

02

antecedentes

02.1. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Las características urbanísticas de la ciudad, incluso de la ciudad construida en las últimas décadas, se ha mostrado incapaz de soportar el incremento de la movilidad motorizada privada. Después de cincuenta años de una ciudad entregada a facilitar la circulación rodada en transporte privado, mediante políticas de carácter físico y administrativo, este modelo a corto y medio plazo se ha demostrado inviable.

A este problema de índole exclusivamente físico, se añaden los demás efectos negativos de la movilidad motorizada privada, sus consecuencias en la calidad del medio ambiente urbano, la contaminación atmosférica y acústica y el despilfarro energético que supone una movilidad basada en una máquina altamente ineficiente. Hay que añadir también el colapso físico de las infraestructuras viarias y el empeoramiento de la habitabilidad del espacio urbano, que son causa de una pérdida económica directa e indirecta. Estos hechos suponen una rémora a la competitividad de la ciudad central y del sistema urbano metropolitano.

Esta realidad ha dado lugar a una necesaria reconsideración y consecuente redireccionamiento de la política de movilidad y accesibilidad de la ciudad.

Entre los ejes principales de esta nueva política se encuentra el fomento del transporte no motorizado, el peatón y la bicicleta, para recalificar las relaciones de movilidad en distancias cortas y medias, que son la inmensa mayoría en una ciudad del tamaño y las características de Sevilla, ganando en habitabilidad del espacio urbano y en mejora de su calidad ambiental.

Plan General de Ordenación Urbana

El Plan General de Ordenación Urbana atiende a los requerimientos de diseño de la ciudad y de las infraestructuras que el nuevo modelo de movilidad urbana requerirá en la próxima década. Contiene una amplia reflexión de estos elementos y propone un modelo de ciudad que favorezca la movilidad en transporte público y en medios no motorizados. Asume, desde la ordenación estructural del sistema viario, el que considera el tercer elemento esencial en la configuración de un sistema de movilidad más sostenible: la bicicleta.

Entre los fundamentos ideológicos se plantean como estrategias territoriales, en relación al transporte público, la creación de una red integral de transporte colectivo de viajeros, que permita dar un paso cualitativo en la dirección de invertir el número de desplazamientos motorizados a favor del transporte colectivo, y que esté basado en el desarrollo e integración de todos los sistemas y modos de transporte público de la ciudad ya existentes o en proyecto: el ferrocarril, el metro, el sistema de plataformas reservadas urbanas y metropolitanas, la red de vías ciclistas y la trama peatonal.

