

09

programas sectoriales para el fomento del uso de la bicicleta

Las medidas infraestructurales para el fomento de la bicicleta son esenciales para favorecer su uso y como factor determinante para establecer un nuevo reparto del espacio público y conseguir una movilidad más sostenible. Pero ese nuevo reparto se realiza sobre un viario existente, que posee ya unas determinadas características de funcionalidad atendiendo a una sección viaria determinada, normalmente dominada por espacios dedicados a la circulación y estacionamiento de vehículos de motor.

La creación de una nueva infraestructura, como las vías ciclistas, que se inserta en este espacio, es siempre complicada y pueden llegar a surgir conflictos con ciudadanos que están acostumbrados, o se benefician, del reparto precedente. En el caso de la circulación en bicicleta, el mejor antídoto contra estos conflictos es las vías ciclistas sean funcionales y, como consecuencia, sean utilizadas por el mayor número de ciudadanos posible. Pero para que haya un buen número de ciudadanos que se sumen a la utilización de la bicicleta es preciso dar a conocer sus ventajas y aleccionar sobre su uso habitual.

Por otro lado, desde hace algunas décadas, la bicicleta ha jugado en la ciudad un papel de mero instrumento para el ocio y no ha sido considerada como un medio de transporte. Los datos de la encuesta realizada sobre el uso de la bicicleta han demostrado que esta idea está cambiando aceleradamente, y más cuanto más acceso a información se tiene sobre estos temas, incluidos viajes a ciudades donde el papel de la bici es sustancialmente diferente.

Al objeto de fomentar actitudes positivas hacia la bici a través del conocimiento de sus ventajas como medio de transporte, se propone

una metodología basada en la puesta en marcha de una serie de programas sectoriales dirigidos al mayor número de colectivos ciudadanos que, en principio, podrían ser receptores cualificados de esta información y formación. El objetivo es que se incorporen al uso de la bicicleta, bien para que éstos utilicen la bicicleta como medio de transporte individual o bien para que acojan favorablemente el incremento del uso de la bicicleta y la extensión y ubicación de la infraestructura necesaria para que su uso sea eficaz y seguro.

Las líneas estratégicas que deben ser tenidas en cuenta, con carácter general en todos los programas sectoriales, y que son importantes para el buen desarrollo de las actividades previstas, están muy relacionadas con el desarrollo y gestión de la red principal de vías ciclistas que se está construyendo en la actualidad. En este sentido es imprescindible:

- 1) Diseñar y desarrollar una estrategia general de comunicación, sostenida en el tiempo, cuyo fin sea ensalzar el papel y exponer la conveniencia de la bicicleta y del transporte público como medios para desplazarse habitualmente por la ciudad. Dicha estrategia definirá y se articulará no sólo a través de las habituales campañas publicitarias al uso (anuncios reiterados en los medios de comunicación), sino también explorando nuevas fórmulas que sorteen la saturación de anuncios que soporta el ciudadano medio.
- 2) Conexión de la red de vías ciclistas con todos los grandes equipamientos culturales, educativos, deportivos o zonas de ocio de la ciudad (teatros, salas de conciertos, museos, bibliotecas, parques, centros y zonas comerciales, etc.),

incluyendo también los distintos campus universitarios y sus edificios más representativos (biblioteca central, centros de investigación...).

- 3) Conectar la red de bicirrailes con los espacios libres de mayor rango y cualificación ambiental y simbólica de la ciudad: grandes plazas, paseos arbolados, zonas peatonales, parques, márgenes fluviales, etc. En aquellos espacios en los que sea posible, se dispondrá una señalización que permita que ciclistas y demás usuarios no entren en conflicto, contribuyendo así a darle carácter continuo a la red.
- 4) Conectar la red de vías ciclistas con el entorno de la ciudad; en especial, con aquellos enclaves, zonas e itinerarios de mayor valor ambiental y disfrute ciudadano. Y ello, a través tanto de sus principales vías de acceso como de otras de menor rango. Es conveniente facilitar dicha conexión con las pistas terreras (camino, vías pecuarias, antiguas vías férreas,...) existentes en las proximidades del núcleo urbano. En este sentido, cobra relevancia la red de itinerarios ciclistas que se está creando en el área metropolitana de Sevilla impulsada por la Junta de Andalucía, cuya conexión con la red de la ciudad ha de estar suficientemente garantizada. En estas vías de acceso habrán de disponerse los elementos convenientes para facilitar, con unas mínimas condiciones de seguridad, su uso ciclista: bicirrailes o bandas de la calzada habilitadas para ello, señalización, iluminación,...
- 5) En cada uno de estos grandes equipamientos, así como en los de carácter local (salas alternativas de teatro, cines, bibliotecas

de barrio, colegios, centros de salud, etc) es necesario la provisión de suficientes puntos para el aparcamiento de bicicletas. Habrán de estar emplazados en lugar preferente, lo más cerca posible, cuando no en su propio interior, de manera que sean fácilmente visibles por el público mientras acceden al lugar y, por otro lado, tengan más fácil vigilancia.

De igual modo es preciso la provisión de puntos de aparcamiento en las zonas urbanas de mayor concentración de valores patrimoniales, (urbanísticos, arquitectónicos, históricos,...) así como en las inmediaciones de los edificios con alta consideración patrimonial. En estos casos, el emplazamiento de estos elementos, así como el modelo de dispositivo que se elija, procurará no producir un impacto visual negativo.

6) Señalización específica en los puntos convenientes de la red de bicarriles para indicar la localización de equipamientos y edificios de interés próximos.

7) Procurar que la red de vías ciclistas, en su conjunto, presente unas características que hagan lo más agradable posible su uso. Para ello, los recorridos deben disfrutar del máximo grado de sombra posible, discurriendo, siempre que sea posible, por la parte de las vías más protegida del sol y/o mediante la provisión de arbolado de alineación de los tipos más oportunos que garanticen sombra y den confort al ciclista.

Dotar la red del suficiente número de puntos de descanso que, localizados en los lugares más convenientes y provistos de elementos que mejoren sus condiciones habitabilidad y servicio (bancos, fuentes, vegetación, sombra, aparcamiento,

paneles informativos...), favorezcan el disfrute de la red también para el paseo ciclista.

8) Incorporar la bicicleta como un apartado específico dentro de los sistemas de indicadores que gestionen los distintos departamentos y organismos municipales sobre los aspectos de la sostenibilidad (medioambiental, social y económica) y habitabilidad urbanas influidos por el uso de dicho medio de transporte.

9) Fomentar que las Delegaciones Municipales ofrezcan bicicletas a sus trabajadores para el desplazamiento tanto para acudir a sus centros de trabajo como para la movilidad generada por su actividad laboral.

PROGRAMAS SECTORIALES				
	PROGRAMA	PÚBLICO OBJETIVO	DELEGACIONES MUNICIPALES	OTRAS INSTITUCIONES
01	"En bici a estudiar ": fomento del uso de la bicicleta en los distintos niveles educativos	Alumnos y profesores de educación primaria, educación obligatoria. Bachillerato y ciclos formativos.	Innovación, Educación y Universidad	Consejería de Educación
02	"En bici a la Universidad ": fomento de la bicicleta entre la comunidad universitaria	Comunidad universitaria	Innovación, Educación y Universidad	Universidades (US y UPO)
03	"Educación vial y bicicleta ": la bici como medio de transporte	Población en general	Gobernación	Dirección General de Tráfico
04	"En bici sin malos humos ": la bicicleta como factor de mejora ambiental y de la habitabilidad urbana	Población en general	Medio Ambiente Parques y Jardines	Consejería de Medio Ambiente
05	"La cultura desde la bicicleta": la bicicleta como herramienta cultural	Población en general	Cultura	Consejería de Cultura
06	"En bici a conocer Sevilla ": la bicicleta como instrumento turístico	Turistas y visitantes	Cultura	Consejería de Turismo, Comercio y Deportes
07	"En bici a divertirse ": alternativa para el desplazamiento hacia el ocio	Población joven	Gobernación Juventud y Deportes Participación Ciudadana	Consejería de Turismo, Comercio y Deportes
08	"Transporte y deporte ": la bicicleta como instrumento de transporte entre deportistas	Ciclistas	Juventud y Deportes	Consejería de Turismo, Comercio y Deportes
09	"Una vida saludable en bici": la bicicleta para mejorar la salud	Población en general	Salud y Consumo	Consejería de Salud
10	"Al trabajo en bicicleta": la bicicleta como medio para satisfacer las necesidades diarias de movilidad	Trabajadores de empresas y sector público	Empleo	Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa

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

09.01. "EN BICI A ESTUDIAR": FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN LOS DISTINTOS NIVELES EDUCATIVOS

JUSTIFICACIÓN

Uno de los programas para la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad se desarrollará en el ámbito educativo, concretamente en las etapas de la Educación Primaria, la Educación Secundaria Obligatoria, el Bachillerato y los Ciclos Formativos.

