a la bicicleta, para cuyos flujos de tráfico no se lleva a cabo ningún planeamiento. **La única propuesta concreta en torno a la bicicleta es la reducción de la anchura de un carril-bici hasta dimensiones manifiestamente peligrosas (ver mas adelante), por lo que solicitamos su reconsideración**
- Tratándose de un documento que contempla entre sus objetivos la “mejora de la movilidad peatonal”, resulta llamativa la inexistencia de cualquier tipo de previsión acerca del establecimiento de itinerarios peatonales continuos y coherentes.
- Resulta igualmente llamativa, en relación a lo anterior, la ausencia de medidas de pacificación del tráfico como calles residenciales, calles 30, ciclo-calles, calles en “fondo de saco”, etc... (Sanz, 1996). Esta ausencia es especialmente llamativa en la Triana Histórica, una zona en la que supuestamente se pretende mejorar la movilidad peatonal.
- Solo se consideran y se tratan de ordenar en el documento los flujos del tráfico motorizado, lo que lo convierte en un plan de mejora del tráfico motorizado, no de la movilidad en general.
- Es llamativa la tibieza del documento a la hora de considerar la peatonalización de una calle como la calle Betis, que representa la fachada principal de la Triana Histórica.
- Finalmente hay que decir que los datos que se utilizan a la hora de caracterizar los flujos del tráfico motorizado que sirven de base para el Borrador son del Plan de Transporte Metropolitano del año 2006, que no tienen en cuenta el descenso del tráfico motorizado como consecuencia de la crisis y de la irrupción en el reparto modal mecanizado de nuevos modos de transporte, como la bicicleta cuya participación en dicho reparto era de más del 9% en 2011 (SIBUS-2012). Así, por ejemplo, según los datos del centro de tráfico de Sevilla, el descenso en el tráfico motorizado entre 2007 y 2011 fué del 16% (SIBUS, 2012).

Esta falta de datos actualizados (o de estimaciones autorizadas de los mismos), así como la ignorancia de otros datos (como los referidos a la bicicleta) hace que las bases sobre la que se asientan las predicciones del Borrador sean bastante débiles.

2.- Consideraciones particulares

- En el Capítulo 2 “Objeto del Documento”, se debería incluir entre los objetivos la mejora de la movilidad en bicicleta, un vehículo que, como ya hemos indicado, representa una porción cada vez mas importante de la movilidad ciudadana.
- En la Sección 3.3 “Tipos de restricción de vehículos...” se pasa por alto, a la hora de definir el tipo de vehículo que puede pasar por dichas calles, la presencia de la bicicleta. En particular, en los espacios calificados de “Peatonal” y de “Peatonal con acceso a garajes (?!)” se ignora el hecho de que según la vigente Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas, por dichas calles pueden circular las bicicletas con las restricciones y en las condiciones que se establecen en dicha Ordenanza.
- En la misma sección, deberían incluirse las “Calles 30” o calles con limitación de velocidad a 30 km/h. Todo el viario de la Triana Histórica debería tipificarse de este modo como mínimo.
- En la misma Sección, como ya hemos indicado, se deberían incluir figuras que se utilizan ampliamente en otras ciudades españolas como:
 - Calles residenciales (señal S-28 del vigente Reglamento General de Circulación): calles con limitación de velocidad a 20 km/h y prioridad peatonal en todo su recorrido. Muchas de las calles de la Triana Histórica, incluyendo toda aquellas con acerados de ancura inferior a 1,50 metros, deberían tipificarse de este modo.
 - Ciclo-calle: Calles de un solo carril, con imitación de velocidad a 20 km/h y prioridad para bicicletas en la calzada; las bicicletas circulan por el centro del carril y, a veces, existe un carril-bici a contra corriente (Sanz, 1996b). Este tipo de calles es idóneo para la ordenación de los flujos ciclistas en una zona como la Triana Histórica.
 - Calles en “fondo de saco”: calles de dirección única y tráfico restringido para residentes, que terminan en un “fondo de saco” penetrable sólo para bicicletas y peatones, de modo que no pueden utilizarse para el tráfico de paso (Sanz, 1996)
- La reducción de las dimensiones del carril-bici bidireccional de la calle Clara de Jesús Montero, ya demasiado estrecho, a 1,50 metros supodría un peligro de consideración para el tráfico ciclista. La anchura típica del manillar de una bicicleta de montaña es de 70 cm, por lo que al cruzarse dos de estas bicicletas sólo quedaría un espacio de seguridad entre ellas de 10 cm. O bien se produciría invasión de las zonas contiguas (acera o calzada) por parte del manillar, con el consiguiente peligro de colisión con peatones o vehículos a motor (cuyos carriles de circulación son además de dimensiones también muy reducidas, siendo además el carril de circulación contiguo al carril-bici un carril por el que circulan autobuses urbanos). Hay que tener en cuenta además que, debido al diseño del mencionado carril-bici, las bicicletas circulan encajonadas entre un bordillo y unos separadores de hormigón, por lo que la probabilidad de accidente por colisión con dichos elementos sería muy alta en los cruces y/o adelantamientos entre bicicletas (la distancia típica entre los extremos de los pedales en una bicicleta es de 50 cm). **Consideramos que este diseño es del todo inadecuado y peligroso para los ciclistas, por lo que solicitamos su reconsideración de modo urgente.**
- Dicha reducción, además, no cumple las dimensiones mínimas establecidas en el Artículo Artículo 6.2.2 del Anexo II.B (Disposiciones sobre condiciones de la obra de urbanización) de las Normas Urbanísticas, que establece una anchura mínima para las vías ciclistas bi-direccionales de 2,5 m, de acuerdo con la mayoría de los manuales (CROW, 2007, Sanz, 1996b).

- La filosofía del Capítulo 4 “Nuevos Accesos a Triana desde Sevilla” entendemos que es contradictoria con el objetivo de favorecer la movilidad peatonal (y, eventualmente, en bicicleta). Si eso es lo que se pretende, lo que habría que hacer es potenciar el acceso en transporte público, andando y en bicicleta, y no en automóvil privado a una zona, como la Triana Histórica, ya bastante saturada de tráfico motorizado.

REFERENCIAS

(CROW, 2007) CROW “Design Manual for bicycle traffic”, The Netherlands, 2007.

(Sanz, 1996) A. Sanz, “Calmar el tráfico”, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1996.

(Sanz, 1996b) A. Sanz, “La bicicleta en la ciudad”, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1996.

(SIBUS, 2012) Sistema Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla (SIBUS) “Investigación sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla, 2011” <http://bicicletas.us.es/Sevilla2011.pdf>