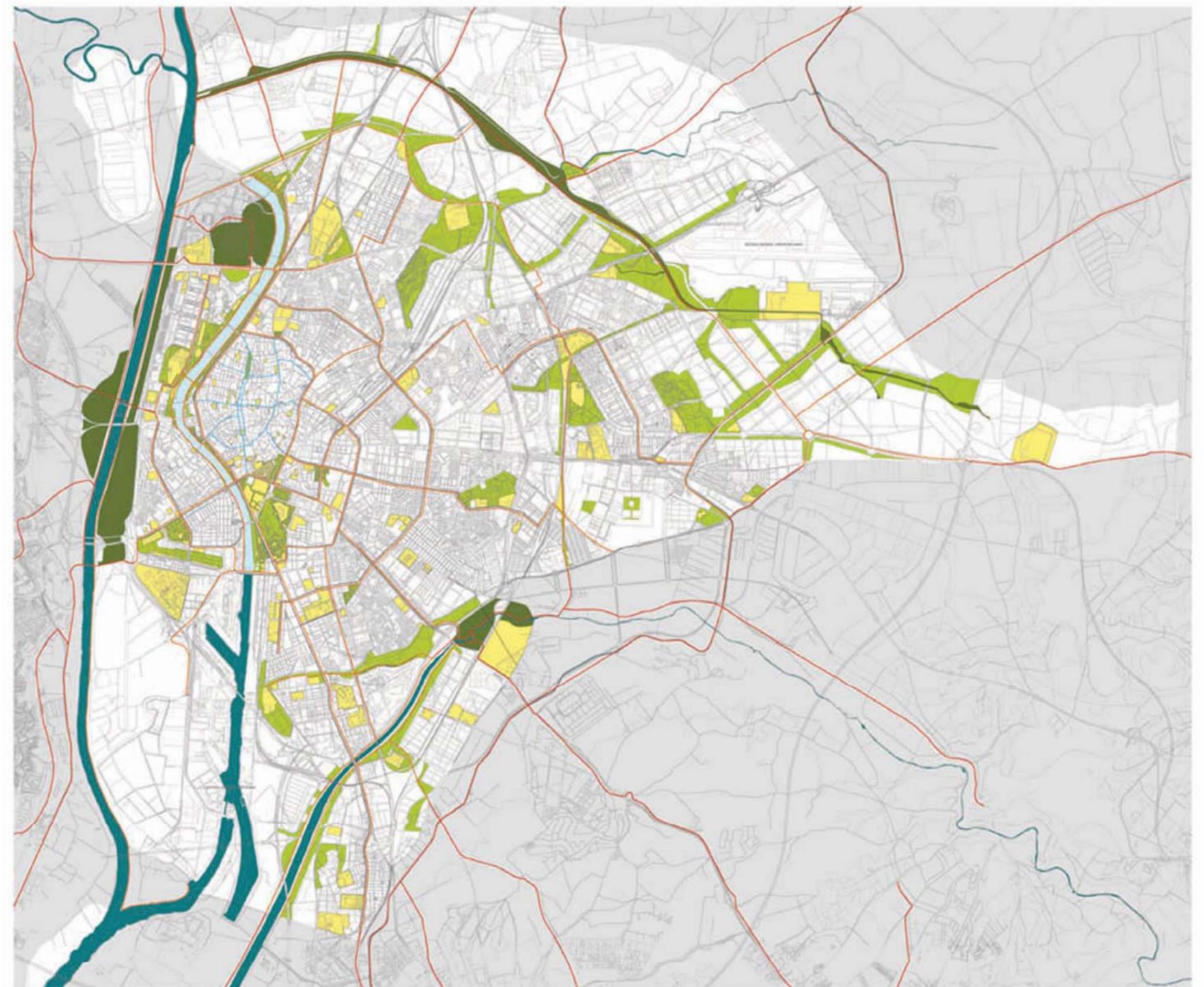
El nuevo Plan, para resolver la movilidad general metropolitana y urbana, estima de alto valor desarrollar una extensa red de carriles bici que favorezca la utilización masiva de la bicicleta como medio de transporte, aprovechando las ideales condiciones topográficas de la ciudad y un clima benigno durante la mayor parte del año. En este sentido el Plan incorpora la red de vías ciclistas como elemento fundamental del Sistema General Viario de la ciudad. Esta decisión significa que, para que se produzca un cambio en la configuración o el desarrollo de dicha red habría que proceder a la revisión del propio Plan, dotando a la trama estructurante de la red de carriles bici de una fundamental estabilidad administrativa.

Así, el Plan afirma que “dentro de la estrategia global para el desarrollo de la intermodalidad, como referencia fundamental para el transporte en toda la Aglomeración [Urbana de Sevilla], la bicicleta debe cumplir el papel que le corresponde, ajustándose al sector de la demanda que mejor se acomoda a sus características, debiendo considerarse como un modo de transporte más y favoreciendo su competencia con los demás en aquellos aspectos complementarios con el resto del sistema intermodal. La consideración de que la bicicleta debe tener un espacio propio segregado de los demás modos de transporte constituye la clave fundamental para su apoyo y confianza del ciudadano para hacer de la bicicleta un medio real y eficaz de transporte en la ciudad, y debe contribuir a la sostenibilidad del medio ambiente y del ahorro energético”.

Las propuestas que establece el Plan para desarrollar una red integrada de bicarriles que articule el territorio de la Aglomeración mediante el desarrollo de la infraestructura de soporte para el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento eficaz y alternativo para realizar determinado tipo de viajes urbanos y metropolitanos se estructura en dos redes complementarias:

“Red de bicarriles como sistema articulador de la Aglomeración Metropolitana: la estrategia para potenciar el desarrollo de una red articulada de bicarriles en el territorio Metropolitano pretende mejorar y aumentar la utilización de la bicicleta [...] . Ante la ausencia de planes y propuestas específicas para el desarrollo de bicarriles en el Área Metropolitana, la nueva estrategia para el desarrollo de la movilidad en bicicleta se basará en establecer una red de itinerarios sobre los principales corredores de movilidad metropolitana, de forma que se integren en continuidad con la red de bicarriles urbanos de la ciudad, y sirvan para conectar la ciudad con los espacios rurales periféricos a través del uso de la bicicleta.”