El programa que se presenta se desarrollará conforme avancen las infraestructuras de las vías ciclistas propuestas en el Plan.

OBJETIVOS

La campaña para la promoción y concienciación del uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla, dentro del ámbito educativo, pretende desarrollar los siguientes objetivos:

- Elaborar un plan de seguridad para el acceso en bicicleta a los centros escolares e institutos.
- Concienciar a la comunidad educativa (alumnos, padres, profesores y personal de administración y de servicios) sobre los beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Familiarizar a la comunidad educativa con el uso de la bicicleta en el medio urbano.

- Fomentar los traslados en bicicleta a los centros educativos.
- Dotar de aparcamientos para bicicletas a todos los centros escolares e institutos.
- Participar en las actividades organizadas en el Centro de Educación Vial Municipal.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

La campaña de concienciación y fomento del uso de la bicicleta se pondrá en práctica en centros escolares e institutos "piloto", en barrios donde la existencia de carriles bici facilite la implantación de dicho programa.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Para la consecución de los objetivos anteriormente citados es necesario el planteamiento de estrategias que contribuyan a la reflexión sobre la movilidad y que ésta sirva como instrumento de educación cívica y ambiental.

Igualmente, la promoción de la bicicleta en el ámbito educativo debe trabajarse conjuntamente con actuaciones municipales que garanticen una circulación cómoda y segura de este medio de transporte. Con este fin, es necesario plantearse dos cuestiones esenciales:

1º.- En los centros educativos en los que se realice el programa, será necesario identificar los factores que dificultan el acceso a los centros en bicicleta (peligros y riesgos de la circulación).

2º.- Una vez identificados los problemas, hay que proponer cambios que solventen estas dificultades: modificación del diseño de las calles, creación de "áreas 30" en las cercanías de los centros educativos y concienciación en el barrio sobre los objetivos del programa.

Desde los centros educativos las estrategias a desarrollar serán:

- Dirigidas a la comunidad educativa (profesores, padres, alumnos, orientadores, etc...)
- Celebración de charlas, debates y proyecciones para los diferentes colectivos que conforman la comunidad educativa, sobre los beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Dirigidas al alumnado:
 - Dentro de los centros y en horario lectivo, se realizarán actividades puntuales que persigan:
 - Mejora de las habilidades en el manejo de la bicicleta.
 - Conocimiento sobre las partes de la bicicleta, reparaciones básicas y mantenimiento del vehículo.
 - Programa de Educación Vial.

Estas actividades se llevarán a cabo por personal especialista en la temática, en colaboración con el profesorado de los centros educativos.

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

- Dentro de los centros y como actividad extraescolar se planteará un taller de bicicletas donde se profundizará sobre los contenidos anteriores (mecánica de la bicicleta, manejo de la bici, etc.).
- Realización de recorridos de corta distancia por los carriles bici cercanos a los centros.
- Concurso de dibujo y/ode redacción, cuya temática sea “El uso de la bicicleta en la ciudad”.
- Juegos didácticos para los más pequeños.

o Dirigidas al profesorado:

- o Se fomentará entre el profesorado la creación de grupos de trabajo relacionados con la educación medioambiental y la movilidad urbana.
- o Igualmente, para la formación del profesorado en esta temática, sería necesario la celebración de cursos de formación, a través de los centros de profesores, con el fin de dotar de herramientas que ayuden a trabajar estos aspectos en sus materias.

o Dirigidas a los padres/madres y personal de administración y servicios

- o Realización de cursos para el aprendizaje y el afianzamiento del uso de la bicicleta.

El programa de cada actividad será desarrollado por el organismo o grupo de personas que vayan a ejecutar el proyecto, teniendo en cuenta las líneas de actuación marcadas en este Plan y de modo que se adapte a las diferentes realidades educativas existentes en la ciudad.

En cuanto a las experiencias educativas en los Centros de Educación se propone la siguiente participación:

- o Para el primer curso (2007/2008) el programa se desarrollará en dos centros de Primaria y un Instituto de una misma zona. Esto servirá como “experiencia piloto” para los próximos años.
- o Una vez realizada y evaluada la experiencia piloto, con las modificaciones oportunas, el proyecto se desarrollará en un centro de Primaria y un Instituto de cada distrito municipal.
- o El programa se hará extensible a todos los centros educativos de Sevilla que estén interesados en participar.

Programa 01 " EN BICI A ESTUDIAR ": PROGRAMACIÓN DE LAS ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Actuaciones requeridas
T1	Realizar una campaña de información y concienciación en el barrio	Julio 07	2 meses	-
T2	Modificación del diseño de las calles y creación de "áreas 30" en las cercanías de los centros educativos	Julio 07	12 meses	-
T3	Dotar de aparcamientos para bicicletas a todos los centros escolares e institutos que participen en el proyecto.	Septiembre 07	1 mes	-
T4	Jornada informativa dirigida al profesorado	Octubre 07	1 mes	-
T5	Circuito en bicicleta para mejorar el manejo sobre la bicicleta y para trabajar Educación Vial. (Primaria)	Octubre 07, 08,09 y 2010	1 mes	-
T6	Jornada de nociones básicas sobre el mantenimiento de la bicicleta	Octubre 07, 08,09 y 2010	1 mes	-
T7	Circuito en bicicleta para perfeccionar el manejo sobre la bicicleta y para trabajar Educación Vial (Secundaria)	Octubre 07, 08, 09 y 2010	1mes	-
T8	Nociones básicas sobre el mantenimiento de la bicicleta (Secundaria)	Noviembre 07, 08 ,09 y 2010	1 mes	-
T9	Charla-debate con proyección sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte (Secundaria)	Diciembre 07, 08, 09 y 2010	1 mes	-
T10	Campaña para informar y promocionar el día metropolitano de la bicicleta	Septiembre 2007 (septiembre 2008)	3 semanas	-
T11	Participación en la celebración del día metropolitano de la bicicleta	Septiembre 07 y 2008	1 día	T10
T12	Curso de formación del profesorado, a través de los centros de profesores, sobre la bicicleta como contenido educativo	Diciembre 07 y 08	1 mes	-
T13	Grupos de trabajo relacionados con la educación medioambiental y la movilidad urbana	Febrero 08 , 09 y 2010	5 meses	-
T14	Creación de un "taller de bicicleta"	Enero 08, enero 09, enero 2010	6 meses	-
T15	Concurso de dibujo y/o redacción, cuya temática sea "El uso de la bicicleta en la ciudad".	Marzo 08, 09 y 2010	1 mes	-
T16	Realización de cursos para el aprendizaje y el afianzamiento del uso de la bicicleta dirigido a los padres, madres y/o tutores	Abril 08, 09 y 2010	3 meses	-

9.02. “EN BICI A LA UNIVERSIDAD: FOMENTO DE LA BICICLETA ENTRE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA”

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, muchas universidades españolas están creando iniciativas de promoción de la bicicleta. En la ciudad de Sevilla, tanto la Universidad Central como la Universidad Pablo de Olavide deben tener un papel importante en la promoción de la bicicleta como medio de transporte. Para ello, es necesario diseñar un programa de actuación en colaboración con la Administración Local y las Universidades ubicadas en la ciudad.

