



A Contramano - Asamblea Ciclista
Eustaquio Barrón 2, 41003 Sevilla
e-mail: acontramanoacs@yahoo.es
www.acontramano.org

Excmo. Sr. D. Alfredo Sánchez Monteseirín
Alcalde de Sevilla

Sr. D. Manuel González Fustegueras
Director de la Oficina del Plan de Sevilla

Estimados Srs.

Adjunto les remito las sugerencias presentadas por la asociación *A Contramano* al Avance del Plan General de Sevilla.

Aprovecho la ocasión para reiterarles la disposición de nuestra asociación a participar y colaborar en el proceso de elaboración del Plan.

En Sevilla a 28 de marzo de 2003.

Atentamente

Ricardo Marqués
Presidente

1.- Sugerencia relativa a la necesidad de incorporar al PGOU una normativa de diseño de vías ciclistas y de otra infraestructura para fomento de la bicicleta.

La experiencia demuestra que la mera enunciación de una propuesta de red de vías ciclistas, aunque se haga al mas alto nivel del planeamiento, no basta para garantizar el éxito de dicha política. El ejemplo del Plan Especial para la Bicicleta, aprobado por el Ayuntamiento de Sevilla en 1994 es significativo en dicho sentido. La experiencia también demuestra que pequeñas (o no tan pequeñas) deficiencias de diseño pueden afectar gravemente a la utilidad de una vía ciclista para sus usuarios. Un ejemplo de ello lo tenemos en el carril-bici de La Palmera, recientemente analizado en el estudio de campo *El Carril-Bici de La Palmera dos años después*, que se adjunta como Anexo I (puede también consultarse en www.acontramano.org/memoria). Dicho estudio muestra como, pese a existir una demanda de uso que justifica plenamente su realización (mas de 1.000 ciclistas diarios en el trayecto servido por el carril-bici), hasta un 40% de esos ciclistas no usan el carril-bici y prefieren circular por la calzada, debido sobre todo a deficiencias de diseño en el carril-bici.

En consecuencia, consideramos imprescindible que el nuevo PGOU de Sevilla incluya una normativa clara en lo referente a la planificación y diseño de infraestructura ciclista (no sólo vías ciclistas, sino también aparcamientos y otros elementos de diseño urbano). Adjuntamos nuestra propuesta - que puede también consultarse en www.acontramano.org - como Anexo II.

Queremos resaltar, en este contexto, el hecho de que la obligación, entre otras, de contar en todos los edificios de viviendas con un espacio para aparcamiento de bicicletas ha sido ya incorporado en el vigente PGOU de la vecina ciudad de Córdoba.

2.- Sugerencia contraria a la eliminación de las terminales del transporte público de gran capacidad en el interior del Casco Histórico y a la creación de una red de aparcamientos “disuasorios” (de usar el transporte público) en su periferia.

Nos referimos a la propuesta contenida en al Avance de eliminación del transporte público de superficie de gran capacidad (incluso antes de que esté disponible el Metro subterráneo) en el interior del Casco Histórico y el traslado de sus terminales a la periferia de éste, donde se ubicarían además una serie de aparcamientos rotatorios. Ya indicamos en nuestras sugerencias al documento de *Oportunidades y Estrategias* que dicha propuesta constituye un llamamiento al uso del automóvil privado como medio de acceso al Casco Histórico y una auténtica andanada a la línea de flotación del sistema de transporte público de nuestra Ciudad, cuyos usuarios utilizan masivamente las terminales que se pretenden eliminar (80.000 aproximadamente en un día laborable). No repetiremos aquí los argumentos contenidos en aquellas sugerencias, que consideramos siguen siendo vigentes al cien por cien. Sí aportaremos un estudio de caso que demuestra cómo es perfectamente posible compatibilizar la reducción de la contaminación ligada al tráfico a niveles más que aceptables, mediante la reducción del tráfico privado y mediante el uso de nuevas tecnologías de propulsión para los autobuses (gas natural, vehículos híbridos...), sin dañar con ello la accesibilidad al corazón del Casco Histórico. Dicho estudio demuestra además, para dicho caso específico, cómo la alternativa de crear lanzaderas (incluso de gran

capacidad) entre la periferia del Casco Histórico y dichas terminales no es viable. El estudio, denominado *Análisis multicriterio de diversas alternativas para la ordenación del tráfico en la Avenida de la Constitución*, se adjunta como Anexo III (puede también consultarse en www.acontramano.org).

En otros itinerarios, como los que llevan a las terminales de Encarnación, Plaza del Duque y Magdalena, es posible imaginar también alternativas que preserven y potencien dichas terminales (a condición de restringir el tráfico privado).

