

La Asociación ["A Contramano: Asamblea Ciclista de Sevilla"](#) presentó en su día una amplia serie de [alegaciones al Plan de Movilidad Urbana Sostenible \(PMUS\) de Sevilla](#), que previsiblemente se aprobará este miércoles en la sesión del Pleno Municipal. Dichas alegaciones han sido respondidas por el Ayuntamiento de Sevilla una por una, lo que es de agradecer. Nuestras alegaciones tenían como objetivo principal ["corregir el desequilibrio en el reparto del espacio urbano entre el espacio dedicado a la movilidad sostenible y saludable - andando y en bicicleta- y el espacio dedicado al automóvil privado"](#). Hemos de reconocer que este objetivo no lo hemos alcanzado, aunque sí hemos conseguido algunas mejoras que podrían ayudar a conseguirlo.

Nuestras alegaciones se centraron en introducir en el PMUS el concepto de "Área Central" de la ciudad ya definido en el vigente Plan de Ordenación Urbana de Sevilla (PGOU), que engloba no solo la Sevilla histórica, sino también los barrios centrales de la ciudad, como Macarena, Nervión o Los Remedios (1). En dicha Área Central el PGOU ordena una reurbanización que favorezca a la movilidad activa (peatones y ciclistas), mediante una "inversión" de las prioridades del tráfico, que coloque a éstos en primer lugar. Nuestra propuesta era que en este área de la ciudad las supermanzanas (2) se convirtieran en el elemento central de la planificación del tráfico.

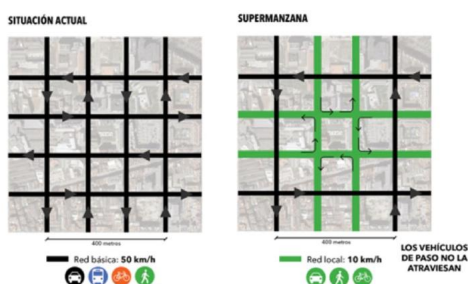


Ilustración de la ordenación del tráfico en supermanzanas (Fuente: PMUS de Sevilla)

Como respuesta a esta propuesta solo hemos conseguido el compromiso del Ayuntamiento

de elaborar un "estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto". Es evidente que este compromiso dista mucho de nuestra propuesta original, pero en todo caso supone un avance cuya realización efectiva vamos a reivindicar en los próximos meses.

Otras de las mejoras conseguidas han sido:

- Se ha incluido en el PMUS el compromiso municipal de que "En todas las actuaciones urbanísticas comenzadas con posterioridad a la redacción del PMUS se incluirán vías ciclistas en ambas direcciones según los criterios contenidos en el Plan Andaluz de la Bicicleta, en el Programa de la Bicicleta de Sevilla y en las Normas Urbanísticas de la ciudad, así como su conexión con el resto de la red de vías ciclistas de la ciudad en todas aquellas calles y avenidas con más de un carril de circulación por sentido."

- Se ha incluido una nueva sección en el Documento de Propuestas (Sección 3.2.1.2. Compleción de la red exterior) en la que el Ayuntamiento se compromete a la "ejecución de tramos que conecten la red interior (de carriles-bici) de la ciudad con los municipios limítrofes, como paso necesario para la conformación de una red ciclista metropolitana." Este compromiso incluye "conexiones hacia ciudades y núcleos importantes de la corona metropolitana situadas al sureste, como Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra; hacia el norte con Alcalá del Río, La Rinconada, La Algaba y Santiponce." También incluye "acuerdos con los ayuntamientos de los municipios limítrofes para establecer la conexión de los núcleos aislados de población próximos a Sevilla pertenecientes a dichos municipios, como Fuente del Rey y Montequinto."

- En respuesta a nuestra propuesta de implantar la circulación de bicicletas en ambos sentidos en algunas calles del Centro Histórico de dirección única, el Ayuntamiento ha manifestado que "No existe inconveniente en formalizar carriles (bici) exclusivos en contrasentido de los ya existentes, siempre que la sección y condiciones de la vía así lo permitan".

- Se ha incluido una nueva sección (Sección 1.6.2.2. Fomento del cicloturismo urbano) en la que el Ayuntamiento se compromete a "la realización de un Plan específico de transporte turístico en bicicleta y vehículos de movilidad peatonal donde se definan los itinerarios permitidos para circular dentro de las zonas peatonales (y) se diseñen tanto los itinerarios turísticos en estos vehículos como la señalización turística de los mismos orientada a estos itinerarios."

- Finalmente se han aceptado una serie de propuestas puntuales para la reurbanización de avenidas y creación de nuevas vías ciclistas que no detallamos, entre las que destaca la inclusión de una vía ciclista en el proyecto de reurbanización de la Ronda Súper-Norte de la ciudad.

Lamentablemente las mejoras conseguidas no bastan para que desde "A Contramano" podamos manifestar nuestro apoyo al PMUS, que seguimos considerando que desaprovecha una gran oportunidad para liderar el necesario el giro de nuestra movilidad urbana hacia una movilidad sostenible y saludable, con una presencia relevante de la movilidad activa, a pié y en bicicleta. Seguiremos luchando por dicho objetivo y permaneceremos vigilantes para que las mejoras conseguidas lleguen a realizarse efectivamente.

-----

(1) Según el PGOU el "Área Central" sería la zona comprendida dentro del perímetro el formado por la continuidad de las avenidas de Luis de Morales - San Francisco Javier y Cardenal Bueno Monreal - Kansas City - Alcalde Manuel del Valle, y por el eje norte-sur formado por el muro de defensa de Triana y la avenida de Carlos III, conectándose ambos ejes con los cruces de la dársena mediante los puentes del Alamillo por el norte y puente Delicias por el sur.

(2) El concepto de supermanzana implica dividir el territorio urbano en celdas de tamaño superior a la manzana, en cuyo interior la movilidad pié y en bicicleta es prioritaria, de modo que el tráfico de largo y medio recorrido solo pueda circular por las avenidas exteriores a dichas supermanzanas. De este modo cada supermanzana se convierte en un área amable de prioridad peatonal y ciclista, donde se preserva la vida de los barrios.

-----

Para recibir las bicinoticias en tu correo-e envía un correo desde la dirección e-mail en que quieras recibirlas a la dirección [suscriptores1-subscribe@acontramano.org](mailto:suscriptores1-subscribe@acontramano.org) (no es necesario especificar asunto ni incluir texto alguno).

-----