Red de bicarriles en la ciudad: dentro de la ciudad, las actuaciones para apoyar el uso de la bicicleta se establecen a partir del principio de la compatibilidad de espacio físico sobre la vía pública. Sólo de esta manera se puede conseguir un equilibrio razonable entre los espacios destinados al vehículo privado, los aparcamientos en superficie, los carriles para transporte público y el espacio destinado al peatón. La estrategia fundamental para el desarrollo de actuaciones en apoyo del uso de la bicicleta consiste en la construcción de bicarriles en plataformas independientes de la circulación rodada, sin olvidar las medidas de gestión que favorezcan la custodia para evitar su robo, y la compatibilidad con ser transportadas junto al usuario en otros modos de transporte urbano como el ferrocarril y el autobús".



- EJES PEATONALES
- EJES PEATONALES Y CICLISTAS EN COEXISTENCIA
- RED DE BICARRILES ESTRUCTURANTES
- RED DE BICARRILES METROPOLITANOS
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
- PARQUES METROPOLITANOS
- PARQUES URBANOS Y ZONAS LIBRES
- PARQUE FLUVIAL. DARSENA DEL GUADALQUIVIR
- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PUBLICOS

OPERAÇÃO ESTRUCTURAL
ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD: RED PRINCIPAL DE ESPACIOS PEATONALES Y BICARRILES
escala 1:50.000
o.e.08
junio 2006
OPS
gerencia de urbanismo. oficina de planificación y desarrollo urbano. concejala de urbanismo. SEVILLA

Pacto Andaluz por la Bicicleta.

El texto ha sido elaborado por las cuatro asociaciones principales de apoyo a la bicicleta de Andalucía: A Contramano en Sevilla, Granada Al Pedal, Plataforma Carril Bici de Córdoba y Ruedas Redondas de Málaga, con el objetivo de conseguir un mayor apoyo de instituciones, particulares y asociaciones que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte. En él se defiende la utilidad pública de la bicicleta, se solicita a las administraciones públicas la adopción de medidas que garanticen la adaptación de las vías públicas a este medio de transporte, así como que sea tenida en cuenta en la elaboración de los planes de movilidad, las agendas 21 locales y la ordenación urbana. Además, se reclama el establecimiento de una red ciclista en Andalucía y facilidades de aparcamiento en las estaciones de tren, en las instalaciones y edificio públicos.

El Pacto Andaluz por la Bicicleta reivindica la necesidad de inclusión de Planes Directores de la Bicicleta en los Planes Intermodales de Transporte y en los Planes Generales de Ordenación Urbana de las grandes Áreas Metropolitanas Andaluzas.

Este documento ha sido suscrito hasta la fecha por más de cincuenta Ayuntamientos y varias Diputaciones así como por el Parlamento Andaluz, en su sesión plenaria del 6 de abril de 2006. Esta amplia aceptación ha posibilitado que el Pacto Andaluz sea la referencia obligada a nivel regional a la hora de enmarcar las políticas y las actuaciones de fomento del uso de la bicicleta en ámbitos territoriales o administrativos más reducidos.

Bases y Estrategias para la Integración de la Bicicleta en la Movilidad Urbana de Sevilla.

En este documento, aprobado en mayo de 2005 por la Gerencia de Urbanismo en Consejo de Gobierno, se establecen una serie de criterios para el diseño de la Red Ciclista y de los equipamientos adicionales necesarios. Además, se hace un análisis de las ventajas del uso de la bicicleta como medio de transporte y de las implicaciones de los distintos actores sociales en su fomento. Por último se definen ocho itinerarios de carril bici en la ciudad de Sevilla que, con carácter estructurante, conforman el núcleo troncal de la red de vías ciclistas de Sevilla.