OBJETIVOS

Con el fin de aumentar el número de ciclistas urbanos entre los miembros de la comunidad universitaria, desde la Universidad se pueden plantear los siguientes objetivos:

- Dotar a todos los centros universitarios de la Universidad de Sevilla (U.S.) y Universidad Pablo de Olavide (U.P.O.), de aparcamientos para bicicletas.
- Conectar, mediante carriles bici, los campus universitarios de la U.S. (campus de Reina Mercedes, Ramón y Cajal, Macarena y Cartuja) con el Rectorado y la futura Biblioteca Central ubicada en el parque del Prado de San Sebastián.

- Conectar con un carril bici la U.P.O. con la ciudad de Sevilla a través de la Avenida de La Paz.
- Facilitar a los miembros de la comunidad universitaria la adquisición de bicicletas para el uso como transporte urbano.
- Promover el uso de la bicicleta entre los miembros de la comunidad universitaria (alumnos, profesores y personal de administración y servicios).
- Facilitar la combinación de la bicicleta y el transporte colectivo para el acceso a la Universidad
- Adquisición y puesta a disposición de bicicletas para el personal laboral.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

Las actuaciones relativas al programa “En bici a la Universidad” se llevarán a cabo en los campus de Reina Mercedes, la Macarena, Ramón y Cajal, la Cartuja y la Universidad Pablo de Olavide.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Para la consecución de los objetivos anteriormente citados, las estrategias que deben contemplarse dentro del programa son:

- Participación del alumnado en un curso organizado por el Centro de Educación Vial Municipal, sirviendo esta participación como

Actividad de Libre Configuración y con un número determinado de créditos.

- Organización de actividades relacionadas con la bicicleta desde los Servicios Deportivos de la U.S. y de la U.P.O.
- Concesión de créditos o ayudas, a los miembros de la comunidad universitaria, para la compra de una bicicleta (plegable) con el fin de utilizarla como medio de transporte.
- Cursos de Extensión Universitaria dirigido a los estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación de la U.S., sobre el uso de la bicicleta en el ámbito escolar.
- Recorridos en bicicleta por los carriles bici de la ciudad con un eje temático: artístico, literario, etc.

Programa 02 "EN BICI A LA UNIVERSIDAD" PROGRAMACIÓN DE LAS ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Actuaciones requeridas	Incidencia (Nº personas)
T1	Dotar a todos los centros universitarios de la Universidad de Sevilla (U.S.) y Universidad Pablo de Olavide (U.P.O.), de aparcamientos para bicicletas	Septiembre 07	1 mes	-	12.000
T2	Organización de actividades relacionadas con la bicicleta desde los Servicios Deportivos de la U.S. y de la U.P.O.	Septiembre 07	10 meses	T1	12.000
T3	Concesión de créditos o ayudas, a todos los miembros de la comunidad universitaria, para la compra de una bicicleta (plegables) con el fin de utilizarla como medio de transporte	Septiembre 07	Continua	-	12.000.
T4	Participación del alumnado en un curso organizado por el Centro de Educación Vial Municipal, sirviendo esta participación como Actividad de Libre Configuración y con un número determinado de créditos	Marzo 08, 09 y 2010	2 meses	-	12.000
T5	Cursos de Extensión Universitaria dirigido a los estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación de la U.S., y a los de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte en la Universidad Pablo de Olavide, sobre el uso de la bicicleta en el ámbito escolar.	Abril 08, 09 y 2010	1 mes	-	400
T6	Recorridos en bicicleta por los carriles bici de la ciudad con un eje temático: artístico, literario, etc.	Mayo 08, 09 y 2010	1 mes	-	12.000

9.03. “EDUCACIÓN VIAL Y BICICLETA”: LA BICI COMO MEDIO DE TRANSPORTE

JUSTIFICACIÓN

Para dinamizar el uso urbano de la bicicleta entre los ciudadanos se llevarán a cabo programas dirigidos a la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad y de la utilización de los carriles bici.

OBJETIVOS

- o Difundir entre la ciudadanía el concepto de movilidad urbana sostenible.

- o Hacer presente a la bicicleta como medio de transporte a través del conocimiento de sus ventajas y del papel que el vehículo juega dentro de la movilidad.
- o Difundir los derechos que la bici posee como medio de transporte, más allá de su consideración como medio de ocio.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

- o Hacer la bici más accesible como instrumento alternativo de transporte.
- o El gran reto de este programa sectorial es incluir la temática dentro del temario de los cursos en las autoescuelas.

- o Llegar a la ciudadanía en general requerirá de acciones más ambiciosas que podrían iniciarse mediante la puesta en marcha de una campaña de publicidad a gran escala.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

La temática de los cursos se centrarán en cuatro ejes fundamentales:

- Educación Vial. El papel de la bicicleta en la movilidad urbana.
- Aprendizaje y afianzamiento del manejo de la bicicleta.
- Mecánica básica y mantenimiento de la bicicleta.
- Promoción del uso urbano de la bicicleta.

Programa 03 “ EDUCACIÓN VIAL Y BICILETA” : PROGRAMACIÓN Y ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Actuaciones requeridas	Incidencia (Nº personas)
T1	Creación Centro de Educación Vial Municipal	Enero 08	-		Población en general
T2	Campaña de información sobre carriles bici a pie de calle	Febrero 08,09 y 2010	1 mes	T1	Población en general
T3	Establecimiento de tenderetes informativos en Plaza Nueva sobre la bicicleta y movilidad sostenible	Marzo 08,09 y 2010	1 mes	T1	40.000
T4	Curso movilidad sostenible y respeto a transportes alternativos dirigido a alumnos de autoescuelas.	Permanente desde Septiembre 07	-	T1	Dependiendo nº alumnos autoescuelas
T5	Campaña de concienciación en la semana de la movilidad	Septiembre 07,08,09,2010	1 mes	T1	40.000
T6	Curso de manejo de la bicicleta en la ciudad	Marzo y Octubre 07,08,09 y 2010	1 mes	T1	2000
T7	Cursos periódicos de mecánica básica y mantenimiento de la bicicleta	Mayo y Noviembre 07,08,09 y 2010	1 mes	T1, T6	2000
T8	Jornada “En bici por la ciudad”	Septiembre 07,08,09 y 2010	1 día	T1, T5	600

09.04. "EN BICI SIN MALOS HUMOS ": LA BICICLETA COMO FACTOR DE MEJORA AMBIENTAL Y DE LA HABITABILIDAD URBANA

JUSTIFICACIÓN

El uso de la bicicleta como medio de transporte reporta beneficios al medio ambiente global y, de manera más inmediata, al de la propia ciudad; fundamentalmente a través de una menor emisión de gases y partículas contaminantes a la atmósfera. Así mismo, su uso supone una mejora de la habitabilidad urbana: menor generación de ruido, menor ocupación del espacio público por los vehículos, mejora de la seguridad, etc. Aprovechando, la implantación de infraestructuras para la bici, lo ideal sería que dichos beneficios fueran los mayores posibles, potenciando tanto los de carácter directo como los indirectos; así como otras mejoras en la habitabilidad urbana que puedan introducirse colateralmente.

Por otro lado, y dada la consideración social que van alcanzando las problemáticas medioambientales urbanas, resultaría muy conveniente explicitar y difundir ante la ciudadanía los distintos beneficios medioambientales y de habitabilidad urbana, tanto colectivos como personales, ligados al uso de la bicicleta como medio habitual de transporte en la ciudad. A ello podría contribuir también la introducción de "mejoras colaterales" como la vinculación de la bicicleta a los espacios y equipamientos de mayor calidad ambiental y significación social de la ciudad.

OBJETIVOS

- 1) Procurar aprovechar la implantación de toda la infraestructura ciclista, para introducir mejoras medioambientales y de

habitabilidad en su entorno más o menos inmediato (de pacificación del tráfico; de accesibilidad peatonal; de funcionalidad del transporte público; de paisaje urbano;...).

