

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

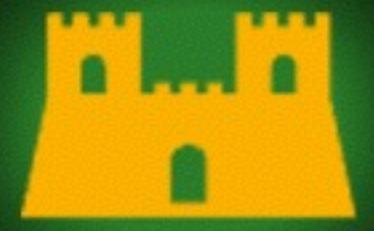


#1

Antecedentes y Situación Administrativa

#2

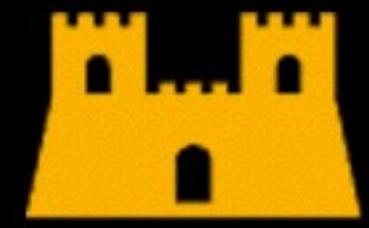
Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión

#2

Objetivos Generales



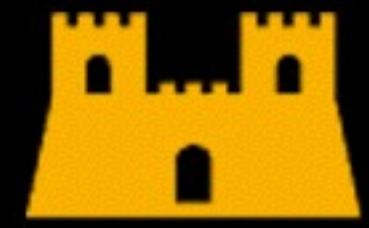
Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio**
climático

#2

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



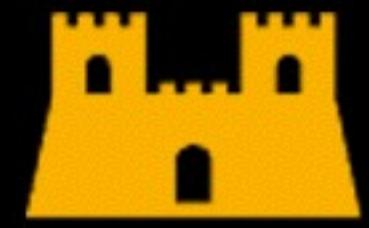
Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**

#2

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio climático**



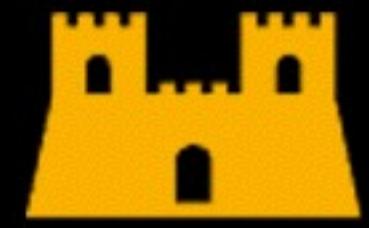
Sin **contaminación acústica**



Salud pública

#2

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



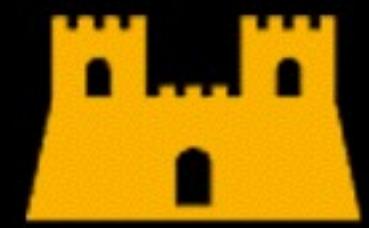
Salud pública



Menor **consumo energético**

#**2**

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Productividad



Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



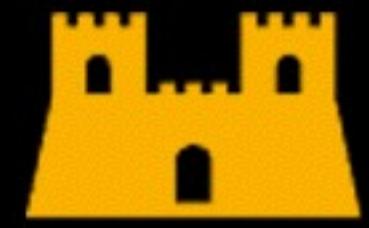
Salud pública



Menor **consumo energético**

#2

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Productividad



Lucha contra el **cambio climático**



Nuevo modelo productivo



Sin **contaminación acústica**



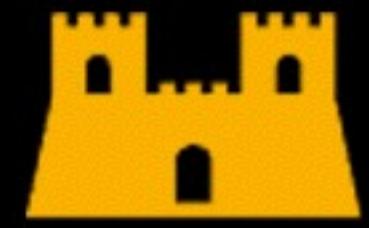
Salud pública



Menor **consumo energético**

#2

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



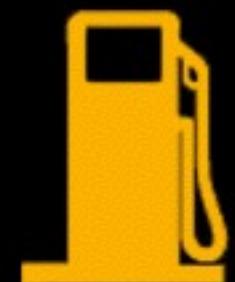
Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



Salud pública



Menor **consumo energético**



Productividad



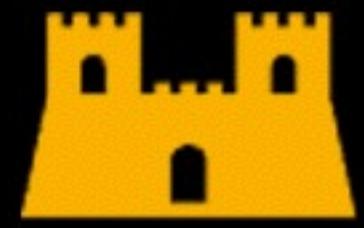
Nuevo modelo productivo



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



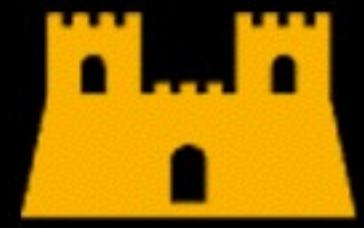
Desarrollo turístico



Desarrollo comercial

#2

Objetivos Generales



Accesibilidad y cohesión



Lucha contra el **cambio climático**



Sin **contaminación acústica**



Salud pública



Menor **consumo energético**



Productividad



Nuevo modelo productivo



Desarrollo turístico



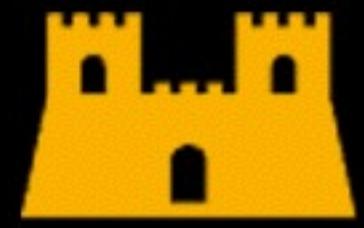
Desarrollo comercial



Ciclismo

#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



Ciclismo

#2

Objetivos Generales

#3

Escalas y Usos

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

#3

Escalas y Usos



ESCALA
PLAN
ANDALUZ
de la
BICICLETA



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

#3

Escalas y Usos



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

Urbana

#3

Escalas y Usos



PLAN
ANDALUZ
de la
BICICLETA



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

#3

Escalas y Usos



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

Urbana
Metropolitana
Autonómica

#3

Escalas y Usos

ESCALA	USO
PLAN ANDALUZ de la BICICLETA	URBANA
	METROPOLITANA
	AUTONÓMICA

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

#3

Escalas y Usos



ESCALA	USO
PLAN ANDALUZ de la BICICLETA	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



