

ALEGACIONES PRESENTADAS POR LA ASOCIACION
A CONTRAMANO: ASAMBLEA CICLISTA DE SEVILLA

AL
PLAN DE ORDENACION DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACION URBANA DE
SEVILLA (POTAUS)

I.- La bicicleta en el POTAUS

La bicicleta aparece fugazmente entre los objetivos de la Memoria de Ordenación del POTAUS (p. 96) en un párrafo que textualmente establece:

Por otra parte, la bicicleta es el medio de transporte energéticamente más eficiente y está llamado a ostentar un importante papel en un sistema de movilidad destinado a mejorar sus cotas de sostenibilidad. La propuesta de red de vías ciclistas metropolitanas se contempla en el Plan de Transporte Metropolitano al mismo nivel que las demás redes de transporte, adoptando la necesidad de establecer cautelas sobre estas redes al objeto de que sean respetadas e integradas con el resto de las redes y servicios y asegurando tanto su continuidad a lo largo del territorio como la conectividad no motorizada entre los núcleos de población. Con este fin, se establece que los planes urbanísticos contemplen la configuración de una red de vías ciclistas de rango municipal que conecten con el viario ciclista metropolitano, integrando la bicicleta como medio de transporte en las diferentes poblaciones. Del mismo modo, el planeamiento deberá incluir propuestas concretas que permitan utilizar la bicicleta como medio para incrementar los radios de acción de los nodos de transporte, facilitando la intermodalidad entre la bicicleta y los medios públicos de transporte.

Y mas adelante (p. 132) vuelve a aparecer la propuesta de crear una red de carriles-bici de ámbito metropolitano en el marco de los "coredores verdes", en igualdad de condiciones con otro viario de vocación eminentemente recreativa, sin conexión alguna con el sistema de transporte público.

En la Memoria Económica no aparece financiación específica alguna para ninguna de estas actuaciones, ya sean carriles-bici o estaciones intermodales bicicleta - transporte público. Sólo aparece una partida genérica bajo el epígrafe "corredores verdes", de 5 millones de euros.

II.- EL PAPEL DE LA BICICLETA EN UN SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Es sabido que aproximadamente el 50% de las emisiones de CO₂ en Andalucía están ligadas de un modo u otro al sector transporte y que más de la mitad de ellas están ligadas a su vez al abuso del automóvil privado en las aglomeraciones urbanas.

Por ello, desde hace tiempo se tiende en los Planes de Transporte a fomentar el transporte público (cercanías, metro, tranvía autobús...), con especial énfasis en las grandes áreas metropolitanas andaluzas.

Ahora bien, dichos planes chocan con gran frecuencia con la inercia del uso del automóvil privado y, sobre todo, con el proceso de sub-urbanización predominante en muchas de esas áreas. El continuo crecimiento - más en extensión que en población - de las aglomeraciones urbanas juega en contra de cualquier política de fomento del transporte público: ¿Cómo dotar de un transporte público eficaz a las urbanizaciones dispersas de las grandes áreas metropolitanas andaluzas? ¿Es posible dar servicio a dichas zonas con el esquema clásico de una parada de transporte público cada 500 metros? ¿Cuántas paradas harían falta? ¿Y cuántos transbordos?.

La intermodalidad suele invocarse como el remedio a dicho problema. Sin embargo, planteada como suele hacerse en ocasiones como intermodalidad entre el automóvil privado y el transporte público, está condenada al fracaso por múltiples razones. Razones psicológicas: el automóvil es un vehículo hecho para grandes distancias y su conductor no estará nunca predispuesto a abandonarlo antes del final de su viaje. Razones de espacio: ¿Cuanto espacio se necesita para crear los "aparcamientos" en los intercambiadores? Razones económicas ¿Cuanto cuesta el suelo para esos aparcamientos? y razones de gestión del tráfico ¿No estaríamos trasladando los atascos de la entrada de las ciudades a las entradas de dichos aparcamientos?.

La intermodalidad entre diferentes modos de transporte público, con ser una alternativa más racional que la anterior, tiene el problema de que genera un gran número de trasbordos, el "talón de Aquiles" que constituye el principal factor disuasorio para el uso del transporte público.

Ejemplo paradigmático del fracaso de los Planes Intermodales lo constituye el "Plan Intermodal de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla". A su formulación en 1995 el reparto modal del transporte motorizado entre privado y público estaba en el 68%-32%. La tendencia identificada para 2007 era de un 72%-28%, mientras que el objetivo del Plan se cifraba en invertir esa tendencia, logrando un reparto del 60%-40% para ese mismo año. La realidad es que unos años después de su formulación la situación era aún peor que el escenario tendencial previsto para 2007: las encuestas de movilidad evidenciaron un reparto modal del 74%-26% en 2003.