La aprobación de este documento supone el primer gran avance por su definición y concreción en lo relativo al fomento de la bicicleta, partiendo como base del reconocimiento de la bicicleta como un medio de transporte al mismo nivel que cualquier otro y potencialmente accesible a todo tipo de público. La bicicleta es una opción ideal de transporte para un gran sector de la población y repercute muy positivamente en la calidad y habitabilidad del medio urbano.

Este trabajo proponía una serie de criterios concretos de actuación con el siguiente triple objetivo:

- Servir de inicio para la creación efectiva de una red de itinerarios para la movilidad segura en bicicleta, proponiendo, además, medidas de índole urbanística, de dotación de infraestructura y de gestión de la movilidad motorizada que hagan compatible el uso de la bicicleta con otros medios de transporte y en la mayor parte de las calles y barrios de la ciudad.

- Que esa red, ya sea en su forma definitiva o provisional, esté operativa en la mayoría de sus tramos en el menor plazo de tiempo posible.
- Que la bicicleta sea considerada como parte del paisaje urbano y, como consecuencia, que sea respetada y tenida en cuenta, tanto por ciudadanos como por la administración.

Del mismo modo, desarrolla las líneas estratégicas que permitirán desarrollar la red en los distintos horizontes. Define los itinerarios principales de la ciudad y los equipamientos necesarios para dar apoyo y cobertura a una "nueva movilidad urbana". También plantea, a nivel indicativo, el diseño de algunas soluciones tipo y los requisitos de calidad mínimos que deben cumplir los diseños de las infraestructuras ciclistas.

Otro documentos

Se hace necesario también hacer referencia al *Documento de Diagnóstico Técnico de la Agenda Local 21 de Sevilla*, a la *Estrategia Andaluza de Educación Ambiental*, y a la *Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible: Agenda 21 Andalucía*. Todos ellos se sustentan en los principios de Desarrollo Sostenible, definen estrategias de intervención basadas en políticas de actuación integradas y plantean un conjunto de recomendaciones y líneas concretas de actuación, con el fin de impulsar la toma de conciencia crítica de los problemas ambientales, mejorar la calidad del entorno en las zonas urbanas y garantizar un medio de vida sano para los habitantes de las ciudades europeas.

La *Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible: Agenda 21 Andalucía*, reconoce en su capítulo 14, "Transportes":

"En las tareas de planificación urbanística se deben contemplar, con carácter preventivo, medidas de integración viaria, de desarrollo del sistema de espacios verdes, posibles redes alternativas, así como itinerarios no motorizados que se apoyarían en el sistema de zonas verdes y espacios libres. Estas medidas permitirán los desplazamientos a pie o en bicicleta entre diferentes zonas de la aglomeración urbana, impedirán la segregación social de barriadas o distritos urbanos rodeados de potentes infraestructuras de transportes, y amortiguarán los efectos contaminantes a la atmósfera que van asociados a los distintos modos de transporte convencionales."

Así mismo, establece un conjunto de orientaciones relativas al transporte, entre las que se encuentra:

14.02. DESARROLLAR REDES DE TRANSPORTE RACIONALES Y AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES Y TRANSPORTES PÚBLICOS QUE INTEGREN LOS MEDIOS RURAL Y URBANO, DESARROLLANDO LAS INFRAESTRUCTURAS NECESARIAS DE ACUERDO CON CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y ACCESIBILIDAD.

14.05. FOMENTAR, MEDIANTE MEDIDAS ADMINISTRATIVAS, SOCIALES, ECONÓMICAS Y EDUCATIVAS, EL USO PEATONAL Y DE LAS BICICLETAS EN LAS CIUDADES, DEL FERROCARRIL EN EL TRANSPORTE INTERURBANO Y, EN GENERAL, DEL TRANSPORTE PÚBLICO, DESARROLLANDO PACTOS SOCIALES DE MOVILIDAD.

14.06. REALIZAR CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN SOBRE LA INCIDENCIA AMBIENTAL DEL TRÁFICO URBANO Y LAS VENTAJAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

14.07. FOMENTAR LAS TECNOLOGÍAS QUE PERMITAN LA FABRICACIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE MÁS ECOLÓGICOS.

