



PALMA

.....

MOVILIDAD SOSTENIBLE EN SEVILLA Y SU ÁREA METROPOLITANA

27 de junio de 2013

Palma

Josefina Cruz Villalón. Universidad de Sevilla

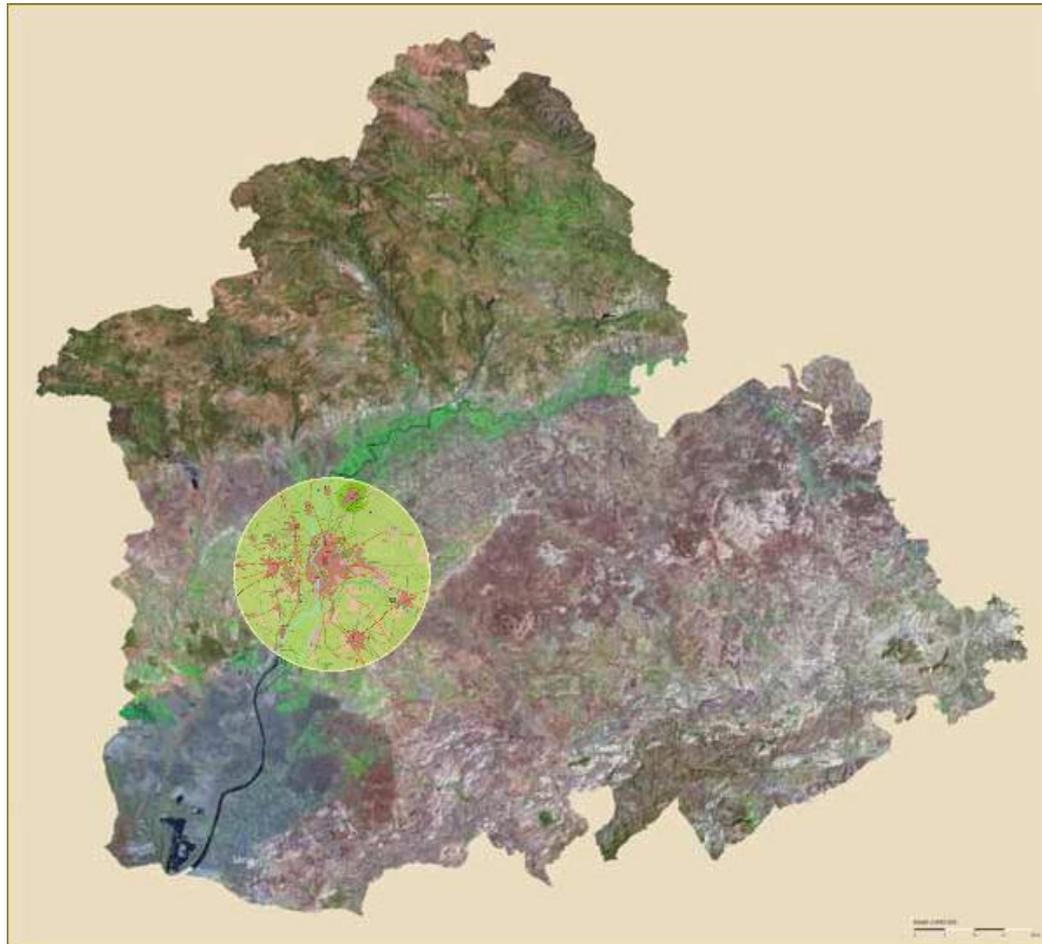


THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY
THE EUROPEAN UNION

SEVILLA A PRINCIPIOS DEL XXI



CONTEXTO TERRITORIAL



AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

Los estudios previos del *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración urbana de Sevilla* y *El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla*, que abarcaban 22 municipios, pusieron de manifiesto la existencia de una segunda corona formada por 24 municipios más