- 2) Incrementar la valoración social de la bicicleta como medio de transporte habitual, en virtud de los beneficios ambientales, de habitabilidad y de imagen urbana que su uso ya conlleva y, de incrementarse éste, podría llegar a reportar a la ciudad, a sus habitantes y al planeta en su conjunto. Un mayor respeto y consideración por parte del conjunto de la sociedad contribuiría, por un lado y de manera directa, a aumentar el volumen de usuarios habituales y, por otro, a incrementar el nivel de seguridad de éstos en su circulación.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito es general, tanto por lo que respecta a la zona de la ciudad sobre la que se intervendría como en lo concerniente a la población a la que irían destinadas las actuaciones, ya sean de mejora física urbana, ya sean de difusión y concienciación social. No obstante, las intervenciones de mejora ambiental y de habitabilidad asociadas a la implantación de infraestructuras para la bici se realizarán, naturalmente, en sus inmediaciones.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Actuaciones destinadas a mejorar la valoración social de la bici aprovechando sus beneficios medioambientales:

- Incorporar la bici dentro de los sistemas de indicadores que gestionen los distintos departamentos municipales sobre los aspectos de la sostenibilidad y habitabilidad urbanas y relacionados con el uso de este medio de transporte.
- Para ello, habría que definir los indicadores más oportunos para una cuantificación pertinente de los beneficios y mejoras que la bici reporta en dichos aspectos de la realidad urbana,. [a título indicativo: ahorro de gasto en combustibles, tanto por el conjunto de la ciudad como por un conductor medio; disminución en la emisión de contaminantes; disminución en el tiempo perdido por embotellamientos de tráfico; disminución en la contaminación acústica; disminución en el número de accidentes, ..]
- Vincular el uso de la bicicleta, a través de la implantación de sus infraestructuras, con los principales equipamientos ambientales de la ciudad; en especial, con los parques y otras zonas verdes, así como con los espacios libres públicos (plazas; márgenes fluviales;...) de mayor rango y/o carácter emblemático.
- Desarrollar iniciativas para la comunicación, difusión y concienciación que contribuyan a una creciente valoración social de la bicicleta como medio de transporte para los desplazamientos habituales en la ciudad. Y ello, por ser un medio perfectamente válido y claramente ventajoso en comparación con otros, en lo que a funcionalidad se refiere; por los beneficios que reporta en materia de sostenibilidad, calidad ambiental y habitabilidad urbanas; y, en su caso,

también porque la implantación de su infraestructura en la ciudad esté contribuyendo a mejorar estos espacios.

- Dichas iniciativas habrían de enmarcarse desde el Ayuntamiento en una estrategia general de comunicación, que difunda los mensajes tanto de manera directa como indirecta..
- En cuanto a la campaña anual, vinculada a la Semana de la Movilidad, debe asociarse claramente a la bicicleta,

combinada y en alianza con el transporte colectivo y los usos peatonales del espacio público, a la “imagen de marca” de la Sevilla de calidad ambiental, habitabilidad y modernidad que se pretende.

- Utilizar la bici como el signo inequívoco de la sostenibilidad de la movilidad de Sevilla. En los mensajes, anuncios, comunicados, campañas que se realicen desde el Ayuntamiento, se dará difusión regularmente de las mejoras

medioambientales, producto del uso de la bici, que vayan arrojando los indicadores antes citados. Y, más en general, se incidirá sobre la validez y ventajas de la bici en comparación con otros medios de locomoción, en lo que a funcionalidad se refiere; en los beneficios que su uso reporta en materia de sostenibilidad, calidad ambiental y habitabilidad urbanas y, en su caso, también en que la implantación de sus infraestructuras en la ciudad esté contribuyendo a mejorar los espacios que atraviesa.

Programa 04 “EN BICI SIN MALOS HUMOS “: PROGRAMACIÓN Y ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Actuaciones requeridas
T1	Cálculo de indicadores y realización de informes sobre los beneficios de la bicicleta en los reportes anuales correspondientes a las acciones incluidas en el Plan de Acción de la Agenda 21 de Sevilla	Julio 07	Continua	-
T2	Campaña anual, asociada a la semana de la movilidad	Agosto 07, 08, 09 y 2010	2 meses	-
T3	Conectar los parques de la ciudad, especialmente los de mayor rango (los metropolitanos, los de ciudad y los de “barrio-ciudad”), con la red de bicicarriles.	Agosto 07	12 meses	-
T4	Implantar en todos los parques de la ciudad, desde los de carácter metropolitano hasta los de ámbito barrial, al menos un punto para el aparcamiento de bicis en cada una de sus entradas	Agosto 07	12 meses	-

09.5. "LA CULTURA DESDE LA BICICLETA": LA BICICLETA COMO HERRAMIENTA CULTURAL

JUSTIFICACIÓN

Se considera aquí "lo cultural" desde un punto de vista amplio, que comprende no sólo las manifestaciones expresivas (representaciones artísticas; actos culturales;...) y de atesoramiento objetual de la cultura (museos; bibliotecas;...), sino también el ámbito de la producción intelectual que representa la universidad y el campo del patrimonio urbano que caracteriza la ciudad. De ese modo, se entiende que el uso de la bicicleta se puede ver favorecido desde el ámbito de la cultura. Y también viceversa.

De un lado, las actividades y valores de carácter cultural provocan un volumen considerable de movimiento, de desplazamientos por la ciudad, que convendrá, en la medida de lo posible, vehicular a través de la bicicleta como medio de transporte. De otro, el gran poder de atracción y de dinamización ciudadana que presenta "lo cultural" puede ser aprovechado, mediante el desarrollo de iniciativas específicas, para generar un mayor uso de la bici.

Por último, señalar que el prestigio social del que goza, en general, el mundo de lo cultural y sus agentes más reconocibles (artistas, escritores, pensadores, profesorado universitario,...) también puede aprovecharse para incrementar la consideración que la sociedad en su conjunto tiene de la bicicleta. Para ello, habrá que desarrollar, entre otras iniciativas, aquéllas que ayuden a poner de manifiesto que desde dicho mundo, personificado en algunos de sus agentes reconocidos, se valora la bicicleta como medio de transporte inteligente para una ciudad y un mundo más sensato, más culto.

OBJETIVOS

- o Incrementar el uso de la bicicleta para acceder a los bienes, actividades y servicios de carácter cultural en la ciudad.
- o Aprovechar actividades de ocio colectivo con la bicicleta para acercar a los usuarios al patrimonio cultural de Sevilla y su entorno.
- o Fomentar la consideración social de que el uso de la bicicleta es exponente de una nueva cultura urbana y medioambiental; de que una ciudad y una ciudadanía más cultas, más inteligentes, conllevan el uso habitual de la bicicleta como medio de transporte.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito espacial de este programa abarca muchos puntos de la ciudad, vinculados a enclaves y áreas urbanas relacionados con el mundo de la cultura: equipamientos de carácter cultural; centros universitarios y de investigación; zonas de concentración de bienes de carácter cultural.

El ámbito social es de carácter general, porque tendría como público objetivo al conjunto de la población. Pero el sector que más directamente y en primera instancia podría beneficiarse, y beneficiarnos de paso a la ciudad y a todos sus habitantes, es el de las personas que tienen una vinculación más directa y ya establecida previamente con el ámbito de lo cultural.

Y en lo referente a los campos de intervención desde la administración, el ámbito de las actuaciones comprendería, fundamentalmente, acciones sobre la realidad física de la ciudad, programas de actividades comunitarias e iniciativas de difusión y concienciación sociales.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Para alcanzar los objetivos referidos se requiere acometer iniciativas en varias líneas de trabajo: la realización de actividades concretas y campañas de difusión específicas.