La estrategia pretende centrarse en el entorno urbano y tendrá en cuenta los elementos relacionados con la calidad de vida de los residentes, promocionando un Transporte Urbano ecológicamente eficiente, reforzando los transportes no motorizados, ofertando una buena red de transportes públicos, regulares, frecuentes, cómodos, etc.

El Ayuntamiento de Sevilla se ha adherido a la Estrategia Andaluza de Educación Ambiental y ha manifestado que comparte sus principios y objetivos y se muestra dispuesto a desarrollar las recomendaciones y las líneas de acción que incorpora. La Gerencia de Urbanismo, en tanto que organismo dependiente del Ayuntamiento, asume simultáneamente los mismos compromisos y se vincula a ellos en el marco de sus competencias específicas en la elaboración de documentos de planificación de la ciudad, gestión urbanística del suelo, control de la edificación, ejecución de obras de mantenimiento y reurbanización de los espacios públicos y fomento de la rehabilitación del patrimonio edificado.

El Plan Director pretende seguir los principios básicos de sostenibilidad ambiental y equidad social, planteándose desde una perspectiva transversal y participativa, de modo que expliciten las recomendaciones y líneas de actuación que deben ser asumidas por las diferentes Áreas Municipales implicadas así como por el resto de actores sociales, e incluir específicamente los compromisos que debe asumir cada actor.

Deben ser mencionados otra serie de documentos importantes de ámbito local que, aunque no traten exclusivamente el tema de la movilidad, sí poseen una impronta en estas políticas. Tales documentos se refieren a temas de sostenibilidad (Carta de Aalborg) y a la lucha contra el cambio climático (Estrategia Local ante el Cambio Climático). Esta última representa un ejemplo claro de instrumento de coordinación administrativa, toda vez que, tras realizar un análisis de las posibilidades de acción ante los sectores difusos en materia de cambio climático, realiza una propuesta de actuaciones que corresponderían a cada Delegación Municipal. Entre estas tareas se encuentra el cambio de política de movilidad de la ciudad apostando por el fomento del transporte público y de los medios no motorizados.

02.2. OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN

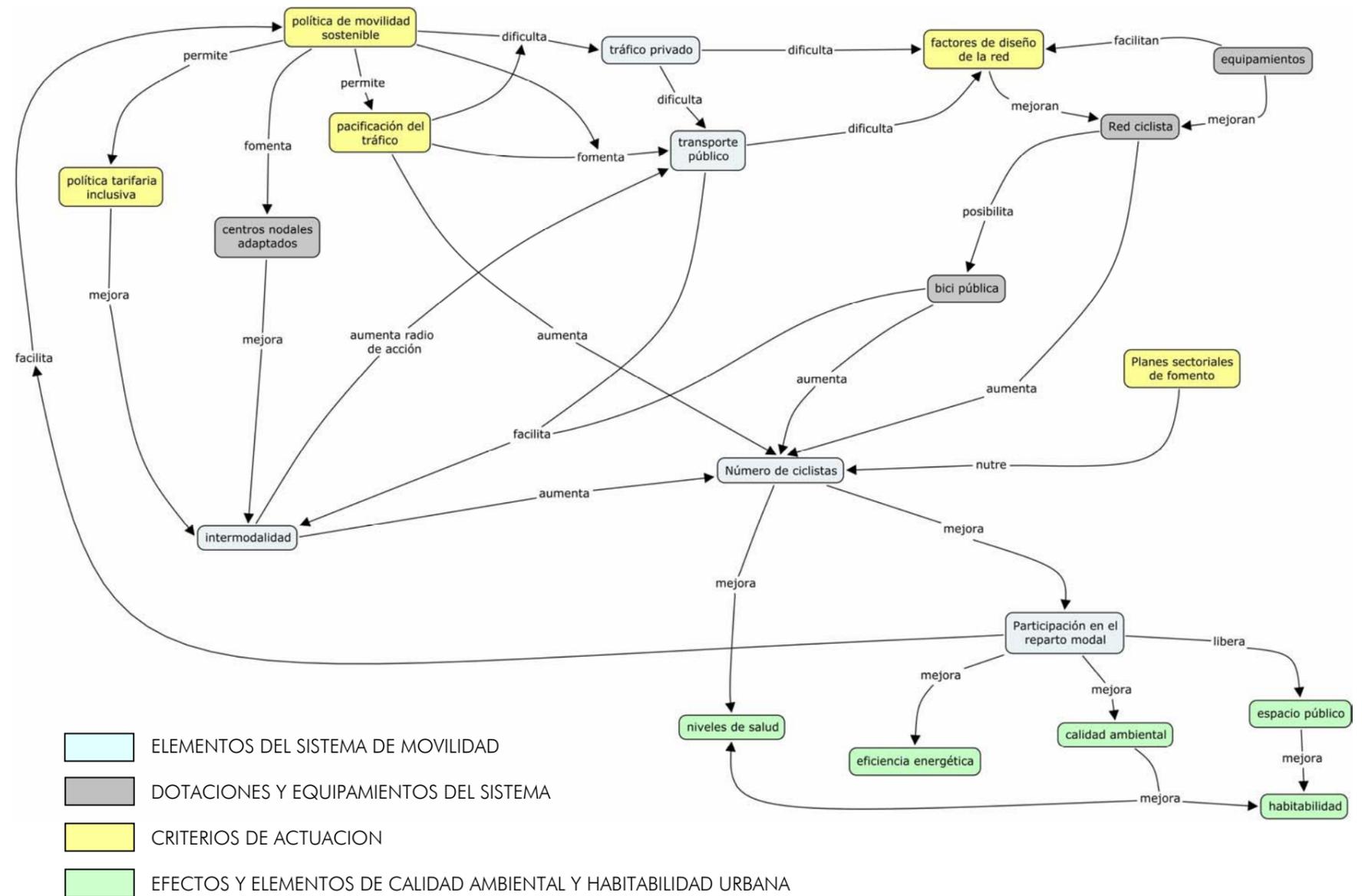
El objetivo primordial del Plan de la Bicicleta de Sevilla es sentar las bases de una estrategia global de fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en Sevilla. También establece una serie de medidas infraestructurales de apoyo al desarrollo de las vías ciclistas y diseña un conjunto de programas sectoriales como complemento paralelo de dicha estrategia.

