

Madrid, 9 de marzo 2016

CIUDADES EN BICICLETA

José Antonio García Cebrián

Nosotras, las ciudades, nos hemos de esforzar por mejorar la accesibilidad y por mantener el bienestar y los estilos de vida urbano, reduciendo el transporte. Sabemos que para que una ciudad sea sostenible es indispensable reducir la movilidad forzada y dejar de fomentar el uso innecesario de los vehículos motorizados. Daremos preferencia a los medios respetuosos con el medio ambiente (en particular, los desplazamientos a **pie**, en **bicicleta** o en los **transportes públicos**) y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos de planificación una **combinación** de estos medios.

(Carta de Aalborg, 1994)



PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA. **PAB** 2014–2020



#1

Antecedentes y Situación Administrativa



#1

Antecedentes y Situación Administrativa



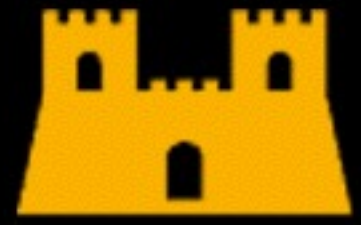
Accesibilidad y cohesión



Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio
climático**



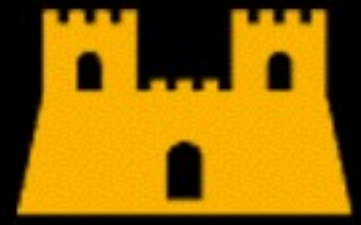
Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



Accesibilidad y cohesión



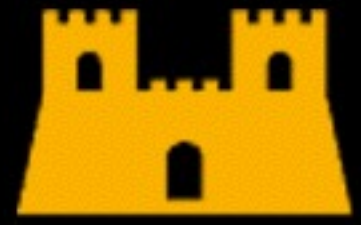
Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