- o Organizar desplazamientos de grupos a los equipamientos culturales de la ciudad, ya sea para asistir a las actividades que éstos acojan y/o para realizar una visita guiada al mismo, usando la bicicleta como medio de transporte. Sin descartar a otros colectivos sociales (como el de los mayores si se dan ciertas circunstancias), el que quizá se preste más a participar en iniciativas de este tipo es el de escolares de cierta edad y el de estudiantes de Bachillerato.
- o Aprovechando el gran interés que manifiesta buena parte de la población sevillana por conocer más sobre los más variados aspectos de nuestra ciudad (historia, monumentos, leyendas, toponimia, valores patrimoniales,...), y el éxito de convocatoria que suelen cosechar los paseos guiados con este objeto, convendría organizar rutas ciclistas con ese mismo fin, en las que se difundan los valores patrimoniales de un conjunto de edificios o zonas de la ciudad.

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

- Organizar eventos culturales o actos puntuales que relacionen la bici y, en general, una movilidad sostenible, con un nivel cultural más elevado haciéndolo sujeto partícipe de concursos de fotografía, pintura o literarios.
- Fomentar que los materiales de difusión de los equipamientos culturales de la ciudad incluyan referencia a la bicicleta: carril o carriles bici desde los que se puede acceder a ellos; existencia de aparcamientos, etc.
- Elaboración de guías que recojan rutas, diseñadas específicamente para recorrerlas en bicicletas, por las zonas y conjuntos de edificios de alto valor patrimonial de Sevilla. Algunas de estas rutas podrían tener un carácter temático (ruta por el Barroco; por la arquitectura racionalista; por el urbanismo islámico; por los corralones de artesanos del casco norte,...); otras podrían tener por objeto recorrer zonas urbanas de especial valor como bien cultural (B.I.C.).
- Utilizar como otro argumento más, en las campañas de concienciación para un mayor uso de la bicicleta, el testimonio y la imagen de personas del mundo de la cultura (artistas, literatos, arquitectos, profesores universitarios,...) que utilizan habitualmente la bicicleta para sus desplazamientos por la ciudad. Igualmente, destacar en dichas campañas el uso significativo que se le da a la bici en ciudades que internacionalmente son conocidas y valoradas por su actividad artística y cultural.

Programa 05 " LA CULTURA DE LA BICICLETA": PROGRAMACIÓN Y ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Actuaciones requeridas	Incidencia (Nº personas)
T1	Dotación de aparca bicis en centros culturales (museos, cines, auditorios, teatros..)	Julio 07	1 mes	-	30.000
T2	Elaboración guías de rutas en bici por la Sevilla Histórica.	Septiembre 07	1 mes	-	Total población
T3	Marchas en bici por la Sevilla Histórica	Marzo 08,09 y 2010	1 mes	T2	5.000
T4	Concurso de fotografía y de dibujo sobre la bici en Sevilla	Mayo 08,09 y 2010	1 mes	-	700.000
T5	Regalo de entradas para actividades culturales por ir a ellas en bicicleta	Puntualmente durante vigencia Plan	la del Continuo	T1	5.000
T6	Reparto de folletos informativos sobre el acceso por carril bici a los distintos centros culturales de Sevilla	Desde septiembre 07 trimestralmente	16 meses	T1	Total población

09.6. “EN BICI A CONOCER SEVILLA”: LA BICICLETA COMO INSTRUMENTO TURISTICO

JUSTIFICACIÓN

La incorporación de la bicicleta en las visitas turísticas a la ciudad representa una oportunidad de desarrollo de la oferta, aportando una imagen moderna a sus visitantes, acorde con los tiempos actuales. Complementa y mejora la oferta actual de servicios disponibles para el turista, al mismo tiempo que proporciona un medio de transporte para su visita saludable y no contaminante, lo cual es de gran importancia en el casco histórico y muestra la capacidad de la ciudad de aprovechar las nuevas tendencias de turismo autoplanificado y el perfil del turista.

El uso de la bicicleta en las actividades turísticas puede aportar:

- o Adaptación de la oferta turística a las necesidades del demandante.
- o Atracción de nuevos segmentos de mercado con alto poder adquisitivo.
- o Dinamiza zonas no turísticas.
- o Rompe la estacionalidad del turismo.
- o Garantiza puestos de trabajo para la industria, comercio y sector servicios que rodean al mundo de la bicicleta.

Entre los beneficios para el turista, además de los propios derivados del uso de la bicicleta, se encuentran la mejora de accesibilidad al patrimonio histórico artístico de la ciudad, no

limitándose al casco histórico. Usar la bicicleta para visitar la ciudad es más rápido que hacerlo a pie, y más individual y autónomo que el transporte público, y también ofrece la oportunidad de acceder a puntos de interés social y cultural. Por ello, representa un medio óptimo para conocer la ciudad y explorar su barrios.

OBJETIVOS

- o Como objetivo principal se plantea incrementar el número de visitantes que utilizan la bicicleta durante su estancia en la ciudad, en sus desplazamientos para realizar visitas turísticas, paseos y cualquier otro tipo de traslados donde sea factible utilizar este medio.
- o Promover la mejora y calidad de servicios, productos e infraestructuras ciclistas, adaptadas a las necesidades de movilidad del turista.
- o Mejorar la información al turista, sobre infraestructuras, oferta y servicios relacionados con la bicicleta disponibles en la ciudad.
- o Reforzar la imagen de Sevilla como destino turístico de bicicleta.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

- TURISMO URBANO: demanda de bicicleta para traslados, visita de la ciudad autoplanificada y tours guiados en bicicleta.
- TURISMO ACTIVO: utilización de bicicleta de montaña.
- TURISMO DEPORTIVO: deportistas que utilizan la bicicleta en el lugar de destino para su práctica deportiva

- CICLOTURISMO: en largos desplazamientos en rutas, guiadas o no, en zonas de interés paisajístico o cultural, que permitan conocer el entorno unido al uso de la bicicleta.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Diseño de itinerarios turísticos en bicicleta por la ciudad, que incluya rutas de varias duraciones para visita de enclaves turísticos. Deben maximizarse los desplazamientos por carriles bici de la ciudad, priorizando la seguridad y comodidad de los itinerarios.
- Señalización de itinerarios turísticos en la ciudad.
- Mejora de interconexión de servicios de transporte público con rutas ciclistas fuera del núcleo urbano.
- Garantía de transporte de bicicletas en medios de transporte públicos.
- Seguridad de aparcamientos de bicicletas próximos a puntos de alto interés turístico, centros logísticos de entrada y salida de turistas (estaciones).
- Incentivar que hoteles y otros lugares de acomodación de turistas proporcionen y/o expandan parkings de bicicletas y almacenaje seguros para visitantes.
- Edición de Guía de Turismo en Bicicleta en Sevilla, dirigida al turista de la ciudad, conteniendo información sobre legislación relacionada con el uso de la bicicleta, apartados de seguridad, mapa de red viaria ciclista y aparcabicis, itinerarios sugeridos para la visita turística de la ciudad, asociaciones y empresas de la ciudad que ofrecen productos y servicios relacionados con la bicicleta (tours en bicicletas, alquiler,

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

- venta, talleres, hoteles/hostales con préstamo de bicicletas incluido o servicio adaptado para guardar las bicicletas), cómo realizar el transporte en servicios público. Traducción a principales idiomas.
- Distribución de Guía de Turismo en Bicicleta en Sevilla entre posibles puntos de elevadas visitas turísticas, hoteles y hostales, albergues, empresas de venta, alquiler o servicios relacionados. Centros de llegada de turistas (tren, autobús, avión). Publicación en web oficiales de turismo.
 - Organización de actividades en días clave: Día sin coche, Día de la Bicicleta, Semana de la Movilidad.....
 - Apoyo a la presencia en internet, de negocios y asociaciones públicas y privadas con actividad en la ciudad relacionada con el turismo y la bicicleta, cumpliendo criterios de accesibilidad.
 - Incluir a la ciudad de Sevilla en redes definidas de turismo en bicicleta.
 - Promoción y publicidad de la ciudad en el exterior. Promocionar Sevilla como una ciudad amiga de la bicicleta para sus visitantes y Bureau de Convenciones.
 - Complementar la imagen de la ciudad con Publicidad en ferias y congresos de turismo, nacionales e internacionales con el uso de la bicicleta.
 - Promoción en puntos de información al turista (oficinas de turismo, web oficiales de turismo, centros públicos de transporte).
 - Promover facilidades de acceso a bicicletas, tales como bonos para visitantes.