Se trata de implementar una visión global del proceso de movilidad a partir de la consideración de la bicicleta como un medio de transporte más, pero entendiendo que su aceptación como alternativa real de movilidad depende de múltiples factores, desde los puramente infraestructurales hasta los sociológicos, pasando por la definición de su relación con los demás medios de transporte y su consiguiente regulación efectiva como un elemento más del tráfico, sometida a derechos y obligaciones.

La bicicleta debe ser una alternativa eficaz y útil de transporte cuya implantación sea, además, un elemento beneficioso para el conjunto de la ciudad.

La figura adjunta indica cuáles son los elementos más importantes en una política integral de fomento de la bicicleta. También demuestra que, para dar cumplimiento a los objetivos del Plan Director, es esencial integrar estos elementos dentro de una política global de movilidad sostenible, en el que el fomento de la intermodalidad y la pacificación del tráfico, resultado de un reparto del espacio viario sustancialmente diferente al actual, entren a formar parte de la política de movilidad que desarrolle el Ayuntamiento.

SISTEMA DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD:
ESQUEMA CUALITATIVO DE RELACIONES EN LA CIUDAD DE SEVILLA



Para dar cumplimiento a los objetivos planteados se establecen las siguientes **líneas estratégicas de actuación**:

- Desarrollar los criterios establecidos desde la planificación urbanística, en concreto los recogidos a nivel municipal, en el Plan General vigente que incorpora la red de vías ciclistas dentro del Sistema General Viario de la Ciudad.
- Asumir el papel de la Administración en el *desarrollo de una normativa específica de circulación* que obedezca a la realidad de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.
- Evaluar la demanda actual de la Bicicleta en la Ciudad de Sevilla y definir la potencialidad de usuarios en diferentes escenarios acordes al desarrollo de la planificación urbana.
- Difundir y promover valores y proyectos que integren a la bicicleta como alternativa útil y eficaz para el transporte y beneficiosa para el conjunto de la ciudad, diseñando esquemas operativos en políticas sectoriales a través de campañas específicas.
- Facilitar la participación social fomentando y promoviendo el uso de la bicicleta en los diferentes sectores sociales de modo que todos ellos se sientan implicados.
- Definir estrategias de futuro que permitan completar la red de vías ciclistas existente y la programada en el resto del sistema viario de la ciudad; diseñar y complementar las infraestructuras asociadas a dicha red: mobiliario, aparcamientos, servicios, transporte público, etc. Por último, definir indicadores adecuados para mantener un seguimiento del proceso desde el Ayuntamiento.