Paises Bajos

31,2%

#4

Uso de la bicicleta



Paises Bajos
Dinamarca

#4

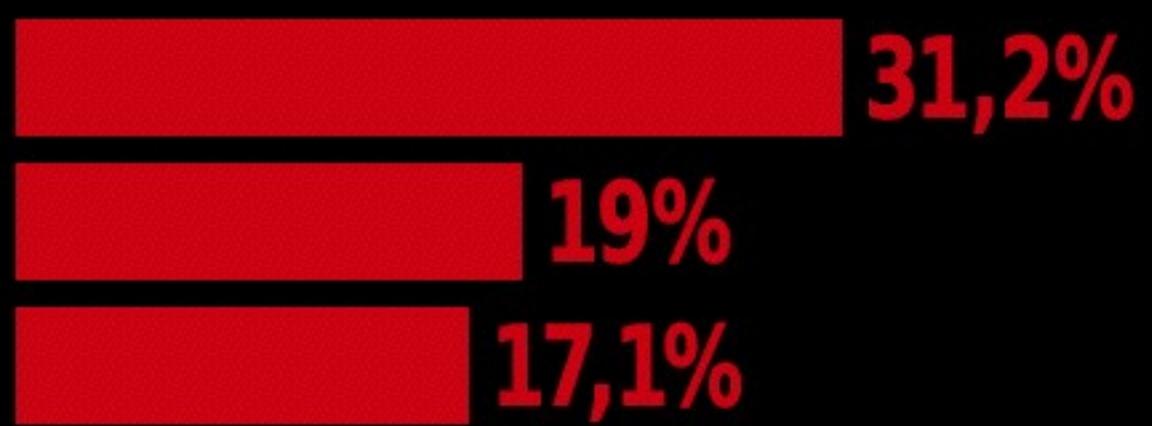
Uso de la bicicleta

31,2%

19%

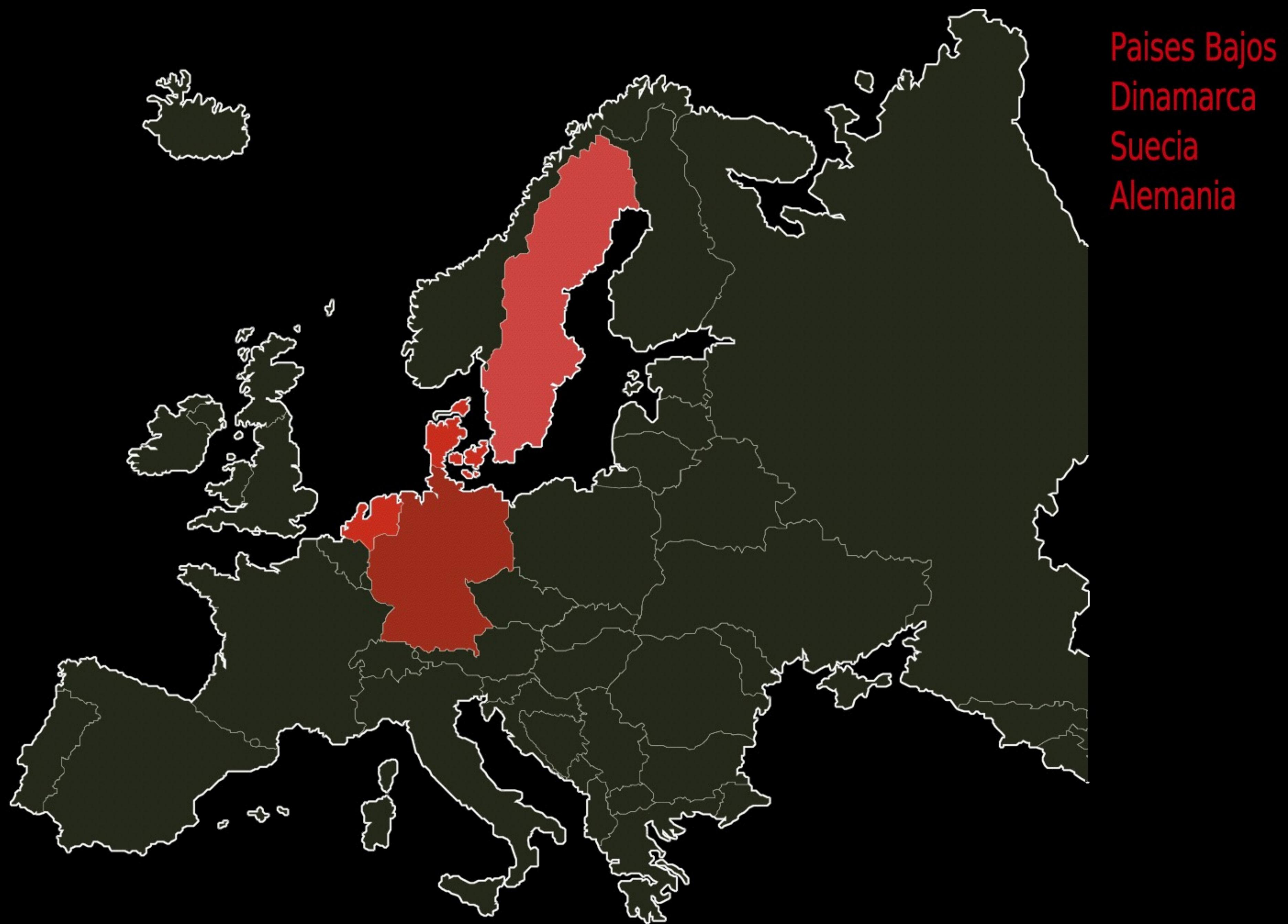


Paises Bajos
Dinamarca
Suecia



#4

Uso de la bicicleta



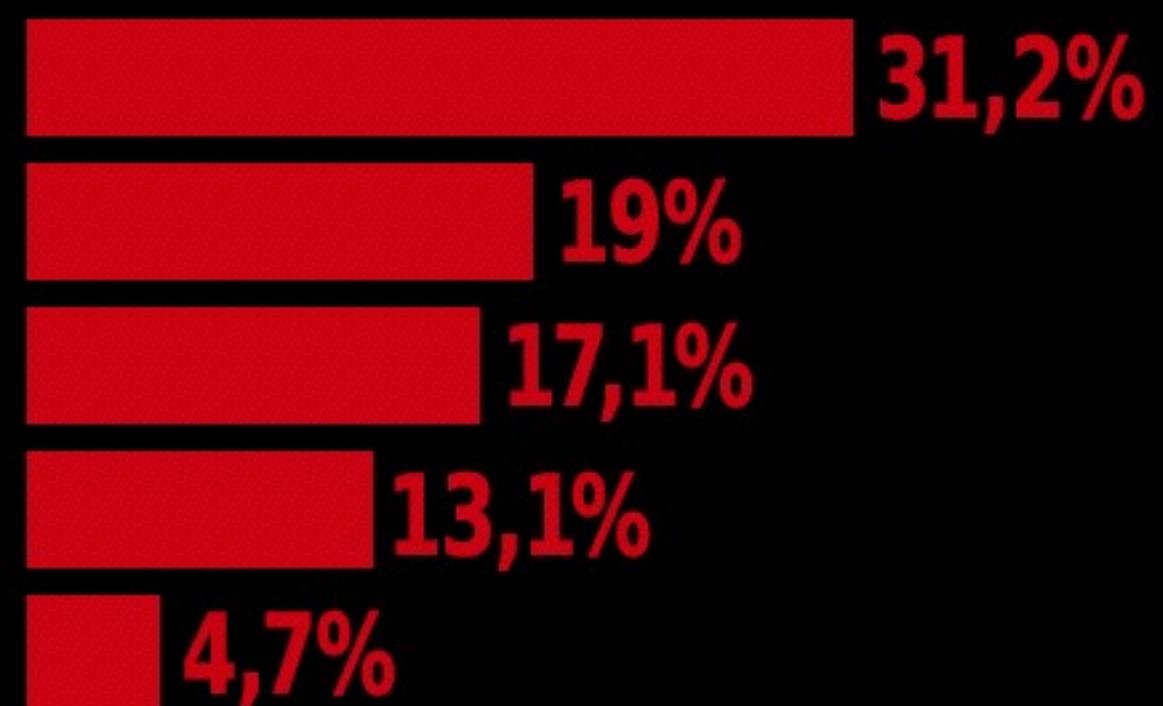
Paises Bajos
Dinamarca
Suecia
Alemania

#4

Uso de la bicicleta



Paises Bajos
Dinamarca
Suecia
Alemania
Italia



#4

Uso de la bicicleta



#4

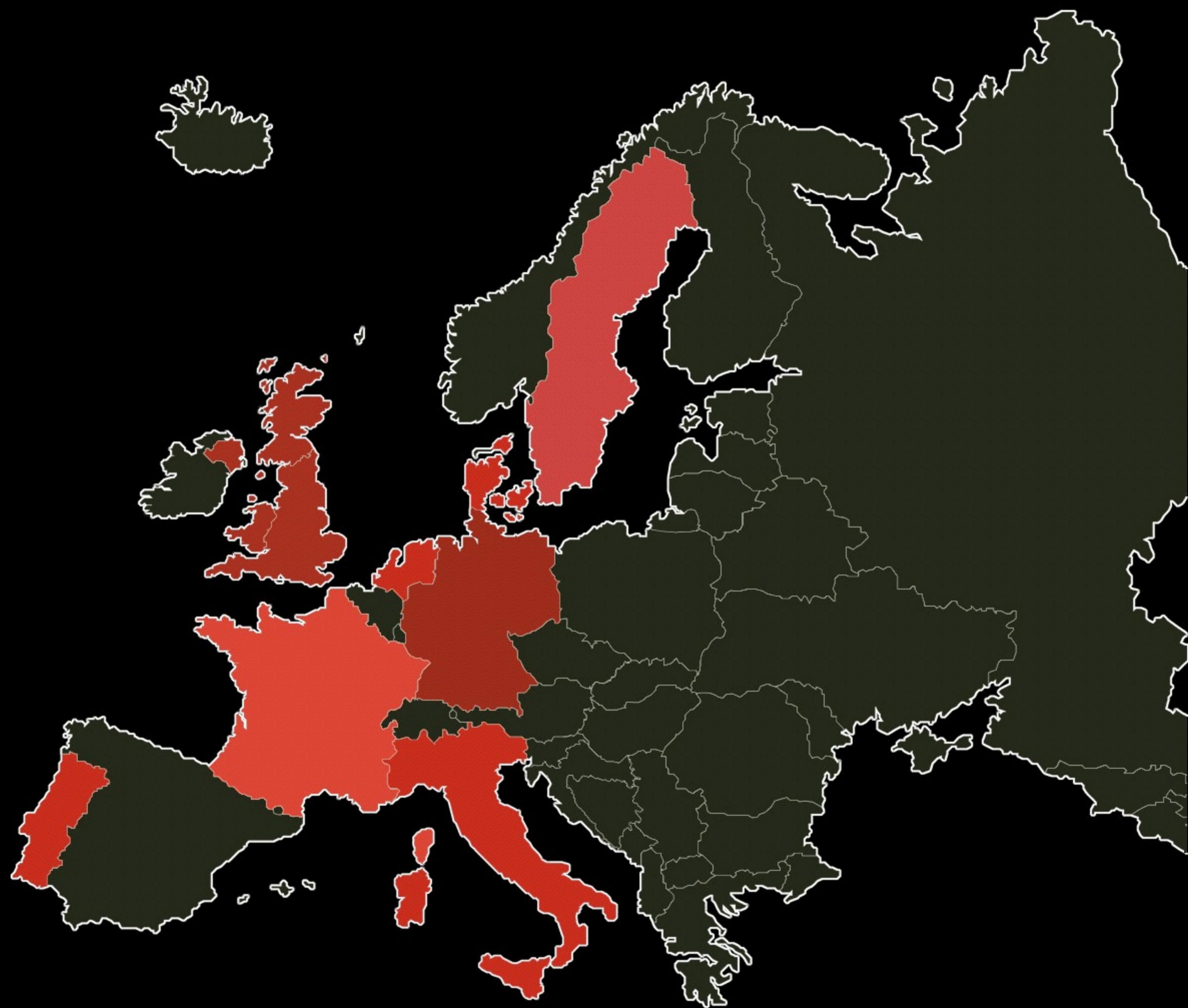
Uso de la bicicleta



Paises Bajos
Dinamarca
Suecia
Alemania
Italia
Francia
Gran Bretaña

#4

Uso de la bicicleta



Paises Bajos
Dinamarca
Suecia
Alemania
Italia
Francia
Gran Bretaña
Portugal

#4

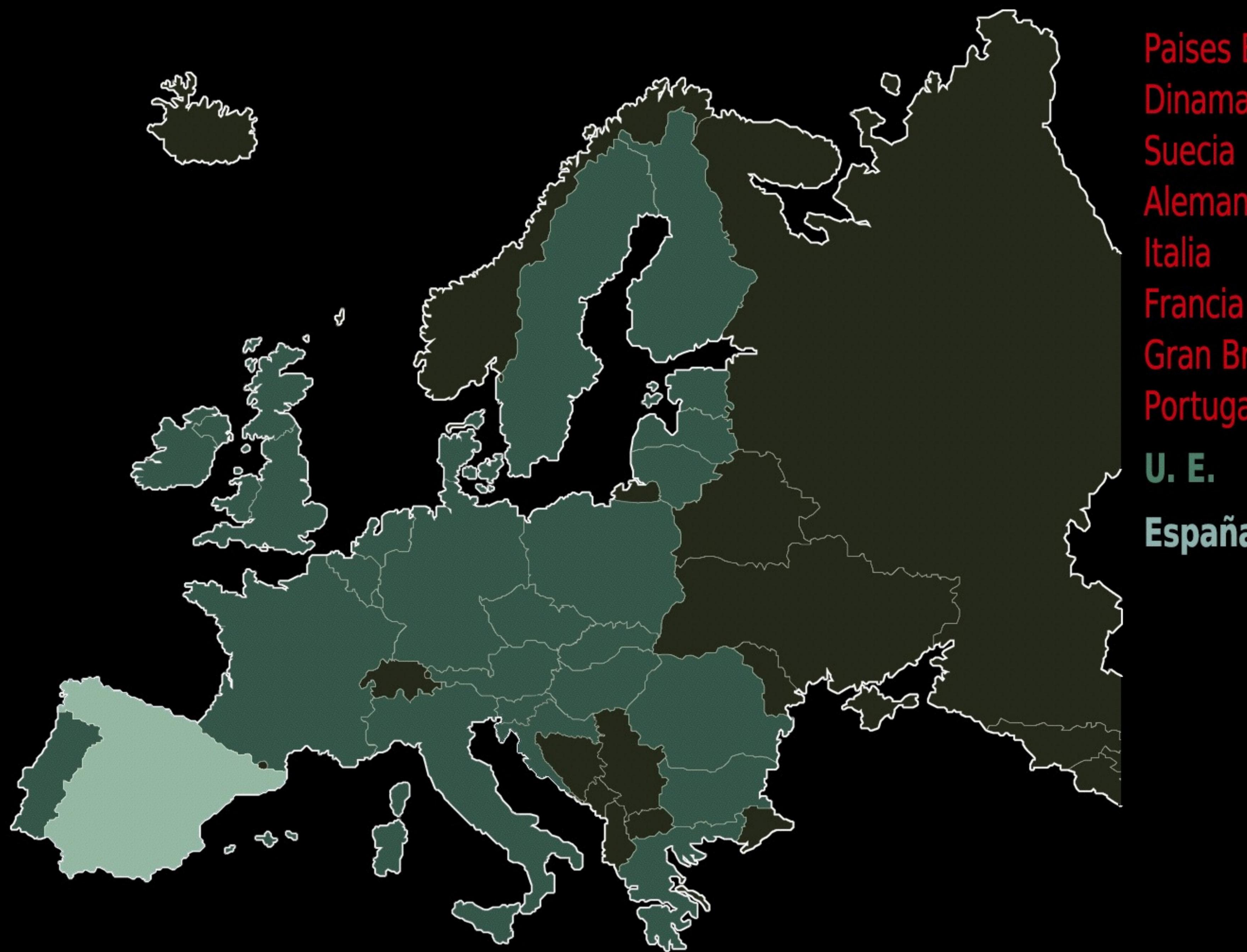
Uso de la bicicleta



Paises Bajos
Dinamarca
Suecia
Alemania
Italia
Francia
Gran Bretaña
Portugal
U. E.

#4

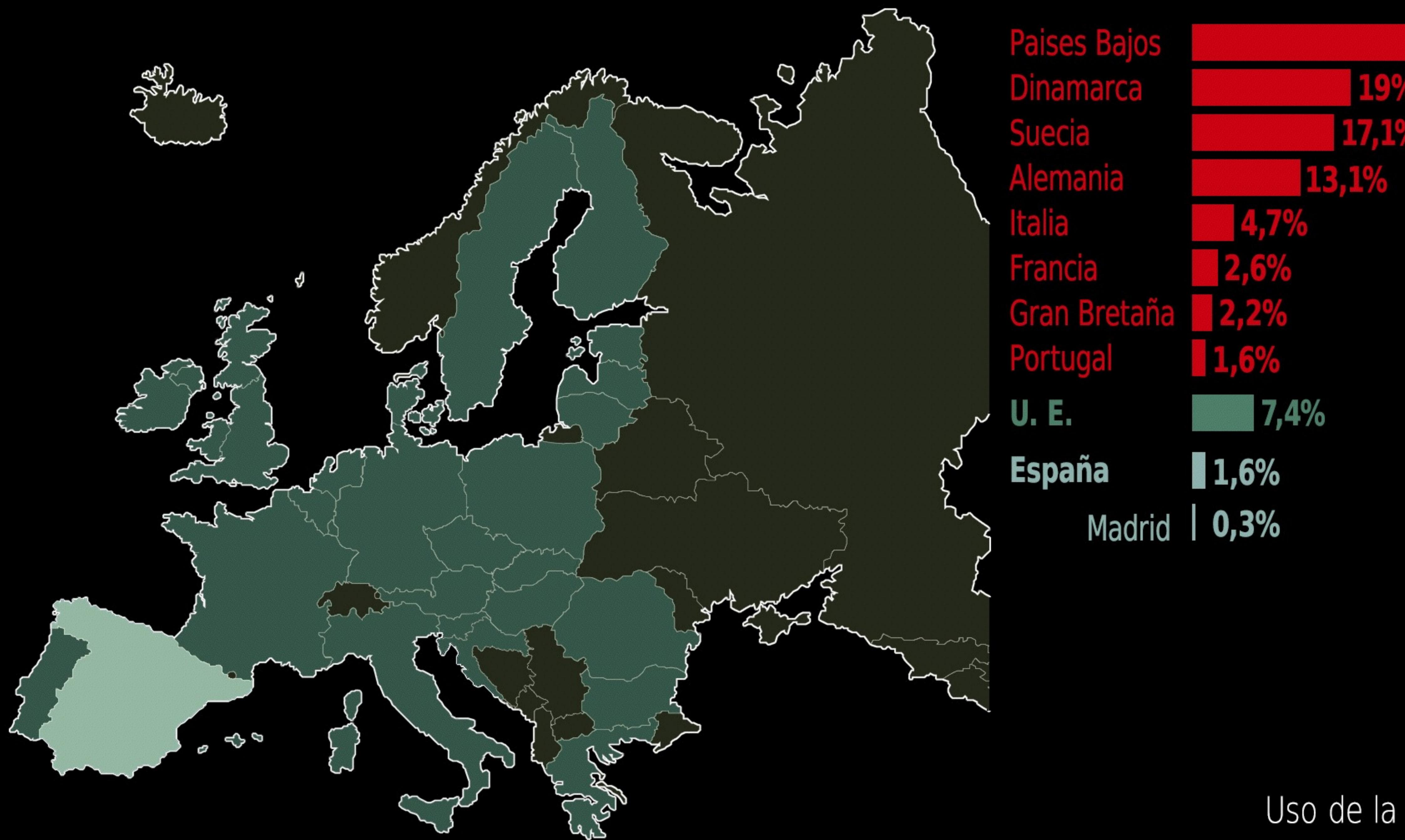
Uso de la bicicleta



Paises Bajos
Dinamarca
Suecia
Alemania
Italia
Francia
Gran Bretaña
Portugal
U. E.
España