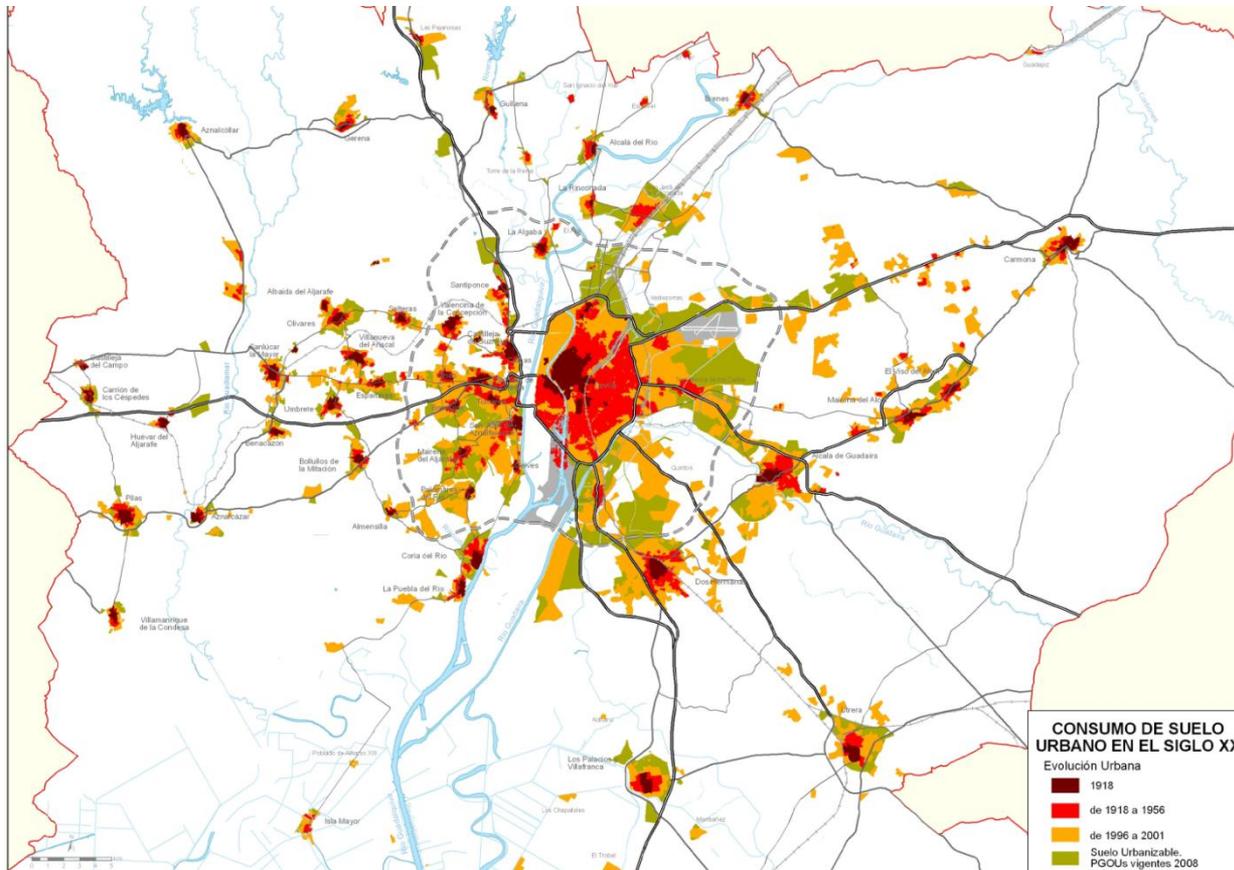
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE SEVILLA 1970-2011					
			1970	2011	Crecim %
Ciudad de Sevilla			545.692	698.042	27,9
Primera Corona Metropolitana			210.777	523.981	148,6
Segunda Corona metropolitana			181.766	299.659	64,9
AREA METROPOLITANA			938.235	1.521.682	62,2
Resto de la Provincia			398.434	409.259	2,7
PROVINCIA DE SEVILLA			1.336.669	1.930.941	44,5

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

En 2009 se aprobó el *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUG)*:

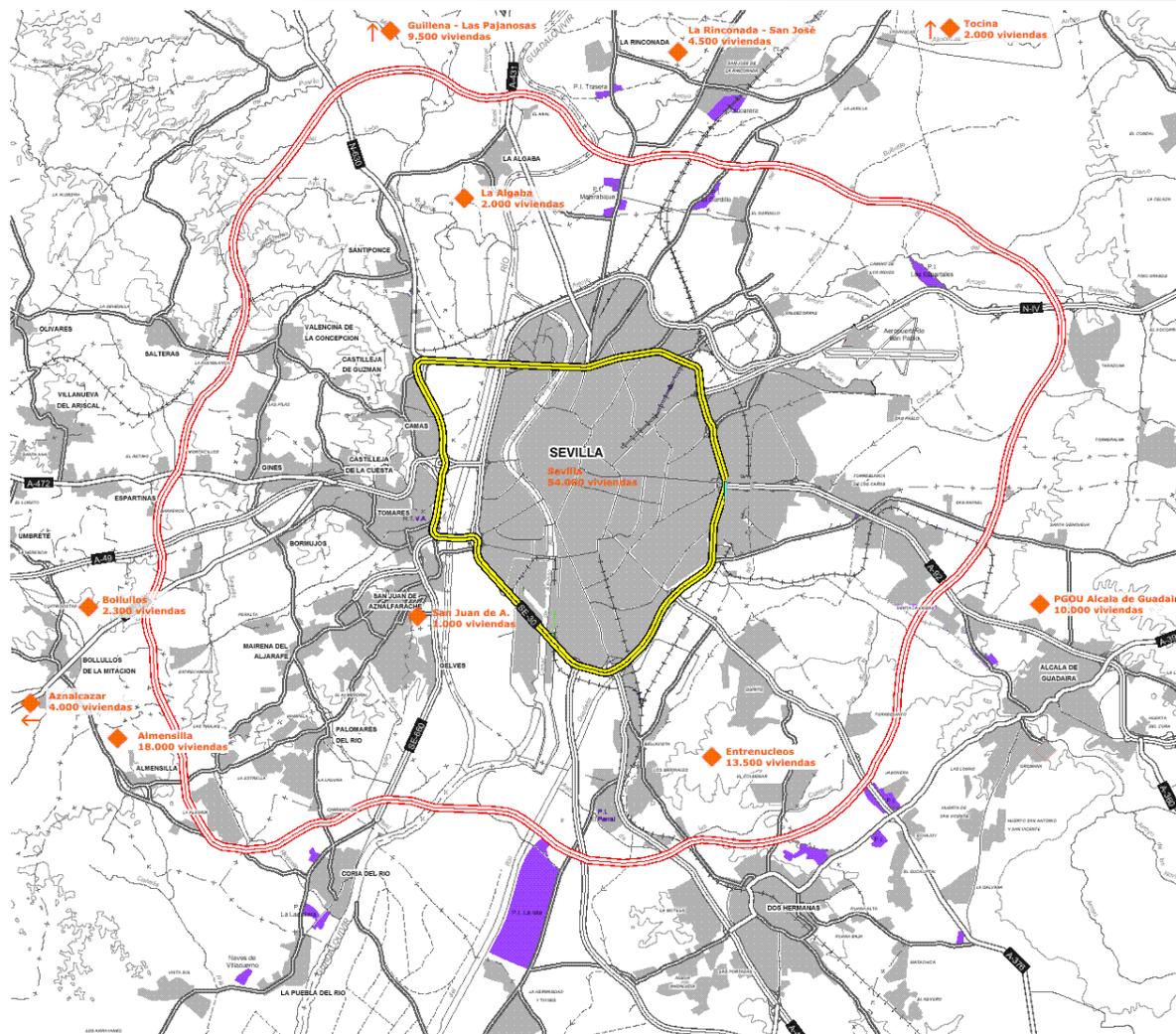
- 46 municipios,
- Millón y medio de habitantes, que supone el 18% de la población regional
- 4.900 km²
- Sevilla, la capital:
 - 700.000 habitantes (47% de la aglomeración)
 - prácticamente ha agotado su suelo
 - densidad superior a los 5.000 hab/km²
 - su crecimiento se ha estancado en los últimos 20 años
 - mantiene la hegemonía económica, pero cada vez en mayor medida su corona metropolitana está experimentando un crecimiento que no es solo residencial (equipamientos públicos y comerciales, empleo industrial)