02.3. EL CONTEXTO URBANO. LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD

Ya se ha hecho referencia a la insostenibilidad del sistema de movilidad de la ciudad de Sevilla. Esta situación, resultado de intensos procesos metropolitanos caracterizados por una diferencial distribución del empleo, de la actividad económica y comercial en relación con la distribución del espacio residencial, ha sido analizada en el Plan del Movilidad Sostenible de la Aglomeración Urbana de Sevilla y en el Plan General de Sevilla. No es objeto de este documento insistir en dicho análisis si no es para poner en relación el papel que la bicicleta debe jugar en todo ello.

El reparto modal en Sevilla no ha hecho más que evolucionar a favor del coche en las últimas décadas. A principios de los ochenta el transporte público aventajaba al privado en varios puntos porcentuales. Al mismo tiempo, los desplazamientos peatonales lideraban de manera indiscutible el reparto modal total. Dos décadas después, el coche es quien lidera esa situación, relegando al transporte público a resolver la necesidades de movilidad de la denominada "población cautiva", es decir, de ciudadanos que no tienen más remedio que hacer uso del servicio público pues no disponen o no tienen acceso fácil a un vehículo privado. Hoy el vehículo privado canaliza el 59% del reparto modal motorizado en la ciudad de Sevilla. En el área metropolitana ese porcentaje se eleva hasta más del 75%.

Esta situación se refleja también en el enorme incremento del parque de turismos que ha crecido un 30% en nueve años, situando los niveles de motorización en cotas elevadas cercanas ya a un turismo por cada dos habitantes.

Además, este espectacular incremento de la movilidad motorizada privada se ha producido en un contexto de incremento general de la

movilidad, dado que la media de desplazamientos por habitante y día se situó en 2004 en 1,56 viajes (1,08 viajes al día en 1983), lo que provoca un gasto de energía aproximado de algo más de 520.000 litros de combustible al día (datos referidos al Área Metropolitana de 22 municipios y sólo en lo referente a turismos).

Paralelamente, esta situación ha empeorado los niveles de calidad del transporte público urbano cuya velocidad comercial ha descendido en 2004a la cifra de 12 km/hora.

Estas circunstancias ocasionan notables perjuicios ambientales y paisajísticos entre los que destacan:

- Un enorme despilfarro energético, que deriva en crecientes emisiones de CO₂, lo que contribuye de manera notable al cambio climático como consecuencia del incremento del efecto invernadero terrestre y favorece el incumplimiento de los compromisos de Kyoto por parte de España.
- Un deterioro de la calidad ambiental de la ciudad, por efecto de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, producto de la quema de combustibles fósiles y por los ruidos y vibraciones que provoca la circulación motorizada.
- Una ocupación desmesurada y desequilibrada de los espacios públicos, no sólo porque la gran mayoría del espacio viario se dedica a la circulación rodada, sino también porque el coche ocupa para su estacionamiento otros espacios reservados a peatones: aceras, pasos de cebra, plazas y otros lugares de estancia.
- Un deterioro general del espacio público, que ha pasado de ser un lugar de encuentro, convivencia y juegos a convertirse en un lugar peligroso y agresivo para el peatón.

Ante este panorama, son necesarias actuaciones que contribuyan a un cambio de rumbo en el actual marco de la movilidad en la ciudad. Estas deben entenderse de una manera integral, pues sólo una acción coordinada planificada y valiente puede obtener resultados que provoquen un cambio radical de la situación actual y sean capaces de revertir el proceso.

Por otra parte, las soluciones que han de aplicarse no son nuevas. De hecho, en la mayoría de las ocasiones se ha demostrado, en otras ciudades del entorno español y europeo, que estas soluciones son plenamente operativas y posibles con la suficiente voluntad y que, a la larga, contribuyen a una mejora del espacio urbano y, como consecuencia, a una satisfacción general de la población.