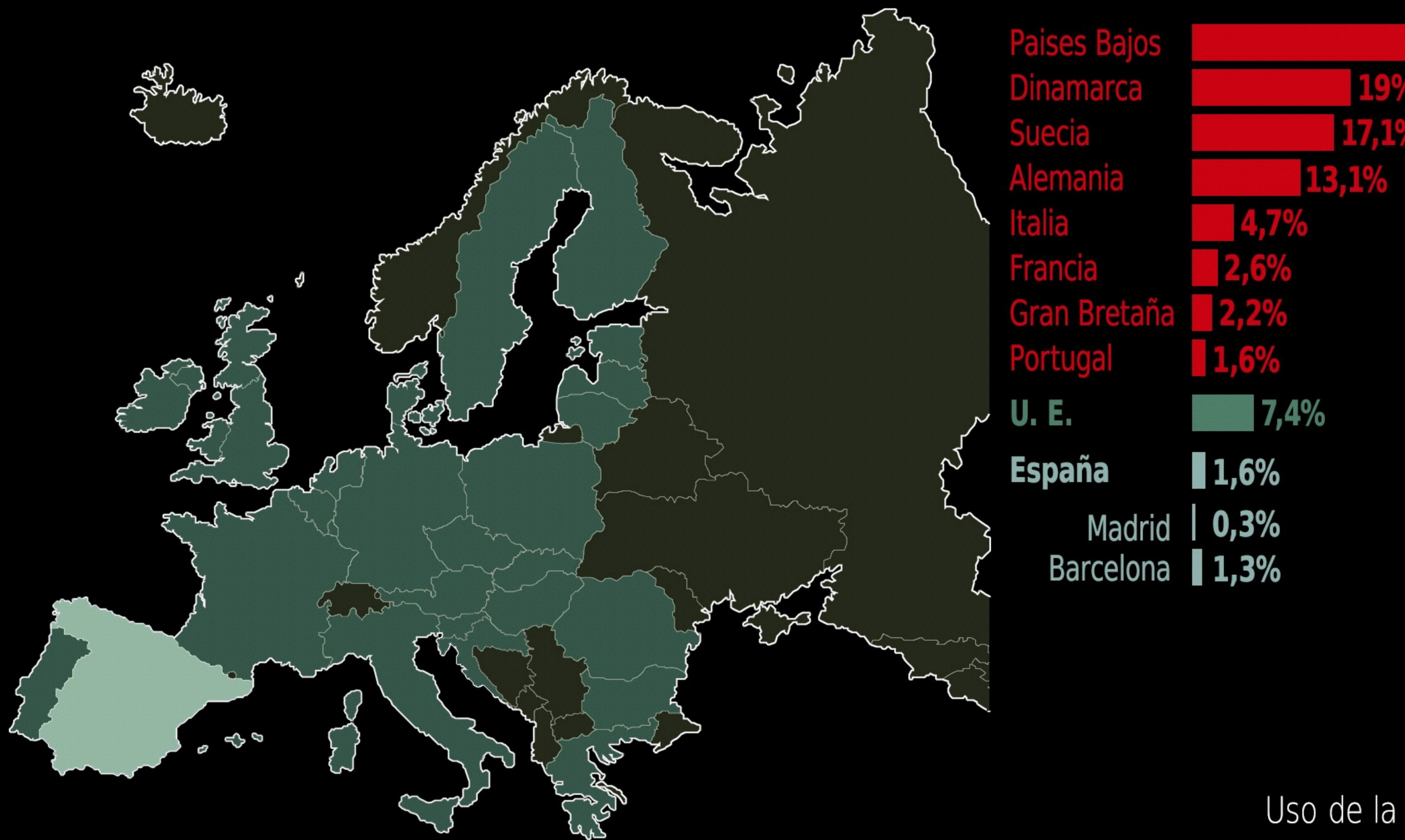
#4

Uso de la bicicleta



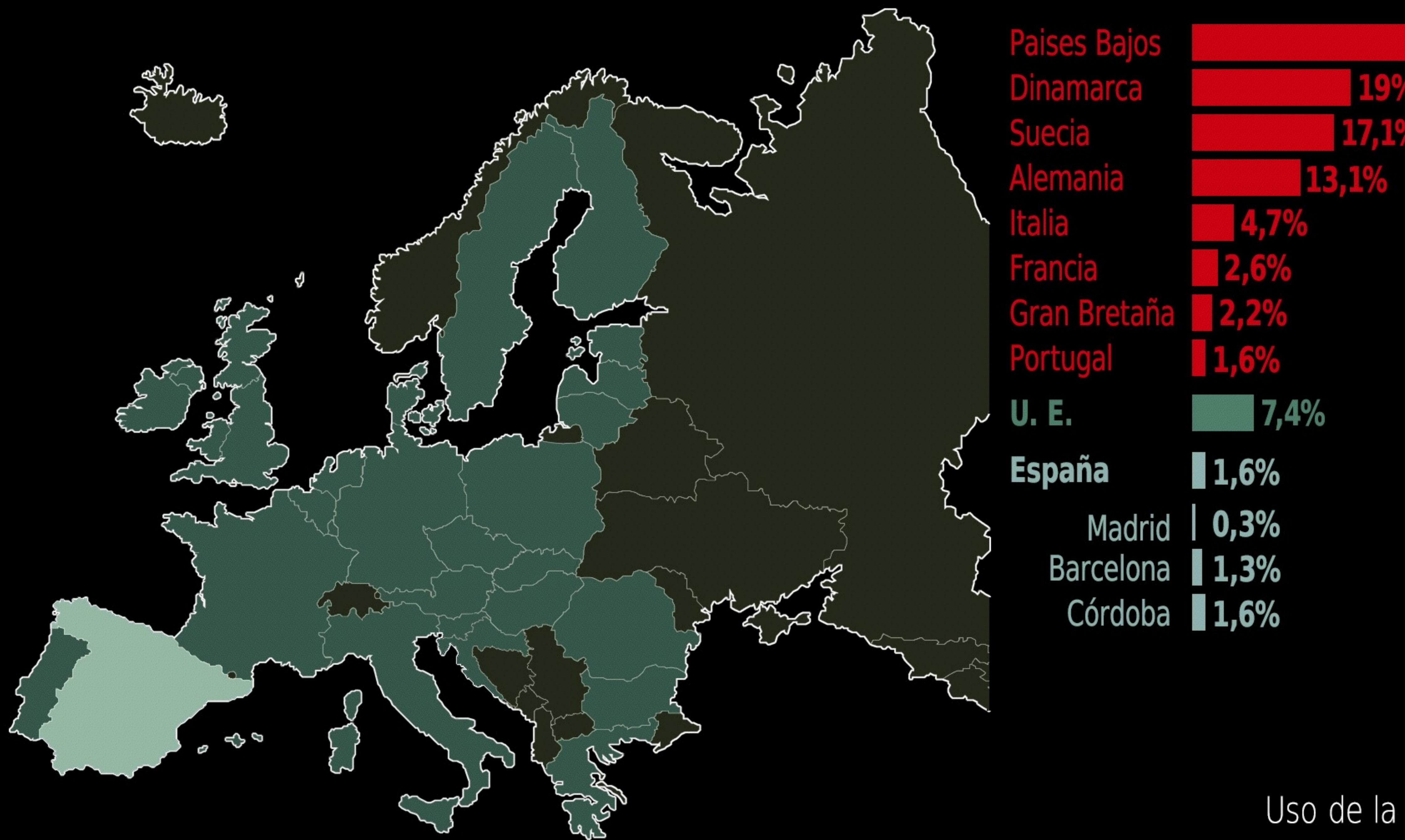
#4

Uso de la bicicleta



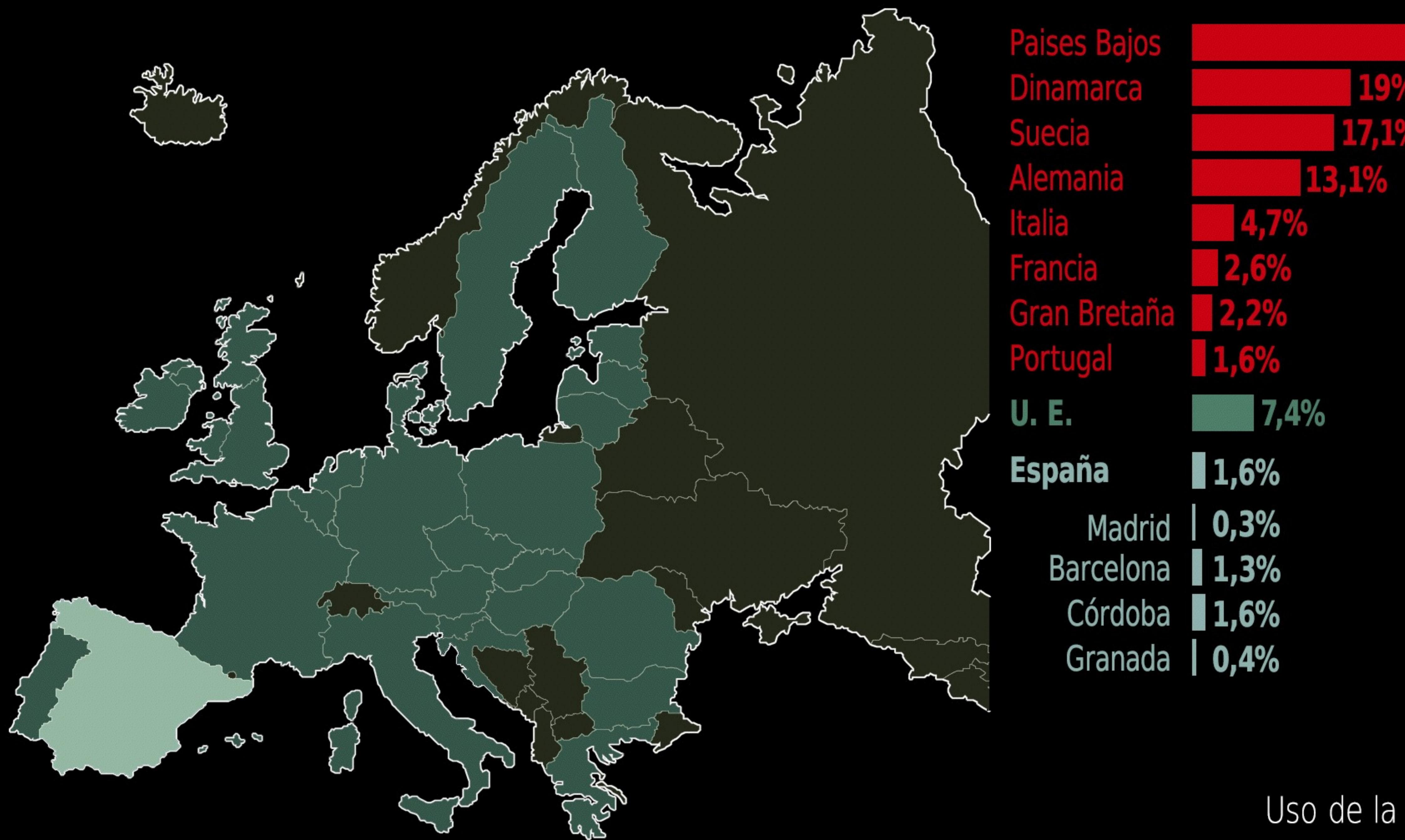
#4

Uso de la bicicleta



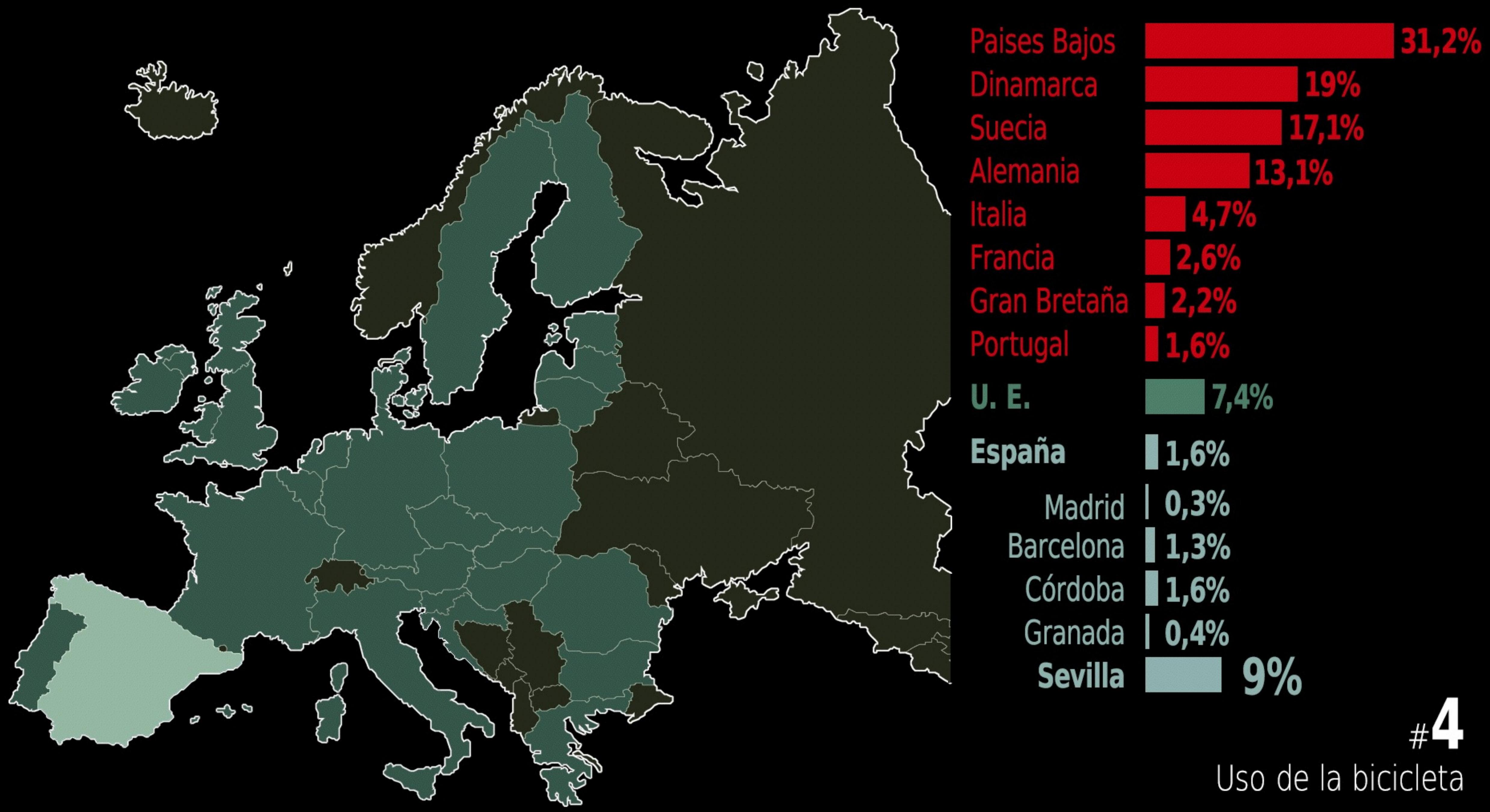
#4

Uso de la bicicleta



#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

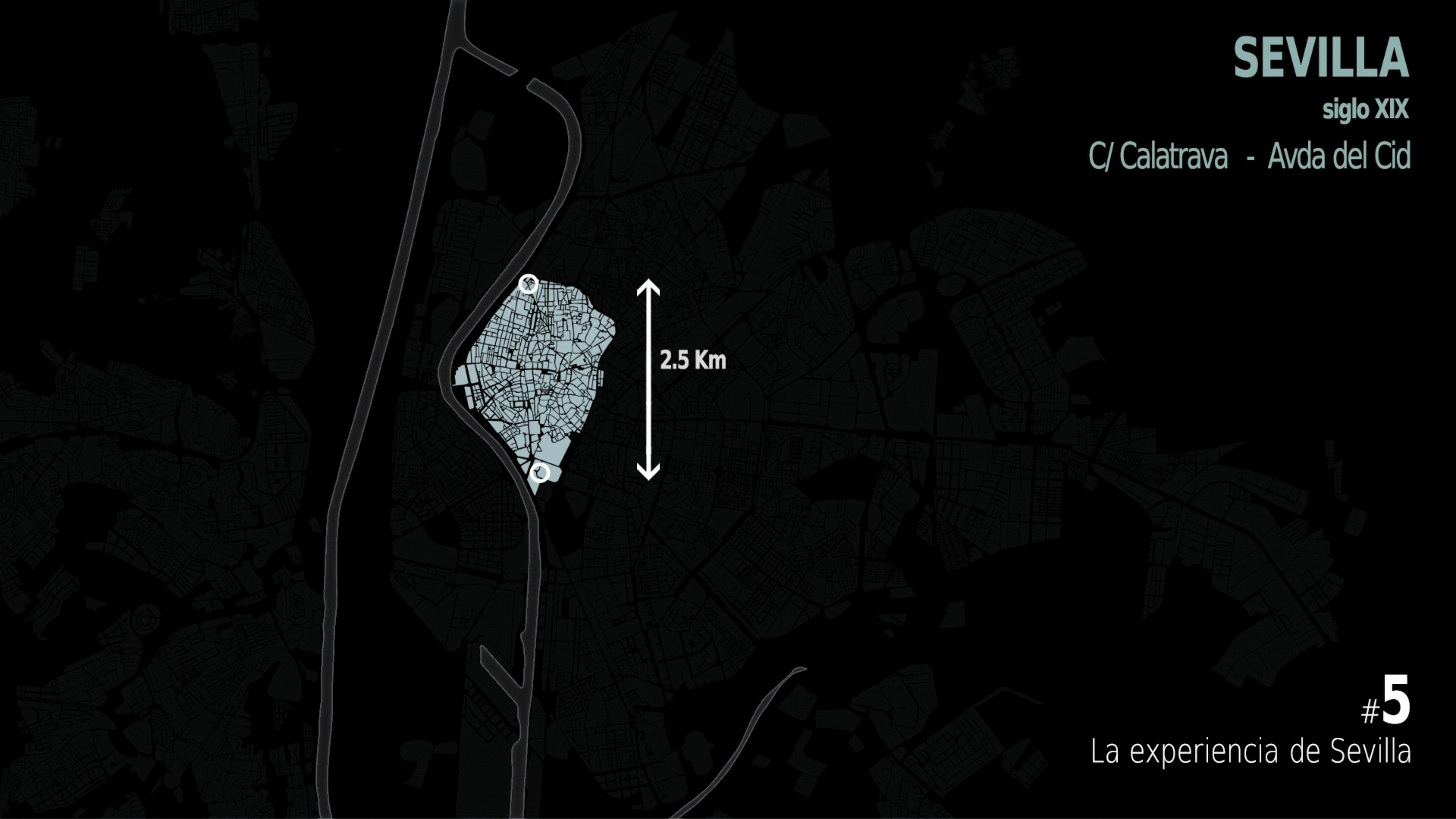
#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XIX

C/ Calatrava - Avda del Cid



#5

La experiencia de Sevilla

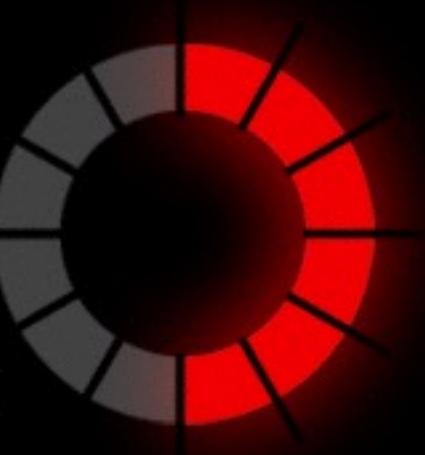
SEVILLA

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

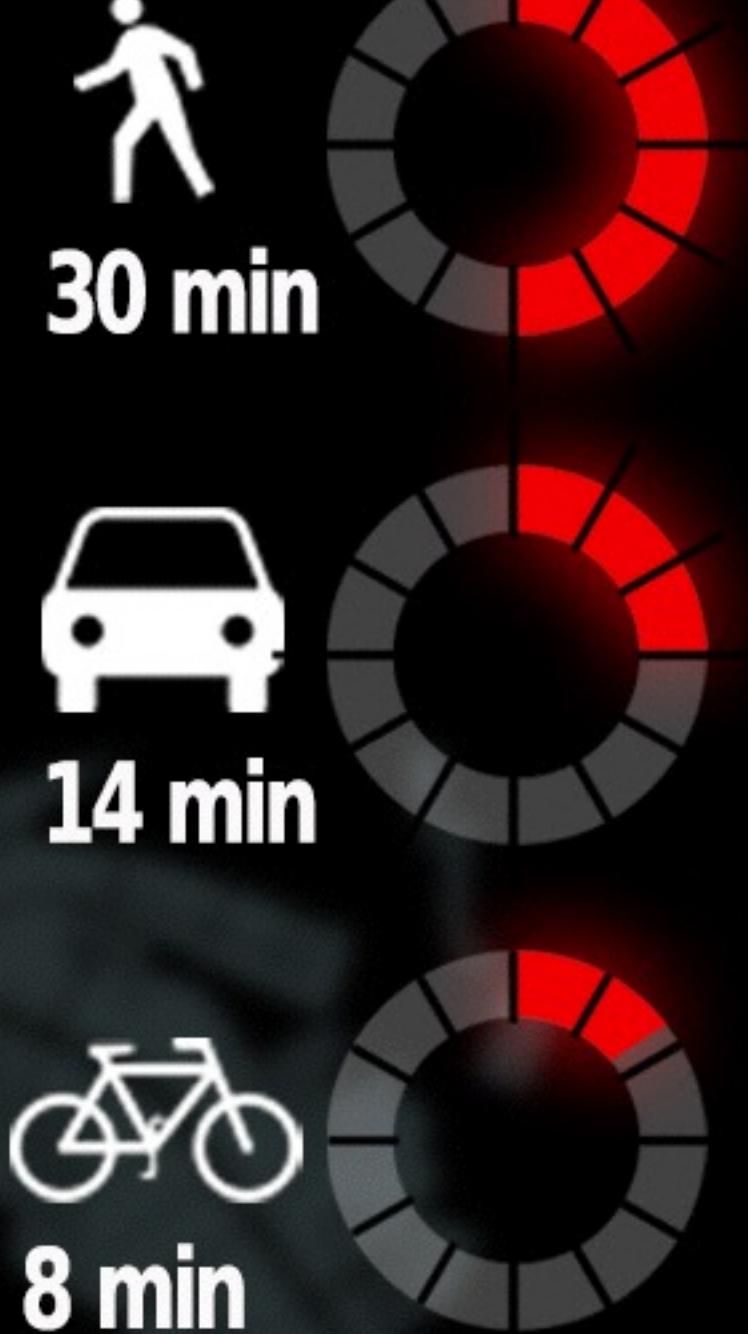


#5
La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

C/ Calatrava - Avda del Cid



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI



#5
La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

San Jerónimo



#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



#5

La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

San Jerónimo - Los Bermejales



10 Km

#5
La experiencia de Sevilla

SEVILLA

siglo XXI

San Jerónimo - Los Bermejales



10 Km

#5

La experiencia de Sevilla

CONSTRUCCIÓN

Octubre
2006

Octubre
2007

Mayo
2008

Mayo
2009

2011

Enero
2013

Septiembre
2013

Premio Ciudad Sostenible de la Fundación Forum Ambiental y Ecocity.

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

Sevilla acoge la edición de **Velocity 2011**



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

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**

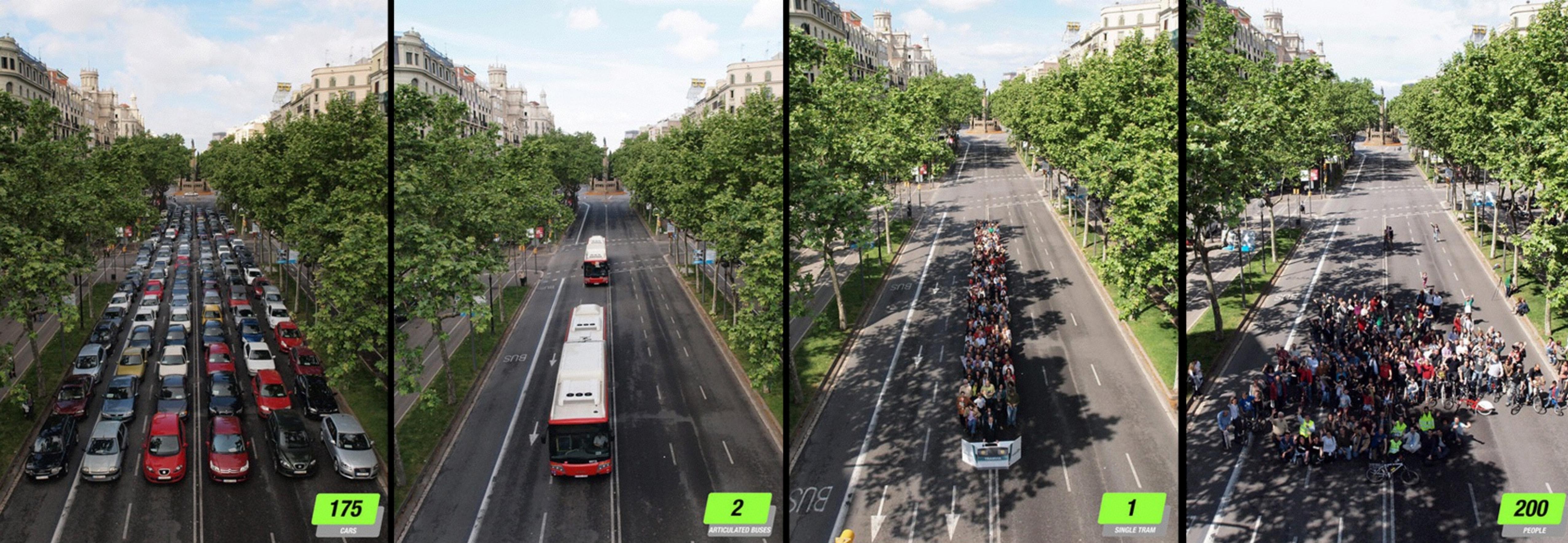
La experiencia de Sevilla



- # 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



Copenhague



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.