CRECIMIENTO SUELO URBANO (POT AU Sevilla, 2009)



Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio

PRIMERA CORONA METROPOLITANA Y VÍAS DE CIRCUNVALACIÓN S-30 Y S-40



PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (2006)

Diagnóstico



En el ámbito metropolitano de Sevilla (22 municipios) se producen 1.780.000 viajes mecanizados al día, lo que supone una tasa de movilidad relativa de 1,56 viajes mecanizados/hab/día

Predomina el viaje en vehículo privado (70,6% de los viajes mecanizados), que se eleva (al 80%) en los viajes entre Sevilla y su corona metropolitana

El transporte público prácticamente se reduce al autobús

Toda la presión (y las inversiones) se ejerce sobre la red viaria urbana y metropolitana

La tendencia sostenida en los últimos 20 años y previsible a medio plazo se resume en:

- Incremento *explosivo* de la movilidad mecanizada
- Incremento del vehículo privado
- Pérdida de cuota del transporte público (= autobús), incluso en la ciudad de Sevilla

El modelo tendencial es insostenible, por varias razones:

- La movilidad no puede seguir siendo resuelta por el incremento de la red viaria metropolitana, tanto por razones financieras como por razones físicas
- La ciudad de Sevilla (su viario o sus áreas de estacionamiento) no tiene capacidad para absorber un incremento de la movilidad metropolitana, basada en el vehículo privado
- El incremento de la emisiones de gases contaminantes es contrario a los compromisos internacionalmente adquiridos para su reducción

Fomento de los modos de transporte público, con desarrollo e incorporación de otros modos de transporte

- Metro (entonces en construcción)
- Metro-tren
- Cercanías

Fomento de la movilidad no motorizada:

- peatón y
- bicicleta

Moderación/contención del transporte en vehículo privado

LA MOVILIDAD EN EL AREA METROPOLITANA DE SEVILLA, según la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2007



Según la última Encuesta Domiciliaria de Movilidad (2007), en un día laborable en el área metropolitana de Sevilla (46 municipios):

- Viajan un millón de personas (968.412): el 78,4% de los mayores de 12 años.
- Se producen:
 - 2.880.349 viajes: 2,33 viajes/persona/día (mayor de 12 años)
 - El 50% de los viajes se hacen en coche, el 30,5% a pie y el 11,5% en autobús urbano e interurbano
 - Viajes mecanizados, 69,5%: 2.001.095 (1,62 viajes/persona/día)
 - Viajes no mecanizados, 30,5%: 879.254 (0,71 viaje/persona/día)

Predomina el vehículo privado (casi el 80% de los viajes mecanizados), que ha venido ganando peso en los últimos años:

- Parque de vehículos (450 automóviles/1000 hab)
- Expansión residencial metropolitana

El transporte es fundamentalmente unimodal: se realizan 1,03 etapas por viajes

La movilidad no obligada (ocio, compras, acompañamiento, ...) ha pasado a ser más importante que la obligada (trabajo y estudios): 55/45

Se están equilibrando los movimientos entre capital y corona, como consecuencia de la localización de actividades productivas en esta segunda

PRINCIPALES ACTUACIONES emprendidas (2002-2012)

- Creación del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla**
- Construcción y puesta en servicio del Metro**
- Construcción y puesta en servicio del Metro-Centro**
- Creación de una Red ciclista en la ciudad de Sevilla**
- Mejora de la red de Cercanías**



En 2001 se firma el convenio de constitución del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla y se empieza a operar en octubre de 2002 (autobuses metropolitanos)

Participación:

- Junta de Andalucía: 45% (Presidencia)
- Diputación de Sevilla: 5%
- Municipios: 50%

La incorporación de los municipios del área se ha ido produciendo de forma gradual: inicialmente eran 5 los municipios integrados en el Consorcio, 11 en 2005... y actualmente se han integrado 45 de los 46 que componen el ámbito metropolitano (1.443.000 hab)

Objetivos:

- El ejercicio de forma coordinada y conjunta de las competencias que le corresponden a las distintas administraciones intervinientes en materia de construcción y gestión de infraestructuras y servicios de transporte
- Cooperación en materia económica, técnica y administrativa

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA

En 2012, el número de viajes realizados con los títulos de transporte del Consorcio se ha situado en 24,6 millones (que representa una reducción del 3% en relación a 2011)

Distribución por servicios:

Bus Metropolitano: 42,6%

Metro: 35,7%

TUSSAM: 4,9

Cercanías: 0,14%

Otros: 0,30%

La utilización de la tarjeta en el metro es del 60% y del 70,4% en los autobuses metropolitanos

Hay 420.000 tarjetas en uso, es decir, prácticamente uno de cada tres residentes en el área dispone de tarjeta (29,1%)



SERVICIO BUS+BICI

Desde 2006 dentro del Consorcio de Transporte funciona un servicio, que permite disponer al usuario del bus metropolitano de una bicicleta gratis durante 24 horas en Sevilla en día laborable

Este servicio cuenta con 5.682 usuarios inscritos y en 2012 se contabilizaron 41.580 usos de estas bicicletas (2012)

El perfil de usuario es el de varón (53%), joven (58% entre 18 y 25 años) y estudiante (64%)

S E R V I C I O
**BUS
BICI**



EL METRO

La construcción de la primera línea (L1) se inicia en 2004 y se pone en servicio en abril de 2009.

Tiene una longitud de 18.077 metros, 22 estaciones y en un radio de 500 metros residen 230.000 personas

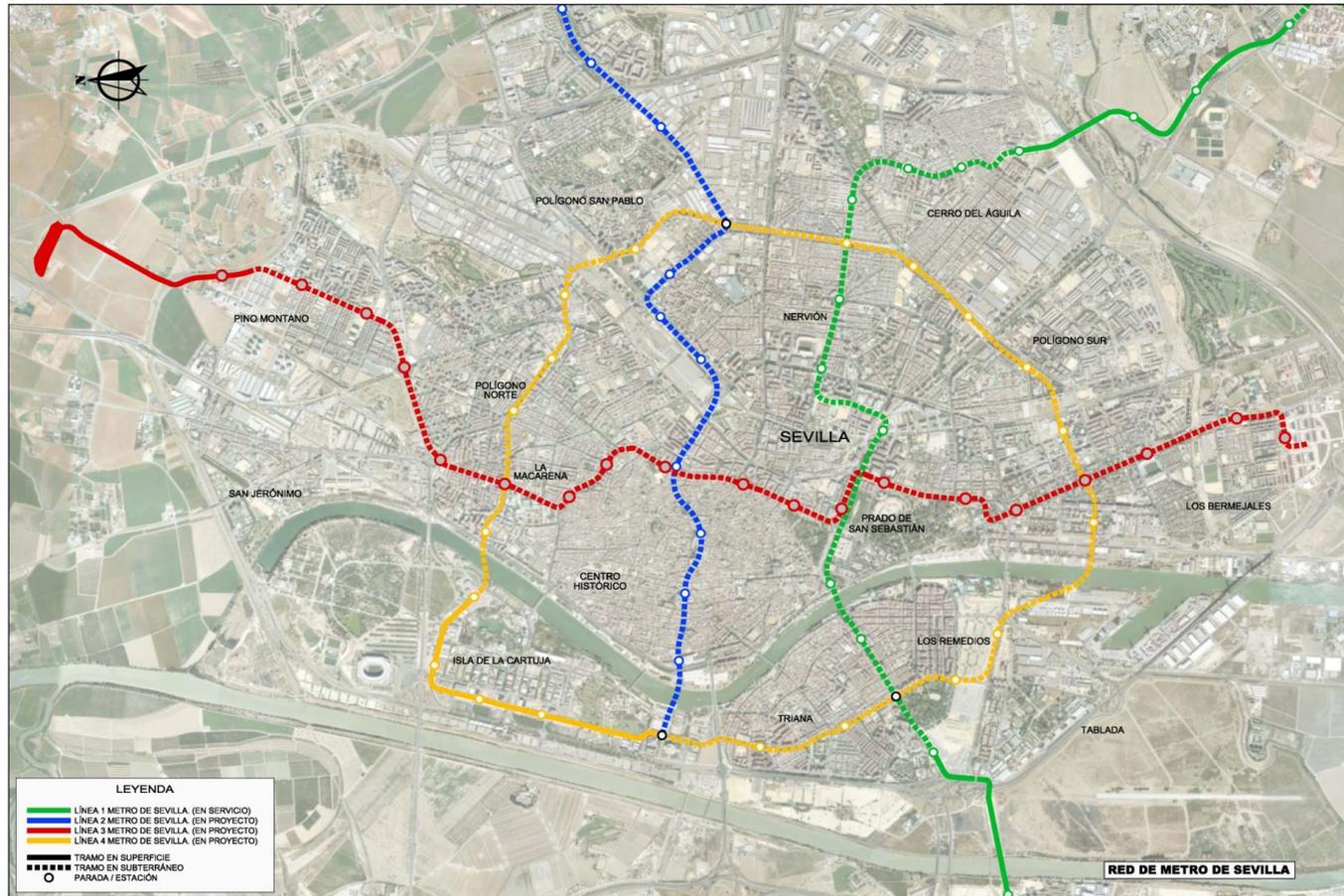
Cuenta con 5 aparcamientos *disuasorios* para vehículos con 1.500 plazas y aparcamiento de bicicletas en todas las estaciones

