

PROPUESTAS PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICI EN EL CASCO HISTÓRICO Y OTRAS ÁREAS RESIDENCIALES DE SEVILLA

La reciente sentencia del TSJA, caso de cumplirse al pie de la letra, generaría una situación muy difícil e injusta para el uso de la bicicleta como medio de transporte, tanto en el Casco Histórico como en las demás áreas residenciales. Independientemente de que pueda haber errores en la vigente *Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas*, no poder amarrar bicis a las farolas, por ejemplo, o no poder compartir el espacio en ningún caso con los peatones (por cierto: ¿a partir de qué edad? ¿los niños tampoco?), entendemos que son medidas injustificadas que sólo se entienden porque provienen de alguien que jamás se ha planteado el papel de la bici en la movilidad urbana y aplica ciegamente un Código de Circulación pensado única y exclusivamente para los vehículos a motor (ver mas adelante).

Si bien es cierto que el Ayuntamiento va a recurrir la mencionada sentencia ante el Tribunal Supremo (TS) [y la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas permanece vigente entre tanto] no podemos fiarlo todo a una sentencia favorable del TS. Por tanto, es necesario elaborar una estrategia que permita, en la medida de lo posible, la promoción de la bicicleta como vehículo en el Casco Histórico y otras zonas residenciales de Sevilla. Lo que viene a continuación son una serie de ideas y con un objetivo claro, y una serie de consideraciones que llevan a propuestas que debemos ir desarrollando a lo largo de los meses venideros.

- OBJETIVOS**
- **CONSOLIDAR A LA BICICLETA COMO VEHÍCULO DE TRANSPORTE EN EL CASCO HISTÓRICO Y ÁREAS RESIDENCIALES DE SEVILLA.**
 - **MODIFICAR EN EL CÓDIGO DE CIRCULACIÓN LOS CONCEPTOS SOBRE VEHÍCULOS (CON Y SIN MOTOR) Y TRÁFICOS PARA FAVORECER UNA POLÍTICA DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LAS ZONAS URBANAS.**

CONSIDERACIONES Y PROPUESTAS:

- **LOS VERDADEROS INTERESES QUE HAY DETRÁS DE LA DEMANDA.**
La demanda que da lugar a la sentencia del TSJA fue presentada por Feyjose S.A., empresa concesionaria del parking de Santa Catalina, y tiene como objetivo primordial que se declare nula la parte de la Ordenanza (aún no aplicada) que prohíbe el tráfico de automóviles de no

residentes en el Casco Histórico. Se da la paradoja de que el TSJA desestima esta parte de la demanda, pero acepta la referida a las bicicletas, que no es el núcleo de la demanda. Así pues estamos ante una campaña que trata de azuzar conflictos entre peatones y ciclistas con el objetivo oculto de desprestigiar la Ordenanza e impedir el cierre al tráfico del Casco Histórico de Sevilla. Frente a ello, nos proponemos:

1. Apoyar las iniciativas del Ayuntamiento en relación con el recurso a dicha sentencia, pero al mismo tiempo debemos exigirle el cumplimiento de la Ordenanza aplicando medidas eficaces para desterrar del Casco Histórico la primacía abusiva del vehículo privado, y recuperar un uso amable e integrador de los espacios públicos.

- **UN CICLISTA NO ES UN PEATÓN, PERO TAMPOCO ES UN MOTORISTA.** La aplicación literal de la sentencia del TSJA significaría que la bicicleta se vería claramente discriminada frente a la motocicleta en el Casco Histórico. En efecto, la bicicleta quedaría constreñida a circular exactamente por los mismos lugares que las motocicletas, pero mientras que éstas últimas, por sus características, podrían ser aparcadas libremente, las bicicletas -que necesitan ser amarradas- sólo podrían hacerlo en las parrillas instaladas por el Ayuntamiento (donde, dicho sea de paso, también aparcan las motos). Nos encaminaríamos así a un modelo de Casco Histórico dominado por la motocicleta, similar al de ciudades como Nápoles o Atenas, y alejado del modelo de Casco Histórico lleno de bicicletas de Berlín o Copenhague. No parece ser ésta la mejor opción por cuanto la motocicleta es un vehículo mucho más ruidoso, contaminante y peligroso que la bicicleta, es decir, que convive mal con las personas viandantes. Está claro que la bicicleta debe ceder la prioridad al peatón, y debemos contribuir a crear entre la gente que usa la bicicleta un comportamiento respetuoso.



Para ello es fundamental que se distinga entre “vehículo a motor” y “vehículo no motorizado”. Esto es algo fundamental y en lo que debemos empeñarnos desde Con-Bici y otras asociaciones ecologistas. Una de las causas que han motivado la sentencia del TSJA es el hecho de que el Código no diferencie de modo claro entre ambos tipos de vehículos. A estas alturas, tener un Código que no distinga entre vehículos con y sin motor es una rémora para cualquier política de fomento de la movilidad sostenible en las zonas urbanas.

2. Fomentar una reforma del Código de Circulación que distinga entre vehículos a motor y vehículos no motorizados, favoreciendo a estos últimos, e incluyendo conceptos como la creación de espacios compartidos entre vehículos no motorizado y peatones (curiosamente

el Código sí incluye el concepto de tráfico compartido con todo tipo de vehículos, como la "calle residencial"), ciclo-calles, calles sin vehículos motorizados (pero sí bicis y transporte público, como ya lo es la Avenida de la Constitución).

3. Exigir el cumplimiento del PGOU de Sevilla para ordenar el espacio público de acuerdo con el orden de prioridad que establece para el uso de la vía pública: *peatón > bicicleta > transporte público > vehículo (motorizado) privado*. Esto debe reflejarse en el tratamiento del espacio público (Tratamiento del pavimento y señalización) y la ordenación del tráfico urbano de modo que sea factible el orden de prioridad establecido. En particular, estaremos especialmente atentos a lograr que la bicicleta tenga prioridad sobre la motocicleta, especialmente en el Casco Histórico y con independencia de cual sea la Ordenanza que se aplique.

- **LA RESTRICCIÓN DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES EN EL CASCO HISTÓRICO ES UN REQUISITO PARA LA SOSTENIBILIDAD Y LA CALIDAD DE VIDA.** La Ordenanza municipal prohíbe el tráfico de no residentes en el Casco Histórico, y esto no ha sido cuestionado por el TSJA. Esta medida es esencial para crear espacios que deben ser ocupados por el peatón y la bicicleta fundamentalmente. Lugares como la Plaza de Jerónimo de Córdoba (antes de la Paja, junto a Sta. Catalina) que hoy son aparcamientos, deberían ser recuperados para disfrute de la ciudadanía.

4. El Ayuntamiento debe cumplir su propia Ordenanza en lo que respecta a la restricción del tráfico de automóviles en el casco histórico, arbitrando medidas que ofrezcan un nuevo modelo de movilidad, con el incremento de servicios públicos adaptados a las características del viario histórico, así como otras complementarias para que expliquen estas medidas y sus ventajas (campañas informativas, etc.).

- **CONVIVENCIA DE LA BICI EN CALLES COMERCIALES.** El tráfico de ciclistas por calles comerciales (Sierpes, Tetuán,...) no tiene sentido en horario comercial (de hecho, en ese horario se cumplen sistemáticamente en esas calles las condiciones de congestión que en la vigente Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas se establecen como incompatibles con el tráfico de bicicletas). Pero no tiene sentido prohibir el tráfico ciclista fuera del horario comercial. A esas horas el tráfico de bicicletas ayuda a hacer esas calles más seguras, animadas y habitables.

5. Reafirmarse en los acuerdos alcanzados con el Ayuntamiento para prohibir el tráfico ciclista en las calles comerciales (elaborar una relación de estas calles), pero sólo a determinadas horas, aquellas en

las que por el horario comercial se incrementa el uso peatonal hasta el punto de hacerlo incompatible el uso ciclista.

▪ **UN TRATAMIENTO MÁS ADECUADO PARA LAS CALLES RESIDENCIALES DEL CASCO HISTÓRICO DE ACUERDO CON EL CÓDIGO DE CIRCULACIÓN.**



En el Código de Circulación vigente dichas calles están definidas como sigue: *S-28. Calle residencial: Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más*

que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos. Pese a esta definición, su aplicación es deficiente y el grado de vulneración de sus preceptos bastante alto. La cuestión, sin embargo, es que determinadas decisiones no pueden adoptarse desde una norma de carácter general. No es lógico que un Decreto del Gobierno (el Código de Circulación no es otra cosa) sea donde se decida si las bicis pueden ser amarradas a las farolas, o si ciertas calles o zonas urbanas pueden ser compartidas por ciclistas y peatones, a ciertas horas. ¿No es más lógico que este tipo de decisiones se adopten a escala local, a través de los instrumentos de planificación adecuados y elaborados con procedimientos de participación pública? En consecuencia, se propone lo siguiente:

6. Defender la autonomía municipal en la ordenación del tráfico de vehículos no motorizados, aplicando los criterios de las normas generales a las características propias de cada localidad, en la perspectiva siempre de mejor cumplir con los objetivos de una movilidad sostenible y la calidad de ida urbana.
7. Fomentar la declaración de “calles residenciales” en el conjunto del viario del Casco Histórico, señalizarlas adecuadamente y prohibir en ellas el tráfico de motocicletas. Sustituir de la señal que identifica estas calles (un rectángulo azul con una casa, un automóvil y un peatón) el coche por una bici. Dadas las especiales características de dichas calles, el tráfico de motocicletas (excepto residentes) debería también prohibirse en dichas calles.
8. Reivindicar una red de ciclo-calles en el casco histórico y otras zonas residenciales, entendidas como calles con prioridad para las bicicletas, en las que los demás vehículos deben cederles la prioridad. Un ejemplo

de esta iniciativa la encontramos en Valencia donde su Ayuntamiento prevé la creación y señalización de 130 Km. de ciclo-calles (ver: <http://www.valencianoticias.com/noticias/039-ciclo-calles-valencia-contara-con-130-kilometros-de-calle-con-preferencia-para-los-cicl>).

9. Reivindicar que el mobiliario urbano (bolardos, señales, faroles, etc.) se diseñe de modo que complementariamente pueda cumplir con la función de aparcabicis.

- **CREACIÓN DE CARRILES-BICI A CONTRAMANO EN ALGUNAS CALLES DEL CASCO HISTÓRICO O LA SEÑALIZACIÓN CLARA DEL ITINERARIO PARA CICLISTAS.** Aunque nuestra filosofía general seguirá siendo compartir el espacio con el peatón -dando prioridad a éste-, muchos ciclistas demandan ya actuaciones para mejorar la circulación de las bicis por el Casco Histórico. Además, tras la sentencia del TSJA, difícilmente podrán oponerse a ello los que abogan por la segregación total de las bicis y los peatones: en el caso del eje San Fernando-Avenida, oponerse a ello sólo tendría sentido -desde su perspectiva- si también se oponen al tranvía, ¿se atreverán? Las características de las calles del centro justifican que debamos pensar en alternativas al carril-bici en sentido estricto.

10. Creación de carriles-bicis a contramano en calles de dirección única. Esta medida puede ser especialmente útil en calles que por su sección no pueden albergar dos carriles para coches, pero sí un carril para coches y otro para bicis en sentido contrario, o dos carriles para bicis. No se trata de autorizar el ir a contramano, sino de poner carriles adicionales en las calles, su señalización sería suficiente. Estos carriles podrían colocarse a expensas de bandas de aparcamiento (que la entrada en vigor de la prohibición de circulación de automóviles por el Casco Histórico haría innecesarios). Ejemplos de calles en las que podría optarse por este diseño son Calatrava y Méndez Núñez.

11. Creación de un carril-bici, o la señalización clara del itinerario para ciclistas, en el eje san Fernando-avenida de la Constitución para evitar la confusión en el tránsito peatonal y evitar riesgos.

12. Reformular nuestra campaña "peatonalización ahora" incorporando todas estas reivindicaciones por la "desmotorización" del centro, y quizás re-nombrarla como "peatonalización ahora, bicis también". Acciones del tipo marchas en bici desde una plaza peatonal convertida en aparcamiento (como Molviedro, Blasco de Garay, Jerónimo de Córdoba, etc.) a otra tendrían sentido desde esta perspectiva.

Agradecemos tus comentarios en acontramanoacs@yahoo.es.

.....
.....