#6

Mas que un Plan de Infraestructuras

Equipamientos



Intermodalidad



Participación



Programas Sectoriales

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

#6

Mas que un Plan de Infraestructuras

#7

Criterios Funcionales

Vías ya existentes



Intermodalidad



Continuidad



Plataformas segregadas



#7

Criterios Funcionales



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

Potencialidad-intermodalidad
bicicleta
ámbito urbano e interurbano

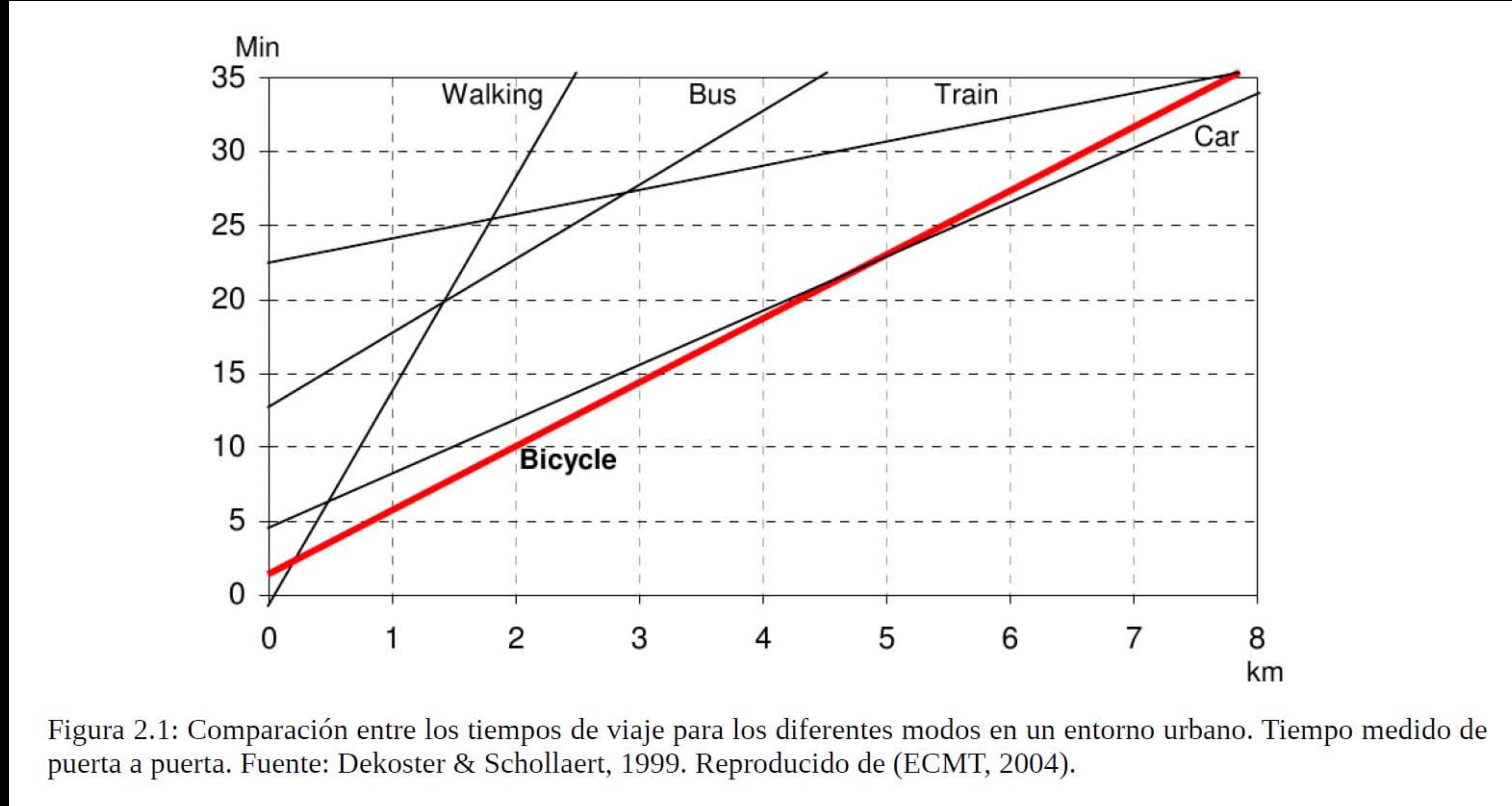


Figura 2.1: Comparación entre los tiempos de viaje para los diferentes modos en un entorno urbano. Tiempo medido de puerta a puerta. Fuente: Dekoster & Schollaert, 1999. Reproducido de (ECMT, 2004).

15 EU:

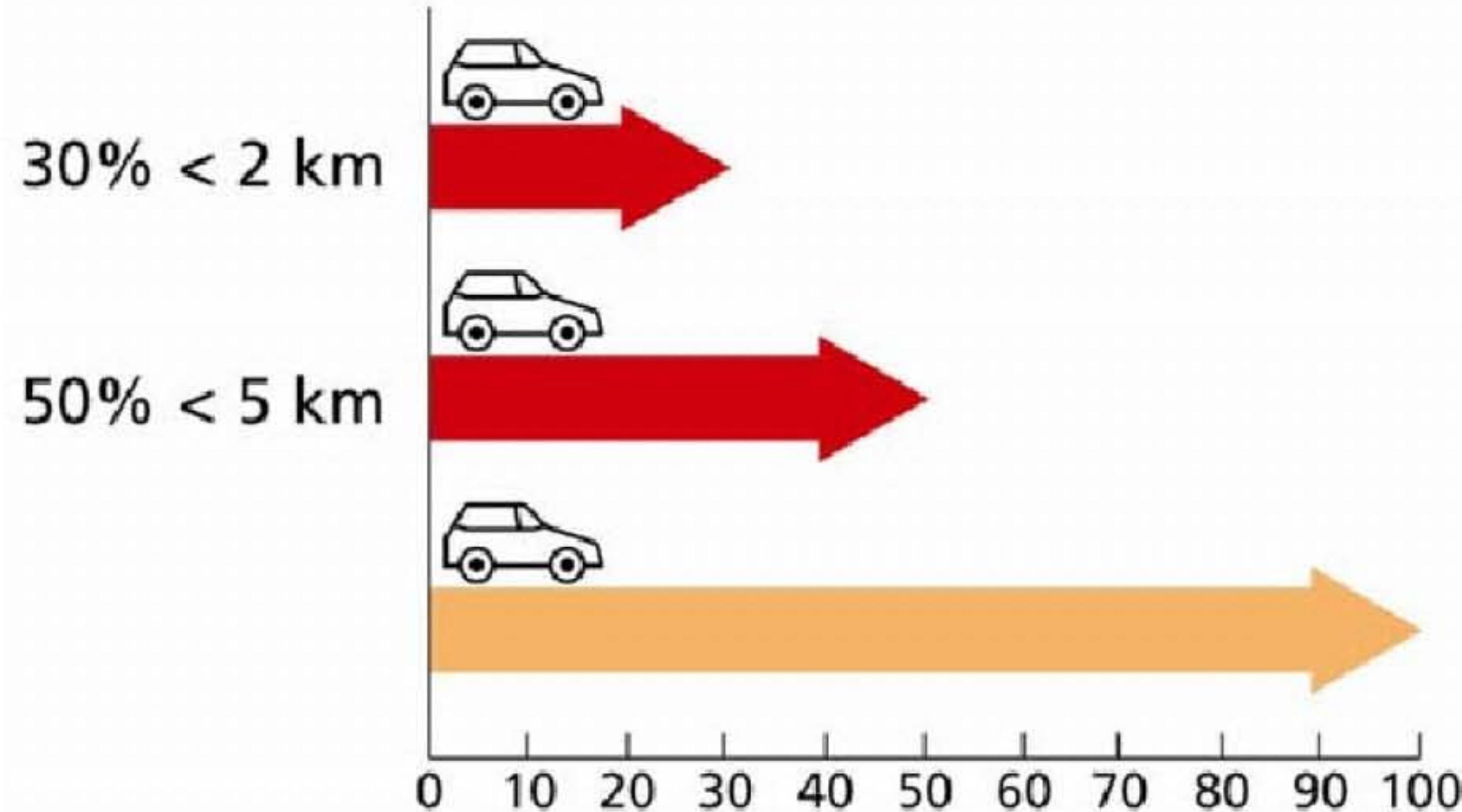


Figura 2.2: Porcentajes de uso del automóvil en la UE-15 según distancia recorrido. Fuente: European Transport in Figures, European Commission, DG TREN, Fact sheets, passenger transport, November 1998. Reproducido de (ECMT, 2004).