Usuarios de la línea en 2012:

- número total de usuarios: 14.029.418
- media de personas usuarias: 38.332
- media en día laborable: 47.596



RED COMPLETA EN PROYECTO

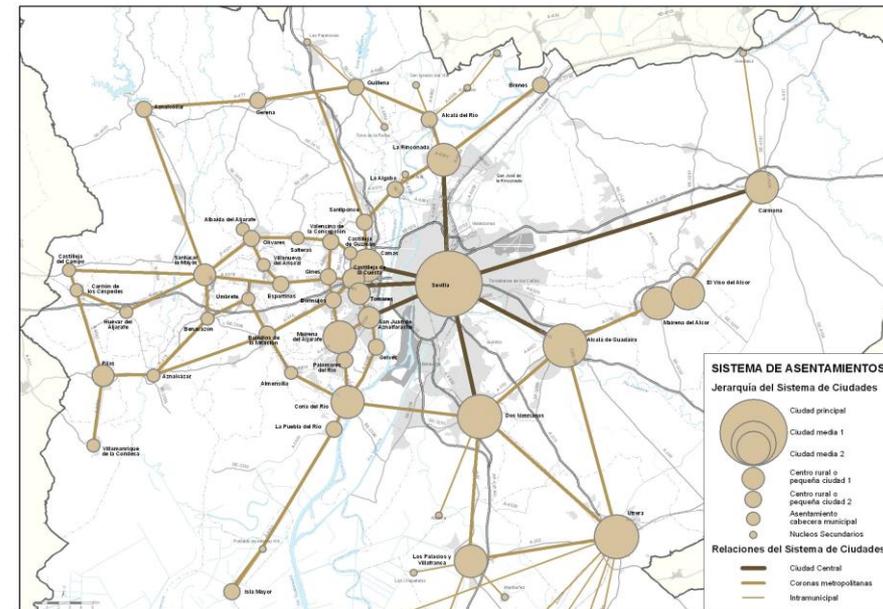


ACTUACIONES EN CURSO

Está en construcción las prolongaciones tranviarias de la L1 hacia Alcalá de Guadaíra, Dos Hermanas y el Aljarafe

Están redactados los proyectos de las líneas 2, 3 y 4:

- Extensión: 40.7 km (que alcanzaría 68,7 km, sumada la L1)
- Estaciones: 60 (82 estaciones, sumadas las de la L1)
- Inversión: 3.706 M€ (inversión total: 4.364 M€)
- La población servida (radio de 500 metros) alcanzaría a 614.00 personas



METRO-CENTRO (TRANVÍA)

Puesto en servicio en dos fase: 2007 y 2011

Tiene un recorrido de 2,2 km

Conecta la Plaza Nueva (Ayuntamiento de Sevilla) con Avenida de la Constitución, edificio central de la Universidad, Juzgados, varias líneas de autobuses, nueva área universitaria y centro intermodal de San Bernardo (metro y cercanías)

Segunda línea en número de viajeros (4.542.282/año 2012) y primera por viajeros/km (23.8, a distancia de la siguiente: 7,35 viaj/km) de las líneas de TUSSAM



METRO-CENTRO



CONSTRUCCIÓN DE LA RED DE VÍAS CICLISTAS EN LA CIUDAD DE SEVILLA

Fase previa: 2003-2007

- Construcción de una red de 80 km de vías ciclistas
- Instalación en la vía pública de 1.500 plazas de aparcamientos para bicicletas
- Redacción del Plan de Bicicletas (2007-2010), donde se establecen criterios técnicos de construcción y uso de la red de bicicletas en la ciudad
- Concesión del servicio público (Sevici), que se inicia en 2007 con 150 estaciones y 1.500 bicicletas



CONSTRUCCIÓN DE LA RED CICLISTA DE SEVILLA

VIAS CICLISTAS DE SEVILLA 2.004-2.010

Sevilla en bici
www.sevillaenbici.com

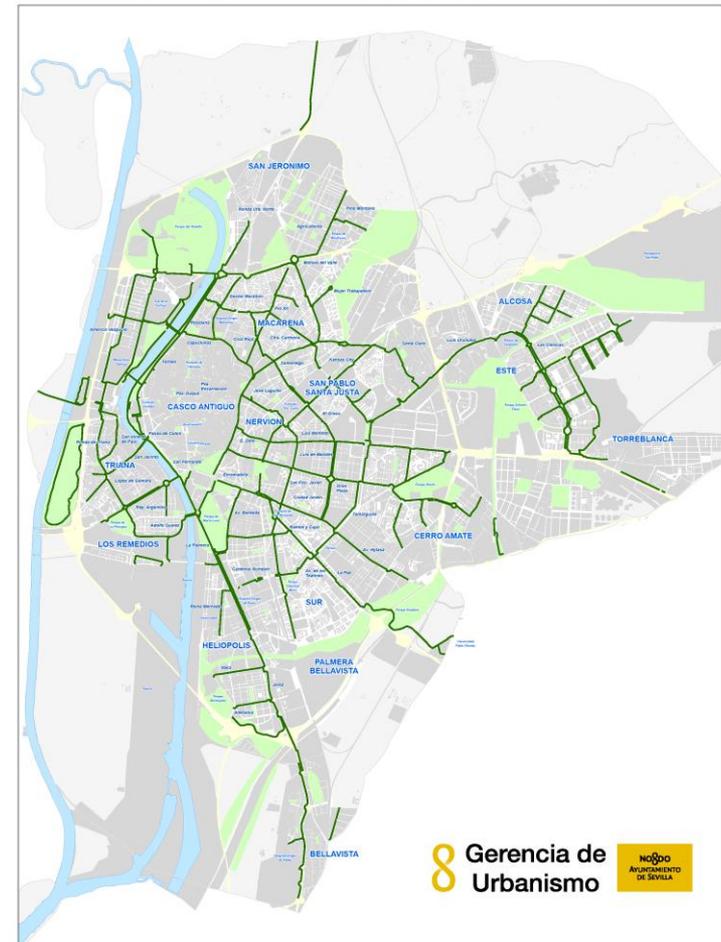


NOSDO Infraestructuras para la Sostenibilidad
Ayuntamiento de Sevilla
Observatorio de Sostenibilidad Urbanística