Salud pública



Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



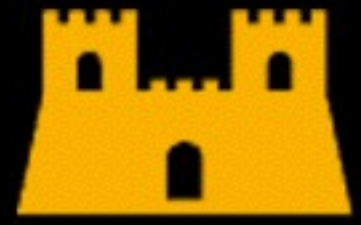
Salud pública



Menor **consumo energético**

#**2**

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



Salud pública



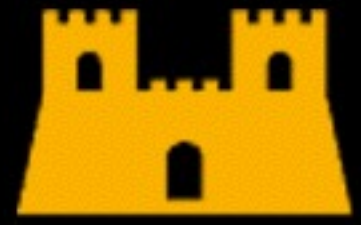
Menor **consumo energético**



Productividad

#**2**

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



Salud pública



Menor **consumo energético**



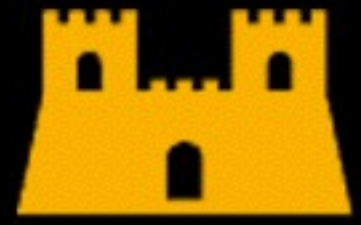
Productividad



Nuevo modelo productivo

#**2**

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



Salud pública



Menor **consumo energético**



Productividad



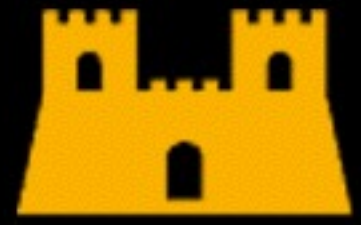
Nuevo modelo productivo



Desarrollo turístico

#2

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



Salud pública



Menor **consumo energético**



Productividad



Nuevo modelo productivo



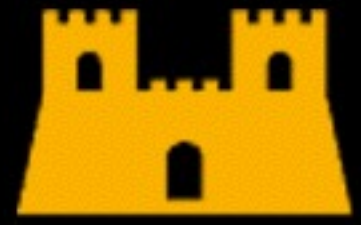
Desarrollo turístico



Desarrollo comercial

#2

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Productividad



Lucha contra el **cambio climático**



Nuevo modelo productivo



Sin **contaminación acústica**



Desarrollo turístico



Salud pública



Desarrollo comercial



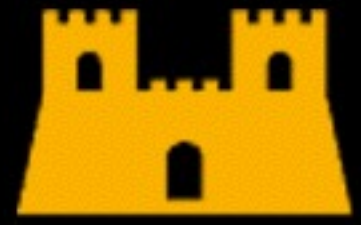
Menor **consumo energético**



Ciclismo

#2

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Productividad



Lucha contra el **cambio climático**



Nuevo modelo productivo



Sin **contaminación acústica**



Desarrollo turístico



Salud pública



Desarrollo comercial



Menor **consumo energético**



Ciclismo

#2

Objetivos Generales

El fomento del uso se plantea en **tres escalas**

#3

Escalas y Usos



PLAN
ANDALUZ
de la
BICICLETA

ESCALA



El fomento del uso se plantea en **tres escalas**

#3

Escalas y Usos



PLAN
ANDALUZ
de la
BICICLETA

ESCALA

URBANA

El fomento del uso se plantea en **tres escalas**

Urbana

#3

Escalas y Usos



PLAN
ANDALUZ
de la
BICICLETA

ESCALA

URBANA

METROPOLITANA

El fomento del uso se plantea en **tres escalas**

Urbana
Metropolitana

#3

Escalas y Usos



PLAN
ANDALUZ
de la
BICICLETA

ESCALA

URBANA

METROPOLITANA

AUTONÓMICA

El fomento del uso se plantea en **tres escalas**

Urbana
Metropolitana
Autonómica

#3

Escalas y Usos

PLAN ANDALUZ de la BICICLETA	ESCALA	USO
	URBANA	
	METROPOLITANA	
	AUTONÓMICA	

El uso de la bicicleta se agrupa en **dos bloques**



**PLAN
ANDALUZ
de la
BICICLETA**

ESCALA

USO

URBANA

Preferentemente
TRANSPORTE

METROPOLITANA

AUTONÓMICA

El uso de la bicicleta se agrupa en **dos bloques**

Modo de transporte Público

#3

Escalas y Usos



**PLAN
ANDALUZ
de la
BICICLETA**

ESCALA

USO

URBANA



Preferentemente
TRANSPORTE

METROPOLITANA



TODOS
los USOS

AUTONÓMICA



Preferentemente
OCIO
DEPORTE
TURISMO

El uso de la bicicleta se agrupa en **dos bloques**

Modo de transporte

Público
Privado

Deporte, ocio y turismo

#3

Escalas y Usos

#4

Uso de la bicicleta



#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos



31,2%

#4

Uso de la bicicleta



Paises Bajos



31,2%

Dinamarca



19%

#4

Uso de la bicicleta



Paises Bajos	<div></div>	31,2%
Dinamarca	<div></div>	19%
Suecia	<div></div>	17,1%

#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos	31,2%
Dinamarca	19%
Suecia	17,1%
Alemania	13,1%

#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos	<div></div>	31,2%
Dinamarca	<div></div>	19%
Suecia	<div></div>	17,1%
Alemania	<div></div>	13,1%
Italia	<div></div>	4,7%

#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos	<div></div>	31,2%
Dinamarca	<div></div>	19%
Suecia	<div></div>	17,1%
Alemania	<div></div>	13,1%
Italia	<div></div>	4,7%
Francia	<div></div>	2,6%

#4

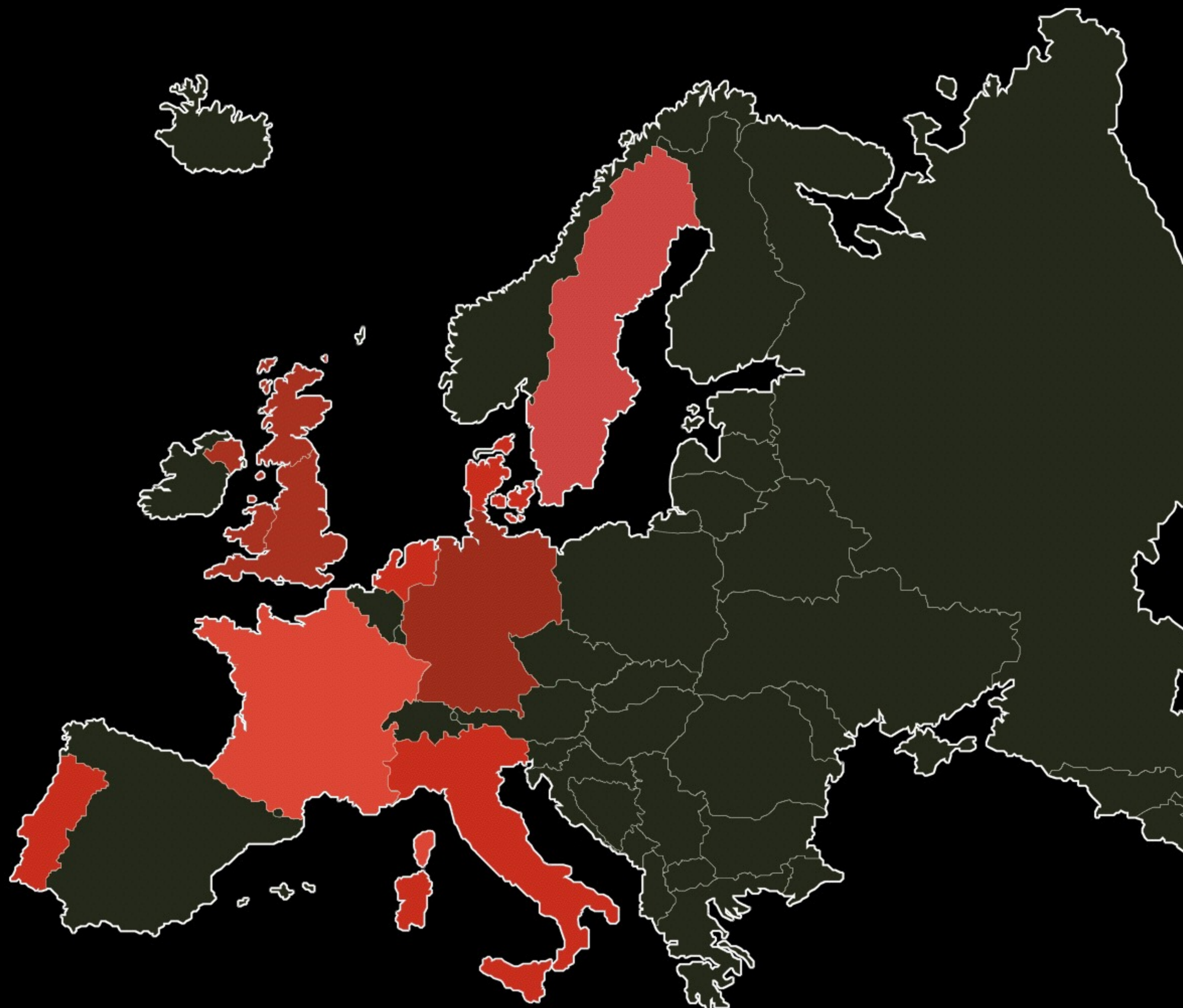
Uso de la bicicleta



Países Bajos	<div></div>	31,2%
Dinamarca	<div></div>	19%
Suecia	<div></div>	17,1%
Alemania	<div></div>	13,1%
Italia	<div></div>	4,7%
Francia	<div></div>	2,6%
Gran Bretaña	<div></div>	2,2%