Potencialidad-intermodalidad
bicicleta
transporte público

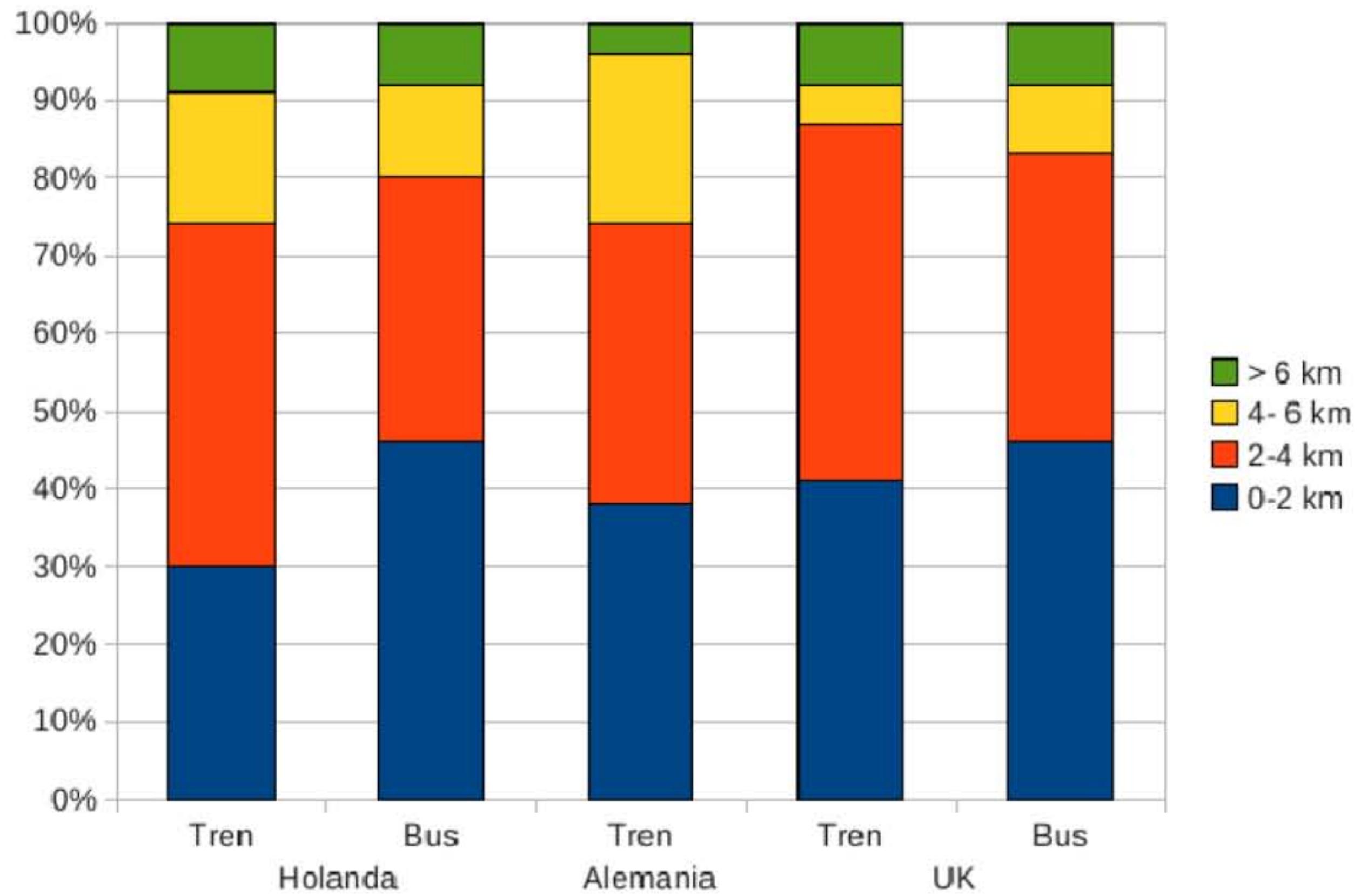


Figura 2.3- Distribucion de distancias a la estación del transporte público metropolitano para desplazamientos “bike and ride” para diversos países y modos de transporte, expresada en porcentaje sobre el total de viajeros que acceden en bicicleta a las estaciones. Fuente: Martens, 2004.

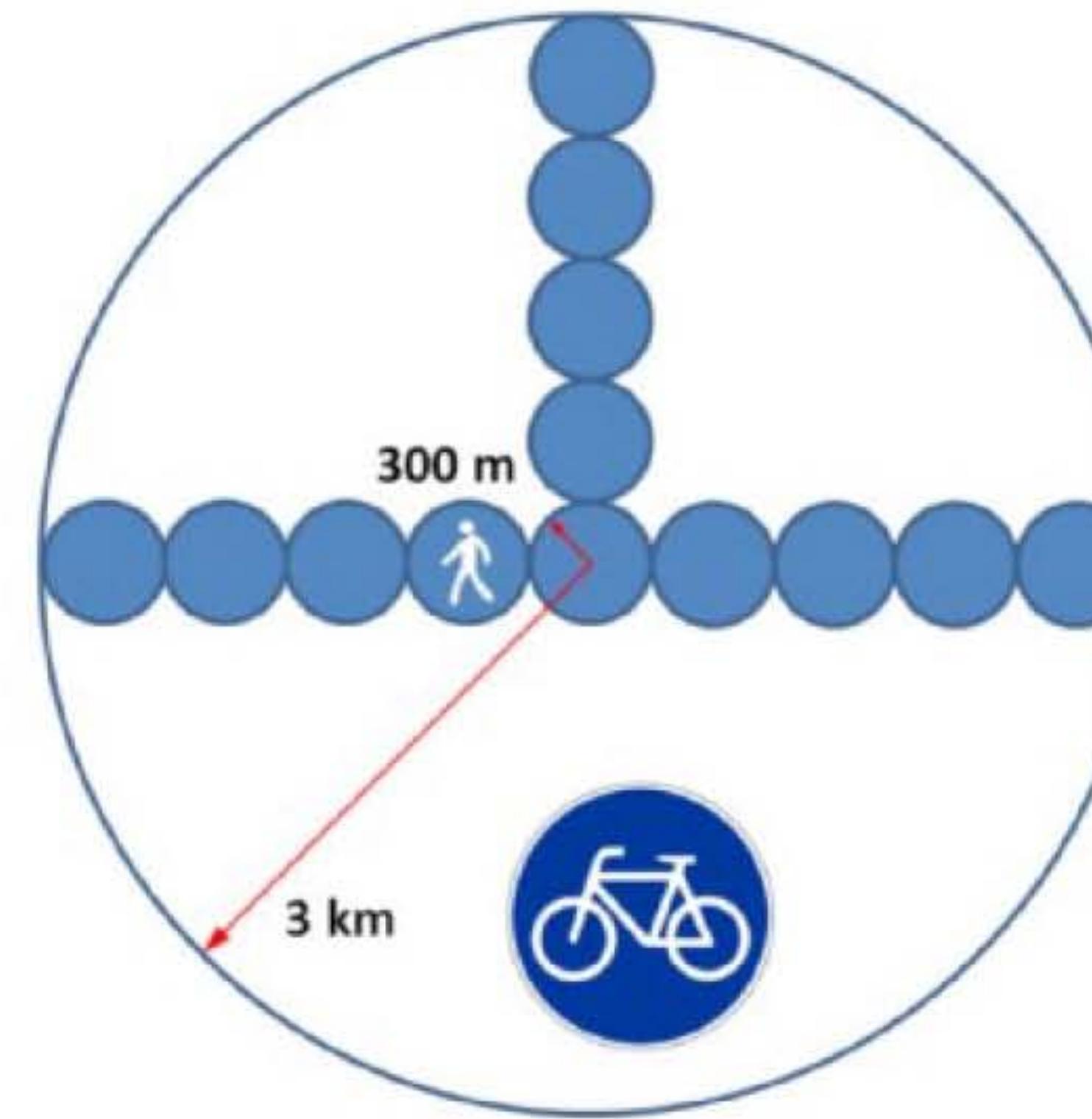


Figura 2.3: Ilustración del efecto reductor de la intermodalidad bicicleta-TP sobre el número de estaciones de autobús necesario para cubrir un área dada. Se ha tomado 300 metros como radio de influencia peatonal de las estaciones de autobús (IDAE, 2006, AL21, Indicadores). Como radio de influencia para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



#7

Criterios Funcionales



Utilidad, seguridad y comodidad para tod@s

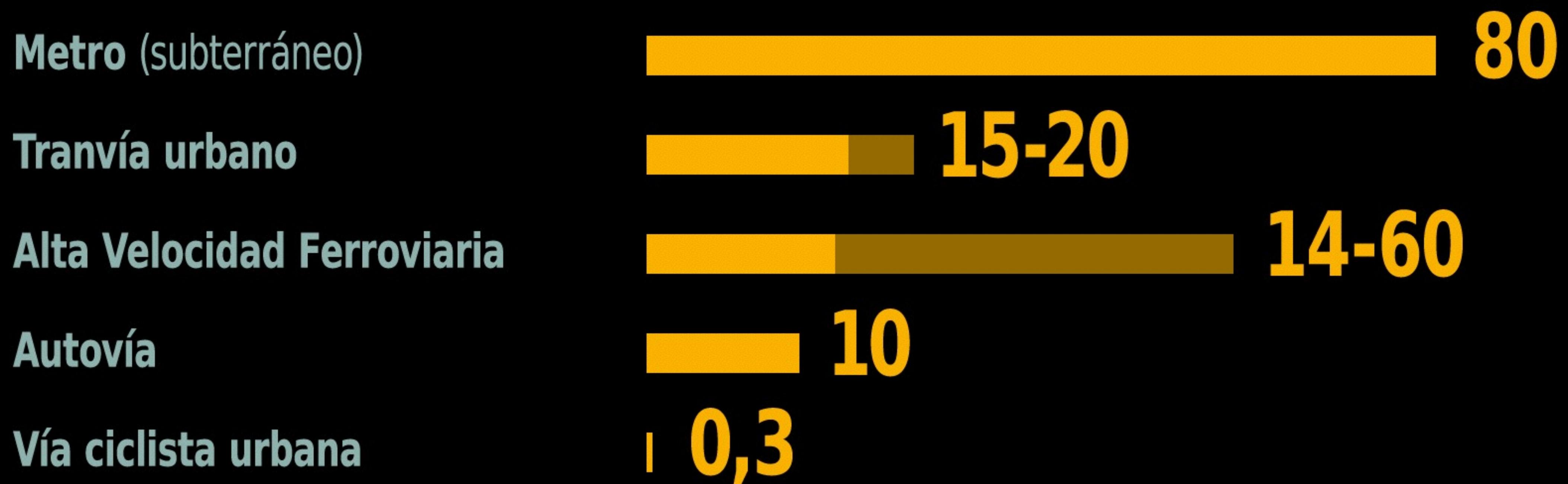
#7

Criterios Funcionales

#8

Una Inversión óptima

Millones de euros por kilómetro



#8

Una Inversión óptima

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

#9

Un modelo integral y coherente

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