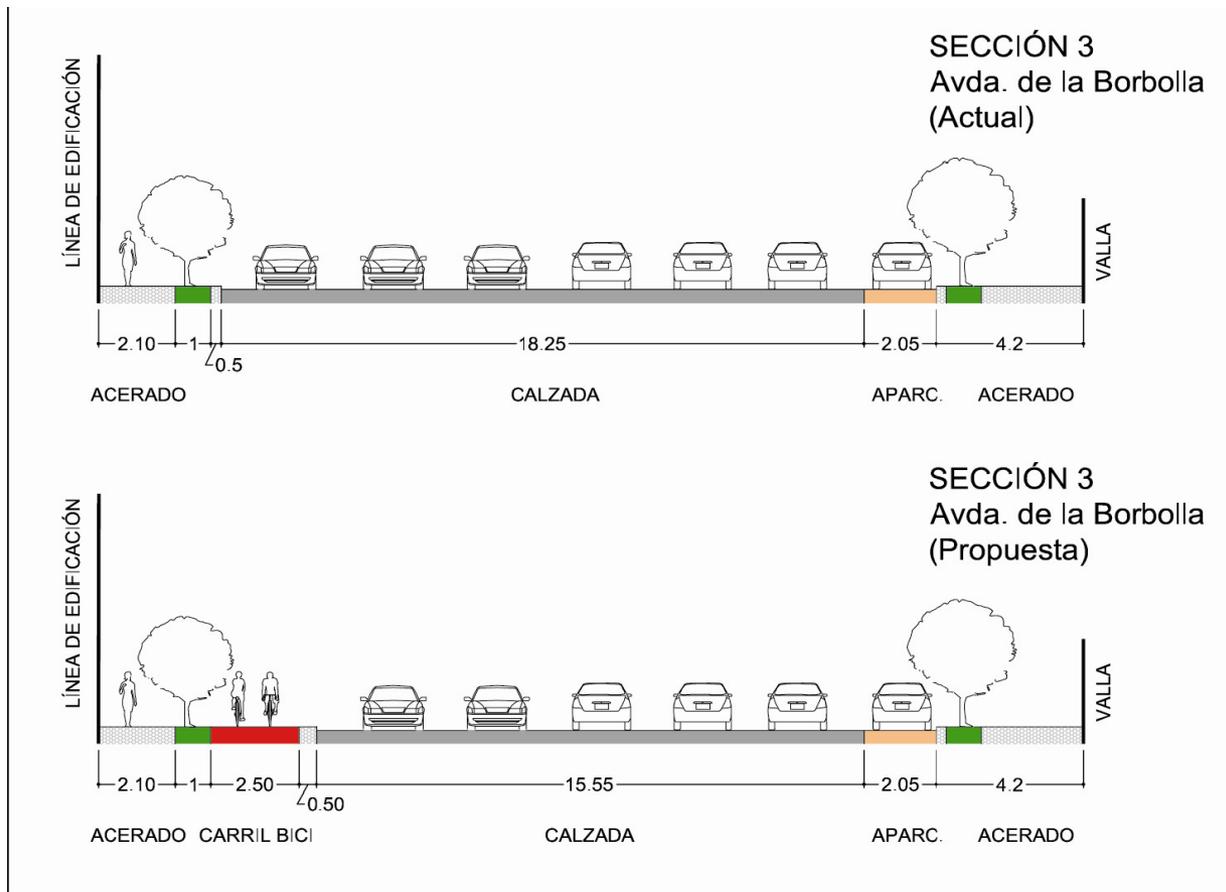
LA RED DE VÍAS CICLISTAS (2012)

- Longitud de la red: 142 km
- Anchura media: 2,5 metros
- 4.000 plazas de aparcamiento
- Red de Sevici : 260 estaciones , 2.650 bicicletas y 5.163 puntos de enganche
- Usuarios:
 - Se utiliza más en días laborables
 - 2/3 de los viajes son por *movilidad obligada*. Predominan el trabajo (34%) y los estudios (32%)
 - Anteriormente el usuario hacía el viaje en autobús (37%), en coche (32%), andando (26%) o en moto (5%)
 - En un día laborable se realizan en torno a 42.600 viajes en bicicleta (52.800 en 2009)
 - Sevici :51.251 usuarios activos realizaron 4.953.394 viajes en 2012 (Mx. 6.596.826 en 2009).

