

Equo Sevilla, con Domicilio en calle Vib Arragel 8 (Esquina a Calle Becquer),
Sevilla. E-mail: organización@equosevilla.es

A/A del Ilmo. Sr. Alcalde del Exmo. Ayto. de Sevilla
A/A del Sr. Concejal Delegado de Urbanismo
A/A del Sr. Concejal Delegado de Movilidad
A/A de la Sra. Concejala Delegada de Participación Ciudadana

Propuesta al Ayuntamiento de Sevilla para impulsar la transición
hacia una movilidad sostenible

1. Exposición de Motivos

El modelo de movilidad que actualmente tenemos en Sevilla descansa principalmente en el vehículo motorizado privado, fundamentalmente el coche. Ello se traduce en:

- La mayor parte del espacio público de la ciudad, aproximadamente el 70%, está destinado al tránsito y al estacionamiento de vehículos.
- La ciudad es insegura para niños y niñas y para las personas con movilidad reducida que no pueden moverse de forma segura y autónoma por las calles.
- El transporte público se ve afectado por los atascos provocados por la saturación de vehículos en horas punta lo que repercute en su pérdida de eficiencia.
- La bicicleta se ve recluida a espacios marginales

- Los peatones se ven recludos a las aceras, con frecuencia estrechas
- Se reduce el espacio público dedicado a la convivencia y el disfrute
- Se produce un gran consumo de energía en desplazamientos, con un uso ineficiente de los recursos, elevado gasto, un elevado nivel de ruido, así como contaminación atmosférica que perjudica la salud y contribuye al calentamiento global.

Este modelo de movilidad ha sido posible gracias a un petróleo barato y a una débil conciencia sobre las consecuencias que quemarlo de forma masiva tenía sobre el cambio climático. Sin embargo, esta situación no vamos a poder seguir sosteniéndola en el futuro. No podemos seguir ignorando las porque ya las empezamos a sufrir en forma de crecientes olas de calor y proliferación de incendios destructivos, así como por el avance de la desertización que amenaza a nuestra agricultura y ganadería, base de nuestra alimentación. Tampoco vamos a poder evitar las consecuencias del agotamiento de esta fuente de energía. Tal y como nos alerta la Agencia Internacional de la Energía, nos vamos a enfrentar a un escenario de escasez del petróleo, una vez superado su pico de extracción, que se traducirá en un incremento muy sensible del coste de los combustibles. Esto significa que, aunque estuviéramos dispuestos a seguir ignorando el elevado precio y las indeseables consecuencias que pagamos por este modelo de movilidad, no podremos seguir manteniéndolo más tiempo. En muy pocos años

será inviable.

La buena noticia es que podemos mejorar la calidad de vida en la ciudad, la calidad del aire, nuestra salud, nuestros espacios de convivencia y nuestra autonomía, iniciando una transición hacia un modelo de movilidad sostenible, siguiendo la estela de las ciudades más avanzadas en esta materia de Europa, como Copenhague, Oslo, Hamburgo, Lisboa, Vitoria... Por tanto, la cuestión que planteamos es que nos anticipemos a la crisis energética y emprendamos la transición de forma decidida, con un gran debate social.

2. Principios para un nuevo modelo de movilidad

Un modelo de movilidad sostenible y que permita mejorar la calidad de vida en la ciudad, tiene que partir de las siguientes premisas:

- **Favorecer la máxima accesibilidad con el mínimo tráfico**, generando condiciones de proximidad y procurando que los vehículos de servicios, de suministros y de residentes, puedan acceder a sus destinos minimizando el tráfico de tránsito.
- **Recuperar la mayor parte del espacio público para el paseo y la estancia vecinal**, caminando por la ciudad. El objetivo es que niños y niñas recuperen las calles, y con ellas las personas mayores, las que tienen movilidad reducida y, en definitiva, todas las personas.
- **Reducir la movilidad privada motorizada en favor de los modos sostenibles**: en transporte público, en bicicleta y

caminando. Para ello el espacio dedicado a movilidad tendrá que destinarse preferentemente para estos modos.

Estos objetivos se pueden conseguir identificando y desarrollando las redes de movilidad necesarias para articular la ciudad y para que esta funcione. Este viario principal tiene que canalizar el tráfico motorizado, público y privado. Y en este viario es necesario dar prioridad al transporte público, con plataformas reservadas. El resto de la calzada lo compartirán vehículos motorizados y bicicletas limitando la velocidad para que esta convivencia sea segura.

Estas redes de movilidad motorizada dejan unas islas, o supermanzanas, en su interior, en las que la prioridad es para para caminantes, para la estancia y la convivencia, verdadero espacio público en el que el vehículo privado motorizado tiene restringido el acceso y limitada la velocidad para respetar la seguridad de las personas.

La buena noticia es que Sevilla tiene aprobado un Plan General de Ordenación Urbana que permite la aplicación de estos conceptos: prevé una red de plataformas reservadas para transporte público pendiente de desarrollarse y tiene un estudio de cómo organizar la ciudad en supermanzanas. Bastaría con dar el impulso político necesario para desarrollar este aspecto del plan que con una inversión reducida puede poner las bases para el cambio de modelo de movilidad.

El objetivo final es tener una ciudad en la que no sea necesario tener coche privado porque hay alternativas más atractivas y económicas. De este modo podremos reducir progresivamente el número de

coches tanto en circulación como estacionados en el espacio público, recuperando éste para el disfrute de todas las personas. El objetivo final es invertir la situación actual y destinar el 70% del espacio público para uso preferente de las personas que caminan.

3. Medidas estructurantes para el desarrollo de la movilidad sostenible y la recuperación del espacio público

1. **Dibujar el mapa del viario principal de Sevilla y delimitar las supermanzanas interiores**, en las que tendrá prioridad el peatón y en las que se recuperará el espacio público para uso vecinal. De este modo se puede invertir la proporción de espacio público dedicado al peatón
2. **Delimitar en ese viario las plataformas reservadas para el transporte público**, comenzando por las que ya prevé el Plan General. El objetivo es tener una red continua y fácilmente reconocible de transporte público que sirva de base para impulsar su modernización y convertirlo en alternativa real al vehículo privado.
3. **Pacificar el tráfico en el resto del viario, favoreciendo la convivencia de vehículos privados motorizados y bicicletas** con la creación de una red continua de carriles de velocidad reducida, a 20 o 30 km/h, y señalizados de prioridad para la bicicleta. De este modo lograremos reducir los accidentes y favorecer el nuevo impulso a la movilidad en bicicleta que Sevilla Necesita. El objetivo es conseguir incrementar del 10 al

50 % los desplazamientos en bici en el reparto modal.

Estas medidas tienen carácter estructurante y sirven de base para impulsar el desarrollo de las tres redes de movilidad sostenible, la intermodalidad entre ellas, y para permitir la recuperación del espacio público. Para favorecer cada una de ellas proponemos medidas específicas.

Todas estas medidas, desarrolladas conjuntamente, nos permitirán marcarnos el objetivo de reducir en un 75% el actual tráfico de vehículos motorizados privados.

4. Medidas para impulsar la movilidad peatonal y de personas con movilidad reducida

Para el impulso de la movilidad peatonal la red Ciudades que Caminan tiene identificadas un amplio catálogo de medidas cuya implantación supone un bajo coste y tienen un alto impacto en la mejora de la calidad de vida en la ciudad. Nosotros proponemos las siguientes:

- **La elaboración de un mapa de la ciudad peatonal**, fácilmente reconocible, identificable, señalizado y desarrollado con medidas que favorezcan caminar por la ciudad. El referente aquí es el **MetroMinuto** de Pontevedra. Un mapa que dibuja y señala los principales itinerarios que estructuran la ciudad, con distancias y tiempos entre los nodos más reconocibles.
- **Esta red de caminos tiene que estar equipada con bancos a**

distancia adecuada para favorecer el descanso, **con fuentes y sombra**, preferentemente de árboles y pérgolas verdes, de modo que se adapte al clima de veranos tórridos sevillanos.

- **En el interior de las supermanzanas**, allí donde sea posible, **se transformarán progresivamente los aparcamientos en plazas**, dotando a todos los barrios de espacios públicos de calidad y de proximidad que favorezcan la convivencia ciudadana.

5. Medidas para impulsar la movilidad en bicicleta

1. **Incrementar los aparcamientos en la vía pública en toda la ciudad** y en especial en estaciones de transporte público y en aquellos puntos de destino de trabajo y de servicios (oficinas, zonas industriales, centros de formación, centros cívicos y de salud, etc) para facilitar que las personas acudan a sus destinos en bicicleta
2. **Incentivar a las comunidades de vecinos para hacer cuartos de bicicletas y aparcamientos seguros**, asesorando y subvencionando las obras
3. **Continuar ampliando la red de carriles bici en las vías de tránsito rápido**, tanto en kilómetros como en anchura, a costa del espacio de los coches, tal como se plantea hacer en algún tramo del Paseo de Colón y de la Ronda Histórica (Menéndez Pelayo)

4. **Permitir la permeabilidad de la bicicleta en TODAS las calles de la ciudad haciendo carriles bici de un sólo sentido a contramano**, siguiendo el ejemplo de otras ciudades europeas. A menudo estas calles son de adoquín, por lo que se recomienda asfaltar la banda de carril bici para evitar la molestia de pedalear sobre los adoquines
5. **Fomentar la intermodalidad**, permitiendo el transporte de la bicicleta en el metro y los trenes de cercanías, creando vagones para tal uso
6. **Calmar el tráfico generalizando las zonas 30 y 20**, señalizadas de prioridad ciclista, para que la convivencia entre vehículos a motor y bicicletas sea mejor
7. **Incentivar iniciativas de reparto de mercancías en bici**, como Transpedal o Seur, creando plataformas de descarga para facilitar el trabajo

6. Medidas para impulsar la movilidad en transporte público

Mejorar el transporte público, su capacidad, su rapidez, regularidad y frecuencia. Para ello:

1. Trazar la red continua de carriles bus con plataformas separadas del tráfico privado
2. Rediseñar y jerarquizar las líneas de transporte público, creando una red básica de líneas de alta capacidad y redes

alimentadoras.

3. Diseñar la red de líneas de alta capacidad con proyección metropolitana, siguiendo el modelo de metrobús o Bus de Rápido tránsito:
 - a. Con plataforma separada
 - b. Con estaciones a nivel de los vehículos en superficie en las que se pica el billete antes de entrar
 - c. Con prioridad en los semáforos para que no se vean afectados por el tráfico
 - d. Con frecuencia elevada en horas punta (cada 4-5 min)
 - e. Con paradas cada 400 m
 - f. Con vehículos biarticulados de alta capacidad, preferentemente electrificados
 - g. Con velocidad comercial similar al metro subterráneo
4. Rediseñar el resto de las líneas de autobuses para articular y dar servicio a todos los barrios y alimentar a la red de alta capacidad, metro, cercanías y tranvía

En el diseño de la nueva red es necesario considerar además:

- Adaptación a la estructura radiocéntrica de la ciudad, con anillos de circunvalación y líneas radiales.
- Considerar la especificidad de la estructura del centro histórico, que se resiente con la entrada de líneas de término. Por tanto, seguir el modelo de metrocentro en la zona norte,

suprimiendo la entrada de las líneas radiales y atravesándolo con una nueva línea de tranvía desde Barqueta hasta Puerta Osario, pasando por Alameda, Pza de Gavidia, Encarnación y Ponce de León. Esta línea se podría prolongar hasta Santa Justa y el apeadero de cercanías de la Isla de la Cartuja, para incrementar la intermodalidad de la red general de transporte público.

5. Incrementar la frecuencia de las líneas de cercanía, con frecuencias en horas punta similares a las del metro (4-5 minutos)
6. Ampliar la tarjeta unificada de transporte incluyendo cercanías y bicicleta pública

En Sevilla a 14 de julio de 2017

Fdo Esteban de Manuel y Mar Oliver
Coportavoces de Equo Sevilla