La bicicleta, por muchos motivos, puede y debe representar un papel esencial en una estrategia global de movilidad y accesibilidad sostenible. En el Documento de Bases y Estrategias ya se justificó debidamente esta aportación. Dichos argumentos pueden sintetizarse en cuatro aspectos:

- La bicicleta supone un elemento de competitividad económica a medio plazo por reducción de costes, por eficacia en la movilidad y por incidencia indirecta en la solución de la congestión viaria.
- La bicicleta supone una alternativa ecológica, energéticamente muy eficiente y saludable para los ciclistas y para la ciudadanía en general.
- Es un elemento muy adecuado para complementar otras opciones de transporte público pues su utilización supone un incremento del radio de acción de las estaciones y centros nodales.

- El uso de la bicicleta supone otra manera de entender la ciudad al margen de la violencia del tráfico motorizado, que convierte a las calles, ideadas como espacio de convivencia, en escenario de lucha por el espacio. La bicicleta, pues, forma parte de una estrategia que busca unas nuevas relaciones urbanas y de convivencia adaptándose a múltiples opciones de circulación incluida la ordenación conjunta de zonas compartidas con los peatones y otros medios no motorizados.

02.4. AGENTES INTERVINIENTES

La estrategia de fomento de la bicicleta no puede llevarse a cabo al margen de los actores y la ciudadanía. Por tanto, el Plan Director propone una estrategia participada a través del fomento de la actividad de unos organismos ya formados, como la Comisión Cívica de la Bicicleta, y de la incorporación de otros actores y sectores ciudadanos. El hecho cierto de que los proyectos de carriles bici se encuentren entre las opciones más votadas de los Presupuestos Participativos corrobora esta opción.

Bajo el auspicio de la Delegación de Participación Ciudadana del Ayuntamiento se ha constituido la Comisión Cívica de la Bicicleta, donde están representados: las empresas del sector, las dos Universidades de la ciudad, Asociaciones de ciclistas urbanos, Asociaciones ecologistas, Asociaciones de patinadores y otros colectivos o ciudadanos a nivel particular. La labor de esta Comisión ha sido la de sugerir ideas, validar proyectos y debatir en torno a los aspectos más relevantes de la estrategia de fomento de la bicicleta, lo que ha permitido que dicha estrategia haya sido el resultado de un consenso general. El Plan apuesta porque éste sea en el futuro el organismo sobre el cuál pivoten los procesos decisorios sobre las líneas maestras del presente Plan Director y del que surja una participación activa en su desarrollo. En definitiva se trata de que la

Comisión sea un órgano consultivo del Ayuntamiento que lo asesore en el diseño de la estrategia de promoción de la bicicleta como medio de transporte, en el marco de una política para potenciar su participación en el reparto modal. Ello incluiría formular iniciativas en ámbitos como la combinación de la bici y el transporte público, la extensión de la red de vías ciclistas, ordenanzas municipales al respecto, etc..... Para ello, propone la continuidad de la Comisión en su composición actual, incluso aumentando el número de colectivos y personas participantes, y le asigna un presupuesto específico para que pueda ejercer sus funciones con la necesaria suficiencia.

Por otro lado, es intención del presente Plan incorporar a otros colectivos sociales, tanto para que participen en la propia Comisión Cívica, como para que aporten sus visiones respecto a su objeto.

Al mismo tiempo, uno de las líneas de acción del Plan Director es también difundir la validez de la bicicleta como medio de transporte al conjunto de la ciudadanía e integrar a los ciudadanos en su propia dinámica, bien a través del uso directo del medio de transporte, o bien para que acepten a la bicicleta como un vehículo más, que hace uso de la vía urbana en pie de igualdad con otros medios. En definitiva, del grado de concienciación y adhesión de la población a esta estrategia dependerá que ésta tenga éxito o fracase dado que, como consecuencia de la inserción de nueva infraestructura y señalización, se producirán inevitables conflictos.

La inclusión de la red de carriles bici como Sistema General Viario en el PGOU asegura la estabilidad de su ejecución a medio plazo, si bien se hace necesaria una política de fomento común en el entramado político-administrativo que posibilite que la intervención trascienda de la simple implantación de infraestructura.