VIAS CICLISTAS DE SEVILLA

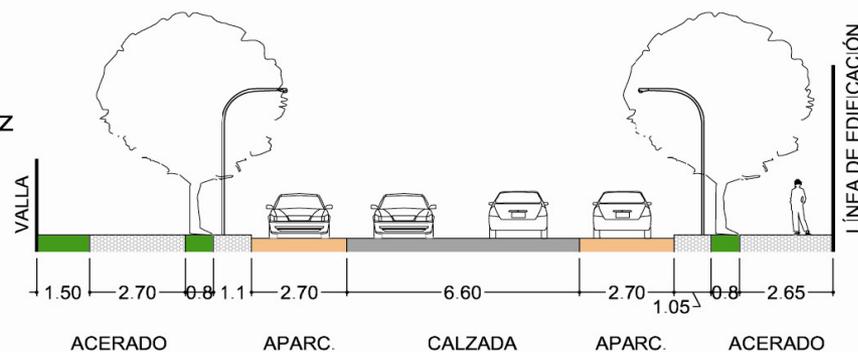


IMPLANTACIÓN CARRIL-BICI EN EL VIARIO (a costa de 1 carril de circulación)

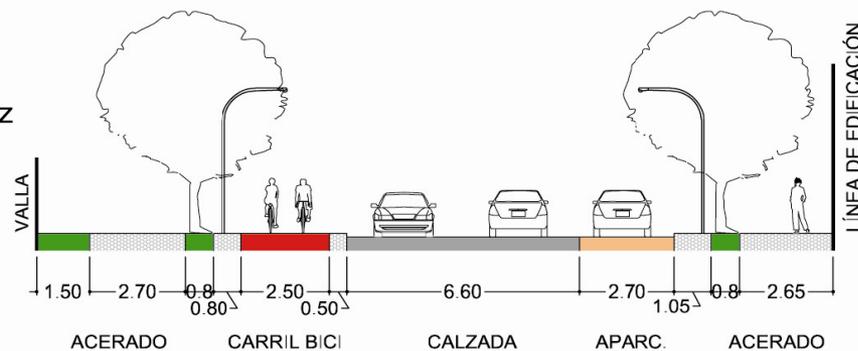


IMPLANTACIÓN CARRIL-BICI EN EL VIARIO (a costa de 1 plaza de aparcamiento)

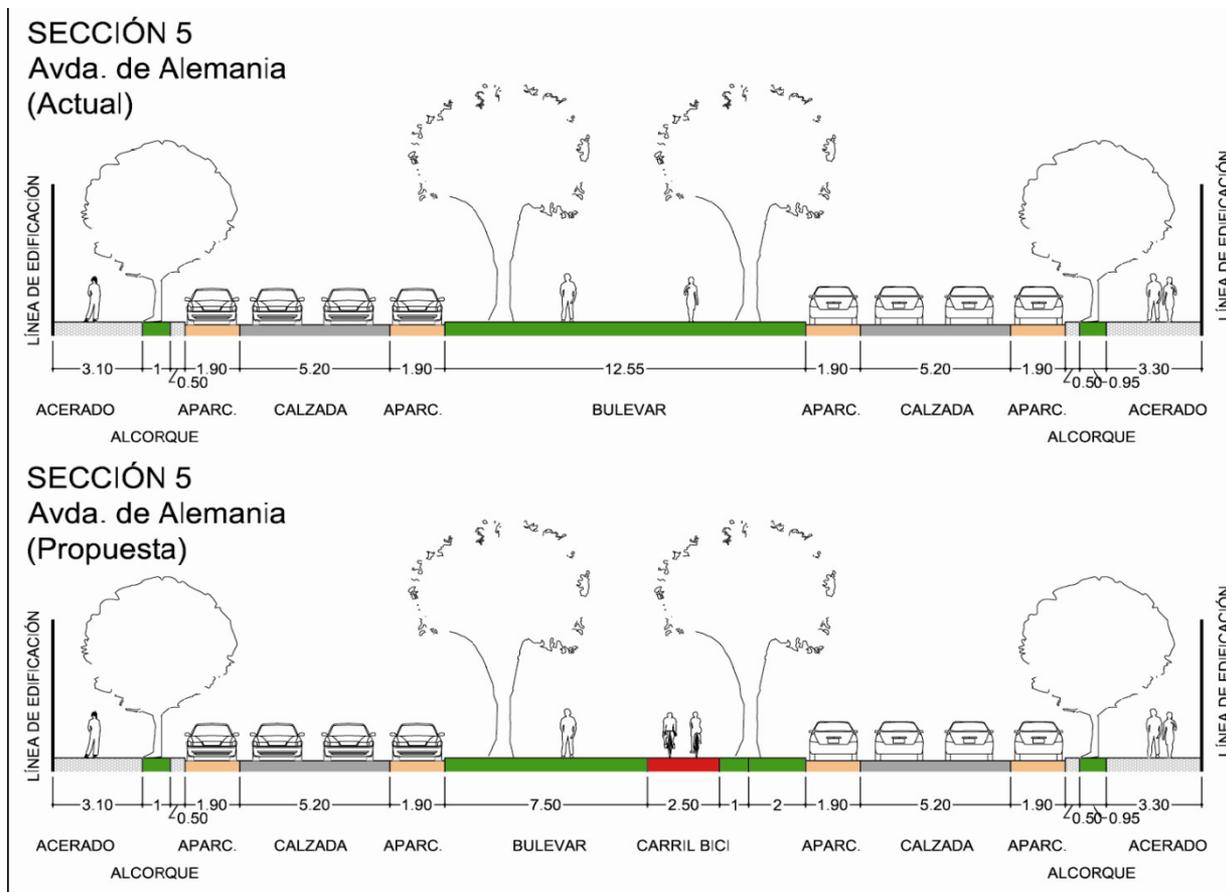
SECCIÓN 4
C/ Párroco
Antonio González
(Actual)