#4

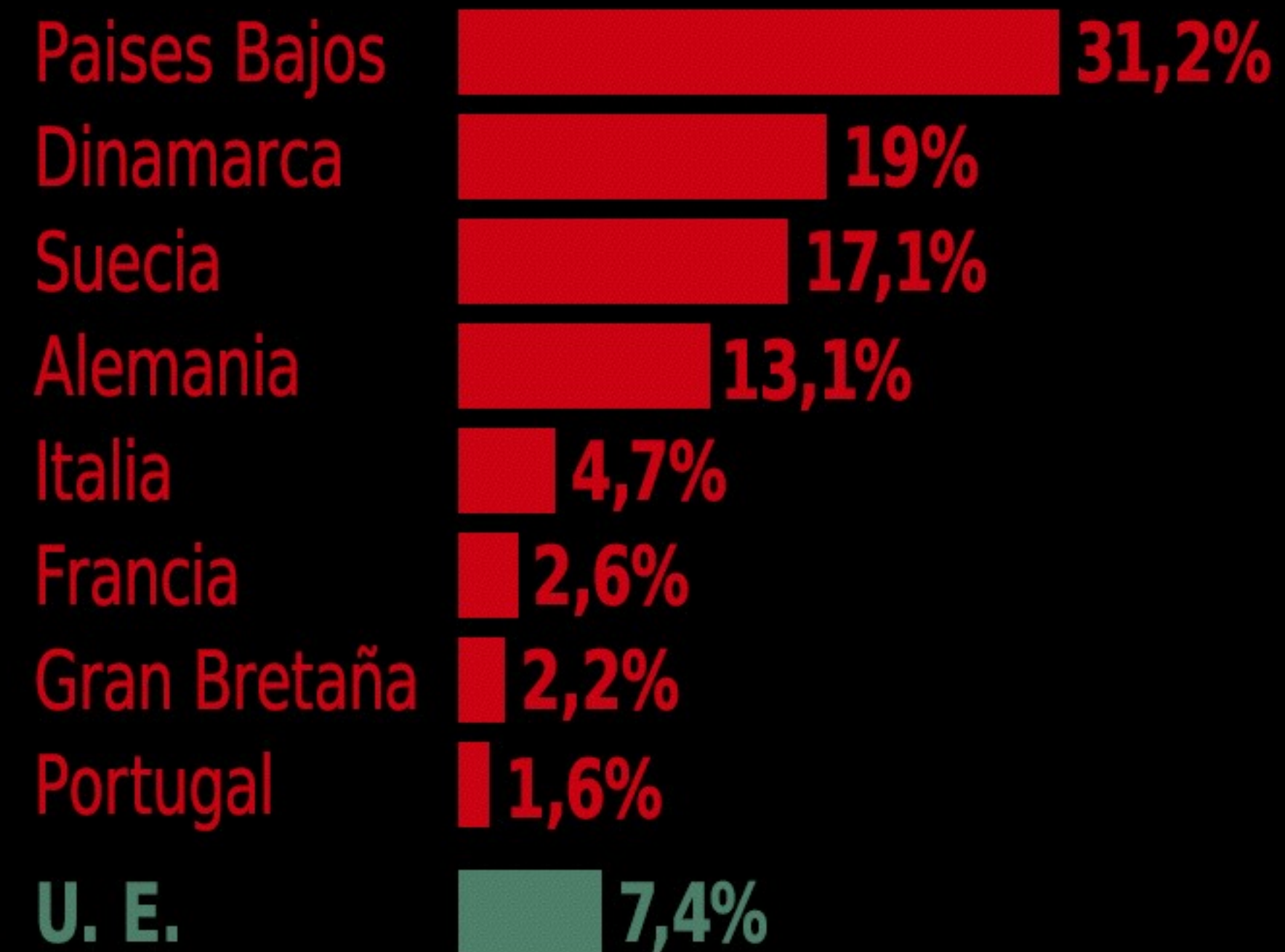
Uso de la bicicleta



Países Bajos	31,2%
Dinamarca	19%
Suecia	17,1%
Alemania	13,1%
Italia	4,7%
Francia	2,6%
Gran Bretaña	2,2%
Portugal	1,6%

#4

Uso de la bicicleta



#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos	31,2%
Dinamarca	19%
Suecia	17,1%
Alemania	13,1%
Italia	4,7%
Francia	2,6%
Gran Bretaña	2,2%
Portugal	1,6%
U. E.	7,4%
España	1,6%

#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos	31,2%
Dinamarca	19%
Suecia	17,1%
Alemania	13,1%
Italia	4,7%
Francia	2,6%
Gran Bretaña	2,2%
Portugal	1,6%
U. E.	7,4%
España	1,6%
Madrid	0,3%

#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos	31,2%
Dinamarca	19%
Suecia	17,1%
Alemania	13,1%
Italia	4,7%
Francia	2,6%
Gran Bretaña	2,2%
Portugal	1,6%
U. E.	7,4%
España	1,6%
Madrid	0,3%
Barcelona	1,3%

#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos	31,2%
Dinamarca	19%
Suecia	17,1%
Alemania	13,1%
Italia	4,7%
Francia	2,6%
Gran Bretaña	2,2%
Portugal	1,6%
U. E.	7,4%
España	1,6%
Madrid	0,3%
Barcelona	1,3%
Córdoba	1,6%

#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos	31,2%
Dinamarca	19%
Suecia	17,1%
Alemania	13,1%
Italia	4,7%
Francia	2,6%
Gran Bretaña	2,2%
Portugal	1,6%
U. E.	7,4%
España	1,6%
Madrid	0,3%
Barcelona	1,3%
Córdoba	1,6%
Granada	0,4%

