



*A Contramano - Asamblea Ciclista*  
Animas 4, 1º-Dcha Sevilla  
e-mail: [acontramanoacs@yahoo.es](mailto:acontramanoacs@yahoo.es)  
[www.acontramano.org](http://www.acontramano.org)

## **Informe, alegaciones y sugerencias sobre los anteproyectos de construcción de plataformas reservadas para el transporte público entre Camas y Sevilla y entre Gelves y Sevilla.**

Nadie pone en duda hoy en día las virtudes de la bicicleta como medio de transporte sostenible en las ciudades y áreas metropolitanas. Si acaso, se pone en duda su “atractivo” en una “cultura” supuestamente no habituada a este medio de transporte como la española. No obstante, el incuestionable éxito de la bicicleta en Sevilla tras la ejecución de su red de carriles bici ha demostrado de un modo incuestionable que dichos temores eran infundados. Como el propio Sr. Consejero de Obras Públicas y Presidente del Consorcio de Transporte D. Luis García Garrido reconoció en su comparecencia en la Comisión de Obras Públicas y Transporte del Parlamento de Andalucía del pasado 3 de septiembre de 2008, refiriéndose a los carriles-bici urbanos de Sevilla, cuando las infraestructuras sostenibles se realizan con calidad y sentido, su éxito entre la ciudadanía no se hace esperar. Según datos de la Oficina de la Bicicleta del Ayuntamiento de Sevilla, los desplazamientos en bicicleta en día laborable superan ya los 50.000, lo que equivale a un número total de 18 millones de desplazamientos anuales, más de lo que está previsto para la primera línea de metro cuando funcione a pleno rendimiento. Y el número de desplazamientos en bicicleta en Sevilla no cesa de crecer.

La necesidad de potenciar también los desplazamientos en bicicleta en el conjunto del Área Metropolitana de Sevilla – y no sólo en el núcleo urbano de Sevilla – se reconoce tanto en el Plan de Transporte Metropolitano como en el PISTA. No obstante, como ya pusimos de manifiesto en nuestras alegaciones a los citados documentos – que hasta la fecha no han merecido respuesta por parte de la Consejería de Transporte – los mencionados planes adolecen a la hora de hacer frente a dicho objetivo de una serias deficiencias que, en nuestra opinión, cuestionan seriamente su eficacia. Entre ellas podemos citar:

- La inexistencia de unos objetivos claros y mensurables en términos de porcentajes de movilidad.
- La no diferenciación entre vías ciclistas de ocio y de transporte a la hora de definir la red ciclista metropolitana.
- La inexistencia de una financiación específica.
- La inexistencia de planes de acción específicos.

Debe tenerse en cuenta que, aunque la bicicleta pueda ser a la vez un medio de transporte y un instrumento de ocio, las necesidades del ciclismo cotidiano son bien distintas de las del ciclismo de ocio o deportivo. El primero necesita de una infraestructura que comunique los principales centros de origen y atracción de viajes, como son zonas residenciales, polígonos y centros de trabajo, centros de ocio y centros comerciales. Asimismo son necesarias unas mínimas condiciones de seguridad, ya que buena parte de dichos desplazamientos se realizan en solitario. Entendemos que todas estas condiciones sólo pueden satisfacerse con carácter general si las vías ciclistas con función de transporte se realizan en paralelo a las demás grandes infraestructuras de transporte y discurren por zonas urbanas en la mayor parte de su recorrido. Por el contrario, una vía ciclista que discurra por un paraje apartado y de gran valor ambiental, puede cumplir una función de ocio muy loable, pero difícilmente podrá considerarse una vía de transporte.

Asimismo, al ser la bicicleta un nuevo medio de transporte que aparece de repente en el marco de un sistema de transporte ya consolidado, su implantación no puede fiarse a la realización paulatina de vías ciclistas aisladas, al socaire de los sucesivos planes de ampliación o reforma que vayan ejecutándose. Ello supondría que por mucho tiempo las vías ciclistas construidas aparecerían ante el usuario como actuaciones inútiles que llevan “de ningún sitio a ninguna parte”, aún en el hipotético caso de que en la cabeza del planificador dichas vías formen parte de alguna red racionalmente concebida. Un proceso de estas características estaría abocado al fracaso, pues un axioma de la planificación del territorio es que todas aquellas infraestructuras que no cuentan con una utilidad inmediata caen primero en el desuso y luego en el abandono. Por ello, en las mencionadas alegaciones al PISTA, proponíamos la redacción de Planes Intermodales de Fomento de la Bicicleta en las diferentes áreas metropolitanas andaluzas, con objetivos y financiación específicos.