SECCIÓN 4
C/ Párroco
Antonio González
(Propuesta)



IMPLANTACIÓN CARRIL-BICI EN EL VIARIO (bulevar: espacio compartido con el peatón)



IMPLANTACIÓN DEL CARRIL-BICI (Avenida de la Buhaira)



EL ESPACIO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD

Carril sobre viario



Aparcamiento Sevici



EL ESPACIO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD

Carril sobre acerado



Aparcamiento en Plaza Nueva



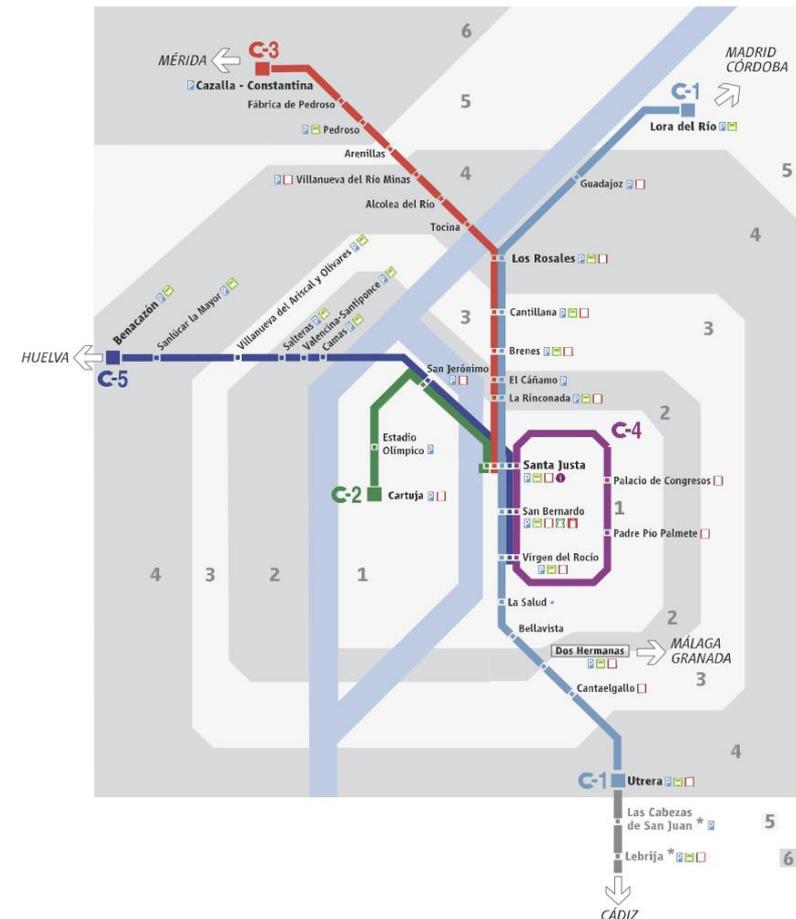
CERCANÍAS

Sevilla cuenta con una red de Cercanías, con 5 líneas, de las que la C1 es la más demandada

Recientemente se han puesto en servicio la C-5, que cubre el borde occidental del Aljarafe y la C2, que recupera la línea que hacía el servicio a la Expo92

Cercanías se ha integrado parcialmente en 2008 en el Consorcio de Transporte

Mueve en torno a 9 millones de viajeros/año



BALANCE: REDUCCIÓN DE EMISIONES

Reducción por el uso de la bicicleta en sustitución de otros modos:

- Entre 1.178 tn/año, lo que equivaldría a un ahorro energético del 0,5% del consumo doméstico de Sevilla (según Ayuntamiento de Sevilla, 2010), y
- 8.634 tn/año (Marques Sillero, 2011)

Reducción por el uso del metro

- Para el primer año completo de puesta en servicio (2010), que registró 11.523.000 viajeros, la empresa Metro Sevilla estimó que el 30% de los usuarios utilizaba anteriormente vehículo privado, por los que se habría producido una reducción de 7.877 veh/día, que se traduciría en una reducción en la emisiones de CO2 de 5.018 toneladas (según el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, las emisiones de CO2, en 2004, fueron de 407.160 tn; es decir, supondría un 1,2%)

En el caso de Sevilla han empezado a adoptarse medidas tendentes a incrementar la movilidad en modos no motorizados y en transporte público (además del autobús), tanto como objetivos expresados en la planificación, como por las actuaciones desarrolladas

Son medidas de reciente implantación y aún en proceso de ejecución

La relación en transporte público entre autobús y el resto (metro, tranvía y cercanías) es de 76/24% (OMM, 2011, p-19)

Metro y bicicleta tienen un número similar de usuarios

La bicicleta ha restado más usuarios al transporte público y al caminar que al transporte privado

El metro ha mejorado la movilidad en la ciudad y algunos puntos de su área metropolitana, pero limitado a la reducida extensión de su red

Es necesario mejorar el conocimiento de la movilidad

Es necesario mejorar la integración de las políticas, planes y programas de las Administraciones concurrentes

Es necesario mejorar la gestión del tráfico urbano y la formación y concienciación de conductores y ciudadanos en general

Thank you!

Josefina Cruz Villalón

Departamento de Geografía Humana

Universidad de Sevilla

C/ Doña María de Padilla s/n

41004 Sevilla (Spain)

jcvillalon@us.es

<http://www.civitas.eu>



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION