

JORNADAS DE DEBATE

LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA

Conclusiones de la jornada 3, de 04/10/12

El Mapa de las Oportunidades de la accesibilidad y la movilidad.

Charla: Hacia un sistema intermodal peatón - bicicleta - transporte público como alternativa sostenible al automóvil privado

El trabajo que hoy se presenta sobre el uso de la bicicleta en Sevilla nos muestra que el uso de la bici en Sevilla se está integrando rápidamente en la vida cotidiana de la ciudad. Una red cuya construcción ha costado 30 M€ supone un ahorro anual en combustibles, de 2M€. También muestran que la demanda potencial de mayor uso, sigue siendo grande.

Tertulia

La triple alianza: la relación necesaria entre los medios no motorizados (peatón y bicicleta) y una red de transporte público de calidad, es el gran reto a afrontar tanto en la ciudad de Sevilla como en el área metropolitana.

La intermodalidad bici-transporte público es mucho más viable que la intermodalidad coche-transporte público. El círculo vicioso de la congestión ha de ser cambiado por el círculo virtuoso de la accesibilidad. La bici puede ser un aliado importante en este sentido.

En el uso de bicicleta está habiendo un cambio cultural que permite consolidar el uso de la bici como modo de transporte urbano habitual. En los cambios de modo de transporte y de movilidad también hay cambios culturales. De esto hay que ser consciente y gestionarlo adecuadamente para evitar conflictos y obtener mejores resultados.

El parque del Guadaira, amenazado por la construcción de una carretera que lo atraviesa ha dado origen a una plataforma ciudadana en defensa del parque que está encontrando muy escasa atención por el Ayuntamiento y que demanda mayor transparencia y participación ciudadana.

Las alegaciones al proyecto de tres líneas de metro en Sevilla, presentadas hace dos años por las mismas entidades ciudadanas organizadoras de estas jornadas, están aún más vigentes ahora. El coste inicial previsto fue de 2.500 M€. Si se duplica al doble, como pasó en la línea 1, se pondría en unos 5.000 M€. Por 1.500 M€, se podrían hacer las tres líneas en forma de tranvía. La situación de crisis financiera actual obliga a reconsiderar este cambio de enfoque.

El modo peatonal de desplazamiento para llegar hasta el transporte público en Sevilla está identificado como algo a potenciar en el actual PGOU y en algunos de las Ordenanzas y otras normas autonómicas, pero su cumplimiento está siendo bastante insuficiente. En el área metropolitana, el proceso está mucho menos desarrollado, y tiene menos potencialidades de aportar viajeros al transporte público, debido a la menor densidad poblacional. No obstante, así mismo debería impulsarse; también por la mejora ambiental y funcional que ello conlleva en el espacio urbano.

Propuestas

Las tres líneas de metro, proyectadas en 2010 no van a tener viabilidad financiera. Han de ser sustituidas por líneas de tranvía o por el sistema "autobús de tránsito rápido" o BRT (Bus Rapid Transit) que es una alternativa con una funcionalidad similar a la del tranvía pero más barato y

rápido de implantar. Si esto no es viable (por escasez de espacio) deberán ser carriles-bus y/o trolebuses.

Ya es momento para plantear una red ciclista y peatonal metropolitana. Se debe empezar por las zonas de mayor aglomeración y con transporte público ya implantado. Se debe actuar rápido.

En los conflictos peatón–bicicleta, y en los asociados a peatonalizaciones, se debería difundir información rigurosa sobre lo que se va haciendo y sobre los resultados generados, para evitar debates infundados.

Las autoridades públicas han de preguntar a la ciudadanía sobre sus necesidades y expectativas sobre movilidad y accesibilidad. Y han de hacerlo con claridad y pertinencia, a lo largo de todo el proceso, aportando información rigurosa y suficiente, ofreciendo cauces accesibles y estables, y aportando medios idóneos para soportar este tipo de situaciones complejas. La participación debe operar en lo esencial, no solo en lo anecdótico.

Los movimientos ciudadanos que vienen actuando en defensa de la habitabilidad, el medio ambiente y el patrimonio, son un importante activo social a fomentar, aunque manteniendo su independencia y su capacidad de alianza con otros sectores sociales.