En lo que respecta a las terminales de Encarnación y Duque proponemos incluso agruparlas en un trayecto circular de un solo sentido con entrada por Puerta Osario, parada en Encarnación, continuación por Imagen, parada en Duque y salida por Alameda – Calatrava (o viceversa). Este esquema permitiría reducir a la mitad la actual carga de circulación en las calles Trajano – Amor de Díos (liberando una de ellas) y la liberación de la calle Escuelas Pías. Al mismo tiempo aumentaría la accesibilidad en transporte público del Casco Histórico. Por supuesto todo ello debería ir acompañado de severas restricciones al tráfico privado.

3.- Otras sugerencias:

- Sustituir a lo largo del texto la expresión “vehículo privado” por “automóvil privado”: la bicicleta es también un vehículo privado.
- Por su impacto negativo en el paisaje urbano y en la movilidad peatonal, nos oponemos a la creación de mas pasos subterráneos en la ciudad, en concreto a los previstos en la Avenida de la Palmera y en la intersección Ronda de Tamarguillo – Avenida de Andalucía (pag. V.23 del Avance). Especialmente el primero, dado el elevado valor paisajístico de dicha Avenida.
- Los puentes y paseos peatonales contemplados en la pag. V.23 del Avance deben incorporar en su diseño carriles para bicicletas o diseñarse para uso compartido de peatones y ciclistas, de modo similar al actual Paseo de Juan Carlos I.
- Entendemos que no pueden ponerse al mismo nivel la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público y la intermodalidad entre el automóvil y áquel. En el primer caso se amplía el radio de acción de las paradas del transporte público sin necesidad de crear apenas infraestructura adicional ni ocupar mas espacio. En el segundo se incrementa notablemente el consumo de espacio urbano para el aparcamiento y, además, se corre el riesgo de un uso inadecuado de la infraestructura de aparcamiento, de efectos perversos. En efecto, al ser el automóvil un modo capaz de recorrer largas distancias, se corre el riesgo de que el desplazamiento en automóvil llegue a superar en longitud al desplazamiento en transporte público, provocando congestión en los intercambiadores cercanos al Centro e infrautilización de los mas alejados. En consecuencia, proponemos restringir los intercambiadores dotados de aparcamientos para automóviles a casos excepcionales y en las zonas más periféricas (donde no suele haber restricciones de espacio). Otra opción es restringir el uso de tales aparcamientos a los vecinos acreditados de la zona. En cambio, se debe potenciar la creación de aparcamientos

vigilados o consignas para bicicletas, según el modelo holandés, en todas las paradas del transporte público exteriores al Centro Urbano y en todos los intercambiadores sin excepción.

- Nos sumamos a la petición del Excmo. Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra y de otros colectivos para que el Plan de Sevilla contemple la reapertura del ferrocarril de cercanías hasta dicha localidad
- Consideramos necesaria la creación del intercambiador de transporte, no contemplado en el Avance, de Palacio de Exposiciones y Congresos, en el apeadero del mismo nombre del Anillo de Cercanías, que sirva de rótula entre la urbanización de Sevilla Este y el resto del Área Urbana. Asimismo consideramos necesaria la creación de una subred de transporte público de superficie que de servicio a Sevilla – Este, Torreblanca y Alcosa, centrada en dicho intercambiador.
- En el título del apartado V.6: “La bicicleta... como modo complementario de transporte...”, debería eliminarse la palabra “complementario”. Todos los modos de transporte son complementarios unos de otros, no solo la bicicleta. La palabra “complementario” no añade pues ningún significado. ¿O sí?
- Entre los bicarriles considerados elementos de articulación del Área Metropolitana, deberían incluirse, al menos y aparte de los citados, la vía ciclista a la Universidad Pablo de Olavide y Montequinto y la vía ciclista a lo largo del Parque Lineal del Guadaíra entre Alcalá de Guadaíra y Sevilla. Otras propuestas pueden encontrarse en el documento *Propuesta de Red Básica de Vías Ciclistas del Área Metropolitana de Sevilla*, que se adjunta como Anexo IV y que puede también consultarse en www.acontramano.org.
- En muchas calles del entramado urbano de Sevilla, la creación simultánea de carriles-bici y carriles-bus no es posible ni deseable por motivos de espacio. Tampoco será siempre posible colocar los carriles-bus en la mediana, como se propone en el Avance. En esos casos, el carril-bus supone un riesgo añadido para los ciclistas, al obligar a éstos a circular entre los dos flujos de tráfico de autobuses y automóviles privados. En esos casos y siempre que se den ciertas condiciones debe contemplarse la creación de carriles bus-bici con sobrecarril. En el Anexo V – que también puede consultarse en www.acontramano.org - se presentan ejemplos (no exhaustivos) acerca de cómo incluir dichos carriles bus-bici en el viario partiendo de la situación actual en el estudio titulado *Viabilidad de la creación de una red de carriles bus-bici en Sevilla*.