
la bicicleta como medio de transporte en un nuevo modelo de ciudad

04.1. BICICLETA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL NUEVO PLAN DE SEVILLA

Para afrontar la problemática ambiental en la ciudad de Sevilla y su relación con la posibilidad del desarrollo de un sistema de movilidad en el que la bicicleta juegue un papel importante, es recomendable realizar un repaso de las medidas contempladas en el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística recientemente aprobado.

La mayor parte de los problemas ambientales que hoy día sufre la ciudad, y con ella sus ciudadanos, se derivan del deterioro de la calidad ambiental producido por la persistencia de emisiones atmosféricas y ruido causadas por el tráfico rodado. Por tanto, la bicicleta, como componente fundamental de una nueva orientación de ese sistema de movilidad, está llamada a jugar un papel fundamental en la mejora prevista de las condiciones ambientales de la ciudad. No hay mejor manera de luchar contra el efecto de la contaminación atmosférica que atajar sus causas y eso es lo que se pretende mediante el cambio de orientación de las políticas de movilidad hacia una línea más sostenible, en la que tienen un papel clave los modos no motorizados.

Hay, además de lo anterior, un efecto añadido en la mejora de la calidad del espacio urbano, como expresión de la mejora de la calidad ambiental que a diario sufren o disfrutan los sevillanos, y es la concepción de otra relación de fuerzas en el reparto del espacio urbano. La modificación de las secciones del viario permitirá una nueva relación de usos en la vía pública, sustrayendo espacios hoy en día dedicados en exclusiva a circulación de vehículos privados y devolviéndolos a la ciudadanía para que pueda ser aprovechado de otras maneras. Sin duda, la bicicleta entrará a formar parte de esa

nueva relación de usos, mejorando la capacidad del espacio público para acoger usos ciudadanos de esparcimiento y transporte alternativos, saludables y amables con el ciudadano y ambientalmente positivos.

En relación con las principales orientaciones y medidas recogidas en el Plan con respecto al sistema de movilidad propuesto, y al papel que la bicicleta ha de jugar en él, se parte de que el sistema de movilidad del Plan General se fundamenta en tres pilares fundamentales:

- La expresión urbanística de unidades funcionales en los denominados Barrios – Ciudad al objeto de crear cercanía y diversidad de usos.
- El diseño de los sistemas de transporte en forma de red, huyendo de los habituales esquemas radiales.
- La intermodalidad en los modos de transporte mediante el fomento de las redes de transporte público colectivo, de los centros e intercambiadores intermodales y de nuevos repartos en la sección del viario favorables a los modos no motorizados.

En cuanto al fomento de la bicicleta como transporte no motorizado de singular importancia, en el documento del Plan se afirma:

- A. *“Las características topográficas de Sevilla, prácticamente llana o semillana, favorecen los desplazamientos a pie y la utilización de medios no motorizados; sin embargo, la ciudad carece de una suficiente dotación de viario de uso peatonal y de una red de itinerarios para bicicletas.”*

Los beneficios en todos los niveles del uso de la bicicleta como medio de transporte son reconocidos tanto en este documento como en el Estudio de Impacto Ambiental. En su documento de síntesis se afirma que:

- B. *“Se ha diseñado una nueva fórmula de organización de la ciudad: el barrio – ciudad. Una fórmula de integración de usos que prima la proximidad sobre la accesibilidad. Se trata de ámbitos mixtos con rangos de desplazamiento asumibles a pie o en bicicleta para aumentar las posibilidades de uso de medios de transporte alternativos. [...] Apuesta por la bicicleta favoreciendo su competencia mediante una red segregada para este medio”.* (Documento de síntesis del EIA. Página 53).

Todo ello es también expresión de las orientaciones vertidas en la Mesa III de Participación Ciudadana desde la que se recomendaba la urgencia de la puesta en práctica de medidas que favorezcan la sostenibilidad física de la ciudad, realizando una gestión responsable de los recursos naturales que se consumen y mejorando las condiciones urbanas de calidad ambiental, especialmente en lo referido a la calidad atmosférica y acústica. Es decir, un sistema de movilidad más sostenible debe estar basado en el compromiso de una mejor gestión de los recursos energéticos, con todo lo que con ello se deriva de positivo en la mejora de los niveles de calidad ambiental y también en la reducción de la dependencia energética y de las emisiones de gases de efecto invernadero, principales causantes del cambio climático.

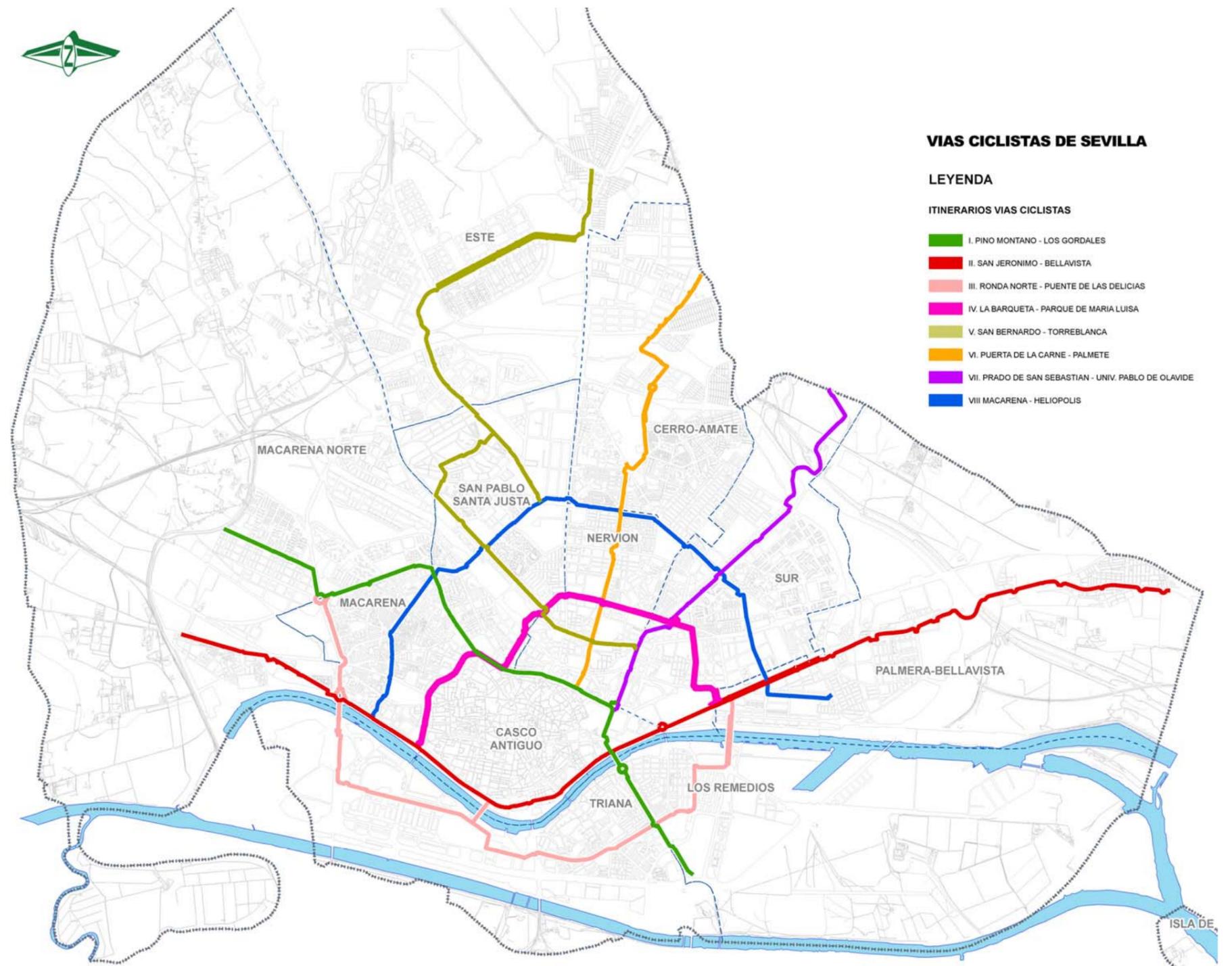
En cuanto a la potenciación del uso de la bicicleta se recomienda:

- C. *“Dentro de la estrategia global para el desarrollo de la intermodalidad [...] 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". (Ill. 10).

Dentro de este mismo capítulo, referido a la sostenibilidad y el Plan de Sevilla, se realizan constantes menciones a la bicicleta como instrumento importante en la mejora de la situación ambiental y de sostenibilidad de la ciudad.

El Plan propone una aproximación a una red de bicarriles, que es desarrollada ulteriormente en el presente Plan, y que complementa a toda una propuesta de mejora de la calidad del entorno urbano. Para ello se han realizado, en el Plan General, propuestas de modificación de las secciones del viario y de nuevas redes de relación mediante medios de transporte no motorizados (peatonal y bicicletas). Su realización física producirá un cambio evidente en la utilización del espacio urbano y mejorará la accesibilidad general, posibilitando una movilidad más "pacífica" y menos "dañina" que la actual, mejorando, a su vez, las condiciones de calidad ambiental de los espacios urbanos..



Las políticas de apoyo a la bicicleta deben establecerse a partir del principio de la compatibilidad de espacio físico sobre la vía pública, para conseguir un equilibrio razonable entre los espacios destinados a los diferentes usos asignados al vehículo privado, los aparcamientos en superficie, los carriles para transporte público y el espacio destinado al peatón.

La consideración de que la bicicleta debe tener su propio espacio 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 que contribuirá a las sostenibilidad del medio ambiente y al ahorro energético de la ciudad.

El empleo de programas específicos e inversiones en plataformas independientes de la circulación rodada, debe constituir la línea futura de actuación en su apoyo, sin olvidar las medidas de gestión que favorezcan la vigilancia y 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 como ya sucede en otras ciudades.

Otro aspecto relevante sobre el uso urbano de la bicicleta, se refiere a las condiciones de seguridad en que deben realizarse los desplazamientos en bicicleta, debido al uso compartido de la calzada destinada al vehículo rodado, y la escasa conciencia solidaria de los conductores del vehículo privado respecto a la bicicleta, lo cual supone un factor en contra".(IV.63-64)

04.2. LA RED PEATONAL Y CICLISTA DE LA CIUDAD. LA RED PEATONAL Y LOS EJES PEATONALES

Favorecer el tránsito peatonal en toda la ciudad mediante ejes y plataformas específicas y/o compartidas con la bicicleta, se convierte en un objetivo fundamental del Plan General para mejorar la calidad medioambiental en la ciudad. Es criterio del Plan considerar al sistema de los acerados como perteneciente al sistema de espacios libres de la ciudad, y sobretodo avanzar hacia la inversión de las prioridades en los desplazamientos, y en general la reducción de los impactos ambientales. Hablaríamos de lo que sería la reconversión ecológica de la movilidad de la ciudad aplicando criterios de calidad del espacio público, seguridad y mejora medioambiental para los desplazamientos a pie y bicicleta, tanto en la ciudad como en los núcleos exteriores.

Se trata de manejar un concepto amplio e integral del espacio libre de la ciudad, donde se incluye: el espacio libre de la red viaria y los espacios asociados a las calles; el espacio de uso público en los edificios y en los accesos a equipamientos y servicios; y el espacio intermodal, desde las estaciones hasta las terminales-paradas del transporte urbano equipadas con actividades, dotadas de un espacio amable para el viajero en la espera que le haga perder la sensación de "pérdida de tiempo", donde puede encontrar kioscos, comercio, puntos de información, etc. Tanto en la "parada de proximidad" de las viviendas, como en las paradas de "ejes de barrio", y en la parada del Metro Ligero, se deben plantear "paradas equipadas". Deben irradiar actividad, buen ambiente y una climatología propicia y estarán bien conectados con otros centros y ejes de la red de espacios públicos. Todos ellos contarán con aparcamientos de bicicletas en las paradas y terminales situadas en el entorno de los enclaves urbanos. Las propuestas para la formalización de la propuesta de ejes peatonales

se articula mediante la creación de ejes organizados sobre plataformas de aceras amplias con continuidad física en todas las intersecciones, al nivel del peatón, estableciendo rampas y espacios de coexistencia para los vehículos de personas de movilidad reducida. Su objetivo es facilitar el intercambio modal, al acceso a pie y en bicicleta a las paradas desde la residencia y centros de atracción de viajes, para conseguir una red peatonal y ciclista y de espacios libres (sin coches) como "Plataforma Verde" del territorio municipal. Los itinerarios de ciudad se apoyan en las grandes áreas libres, parques forestales y urbanos, que son atravesados con caminos acondicionados para los modos verdes, peatones y ciclistas y que pueden ser completados con otros modos de transporte como microbuses.

Estos "caminos" deben tener continuidad en los barrios hacia los "centros de barrio", hacia los pequeños "centros intermodales" y hacia los equipamientos. El Plan propone la interconexión de los Centros con los ejes o corredores para favorecer esta red de itinerarios.

La metodología utilizada para la determinación de los ejes peatonales que se integrarán en la estructura urbana de la nueva ciudad, responde a los siguientes aspectos: continuidad funcional, multifuncionalidad y entorno amable para el peatón y ciclista.

CONTINUIDAD: Estableciendo prioridades según la jerarquía del itinerario para garantizar la continuidad física para viandantes y ciclistas.

MULTIFUNCIONALIDAD: Considerando las "infraestructuras verdes" no sólo como elemento conector en el barrio y en la ciudad, sino también por motivos favorables a la peatonalidad urbana, como son: la búsqueda de la naturaleza, de forma que pueda darse el contacto

con "lo verde" desde la calle próxima a la vivienda y al equipamiento, ejercicio saludable, para poder iniciar el paseo sin tener que "mover la maquina" motorizada, en ambiente propicio y sin contaminación, y el ocio como motivo asociado a los establecimientos culturales, las calles y áreas de diversión en el "espacio colectivo libre de coches". Cada edificio colectivo tendrá su espacio libre de entorno, su calle o itinerario peatonal que le conecte con la parada del transporte publico.

ENTORNO AMABLE: La fácil lectura del espacio libre y continuo para los usuarios la continuidad de "lo verde" en los sistemas peatonales, elementos para el descanso y el encuentro, la señalización de los itinerarios y destinos especifica "a pie" y bicicleta, la protección ambiental frente a los grandes flujos motorizados, etc.

Las actuaciones consideradas permiten facilitar la conexión entre la red de centros y áreas peatonales, para la ampliación de las áreas de influencia de los parques y zonas libres, estableciendo conectores a través del río y en general disponiendo alternativas de conexión entre barrios sin necesidad de recurrir al coche. Es importante la inclusión del concepto "puerta" en los parques, ligado al acceso en transporte público, donde pueda promoverse una terminal intermodal con actividades diversas asociadas, como ocio, información, restauración, etc.

Los Ejes Peatonales corresponden a los siguientes tipos:

- Ejes peatonales sobre las Riberas del río y dársena del Guadalquivir, río Guadaíra, y arroyo Ranillas.

- Eje peatonal de la Ronda del Centro Histórico entre Resolana, Menéndez Pelayo y Prado de San Sebastián como itinerario de paseo

peatonal arbolado favoreciendo la movilidad peatonal hacia los centros de atracción desde los barrios del entorno.

- Los ejes peatonales principales de conexión entre las puertas de acceso Centro Histórico, priorizando la circulación del transporte publico y reduciendo significativamente la capacidad del viario para los automóviles. Toda la plataforma se diseña en el nivel peatonal, y los conductores de los vehículos que entran en el Centro Histórico deben sentir que están en un área de prioridad peatonal.

- "Ejes de barrio-ciudad", como elementos que aportan centralidad en los barrios -ciudad, interconectando áreas residenciales con calles comerciales y de actividad, con la "áreas libres de coches" -espacios verdes con los equipamientos y con los pequeños "centros intermodales", la parada de transporte público del barrio próxima a las viviendas. El objetivo de la implantación de Ejes de Barrio-ciudad es conseguir la utilización continua, amable y sin barreras para todos del espacio colectivo, la movilidad segura de peatones y ciclistas, el entorno ambiental adecuado a las diferentes actividades urbanas de las calles y espacios públicos.

Dentro de las medidas concretas para realizar actuaciones en los paseos y ejes peatonales de ribera fluvial, se propone por ejemplo la urbanización de las márgenes del río Guadaira con senderos peatonales y bicicarriles, que pondrán en valor el paisaje de sus riberas. Su ejecución corresponde a los suelos urbanizables de Villanueva del Pitamo, Fuentequintillos, Cortijo del Cuarto y Palmas Altas.

La accesibilidad al Centro Histórico de Sevilla y la recalificación de sus espacios públicos

La peatonalización de la avenida de la Constitución constituye una propuesta decisiva por la accesibilidad al Centro Histórico de Sevilla y la recalificación de sus espacios públicos, que se vincula a la solución para mejorar la accesibilidad del transporte colectivo en el interior del Casco Histórico. La propuesta se vincula directamente a la solución de conectar la línea 1 de la red de Metro concesionada con la Plaza Nueva. La actuación consiste en la supresión completa del trafico, concebir el diseño de la avenida como Paseo peatonal arbolado, y renovando los pavimentos para priorizar el transito peatonal y estableciendo nuevas alineaciones de arbolado.

Como "Ejes peatonales" principales en las Rondas del Centro Histórico y sistema de Puertas del casco se proponen las calles San Fernando, José Laguillo desde el cruce con Arroyo, Puente de San Bernardo, La Florida, en el entorno de la puerta de Carmona, y la Plaza de la basílica de la Macarena.

Sobre la peatonalización del interior del Centro, y de acuerdo con las propuestas para mejorar la accesibilidad al interior del Centro Histórico en transporte publico, el Plan propone ampliar las áreas peatonales en el Centro Histórico, estableciendo una red de itinerarios peatonales que permitan recorrer la totalidad del Centro Histórico. Estos recorridos conectarán los lugares más representativos y de mayor importancia patrimonial del Centro Histórico.

04.3. LA BICICLETA EN SEVILLA COMO MODO COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO

La bicicleta en Sevilla constituye un modo de transporte muy arraigado en las costumbres de los ciudadanos como alternativa eficaz de desplazamiento, y con grandes posibilidades de crecimiento en el futuro, favorecido por las buenas condiciones climáticas y topográficas que presenta la ciudad de Sevilla y su entorno próximo. No obstante, las escasas medidas llevadas a cabo para la creación de infraestructura de apoyo al uso de la bicicleta en la ciudad y su Aglomeración, ponen de manifiesto el retraso que presenta la ciudad en dicho aspecto, y hacen que hoy día el ciudadano sienta abandono y la ausencia de recursos destinados a potenciar decididamente el uso de la bicicleta.

La creación de una red articuladora del territorio urbano y metropolitano debe establecerse a partir de un esfuerzo coordinado de todas las administraciones implicadas, para que cada una desarrolle sus propuestas sobre la base de una red común con visión global e integradora, tanto en el ámbito de la accesibilidad y movilidad ciudadana, como para relacionar los núcleos urbanos directamente con el territorio metropolitano, y concretamente su sistema de parques y espacios libres.

Las vías ciclistas como elementos de articulación territorial en la Aglomeración de Sevilla

El Plan Metropolitano de Transportes es el principal documento de planificación del transporte en el Área Metropolitana de Sevilla. Ha sido aprobado en los últimos meses del 2006 y será una herramienta fundamental para cambiar la orientación del sistema metropolitano de transportes ya que sus determinaciones apuesta por un cambio de rumbo en la consideración del sistema de movilidad, apostando por el fomento del transporte público y la intermodalidad, al mismo tiempo que ordena y marca la participación de cada medio de transporte con respecto a todo el sistema, con el objetivo de mejorar su eficiencia, eficacia y comportamiento ambiental y territorial. Los objetivos del Plan son marcadamente novedosos toda vez que incorpora al primer plano de la actuación el problema de la insostenibilidad del modelo de movilidad actual.

En él se realiza inicialmente un diagnóstico de la movilidad en el área metropolitana, en el que se constata el incremento en la utilización del transporte público y la disminución paralela de la participación del transporte público colectivo y de los viajes realizados en bicicleta desde 1983 hasta 1991 debido según el Plan, al incremento de la inseguridad para los ciclistas al no existir itinerarios especialmente diseñados para este transporte, generándose un incremento en el número de accidentes. Además, en este diagnóstico se señala el problema de la concepción de la bicicleta por una gran parte de los actores sociales como una herramienta deportiva y no de transporte. Posteriormente establece una serie de actuaciones para mejorar esta situación.

Los objetivos de fomento de la bicicleta están relacionados con la permeabilización del territorio metropolitano a la circulación de bicicletas y en su uso conjunto en las relaciones intermodales para aumentar el radio de acción de los puntos nodales de transporte y de las paradas del transporte público. En definitiva, la bicicleta puede ser un instrumento muy eficaz y barato para acceder a las paradas de los medios públicos con más capacidad aumentando la población potencial a la que éstos pueden dar servicio. En el medio urbano, se apuesta claramente por su consideración como un medio de transporte eficaz, ecológico, saludable y susceptible de ser fomentado en pie de igualdad con otros medios de transporte.

En el Área Metropolitana la red debe constituir una malla ordenada que permita conectar los puntos de mayor atracción y concentración de actividades de la Aglomeración, como son las grandes zonas verdes y espacios libres de ocio, los centros universitarios, los intercambiadores de transporte, así como los equipamientos más relevantes del entorno metropolitano.

Las propuestas y medidas que lo desarrollen, servirán para que los diferentes Planeamientos Urbanísticos y actuaciones sectoriales en infraestructura de transporte (plataformas reservadas para transporte colectivo, nuevos accesos y ampliaciones de calzada, etc.), desarrollen su ejecución y realicen las reservas de suelo correspondientes para el desarrollo de carriles-bici a lo largo de los principales corredores de interés metropolitano.

Dichos corredores deben conectarse con la red de itinerarios en el interior de los núcleos urbanos de los municipios del entorno y con los correspondientes itinerarios principales de la ciudad de Sevilla.

Con ese objetivo, el Plan de Movilidad Sostenible aúna una serie de actuaciones complementarias como son la creación de aparcamientos en los puntos de generación y atracción de viajes y la puesta a disposición de bicicletas para los usuarios del transporte público. Más concretamente, en cuanto a la bicicleta, y de forma complementaria a la entrada en funcionamiento de la línea 1 de metro, se prevé la creación de las siguientes vías ciclistas a modo de acceso a distintas estaciones.

- PISA-Casco antiguo de Mairena hacia la estación de Ciudad Expo
- Simón Verde-Ciudad Aljarafe-Los Alcores en Mairena, hacia la estación de Cavaleri
- Calle Rafael Alberti y viaducto Bormujos-San Juan, hacia la estación de San Juan Alto
- Gelves-San Juan, siguiendo la margen izquierda del río vivo, hacia la estación de San Juan Bajo
- Margen derecha de la Dársena siguiendo el frente del río de Triana y Los Remedios, hacia la estación de Plaza de Cuba
- Menéndez Pelayo, hacia la estación de El Prado
- Avenida de La Buhaira-Pirotecnica, hacia la estación de San Bernardo
- Avenida Cruz del Campo-Avenida Ciudad Jardín, hacia la estación de Gran Plaza
- Avenida de La Revoltosa, hacia la estación de Juan XXIII
- Viales internos de la UPO, hacia la estación Pablo Olavide
- Avenida de Europa, en Montequinto hacia la estación de Cineópolis
- Avenida del Cerro de la Coladilla, también en Montequinto y hacia la estación de Condes de Ibarra

Por otra parte, en el apartado dedicado al fomento del uso de la bicicleta se recoge la planificación de una serie de carriles bici que conectan los previstos por el Plan General de Sevilla así como otros de conexión entre los principales núcleos del Área Metropolitana (un total de 229 Km.), haciendo hincapié en la necesidad de creación de itinerarios urbanos en todos los municipios de la Corona. Según las propuestas que se incluyen en el documento del Plan, además de la previsión de los carriles que llegan Bellavista y Montequinto, se planifican otros que conectan los siguientes municipios entre sí y con la ciudad de Sevilla, incluyendo la red de vías verdes creada por la Consejería de Medio Ambiente y otros itinerarios como vías pecuarias y vías ciclistas que transcurren por antiguas líneas de ferrocarril, en los siguientes municipios: La Rinconada, San José de la Rinconada, La Algaba, Santiponce, Camas, Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción, Castilleja de la Cuesta, Gines, Tomares, Bormujos, Espartinas, San Juan de Aznalfarache, Almensilla, Palomares, Coria del Río, Puebla del Río, Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas.

Las conexiones metropolitanas previstas con la red de la Ciudad de Sevilla se establecen en:

- Bellavista con el Corredor Verde y Dos Hermanas. Su diseño se realizaría conjuntamente con la remodelación y rediseño de todo el eje viario, que tendrá un marcado carácter urbano con la puesta en servicio la nueva Variante de Bellavista-Dos Hermanas. Enlaza por tanto con la red urbana en el Itinerario 2, que comunica Bellavista con San Jerónimo.
- Universidad Pablo de Olavide con Alcalá de Guadaira.
- Villanueva del Pítamo con Montequinto.
- Vías ciclistas en las carreteras de conexión con los núcleos urbanos de La Rinconada y la Algaba, que se integrarían en la ciudad en continuidad con el carril-bici de la margen derecha del río desde el parque de San Jerónimo, y la conexión con el parque del Alamillo.
- Vía ciclista junto a la autovía de Coria(SE-660), conectando los municipios de Coria del Río y Puebla del Río con Sevilla, así como con la red de caminos rurales de la zona de Marismas y entorno de Doñana.
- Vías ciclistas junto a la carretera de Mérida, N-630, entre el cruce de la carretera de Gerena y el comienzo de la SE-30. La construcción de la autovía de la Ruta de la Plata en el tramo descrito, permitirá descargar de tráfico la carretera actual, haciendo compatible la implantación del carril-bici con plataforma reservada.

PLAN DIRECTOR PARA EL FOMENTO DEL TRANSPORTE EN BICICLETA. SEVILLA 2007-2010

- o El paso territorial del Puente del Alamillo y su continuidad hacia Camas Norte y Santiponce y con el carril de Torneo, y el antiguo puente sobre el Guadalquivir en La Algaba que se integra dentro de esta red de vados fijos conectándose entre sí todos ellos.

Mantener las vías ciclistas existentes en los puentes sobre el río Guadalquivir, se considera fundamental para garantizar la continuidad de los itinerarios desde Sevilla con la comarca del Aljarafe. En concreto los puentes del ferrocarril antiguo en Camas y el puente de Hierro en San Juan de Aznalfarache deben seguir manteniendo el uso exclusivo como vías ciclistas y vías verdes, debiendo construir las plataformas reservadas al transporte público nuevos cruces sobre el río con su propia lógica basada en la prolongación de las líneas de Metro hacia el Aljarafe.. el Puente de Hierro de San Juan de Aznalfarache y su continuidad en la margen de Sevilla con la carretera de acceso a la base aérea de Tablada Itinerario I en Los Gordales.

Por tanto, la red completa sobre el valle estaría formada por el puente del antiguo ferrocarril a Camas y su continuidad en la margen de Sevilla hacia la Isla de la Cartuja y Plaza de Armas,

Vías ciclistas en sentido longitudinal al valle del río en ambas márgenes, conectando con los puentes anteriores. En la margen izquierda permitiría conectar entre sí los parques metropolitanos del Alamillo y futuro parque de Tablada, mientras que en la margen derecha establecería un recorrido ambiental y paisajístico ligado a la recuperación integral del valle del río como espacio público forestal

En este sentido el Plan establece a lo largo de la margen derecha del río Guadalquivir, y dentro de la zona de servidumbre de Costas, un sendero para carril-bici y para el tránsito peatonal, que permita, en su día, conectar todas las riberas desde Puebla hasta llegar a Alcalá del río.

Todas estas conexiones tendrán continuidad con la red propuesta en Sevilla, por lo que la permeabilidad a la bicicleta en sus relaciones con la ciudad central y la primera corona metropolitana

La disposición de los terrenos necesarios para su construcción es un obstáculo para concretar esta propuesta, ya que aun cuando la Ley establece que la zona de servidumbre debe estar libre al tránsito, al menos peatonalmente, en la actualidad son propiedad particular de los suelos colindantes y no es posible al existir numerosos cerramientos que lo impiden. Esta situación es patente en la zona norte del término municipal, al norte de Isla de Tercia. En consecuencia, para disponer de los terrenos para la construcción del sendero peatonal y bicicleta sería necesario expropiar 6m de anchura a partir de la línea marítimo-terrestre, dentro de la zona de servidumbre de costas, y disponer un nuevo cerramiento definitivo para las parcelas agrícolas. La zona norte del término, antes referida, sería donde se podrían concretar estas actuaciones.

04.4. LA CREACIÓN DE UNA RED ARTICULADA DE VÍAS CICLISTAS EN LA CIUDAD. VÍAS CICLISTAS ESTRUCTURANTES

La nueva red de vías ciclistas propuesta por el Plan conecta entre sí los Campus Universitarios de Reina Mercedes, Cartuja, Fábrica de Tabacos, Avda. Carlos V, junto con los nuevos de Gordales y el complejo de Pablo de Olavide con los siguientes elementos:

- El Sistema Principal de Intercambiadores de Transporte urbano y metropolitano: Santa Justa, San Bernardo, Plaza de Armas, Prado de San Sebastián y apeadero V. del Rocío.
- El Sistema General de Espacios Libres y Zonas Verdes propuesto por el Plan General.
- La red propuesta se apoya en los corredores principales de los elementos de la estructura de la movilidad de Sevilla, integrándose en una única propuesta junto a los criterios anteriores. En concreto, y en el ámbito urbano, la continuidad de la Ronda Histórica se considera un criterio básico para sustituir espacios dedicados al aparcamiento y circulación hacia el transporte público y la bicicleta.
- Las Rondas transversales entre Nervión y Delicias, (M^o. Auxiliadora – Los Remedios) junto con los ejes norte-sur de la avenida de la Buhaira y la Ronda del Tamarguillo, además de los ejes radiales de la avenida de Montesierra, Don Fadrique - Sánchez Pizjuán, avenida de Hytasa, avenida de la Paz, vía sobre el túnel ferroviario, avenida República Argentina y la Palmera, son los principales elementos de dicha red, por lo que constituyen la prioridad propuesta para su ejecución.

La nueva red conecta directamente con la red principal metropolitana descrita en el párrafo anterior, que permite su integración directa con las vías ciclistas que conectan con los municipios colindantes con Sevilla: Camas, San Juan de Aznalfarache, La Algaba, Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra.

Estos municipios deben continuar el proceso de extender dichas redes al interior de sus cascos urbanos, estableciendo vías ciclistas que conecten las redes Metropolitanas con los elementos principales de actividad urbana.

Vías Ciclistas Estructurantes

El Plan General define como vías ciclistas con carácter estructurante aquellos carriles que por su especial significado dentro de la conectividad interior de la ciudad contribuyen a la mejora y articulación interior a nivel del conjunto de la misma. Forman parte del sistema estructurante de la ciudad como sistema de desplazamiento alternativo formando parte por tanto de la estrategia general de accesibilidad de la nueva ciudad. Su ejecución y financiación se realizara formando parte de la infraestructura básica general de la ciudad.

Su trazado coincide con los itinerarios de bicarriles incluidos en el "Documento de Bases y Estrategias para la integración de la bicicleta en la Movilidad de la ciudad de Sevilla", que forman la red de itinerarios principales, y que se organizan en una red de ocho itinerarios principales que se ha denominado RED URBANA, en la que queda integrada la RED DEL CENTRO HISTÓRICO, según la propuesta del Plan General basada en la utilización en coexistencia del viario del Centro Histórico tanto con los viandantes como con los medios motorizados.

Para cada uno de estos itinerarios se ha tratado de buscar una denominación que ayude a los usuarios a una "lectura" fácil de su conectividad y del servicio que da a los principales equipamientos de la ciudad. La mayor parte tienen un trazado radial entre las barriadas y el centro urbano, aunque hay dos que rodean el centro, uno al otro lado del río por Triana y Cartuja, y el otro, por las Rondas de Pío XII y el Tamarguillo entre las dos áreas universitarias de Medicina y Reina Mercedes.

La descripción de cada uno de los itinerarios estructurantes, y sus áreas servidas se realizará detalladamente en el capítulo quinto de este documento.

04.5. CRITERIOS Y CONSIDERACIONES DE APOYO A LA UTILIZACIÓN DE LA BICICLETA DENTRO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE SEVILLA

El diseño de las vías para bicicletas en cualquiera de sus clases (carril-bici, carril bici-bus, pista bici y acera bici) atenderá a la seguridad de vehículos, ciclistas y peatones y a las disposiciones contenidas en la Ordenanza Municipal que regule específicamente esta materia. Hasta tanto entre en vigor, serán de aplicación las disposiciones del Capítulo 6 del Anexo de las Normas sobre Condiciones Generales de las Obras de Urbanización del vigente Plan General.

Se señalarán los itinerarios de vías para ciclistas, bien en carriles en plataforma reservada, o dentro de Acerados y calles peatonales.

En las estaciones de Metro, estaciones de Cercanías e intercambiadores principales y en aquellas zonas de mayor concentración estacionamientos, se habilitarán consignas "ad hoc" para bicicletas, especialmente en zonas escolares y comerciales. De igual modo se habilitarán estas consignas en la ejecución de todas las dotaciones de equipamientos públicos calificadas de Sistemas Generales o al Servicio del Barrio-Ciudad.

Los Planes Parciales del planeamiento de desarrollo en suelo urbano y urbanizable deberán asegurar la conexión de los carriles de bicicletas de su ámbito con el trazado de los bicicarriles estructurantes definidos en el Plan General y con aquellos previstos en los sectores y áreas colindantes, acompañado al respecto la documentación planimétrica justificativa.

Los Proyectos de Urbanización y de Reurbanización incluirán en sus determinaciones la señalización de espacios exclusivos para estacionar bicicletas incluyendo los soportes adecuados, a razón de un mínimo de una plaza por cada diez de aparcamientos en superficie.

En todo caso las políticas de apoyo a la bicicleta deben establecerse a partir del principio de la compatibilidad de espacio físico sobre la vía pública, para conseguir un equilibrio razonable entre los espacios destinados a los diferentes usos asignados al vehículo privado, los aparcamientos en superficie, los carriles para transporte público y el espacio destinado al peatón.

La construcción de sendas peatonales y vías ciclistas en las carreteras de acceso a Sevilla.

Para reducir los riesgos derivados de la circulación de bicicletas y peatones, y mejorar la seguridad vial de ciclistas y peatones en los accesos secundarios de la ciudad, en los bordes de las carreteras locales y comarcales de acceso a la ciudad, el Plan General propone construir sendas para la circulación ciclista y peatonal de dos metros de anchura a construir dentro de la zona de dominio público de la propia carretera, y separada físicamente de la circulación del tráfico rodado.

Dicha senda se construye en un lado de la carretera en una plataforma independiente de la carretera, por fuera de la barrera de seguridad y la berma donde se dispone la señalización de la carretera.

Asimismo, la propuesta incluye la plantación de alineaciones de arbolado acompañando longitudinalmente su trazado, que constituirán paisajísticamente una unidad estructural en alineaciones tipo bulevar que ordenen los accesos urbanos a la ciudad.