#4

Uso de la bicicleta



Países Bajos	31,2%
Dinamarca	19%
Suecia	17,1%
Alemania	13,1%
Italia	4,7%
Francia	2,6%
Gran Bretaña	2,2%
Portugal	1,6%
U. E.	7,4%
España	1,6%
Madrid	0,3%
Barcelona	1,3%
Córdoba	1,6%
Granada	0,4%
Sevilla	9%

#4

Uso de la bicicleta

#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XIX



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XIX

C/ Calatrava



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XIX

C/ Calatrava



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XIX

C/ Calatrava - Avda del Cid



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XIX

C/ Calatrava - Avda del Cid



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XIX

C/ Calatrava - Avda del Cid



2.5 Km

#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XIX

C/ Calatrava - Avda del Cid



30 min



2.5 Km

#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

C/ Calatrava - Avda del Cid



30 min



14 min



2.5 Km

#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

C/ Calatrava - Avda del Cid



30 min



14 min



8 min



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI



30 min



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

San Jerónimo



30 min



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

San Jerónimo - Los Bermejales



30 min



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

San Jerónimo - Los Bermejales



30 min



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

San Jerónimo - Los Bermejales



30 min



10 Km

#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

San Jerónimo - Los Bermejales



30 min



10 Km

#5

La experiencia de Sevilla

CONSTRUCCIÓN

Octubre
2006

Octubre
2007

Mayo
2008

Premio Ciudad Sostenible de la Fundación Forum Ambiental y Ecocity.

Mayo
2009

El uso de la bicicleta en Sevilla se multiplica por **dos** en sólo dos años (Encuesta Sigma Dos)

2011

Sevilla acoge la edición de **Velocity 2011**



Enero
2013

Sevilla la **mejor ciudad española** para desplazarse en bicicleta según expertos en movilidad urbana.

Septiembre
2013

Sevilla la mejor ciudad de España por sus vías ciclistas (**OCU**)



Enero
2008

El **72%** de los sevillanos respaldan las vías ciclistas (Fundación Antares).

Diciembre
2008

El **73,5%** de los sevillanos respaldan las vías ciclistas (Fundación Antares).

2010



La **ONU** otorga a Sevilla la distinción "Best" por su red de vías ciclistas.

2012



Lonely Planet dedica un especial a Sevilla, con mención a las vías ciclistas.

2013



Sevilla **cuarta** ciudad del mundo por sus vías ciclistas (Copenhagenize Index 2013)

#**5**

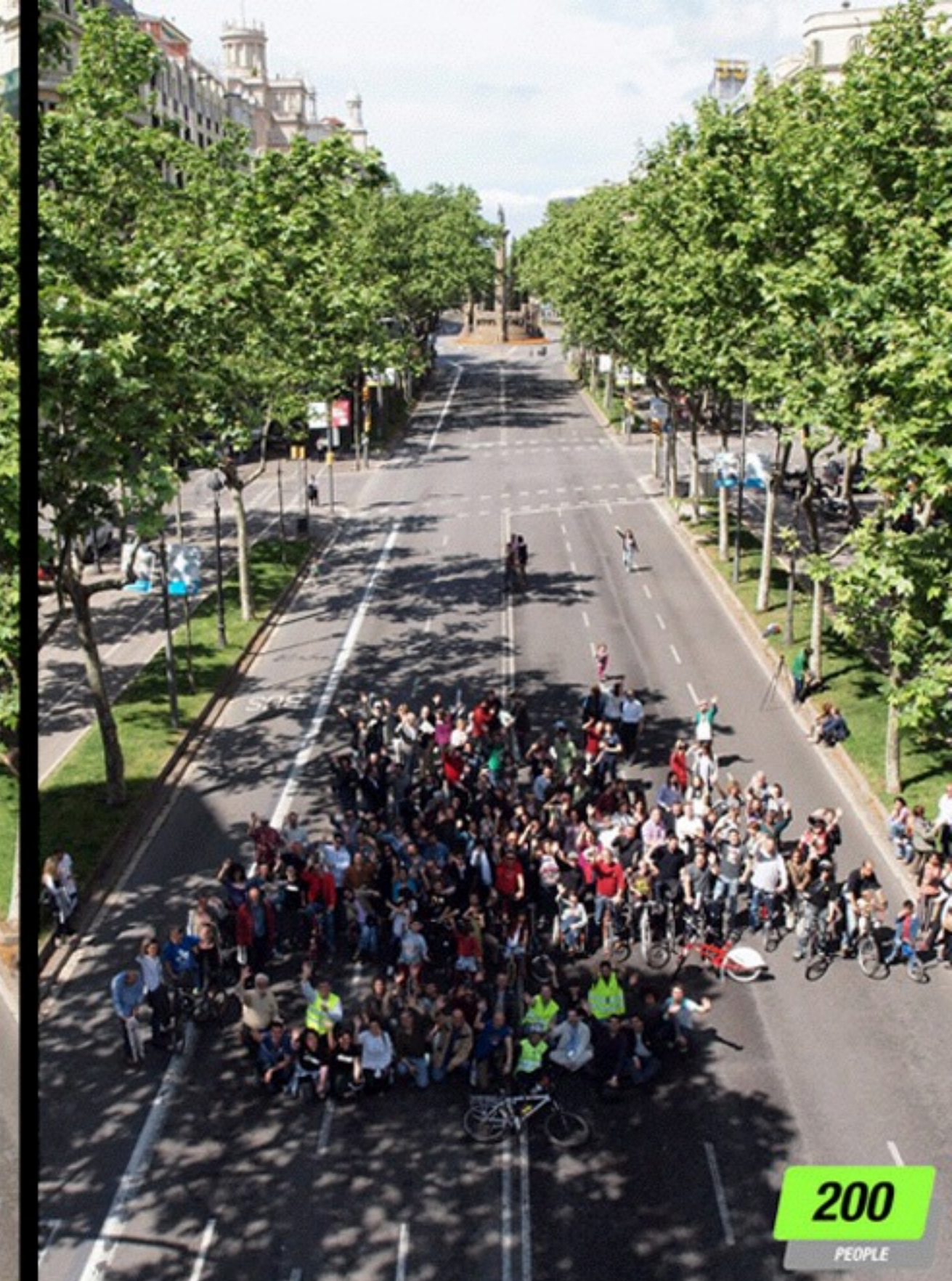
La experiencia de Sevilla



- # De 0,6% a **9%** entre 2006 y 2011
- # **138 kilómetros** de vías ciclistas
- # **72.000** desplazamientos en bicicleta al día
- # 20.000 desplazamientos en coche menos al día
- # 8.000 toneladas menos de CO2 al año

#**5**

La experiencia de Sevilla



- # De 0,6% a **9%** entre 2006 y 2011
- # **138 kilómetros** de vías ciclistas
- # **72.000** desplazamientos en bicicleta al día
- # 20.000 desplazamientos en coche menos al día
- # 8.000 toneladas menos de CO2 al año

- # **Liberación de suelo** para otros usos: superficie equivalente al barrio de Los Remedios.
- # Desarrollo de una **mentalidad pro-bici** y arrinconamiento de los prejuicios contra el uso de la bicicleta

#5

La experiencia de Sevilla

Sevilla, **cuarta mejor ciudad del mundo**
para circular en bicicleta sólo por detrás de:

Amsterdam



Copenhagen



Utrecht



#5

La experiencia de Sevilla

Sevilla se convierte en referente para organismos e instituciones que desean implantar una red de vías ciclistas con éxito.

Organismos que se han desplazado a Sevilla para conocer el modelo de éxito:

- # **Transport For London**
- # **European Cyclist's Federation, ECF**
- # **Asociación para la Planificación del Transporte de Japón**
- # **Gobierno de la ciudad de Kaohsiung (Taiwan)**
- # **AECOM, consultora que trabaja en el plan de movilidad del área metropolitana de Moscú.**

Equipamientos



Intermodalidad



Participación



Programas Sectoriales

Turismo | Empleo | Medio ambiente
Salud y Educación | Cultura y Deporte

Vías ya existentes



Intermodalidad



Continuidad



Plataformas segregadas



#7

Crterios Funcionales



PLAN
ANDALUZ
de la
BICICLETA

ESCALA

URBANA

METROPOLITANA

El fomento del uso se plantea en **tres escalas**

Urbana

Metropolitana

Potencialidad-intermodalidad
bicicleta
ámbito urbano e interurbano

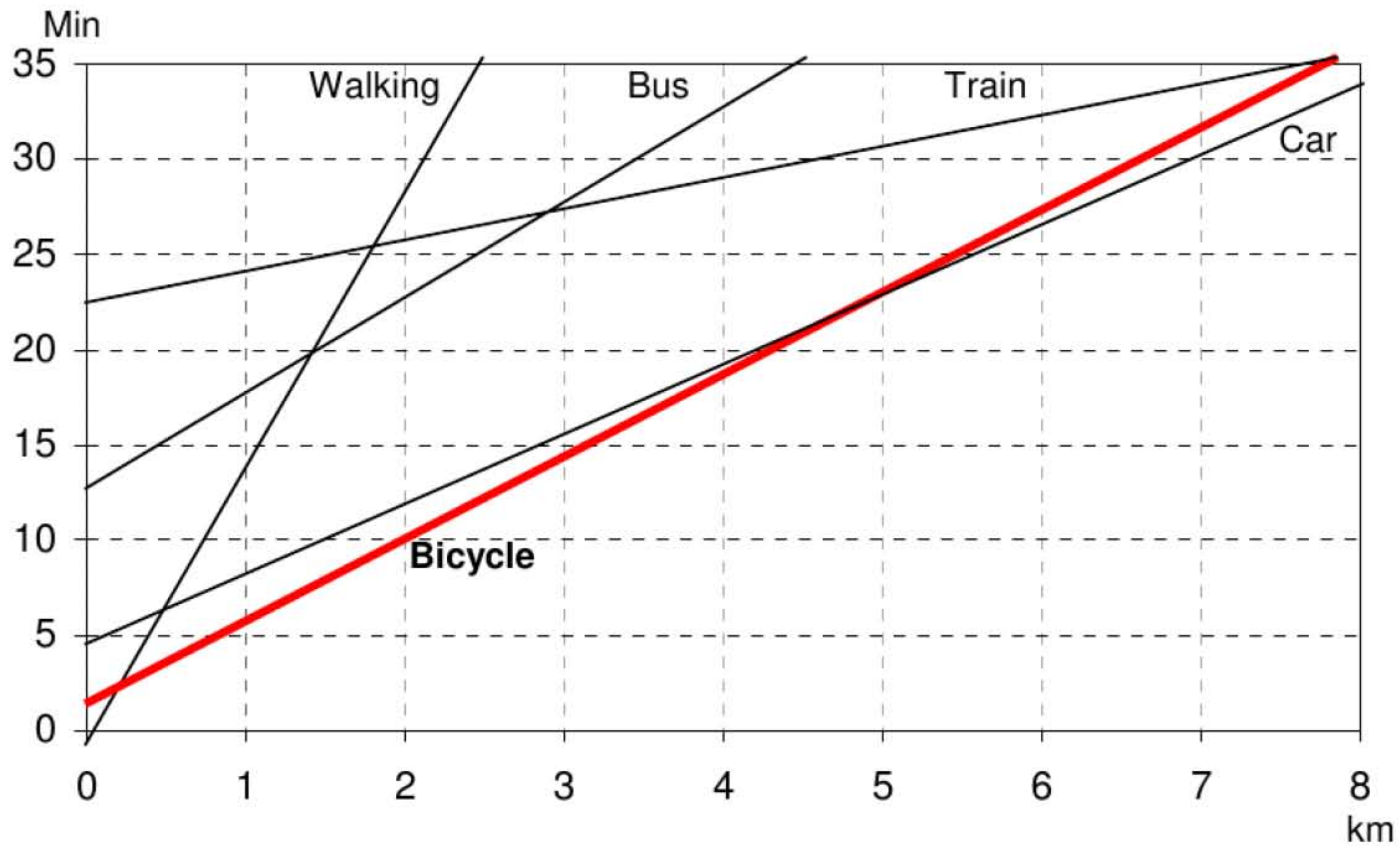


Figura 2.1: Comparación entre los tiempos de viaje para los diferentes modos en un entorno urbano. Tiempo medido de puerta a puerta. Fuente: Dekoster & Schollaert, 1999. Reproducido de (ECMT, 2004).

15 EU:

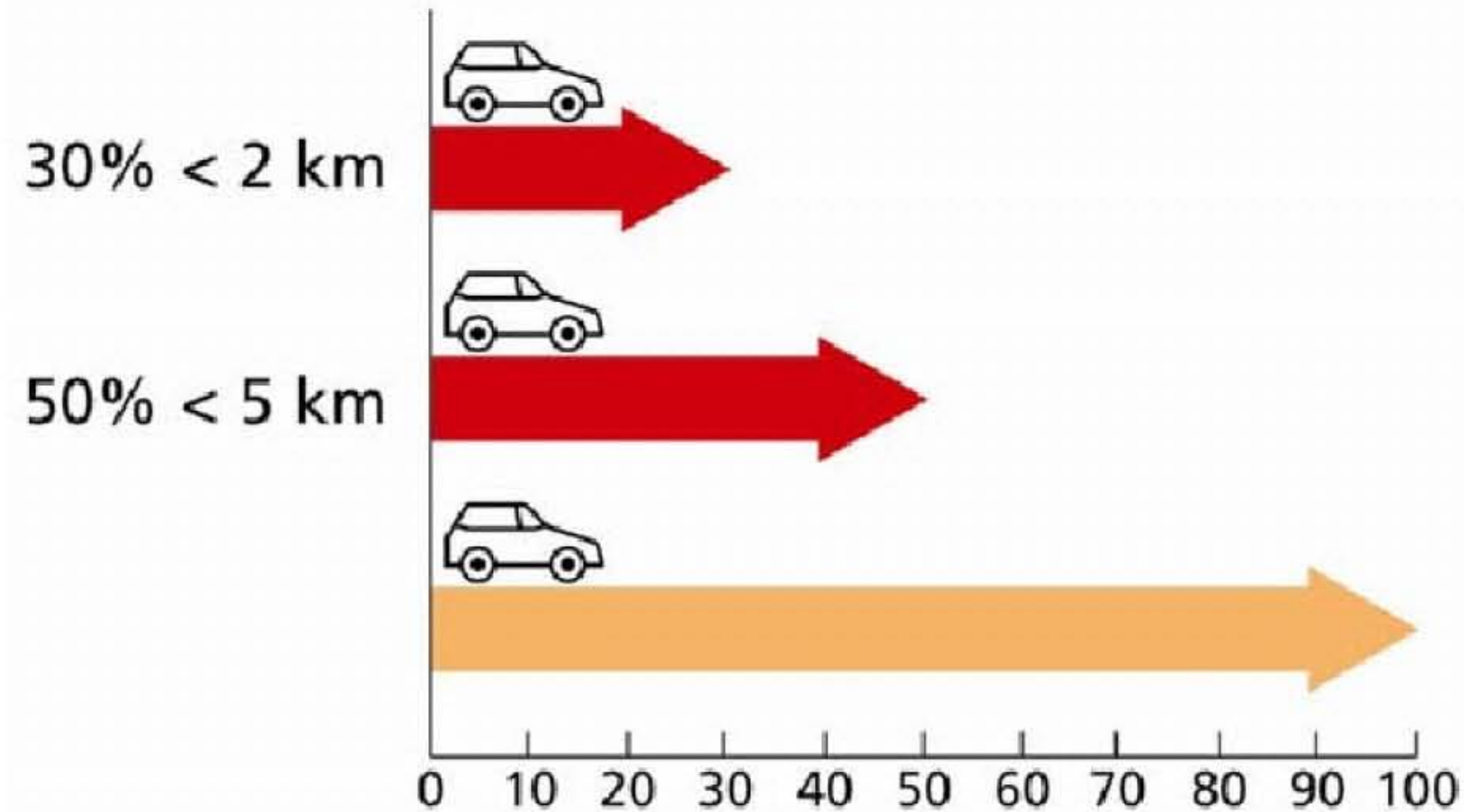


Figura 2.2: Porcentajes de uso del automóvil en la UE-15 según distancia recorrido. Fuente: European Transport in Figures, European Commission, DG TREN, Fact sheets, passenger transport, November 1998. Reproducido de (ECMT, 2004).

Potencialidad-intermodalidad
bicicleta
transporte público

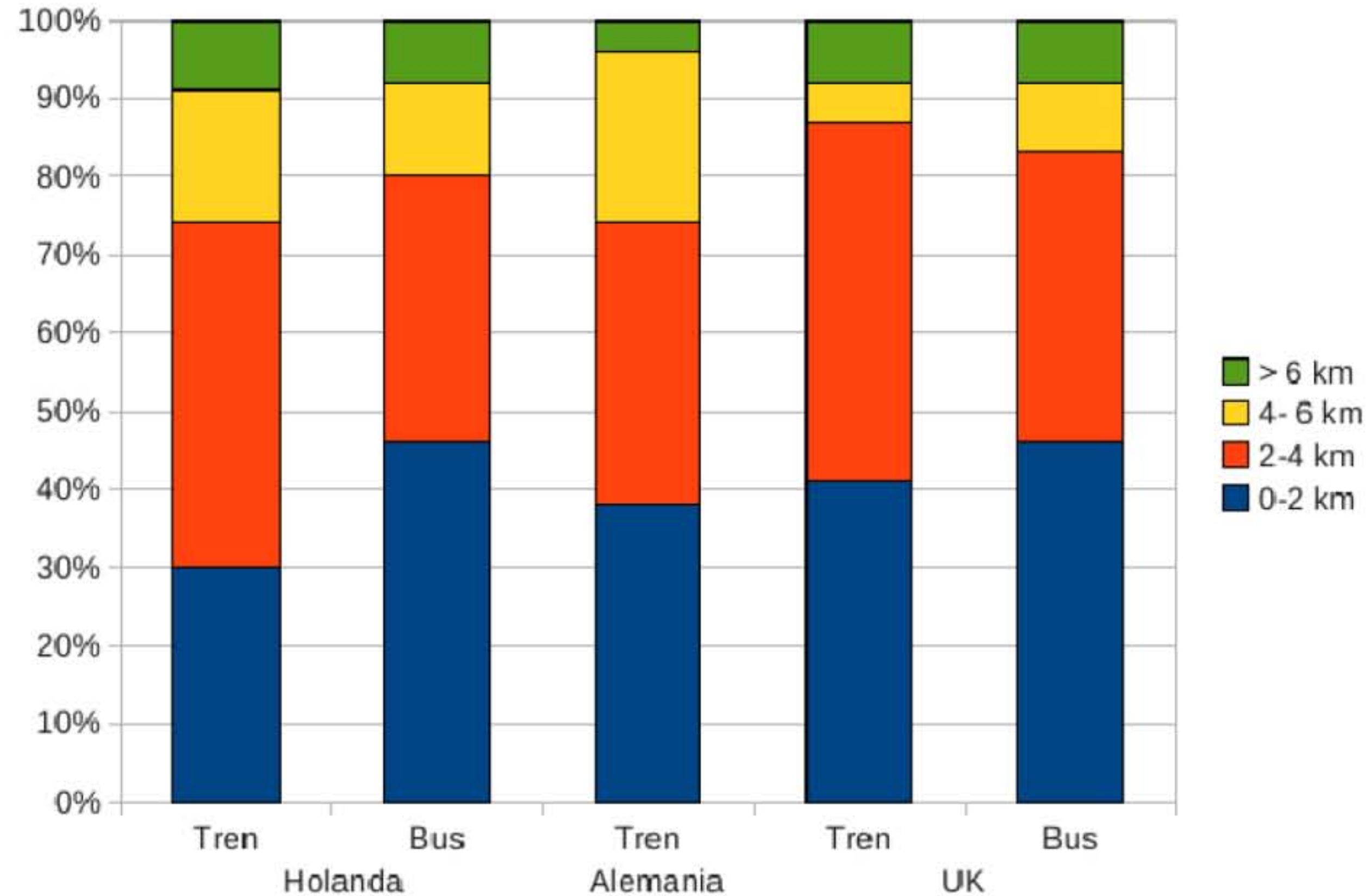


Figura 2.3- Distribucion de distancias a la estación del transporte público metropolitano para desplazamientos “bike and ride” para diversos países y modos de transporte, expresada en porcentaje sobre el total de viajeros que acceden en bicicleta a las estaciones. Fuente: Martens, 2004.

