

En respuesta al escrito del Excmo. Sr. Defensor del Pueblo Andaluz de fecha 1 de Julio de 2.008, relativo al funcionamiento del carril bici, se informa lo siguiente:

Primero: Del literal del punto *“1. Consideraciones Previas”*, no podemos sino agradecer las consideraciones favorables respecto de la consolidación de la Red de Vías Ciclistas de Sevilla y del Sistema de Bicicleta Pública *“Sevici”*, entendiendo la bicicleta como medio de transporte urbano saludable, ecológico y sostenible, como alternativa en el reparto modal y como elemento intermodal con el transporte público y privado. En este sentido, entendemos que dichas infraestructuras, no solo sirven a determinados sectores de la población que históricamente eran demandantes de las mismas, sino a todos los ciudadanos, como los datos estadísticos de uso diario vienen demostrando.

Segundo: Respecto del punto *“2. Problemas de diseño... 2.1. La apuesta por la acera-bici en el núcleo urbano consolidado”*, debemos hacer las siguientes consideraciones:

- a) El modelo de diseño elegido para la Red de Vías Ciclistas de Sevilla, preferentemente a cota de acerado, fue fruto de un largo y meditado análisis del equipo técnico redactor de los proyectos, teniendo en cuenta soluciones existentes en otras ciudades de España y del resto de Europa, ponderando convenientemente las ventajas e inconvenientes de todas las soluciones posibles. En esto como en todo, existen opiniones diversas, aunque en nuestra humilde opinión, resulta innegable que la seguridad en el uso de las vías ciclistas es muy superior a otros modelos a cota de calzada, aun cuando se proteja con algún elemento separador. Con ello se ha conseguido un efecto indirecto, como es la utilización de las mismas por ciudadanos de todas las edades y condiciones, que no responden a un perfil concreto, siendo usadas por personas mayores y niños de corta edad, sin sentir inseguridad alguna. Es por ello que los beneficios de la existencia de dicha red, no se circunscriben a un sector concreto de la población, sino que recaen sobre todos los ciudadanos, que podran moverse andando, en bicicleta, en transporte público o privado, según sus necesidades y preferencias.
- b) Respecto de las afirmaciones *“ocupando en exceso la acera preexistente... ...se han evitado costes económicos y conflictos con usuarios... ...se ha debilitado el espacio y, lo que es peor, el habitat natural del peatón en la ciudad.”*, hemos de decir que la mayoría de los tramos ejecutados lo han sido en su totalidad o en gran parte, bien ocupando parte

de la calzada preexistente, bien ocupando plazas de estacionamiento en hilera, bien rediseñando plazas de aparcamiento en batería para convertirlas a hilera liberando espacio para la ejecución de la vía ciclista. Siempre que ha sido constructivamente posible, se ha ejecutado a cota del acerado preexistente, extremo que puede haberles causado alguna confusión. Unicamente, en aquellos casos en que, analizando los usos y densidades preexistentes, se consideraba que era excesivamente traumático para el tráfico o la capacidad de estacionamiento de la zona, se ha optado por ocupar zonas de acerado, preferentemente no vinculadas usualmente al tránsito de peatones (como zonas exteriores a los alcorques del arbolado) y zonas de acerado de gran amplitud. Respecto del coste económico, hemos de comentar que no resultaba más barato el diseño a cota de acerado, ya que el paquete de firme es completamente nuevo en muchos de los casos, no siendo necesariamente así en el caso de ir a cota de calzada. En cualquier caso, creemos que el ejecutar una vía ciclista aumentando la plataforma segregada del tráfico rodado, no solo no debilita el espacio sino que aumenta su calidad ambiental. Igualmente creemos que esta solución mejora la seguridad de la zona peatonal al interponer la vía ciclista entre ésta y la calzada. No compartimos la afirmación que de haberse ejecutado mediante inversiones escalonadas, hubiese resultado un menor coste final. Además, ésta es una de las grandes diferencias respecto a lo ejecutado en otras ciudades, extremo muy valorado a nivel nacional e internacional, ya que ha puesto en valor cada uno de los tramos ejecutados de forma casi inmediata, al asimilar la conciencia ciudadana la posibilidad de interconexión de toda la red, permitiendo trayectos continuos en las mismas condiciones de seguridad.

Tercero: Respecto del punto *“2.2 Disfuncionalidades del trazado”*, hemos de decir que, efectivamente, consideramos que el espacio peatonal en Sevilla debe mejorar, y prueba de ello, aunque el Proyecto de las Vías Ciclistas de Sevilla no tenía ese objetivo, durante su ejecución hemos mejorado sensiblemente algunas zonas anejas a vías ciclistas sustituyendo playas de estacionamiento por ampliación de la plataforma de acerado o jardines.

Cuarto: En cuanto al análisis del punto 2.3. sobre la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas y su articulado, consideramos que debe darse traslado al Area de Movilidad por ser competencia de ésta.

Quinto: En cuanto al punto *“2.4. Elaboración de un mapa de puntos negros de la Ciudad”*, hemos de informar que con el afán de mejorar todos aquellos aspectos que potencien la calidad y seguridad de la Red, tenemos actualmente

en redacción un *Estudio de mejoras, refuerzo y potenciación de medidas en materia de seguridad vial para la Red de Vías Ciclistas en el Municipio de Sevilla*, contratado a una consultora externa. Igualmente, tenemos en ejecución un *Contrato de Mantenimiento de las Vías Ciclistas, que puede solventar aun con limitaciones, aquellos extremos que se van detectando respecto de la seguridad*.

Sexto: Respecto del punto 2.5. "Carril bici y accesibilidad de personas discapacitadas", hemos de decir que consideramos de vital importancia la eliminación de todas y cada una de las barreras urbanísticas. Ejemplo de ello es que hemos habilitado toda la red de Vías Ciclistas como itinerario alternativo para personas en silla de ruedas, dotando de forma automática a la ciudad de una Red de Itinerarios sin barreras arquitectónicas de unos 84 kilómetros de longitud. Coincidimos en que la problemática de las barreras urbanísticas no ha quedado resuelta con las Vías Ciclistas.

Es cierto que en algunos pasos de cebrá se ha disminuido su anchura por el carril bici y que, en algún caso, no se ha habilitado una nueva rampa de acceso. Ambos extremos se está intentando que sean solucionados previamente a la Recepción definitiva de los Itinerarios.

Séptimo: Respecto a la Participación Ciudadana hemos de informar que al margen del proceso de exposición pública, se han tenido numerosas entrevistas con aquellos ciudadanos que lo han solicitado, llegando en todos y cada uno de los casos a estudiar y adaptar, en la medida de lo posible, y con la salvaguarda del interés público, el trazado de aquellos tramos en los que se ha detectado una causa justificada y de interés general.

Octavo: En relación con las recomendaciones efectuadas, hemos de informar:

- a) Se está redactando un Estudio de mejora, refuerzo y potenciación de medidas en materia de seguridad vial para la Red de Vías Ciclistas en el Municipio de Sevilla.
- b) Se están redactando los proyectos de la Red Complementaria (de unos 30 km de longitud) a la Red Principal ya ejecutada, previéndose su ejecución en los años 2.009 y 2.010.
- c) Se están realizando continuamente campañas de divulgación y fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte, en el ámbito del Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta 2.007- 2.010.

- d) Se están ejecutando en la actualidad las obras de implantación de las Estaciones de Bicicleta Pública que finalizarán en diciembre de este año 2.008, llegando en esa fecha a un volumen de 250 estaciones y 2.500 bicicletas en servicio. En función de la demanda existente y su evolución, se está estudiando la necesidad y posibilidades de ampliar en próximos años dicho sistema.
- e) El Sistema de Bicicleta Pública de Sevilla "Sevici" cuenta con póliza de Seguro de Responsabilidad Civil vigente durante todo el contrato por ser requisito impuesto a los contratistas para optar al mismo. Asimismo se están estudiando la posibilidad de que la empresa adjudicataria pueda ofrecer como opción al abonado la suscripción de un seguro voluntario frente a terceros en caso de accidente.
- f) Se dará traslado al Servicio de Coordinación y Conservación de Vía Pública para que informe sobre aquellos extremos de su competencia, así como los relativos a la eliminación de barreras arquitectónicas en la ciudad.
- g) Se dará traslado al Area de Movilidad para que informe de aquellos extremos relativos a la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas.

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos oportunos.

Sevilla, 9 de Septiembre de 2.008.
EL ARQUITECTO TECNICO

Fdo. José David Muñoz de la Torre.

LA JEFA DEL SERVICIO DE OBSERVATORIO
DE SOSTENIBILIDAD URBANISTICA

Fdo. Josefa García Jaen.