Los anteproyectos de construcción de plataformas reservadas que nos ocupan participan, en nuestra opinión, de las virtudes y defectos mencionados. Entendemos que es un acierto vincular la creación de carriles-bici a la creación de plataformas reservadas al transporte público que, por sus características, deben comunicar zonas densamente pobladas y/o importantes centros atractores de viajes. Asimismo, la vinculación de dichas infraestructuras puede favorecer la intermodalidad bicicleta-transporte público, un fenómeno en auge y que puede ser potenciado en gran medida, como el éxito del proyecto bus-bici de la estación Plaza de Armas demuestra. No obstante, es evidente que las necesidades de planificación del transporte en bicicleta en el Área Metropolitana de Sevilla van mucho más allá de las actuaciones contempladas en los mencionados anteproyectos,

## **por lo que sigue siendo necesaria la redacción de un Plan Intermodal de Fomento de la Bicicleta en el Área Metropolitana de Sevilla.**

En lo que respecta a la red prevista de vías ciclistas incluida en los mencionados anteproyectos, entendemos que de nuevo adolece de alguna de las deficiencias señaladas y, en especial, de la confusión entre vías ciclistas de transporte y de ocio. Las proyectadas vías ciclistas entre Gelves y San Juan y entre San Juan y Camas discurren casi en su totalidad por la margen derecha del nuevo cauce del Guadalquivir, sobre una vía ciclista ya existente y que tiene una funcionalidad básicamente de ocio. No creemos que dicha vía ciclista pueda cumplir una función real de transporte, ni siquiera si su diseño se mejora mediante el asfaltado y/o la iluminación. Por un lado, difícilmente dicha vía podrá ofrecer las condiciones mínimas de seguridad, incluso si se ilumina, como para convertirse en una eficaz infraestructura de transporte. Por otro lado – y esto es lo más importante – esta vía podría, en el mejor de los casos, servir de enlace entre los antiguos núcleos urbanos de Gelves, San Juan Bajo y Camas, pero nunca daría servicio a los nuevos atractores de viajes que las zonas de ocio y comerciales a lo largo de la Carretera del Manchón configuran en la actualidad, ni a la urbanización difusa exterior a los mencionados centros históricos, ni a los vecinos centros de Mairena, San Juan Alto, La Pañoleta y Tomares, ni a los previsibles nuevos centros de origen o atracción de viajes que se vayan configurando.

Podrían argüirse razones de espacio y comodidad constructiva a la hora de elegir el trazado propuesto por la margen derecha del Río, y sin duda esto es así. No obstante, mucho nos tememos que si se pierde ahora la oportunidad de trazar un vía ciclista Gelves – San Juan – Camas en paralelo al transporte público por la Autovía de Coria, el núcleo urbano de San Juan y la Carretera del Manchón, hasta conectar con La Pañoleta y el núcleo urbano de Camas, esto será aún más difícil en el futuro; con lo que los ciclistas quedarán definitivamente excluidos de este importante eje de comunicación. Si ahora parece difícil encontrar espacio para esta actuación ¿Alguien puede pensar que en el futuro será más fácil? ¿O es que se pretende fomentar el uso de la bicicleta obligando a los ciclistas – que dependen solo de la fuerza de sus piernas - a dar rodeos superiores a los que daría un automóvil? Por otro lado, el automóvil privado cuenta ya con un eje de comunicación casi exclusivo en paralelo a la mencionada Carretera del Manchón, cual es la SE-30. ¿No se merece la bicicleta un modesto carril de 2,5 metros de anchura frente a los 8 carriles con que cuenta en la actualidad el automóvil? En consecuencia, entendemos que **es necesario incluir en los proyectos una vía ciclista Gelves – San Juan – La Pañoleta - Camas en paralelo a la plataforma reservada, por la autovía de Coria y la carretera del Manchón, que comunique con los nuevos desarrollos urbanísticos del Polígono El Manchón y Vega del Rey, así como con las nuevas zonas comerciales a la entrada de Camas.** La actual vía ciclista por la margen derecha del Río debería conservar su actual función, principalmente de ocio.

Otro aspecto que es necesario plantear es la intermodalidad bicicleta – transporte público. Entendemos que la bicicleta puede jugar un importantísimo papel como alimentadora del transporte público metropolitano, siempre que se la doten con las infraestructuras oportunas

para ello. Así, en nuestra propuesta de Plan Intermodal de Fomento de la Bicicleta incluíamos no sólo garantías de acceso a las estaciones del transporte público en bicicleta, incluyéndolas como nudos de la red de vías ciclistas, sino también garantías de aparcamiento seguro de bicicletas en las mismas, mediante aparcamientos y/o consignas seguros para bicicletas. Por tanto entendemos que **los presentes anteproyectos son el marco adecuado para garantizar el acceso mediante vías ciclista a la futura estación de cercanías de Camas y a las estaciones del metro de San Juan, en paralelo con las plataformas reservadas proyectadas. Así como para dotar a dichas estaciones de infraestructuras para el aparcamiento seguro de las bicicletas.**

Finalmente, debemos tener en cuenta que en las mencionadas zonas de actuación no sólo hay un importante déficit de infraestructuras para la movilidad en bicicleta, sino también para la movilidad peatonal. Sin una adecuada infraestructura peatonal va a ser muy difícil estructurar mínimamente las nuevas actuaciones urbanísticas mencionadas. Por ello consideramos que no sólo la pasarela peatonal entre San Juan y Sevilla sino **todas las actuaciones previstas de vías ciclistas deben incorporar Acerados de anchura suficiente para permitir el tránsito de los peatones.** De lo contrario, dado que en muchas ocasiones se trata de distancias accesibles andando, se reeditarían en ellas los conflictos entre peatones y ciclistas que se han venido produciendo en algunas vías ciclistas como consecuencia de las deficientes infraestructuras peatonales del entorno.

**A Contramano**

**Sevilla, 22 de febrero de 2009**