Programa 06 “ EN BICI A CONOCER SEVILLA”: PROGRAMACIÓN Y ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Actuaciones requeridas
T1	Diseño de itinerarios turísticos	Julio 07	12 meses	-
T2	Señalización de itinerarios turísticos	Octubre 07	8 meses	T1*
T3	Mejora de interconexión de servicios de transporte público	Abril 08	6 meses	-
T4	Garantía de transporte de bicicletas	Abril 08	4 meses	-
T5	Existencia y seguridad de aparcabicis	Octubre 08	5 meses	-
T6	Parking y almacén en hoteles y otros	Enero 09	12 meses	-
T7	Edición de Guía de Turismo en Bicicleta en Sevilla	Noviembre 09	6 meses	T2, T3, T4, T6*, T11*, T12, T16*
T8	Distribución de Guía de Turismo en Bicicleta en Sevilla	Septiembre 10	4 meses	T7
T9	Apoyo a negocios amigos de la bicicleta	Julio 07	12 meses	-
T10	Organización de actividades en días clave	Julio 07	Continuo	-
T11	Apoyo a la presencia en internet	Enero 09	12 meses	T9
T12	Incluir a la ciudad de Sevilla en redes definidas de turismo	Enero 08	12 meses	-
T13	Promoción y publicidad de la ciudad en el exterior	Julio 07	Continuo	-
T14	Publicidad en ferias y congresos	Julio 07	Continuo	-
T15	Promoción en puntos de información al turista	Mayo 10	6 meses	T7
T16	Promover facilidades de acceso a bicicletas	Julio 09	6 meses	-

09.7. "EN BICI A DIVERTIRSE": ALTERNATIVA PARA EL DESPLAZAMIENTO HACIA EL OCIO

JUSTIFICACIÓN

El principal reto de este Plan Director es conseguir que la bicicleta llegue a ser un medio de transporte más en la ciudad de Sevilla. Es decir, que el volumen de desplazamientos que ésta facilite y su porcentaje en el reparto modal resulten significativos. Para ello, obviamente, ha de conseguirse que muchas más personas tengan a la bici como su medio de locomoción habitual para realizar los desplazamientos que requiera su actividad diaria normal: por motivo de trabajo, de estudios, de compras, de gestiones, etc.

No obstante, para avanzar más rápidamente en dicho objetivo, y por el potencial lúdico que de por sí tiene la bicicleta, conviene que el uso de ésta también se incremente como actividad de ocio en sí misma. Algo que, en principio, no ha de resultar difícil porque, por un lado, un porcentaje significativo de las personas que ya utilizan la bici en nuestra ciudad lo hacen como actividad lúdica. Y, por otro, porque la consideración que este medio tiene todavía para la mayor parte de la población no usuaria es, precisamente, la de vehículo para el paseo o el deporte.

La deseable conversión del ciclista sólo "de ocio" al "de a diario" dependerá mucho de que concurran otras circunstancias (personales; de política general de movilidad; del conjunto de iniciativas en pro del uso habitual de la bici,...) que lo favorezcan. Pero, desde luego, fomentar entre la población general un mayor uso también lúdico de la bici de seguro que contribuirá a ello. En cualquier caso, un mayor

uso de la bicicleta para actividades de ocio es en sí mismo positivo, porque, entre otras cosas supone

- La posibilidad de que los vecinos conozcan, aprecien y disfruten de enclaves, zonas y rutas de su ciudad y de su entorno más o menos inmediato de acceso más difícil o inviable por otros medios.
- La práctica de un ocio de carácter activo, no consumista y física y medioambientalmente saludable.
- El incremento del volumen de usuarios de las infraestructuras y servicios que se creen para el tránsito ciclista. Lo que, por un lado, le da a éstos un mayor sentido y rentabilidad sociales; y por otro, contribuye a que la presencia de la bicicleta en la ciudad sea mayor, lo cual, a su vez, puede inducir a que más personas terminen considerando la bici como medio de transporte.

Resulta también oportuno que se acreciente el uso de la bici como vehículo para los desplazamientos cuyo motivo sean las actividades de ocio: acudir a espectáculos, quedar con las amistades, ir de compras, salir a comer, ir al cine, visitar exposiciones, etc.. No obstante, hay que partir del hecho de que reconducir hacia la bicicleta viajes con este objeto resultará más difícil que en los generados por motivos de carácter obligado y regularidad definida (como los de trabajo o estudios, por ejemplo), al ser aquéllos normalmente discrecionales y de una variabilidad mucho mayor.

OBJETIVOS

- o Incrementar el uso de la bicicleta como actividad de ocio.
- o Incrementar el uso de la bici como medio de transporte para desplazamientos cuyo motivo sean las actividades de ocio.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito y social es de carácter general, porque abarcaría toda la ciudad y su entorno y porque tendría como público objetivo al conjunto de la población.

Por otra parte, desde la administración las actuaciones comprenderían, fundamentalmente, acciones sobre la realidad física de la ciudad, programas de actividades comunitarias e iniciativas de difusión y concienciación sociales.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- o Organización y apoyo a los colectivos y entidades sociales, de actividades de ocio que tengan el propio paseo colectivo en bici como objeto, o necesiten de éste como elemento necesario (rutas guiadas; gymkhanas;...).
- o Realización de recorridos de corta distancia por las vías ciclistas cercanos a los centros.
- o Organización de cursillos instructivos en el manejo, mantenimiento y arreglos básicos de la bicicleta. Así mismo, y

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

pensando en la población mayor que no aprendió en su día a montar en bici, y en que es potencial usuaria de la bici por motivos de ocio y salud, también cabría organizar cursillos de aprendizaje y/o adquisición de mayor confianza en su manejo.

- o Creación de un calendario anual de paseos masivos en bici por la ciudad. En las jornadas señaladas, difundidas a través de los medios de comunicación, se realizarán recorridos por los principales viarios, espacios libres y enclaves periurbanos de la ciudad. Estos recorridos podrían estar complementados, en el lugar de llegada, con diversas actividades también

relacionadas con la bicicleta y también con los elementos básicos de la movilidad sostenible (exhibiciones acrobáticas; carreras; cursillos de mantenimiento y arreglos; sorteo de bicis; concurso de decoración ciclista;...) y/o estar amenizadas con música, comida popular etc. Dichos paseos contarán con protección de la policía local, y a su paso tendrán prioridad sobre los demás vehículos.

- o Organización de charlas, exposiciones y proyecciones para difundir las posibilidades y beneficios del paseo en bicicleta y, en general, de la movilidad sostenible.

- o Elaboración y distribución de guías que recojan rutas para recorrer en bici, por la ciudad y su entorno más o menos cercano. Algunas de estas rutas podrían tener un carácter temático (ruta por los ríos y arroyos de Sevilla; por las huertas urbanas; por los parques y árboles singulares de la ciudad; por las haciendas de olivar del Aljarafe; por la Sevilla de la Exposición de 1929; la red de carriles bici de Sevilla...).

Programa 07 " EN BICI A DIVERTIRSE ": PROGRAMACIÓN Y ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Actuaciones requeridas	Incidencia (nº personas)
T1	Elaboración de guías sobre rutas temáticas en bici.	Julio 07	1 mes	-	Total población
T2	Elaboración calendario anual de paseos masivos temáticos en bici.	Diciembre 07,08,09 y 2010	12 meses	-	Total población
T3	Organización de rutas y actividades en la ciudad. Apoyo a las entidades y asociaciones para la elaboración de las mismas.	Julio 07	Continua	T1	2.000
T4	Cursos de uso y mantenimiento de la bicicleta para personas mayores en centros cívicos y asociaciones	Julio 07 (Trimestral)	16 meses	-	2.000
T5	Organización de marchas para conocer los carriles bici.	Octubre 07 (Trimestral)	16 meses	-	2.000
T6	Marchas en bici para escolares de primaria.	Abril 08,09,2010	1 mes	-	120.000
T7	Charlas, exposiciones y proyecciones sobre la bici y la movilidad sostenible	Noviembre 07	Continua	-	Total población

09.8. “TRANSPORTE Y DEPORTE” LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE ENTRE DEPORTISTAS

JUSTIFICACIÓN

El uso de la bicicleta como instrumento deportivo es considerable en nuestra ciudad. Si a ello añadimos los que la utilizan como medio de ocio, el número es aún mayor, atendiendo a los recientes datos obtenidos por el estudio realizado por la Gerencia de Urbanismo.

Este colectivo de deportistas - ciclistas es, por tanto, el de mayor número en la ciudad. Aquellos que utilizan la bicicleta como medio de recreo o deporte y que pueden animarse a utilizar la bicicleta como medio de transporte en sus relaciones de movilidad por la ciudad, constituyen un colectivo que ya tiene adquiridas suficientes habilidades, que dispone de bici propia y que sabe cuáles son las ventajas de moverse en bicicleta. Por ello, se propone en este programa realizar una política activa de incorporación de estos deportistas a la normal utilización de la bicicleta como medio de transporte habitual.

OBJETIVOS

- Incrementar el número de personas que utilizan la bicicleta para desplazarse por la ciudad entre aquellos que practican deportes relacionados con la bicicleta.

- Aumentar la participación de los deportistas en actividades y diseño de planes relacionados con el uso de la bicicleta como medio de transporte, dándoles un rol activo.
- Mejorar la información del colectivo de deportistas sobre nuevas infraestructuras, accesos existentes y programados en la ciudad

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

- Actividad deportiva profesional.
- Actividad deportiva de fin de semana, garantizar la seguridad en el uso de la bicicleta.
- Turismo deportivo.
- Actividades deportivas en general, así como las instituciones que las promueven (clubs, tiendas, federación).

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Realización de un censo de organizaciones, asociaciones, clubs y federaciones deportivas que usan la bicicleta en la ciudad de Sevilla.
- Mejorar los accesos a lugares de entrenamiento (también fuera del núcleo urbano), buscando colaboración de otros organismos públicos.

- Difusión: centros deportivos (polideportivos, centro de alto rendimiento, gimnasios, colegios, centros cívicos...), asociaciones y federaciones.
- Incentivar la participación de los clubs y asociaciones de bicicletas en la comisión cívica de la bicicleta.
- Implicar a estos deportistas para que sean ejemplos para otros ciudadanos, participando en eventos programados sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Edición de Guía de Deporte en Bicicleta en Sevilla: Material, organismos, salidas organizadas en bicicleta, empresas que ofertan material de bicicletas y deportivo en la ciudad, descuentos.
- Difusión: centros deportivos (polideportivos, centro de alto rendimiento, gimnasios, colegios, centros cívicos...).
- Fomento de la actividad: patrocinio y organización de eventos en distritos de la ciudad.

Programa 08 " TRANSPORTE Y DEPORTE ": PROGRAMACIÓN Y ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Requisito previo
T1	Censo de entidades deportivas	Julio 07	6 meses	-
T2	Mejora de acceso	Julio 07	12 meses	-
T3	Difusión	Julio 07	12 meses	T1, T2
T4	Participación en Comisión Cívica	Julio 07	Continua	T1
T5	Implicación	Julio 07	Continua	T1
T6	Formación a deportistas	Julio 07	Continua	T1

09.09. "UNA VIDA SALUDABLE EN BICI": LA BICICLETA PARA MEJORAR LA SALUD

JUSTIFICACIÓN

El uso de la bicicleta genera una mejor salud a las personas, tanto directa como indirectamente. De manera directa, a los propios ciclistas, indirectamente, al conjunto de la población. Así, cualquier incremento en el uso de la bici redundará en una ciudadanía físicamente más saludable y, por tanto, el fomento de su utilización resulta también conveniente desde el punto de vista sanitario.

Para quienes montan en bici, los beneficios sanitarios que de ello obtienen dependen de la frecuencia e intensidad con que la usan, como sucede con cualquier tipo de ejercicio que se realiza. Beneficios que provienen de la mayor tonificación general del cuerpo, que desarrolla un ejercicio aeróbico como el que supone el pedaleo, mantenido en el tiempo y normalmente no violento, de varios grupos musculares y de los sistemas respiratorio y circulatorio. Lo cual está demostrado que ayuda a prevenir, o al menos a retrasar, la aparición de ciertas patologías y a que, si éstas aparecen, sea de una manera más suave.

En este sentido, ha sido relevante el decidido apoyo que ciertas figuras del elenco médico ligado a los temas cardiovasculares están dando a los temas de movilidad sostenible, en particular al uso de la bicicleta como medio de transporte. Creen estos profesionales que maximizar los desplazamientos a pie y en bicicleta ayudaría a incrementar el nivel de ejercicio físico que se realiza por parte de los ciudadanos,

contribuyendo a reducir los cada vez más altos niveles de enfermedades cardiovasculares y problemas de salud en general.

Pero también hay que señalar los beneficios que el uso de la bici reporta al bienestar mental de las personas ya que, según se ha demostrado, la realización regular de ejercicio generalmente reporta, de por sí, un mejor estado anímico.

Por lo que respecta a la población en general, los beneficios que para su salud física les depara el que parte de los desplazamientos urbanos se realicen en bici, y no en otros medios mecanizados, deviene fundamentalmente de la menor emisión de contaminantes atmosféricos (gases y partículas) que ello conlleva. Un tipo de contaminación que también está demostrado provoca perjuicios sanitarios, fundamentalmente a través de su incidencia en el aparato respiratorio, algo a lo que son especialmente sensibles los mayores, los niños y las personas con alguna dolencia cardiorespiratoria.

Por tanto, son reseñables beneficios que el uso de la bici reporta al bienestar físico y mental general de la población, porque la utilización de este medio de transporte, en vez de otros, disminuye la generación de ruidos, la intensidad y el alcance de las congestiones del tráfico, la invasión del espacio público por los vehículos,... Es decir, reduce los factores que provocan una mayor falta de habitabilidad urbana y, concretamente, agresión ambiental a la ciudadanía; lo cual redundará, obviamente, en una mayor tranquilidad, bienestar y calidad de vida.

OBJETIVOS

- o Extender el uso habitual de la bicicleta como práctica de salud personal en un porcentaje significativo de la población. Y, a través de ello, fomentar un mayor empleo de la bici como medio de transporte para la realización de las actividades diarias, en sustitución del automóvil, haciendo hincapié en la importancia del cambio de modo de vida (mediante la inclusión de bicicleta como herramienta en el día a día) para la mejora de la salud.
- o Implicar a las autoridades sanitarias en la promoción decidida de la bicicleta como medio de mejora de la salud de la población general, tanto directa como indirectamente, de forma que se recomiende como medida preventiva de distintas enfermedades.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

En lo concerniente al ámbito tanto espacial como poblacional, éste es de carácter general. No obstante, el colectivo social de una cierta edad y/o que haya sufrido algún problema de salud para el que desde la medicina se recomienda la práctica de un ejercicio suave, puede ser el colectivo más predispuesto y proclive a usar la bici por dicho motivo.

En lo que tiene que ver a los campos de intervención desde la administración, el ámbito comprendería, fundamentalmente, iniciativas de difusión y concienciación social. Aunque determinadas actuaciones sobre la realidad física de la ciudad también podrían contribuir a una más fácil adopción y desarrollo de estas prácticas saludables.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Los objetivos que se plantean se persiguen con medidas e iniciativas como las que siguen, que se agrupan en varios frentes de trabajo. Entre ellas se incluirían buena parte de las que se indican en el programa sectorial dedicado a la bici y al ocio, ya que las intervenciones para el fomento de un mayor uso de la red de vías ciclistas y demás equipamientos ciclistas para el empleo de la bici como elemento lúdico serán del mismo o parecido orden a las que cabría destinar a promover el uso de la bicicleta como herramienta para una mejor salud. Así, se proponen las siguientes líneas de actuación:

- o Organización, desde los centros cívicos, centros de mayores,... de recorridos en grupo para usar la bici como herramienta de ejercicio. Unas ocasiones que pueden aprovecharse, desde el personal que las monitorice, para difundir otros hábitos saludables.

- o Estas actividades podrían organizarse en colaboración con las autoridades con competencias de salud o con entidades particulares destinadas a la gestión directa de algunos de estos centros.
- o Editar materiales de difusión que informen sobre las bondades del uso regular de la bicicleta para la salud personal. Materiales estos (folletos, videos, carteles,...) que serían de distinto tipo, según los colectivos poblacionales a los que vayan destinados: escolares, mujeres, mayores, etc.

Por lo que respecta a la población de cierta edad, aparte de los centros cívicos y de mayores, se cuenta también con un importante recurso para la difusión de este tipo de mensajes: las instalaciones y servicios médicos de la sanidad pública.

- o Organización de charlas, proyecciones, encuentros lúdicos para difundir, entre distintos tipos de público, los beneficios del uso regular de la bicicleta.
- o Elaboración y distribución de guías que recojan rutas para recorrer en bici, por la ciudad y su entorno más o menos cercano. Algunas de estas rutas podrían tener un carácter temático (ruta por los ríos y arroyos de Sevilla; por las huertas urbanas; por los parques y árboles singulares de la ciudad; por las haciendas de olivar del Aljarafe; por la Sevilla de la Exposición de 1929; la red de carriles bici de Sevilla...).

Programa 09. " UNA VIDA SALUDABLE EN BICI": PROGRAMACIÓN Y ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Requisito previo	Incidencia (Nº personas)
T1	Elaboración y distribución de material divulgativo sobre los beneficios del uso de la bicicleta para la salud.	Julio 07	1 mes	.	2000
T2	Elaboración y distribución de guías sobre rutas temáticas en bici por Sevilla y su entorno	Julio 07	Continua	.	2000
T3	Organización de charlas, proyecciones y otras actividades sobre el beneficio del uso de la bicicleta para la salud.	Septiembre 07	Continuo	T1,T2	2000
T4	Organización de recorridos en bici por Sevilla y su entorno, haciendo hincapié en los beneficios del ejercicio y los hábitos saludables.	Septiembre 07	Continuo	T1,T2	2000

09.10. "AL TRABAJO EN BICICLETA": LA BICICLETA COMO MEDIO PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DIARIAS DE MOVILIDAD

JUSTIFICACIÓN

Los desplazamientos por motivo de trabajo suponen la mayor parte de los viajes que se producen en un día laborable en nuestra ciudad. Y la proporción es aún mayor si se consideran los desplazamientos que se dan en medios de transporte mecanizados y, concretamente, en automóviles particulares.

Por tanto, conseguir que una parte de los viajes que se generan por dicho motivo, aunque dicho trasvase no llegue a ser espectacular (al menos a corto y medio plazo) puede reportar enormes beneficios a la ciudad (en su habitabilidad, funcionalidad,...) y al medio ambiente global (menor consumo de petróleo, menor emisión de gases de efecto invernadero,...) habida cuenta el volumen total de desplazamientos de que se trata.

Afortunadamente, éste es el tipo de viaje (junto con el motivado por razón de estudios) que, en principio, más fácilmente puede reconducirse hacia la bicicleta, al transporte público e, incluso bajo ciertas condiciones, a caminar. Fundamentalmente porque, por difícil que se pudiera llegar a poner el uso habitual del coche para circular por la ciudad desde una determinada política de movilidad urbana, este tipo de desplazamiento tiene un altísimo índice de obligatoriedad y de regularidad: se ha de ir necesariamente al puesto de trabajo y, para la inmensa parte de los trabajadores, se va siempre desde el mismo sitio (la vivienda) al mismo sitio (el lugar de trabajo), y viceversa, prácticamente siempre a las mismas horas.

Por lo ya expuesto, de cara a que realmente se lleguen a dar una mejora significativa en el sistema de movilidad de Sevilla y en la sostenibilidad y la habitabilidad de la ciudad, resulta de importancia capital conseguir que dicho trasvase sea el mayor y más rápido posible.

OBJETIVOS

- Incrementar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual para los desplazamientos por motivo laboral en la ciudad de Sevilla.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

En lo concerniente al ámbito espacial estas líneas de intervención comprenden la ciudad en su conjunto.

En lo que se refiere a la intervención en el cuerpo social, la población objetivo es la que ha de desplazarse por motivo de trabajo y, para ello, hace uso de los medios mecanizados de transporte y, especialmente, del coche particular.

Y en lo que tiene que ver a los campos de intervención desde la administración, el ámbito comprendería, fundamentalmente, acciones sobre la realidad física de la ciudad e iniciativas de difusión y concienciación.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Para favorecer que un mayor porcentaje de trabajadores dejen de acudir habitualmente a su trabajo en su coche y pasen a emplear la bicicleta, el transporte colectivo o el recorrido a pie, se procurará ir limitando las plazas de aparcamiento libre en superficie localizadas en el entorno de los centros laborales, en ámbitos de cierta extensión en su derredor; bien directamente eliminándolas, bien estableciendo una regulación del aparcamiento (mediante el establecimiento de zonas azules). Difusión y concienciación:

- Realización de campañas informativas y de sensibilización, entre la población trabajadora que usa su coche para desplazarse hasta su lugar de trabajo, incidiendo en los perjuicios que (para la habitabilidad de la ciudad, el medio ambiente, la salud,...) supone el coche, y de las ventajas que reporta el empleo habitual del transporte público y la bicicleta, también para ir al trabajo diariamente
- Fomentar que los materiales de difusión, comunicación corporativa y publicidad que elaboren las empresas u organismos emplazados en estos enclaves laborales incluyan referencia a la bicicleta: carril o carriles bici desde los que se puede acceder a ellos; existencia de aparcamiento de bicis, etc.

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

- o Fomentar que las empresas u organismos implanten medidas y fórmulas para incentivar entre su personal el uso de la bicicleta, y del transporte público, para acudir diariamente al trabajo. Porque un trasvase entre el coche y estos otros medios de transporte también puede reportar beneficios a la propia empresa. Así se intentarán elaborar acuerdos sobre programas

multiempresa o cartas de adhesión y compromiso de empresas u organismos para con el transporte en bicicleta. Además se instalarán aparcamientos para bicicletas en las empresas.

- o Fomento del uso de la bicicleta en los puestos de la Administración en los que sea posible como por ejemplo la policía, correos, etc.

Programa 10 " AL TRABAJO EN BICICLETA ": PROGRAMACIÓN Y ACTIVIDADES

		Inicio	Duración prevista	Requisito previo	Incidencia
T1	Campañas de sensibilización sobre las ventajas del transportes público y la bicicleta y sobre las desventajas del uso de coche (tiempo, ahorro, salud).	Octubre 07,08,09 y 2010	2 meses	-	Dependiendo empresas participantes
T2	Fomento de la implantación de medidas para incentivar el uso de la bici y el transporte público en las empresas (subvenciones, etc..)	Julio 07	Continuo	-	Dependiendo empresas participantes
T3	Reducción aparcamiento libre en superficie en zonas privadas de los centros de trabajo.	Enero 08	2 meses	T1	Dependiendo empresas participantes
T4	Fomento de la referencia a la existencia de carriles bici de acceso a las empresas en sus folletos informativos	Julio 07	Continuo	-	Dependiendo empresas participantes
T5	Instalación de aparcamientos para bicicletas en los centros de trabajo	Julio 07	2 meses		Dependiendo empresas participantes