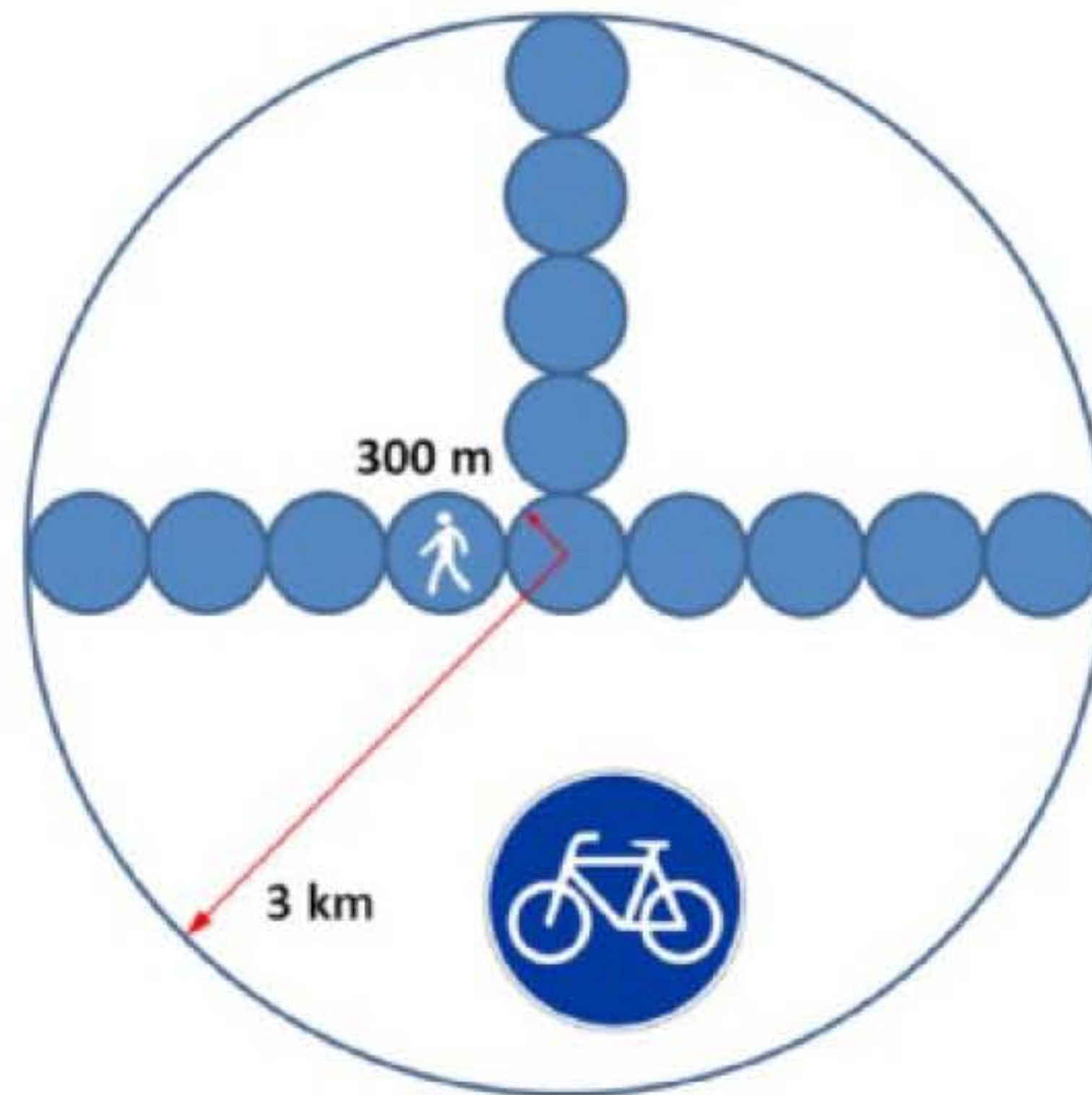


Figura 2.3: Ilustración del efecto reductor de la intermodalidad bicicleta-TP sobre el número de estaciones de autobús necesario para cubrir un área dada. Se ha tomado 300 metros como radio de influencia peatonal de las estaciones de autobús (IDAE, 2006, AL21, Indicadores). Como radio de influencia para la bicicleta se han tomado 3 km (Dekoster & Schollaert, 1999).

Medidas fomento intermodalidad
bicicleta
transporte público

Promover transporte de bicicletas en los vehículos del transporte público.



Promover el aparcamiento seguro de bicicletas en las estaciones del transporte público.



Promover el préstamo de bicicletas en las estaciones del transporte público.



Promover la intermodalidad con los sistemas de bicicleta pública.



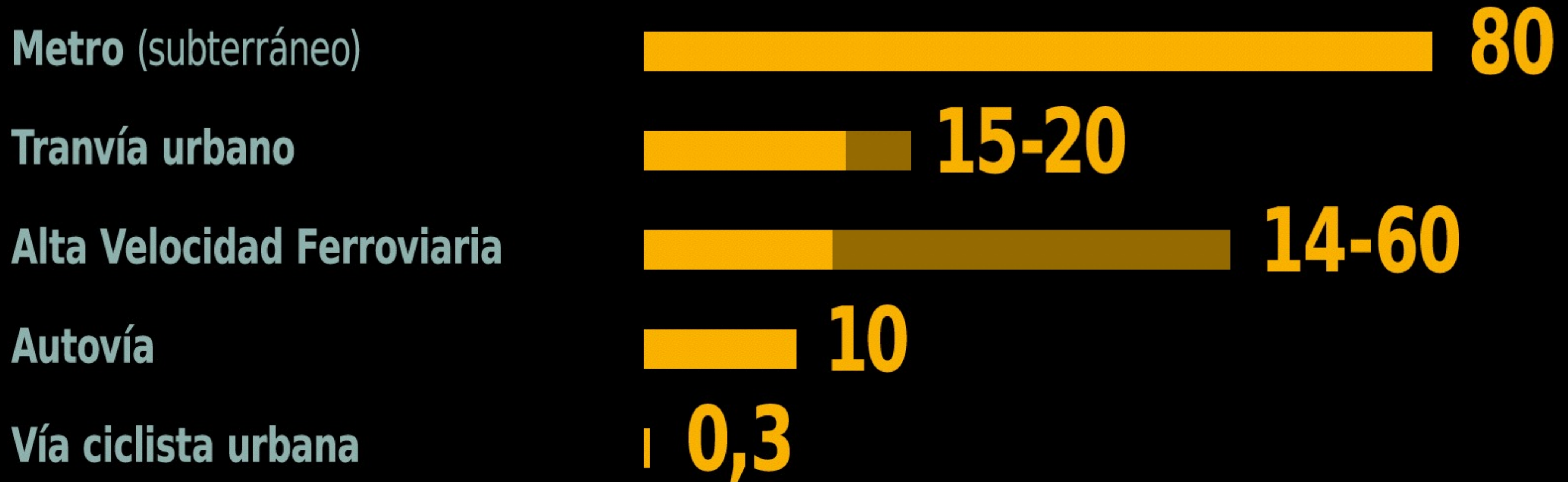


Utilidad, seguridad y comodidad para tod@s

#7

Criterios Funcionales

Millones de euros por kilómetro



Inversión prevista total

Junta de Andalucía

Ayuntamientos

Unión Europea

421
millones de euros

Ahorro / Beneficio anual

Consumo de combustible

Absentismo laboral

Mortalidad

Emisión de gases

413
millones de euros

#8

Una Inversión óptima

Bicicleta

Transporte público colectivo

Peatón

Cuidad Amable

Integrada

Compacta

Surtida de servicios

Sin viviendas vacías

Ley Andaluza de Movilidad Sostenible



#9

Un modelo integral y coherente