

introducción

Director de la Bicicleta. La redacción de este Plan es fruto de iniciativas anteriores y pretende convertirse en el documento de referencia de la política de fomento de la bicicleta como medio de transporte, al servicio de un nuevo sistema de accesibilidad y movilidad para la ciudad de Sevilla. Se justifica porque es la base programática de las medidas que el Ayuntamiento deberá aplicar en los próximos años para que la bicicleta sea efectivamente considerada como un medio de transporte, de ventajas evidentes, y para que la ciudadanía haga uso como tal de este medio.

La redacción de este Plan es el resultado de un mandato explícito del Ayuntamiento de Sevilla que, en febrero del año 2003, tomó la decisión mediante Acuerdo Plenario, de redactar un Plan Director de la Bicicleta. No obstante, el Plan de la Bicicleta no es el inicio de esta política, el 12 de mayo de 2005 el Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo aprueba las “Bases y Estrategias para la Integración de la Bicicleta en la Movilidad Urbana de Sevilla”. En este documento, además de la justificación teórica de las bondades económicas, ambientales y relativas a la eficacia en la movilidad de la bicicleta, se propone una red de carriles de exclusiva circulación de estos vehículos a través de la construcción de ocho itinerarios urbanos, con una longitud total de 77 kilómetros, que darán cobertura a toda la ciudad, conectando mediante una red los barrios periféricos con el centro.

El nuevo Plan General de Ordenación otorga a la bicicleta un papel relevante en la movilidad urbana de la ciudad. Reconoce la red de Itinerarios diseñada en el documento de Bases como parte de la estructura general de la ciudad, confiriéndole así una importancia capital en el marco de un nuevo sistema de movilidad sostenible.

Este documento recoge las medidas de planificación y construcción de infraestructuras que ya están en marcha. También propone medidas complementarias de fomento, haciendo hincapié en la extensión en la

idea de la bicicleta como medio de transporte. A este respecto, destacan principalmente las medidas encaminadas a integrar a la bicicleta en el sistema intermodal, bien como complemento a su utilización junto con el transporte público, bien mediante la implantación de un sistema de bicicleta pública que pueden suponer la llegada a la ciudad de una nueva opción de transporte público, de bajo costo y bajo impacto ambiental.

Una de las intenciones esenciales del Plan es permitir que la bicicleta se alíe funcionalmente con la utilización de otros medios de transporte diferentes al coche, especialmente con todo el resto de modos de transporte público, aumentando la movilidad en lo que se ha dado en llamar la “*alianza ambiental*” (bici+peatón+transporte público) facilitando una intermodalidad efectiva entre todos ellos.

Además, este Plan diseña un conjunto de medidas complementarias, los programas sectoriales para el fomento del uso de la bicicleta, que se llevarán a cabo mediante acuerdos de cooperación con otros departamentos administrativos de ámbito provincial y/o autonómico, y con diversas áreas y delegaciones municipales.

La presencia y uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, así como la demanda de infraestructuras y espacios específicos de circulación vienen experimentando un crecimiento importante desde la década de los 90 en la ciudad de Sevilla. Tal es la importancia de este fenómeno que ya son más de 112.400 personas las que utilizan la bicicleta de forma habitual en Sevilla, según datos significativos de una encuesta realizada durante los meses de abril y junio 2006 para la Gerencia de Urbanismo.

Por ello y por la clara tendencia a convertirse en uno de los medios de transportes fundamentales en la configuración de la movilidad sevillana, se ha suscitado la necesidad de elaboración de un Plan