Paralelamente a estos intentos fallidos de fomento del transporte público y a consecuencia de idéntica preocupación ambiental, se han venido introduciendo en los Planes de Transporte elementos de potenciación de la bicicleta y de otros medios no motorizados, casi siempre con un carácter testimonial y con nula o casi nula traducción presupuestaria. Como consecuencia práctica de dichas actuaciones solo caben citar las redes de carril-bici de Córdoba y Sevilla, la puesta en marcha de sistemas de bicis públicas en Córdoba y Sevilla, y algunas iniciativas de intermodalidad bicicleta - transporte público (Sevilla y Cádiz). El éxito de tales experiencias, sobre todo en el caso de Sevilla, donde se han dado simultáneamente la creación de una red de carriles-bici, la creación de un sistema de bicis públicas y experiencias piloto de intermodalidad bicicleta - transporte público, hace pensar en la oportunidad de expandir dicha experiencia, avanzando hacia un nuevo modelo de movilidad en el que las diferentes piezas del sistema (transporte público, bicicleta y accesibilidad peatonal) se complementen y refuercen unas a otras.

La intermodalidad bicicleta - transporte público en las grandes áreas metropolitanas tiene enormes y contrastadas ventajas sobre otras concepciones de la intermodalidad. En primer lugar aumenta el radio de acción de las paradas o estaciones del transporte público desde unos 500 metros hasta varios kilómetros. Paralelamente disminuye el número de transbordos (verdadero "talón de Aquiles" de los sistemas de transporte público) dada la relativamente gran autonomía de la bicicleta, que podemos cifrar en torno a los 10-20 kms. Finalmente, necesita una infraestructura infinitamente menos costosa en espacio y recursos que la intermodalidad automóvil - transporte público.



Ilustración: Estación de cercanías en el entorno de Amsterdam (fietsenstalling: consigna para bicicletas)

La intermodalidad bicicleta - transporte público necesita, para ser eficaz:

- Una red de carriles-bici que permita el traslado hacia y desde las estaciones de transporte público
- Un sistema de consignas y aparcamientos para bicicletas en todas las estaciones del transporte público
- Un sistema de bicicletas públicas con estaciones en las principales paradas del transporte público, especialmente en las terminales de los

centros urbanos.

III.- NUESTRA PROPUESTA

Nuestra propuesta se centra en la introducción de esta filosofía, que ya está implícita en el párrafo citado al principio de esta introducción, en el POT AUS. Y en que dicha filosofía se introduzca de un modo efectivo. Para ello estimamos que es necesario incluir específicamente en el POT AUS un **Plan Intermodal de Fomento de la Bicicleta**, con traducción presupuestaria específica en la Memoria Económica.

Entendemos que la introducción de la bicicleta como medio de transporte en la Aglomeración Urbana de Sevilla necesita de un plan específico, tal y como se ha realizado en la Ciudad de Sevilla, que en el caso metropolitano debería incluir las tres actuaciones mencionadas mas arriba:

- Una red de carriles-bici que permita el traslado hacia y desde las estaciones de transporte público
- Un sistema de consignas y aparcamientos para bicicletas en todas las estaciones del transporte público (estaciones bici-TP)
- Un sistema de bicicletas públicas con estaciones en las principales paradas del transporte público, especialmente en las terminales de los centros urbanos.

Sólo de ese modo la filosofía enunciada en la cita de la introducción se realizará de modo eficaz.

En cuanto a la traducción presupuestaria de dicho Plan en la Memoria Económica (de otro modo carecería de credibilidad) una extrapolación del coste del Plan de Sevilla (77 km de carril-bici, 18 millones de euros), considerando además las inversiones necesarias para crear las estaciones intermodales bici-TP, y suponiendo que los sistema de bicicletas públicas en las grandes poblaciones (Dos Hermanas, Alcalá...) pueden realizarse según el modelo de Sevilla, mediante concesión publicitaria, nos lleva a una estimación del orden de los 100 millones de euros. Esto representa aproximadamente el 3% de las inversiones torales previstas en articulación territorial, aunque en todo caso es bastante mas que los 5 millones de euros previstos para "corredores verdes".

En Sevilla a 5 de diciembre de 2007