

PASARELA para bicicletas y peatones sobre la SE-30 en Tablada ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA





ÍNDICE DEL DOCUMENTO:

- 1) Un hito de la movilidad sostenible en Sevilla.**
- 2) Un obstáculo salvado para peatones y ciclistas.**
- 3) Cada vez más cerca.**
- 4) El Puente de Hierro de San Juan de Aznalfarache.**
- 5) Descripción de la Pasarela.**
- 6) Hacia una movilidad sostenible metropolitana.**

1) Un hito de la movilidad sostenible en Sevilla.

Sevilla y su área metropolitana estarán a partir del año próximo más cerca y más vinculadas, mejor integradas por una vía de transporte limpia, saludable, cómoda y eficaz. La Consejería de Fomento y Vivienda ha presentado hoy el proyecto de construcción de la Pasarela Peatonal y Ciclista sobre la SE-30, que conectará la capital andaluza con su área metropolitana. Las obras empezarán a principios de 2013 y finalizarán antes de final de año.

La Pasarela, que se construirá sobre la ronda de circunvalación SE-30 a la altura de Tablada, supone una inversión de 2 millones de euros. Esta infraestructura otorga pleno sentido al itinerario a pie y en bicicleta ya existente en la actualidad, ya que da continuidad a la vía ciclista del Puente de Hierro de San Juan de Aznalfarache y lo conecta con la vía ciclista de la red urbana de carriles bici de Sevilla, una referencia en el ámbito de la movilidad sostenible y no motorizada.



Plano de situación de la futura Pasarela sobre la SE-30 y su relación con otras infraestructuras del transporte.

El proyecto ya está en marcha. El departamento que dirige Elena Cortés ha iniciado ya el periodo de información pública para realizar las expropiaciones necesarias para la ejecución de la Pasarela, que forma parte del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla de la Consejería de Fomento y Vivienda. La obra será acometida por Metro de Sevilla, que en su proyecto original tenía la encomienda de implantar la vía ciclista en el Puente de Hierro, cuando éste iba a ser la estructura de paso del metro entre el Aljarafe y Sevilla. Posteriormente, la ejecución de un nuevo viaducto en San Juan por el que discurren ahora los trenes del metropolitano alteró estos planes.

2) Un obstáculo salvado para peatones y ciclistas.

La Pasarela sobre la ronda de circunvalación SE-30 a la altura de Tablada posibilita la conexión peatonal y ciclista entre el área metropolitana de Sevilla y la capital. Esta Pasarela completa el itinerario peatonal y ciclista que ya ofrece la vía ciclista del Puente de Hierro y lo conecta con la red urbana de vías ciclistas de Sevilla. La distancia que separa la vía ciclista del Puente de Hierro de San Juan y la red urbana ciclista en Tablada es de 450 metros. Parece una distancia mínima, pero presenta un obstáculo insalvable para ciclistas y peatones: la circunvalación de Sevilla, con características formales similares a las de una autovía. Para salvar este escollo, es necesaria la ejecución de una Pasarela sobre la SE-30 que dé seguridad y continuidad a los itinerarios peatonales y ciclistas ya existentes. Ésta es la solución.



La Pasarela sobre la SE-30 dará continuidad a la vía ciclista del puente de hierro de San Juan.

3) Cada vez más cerca.

La conexión viaria entre el Aljarafe y Sevilla capital se ha desarrollado fundamentalmente en los últimos 20 años. Antes de la Expo 92 y de la construcción de la ronda de circunvalación SE-30, la conexión entre Sevilla y su área oeste metropolitana se realizaba por carretera convencional y a través de los puentes de hierro de San Juan de Aznalfarache, de Juan Carlos I y del Patrocinio, éste último de doble calzada y dirección Huelva, una vez pasado el tapón de Chapina. La conexión ciclista, compartida con el tráfico motorizado, se realizaba por las mismas carreteras convencionales.

En el transcurso de los últimos años ha cambiado el cauce del Guadalquivir y han cambiado también las carreteras, de forma que la ronda de circunvalación ha mejorado las conexiones mediante el tráfico rodado y se han construido puentes nuevos sobre el brazo vivo del río. Debido al aumento del número de vehículos y de la velocidad permitida, el tráfico rodado se ha ido segregando de la bicicleta, por lo que se han recuperado para el uso del transporte público y ciclista el Puente de Hierro de San Juan (plataforma BUS/VAO con carriles bici) y el Puente de Camas (antiguo puente ferroviario de Alfonso XII), que desemboca en Torre Triana y se incorpora allí a la red ciclista urbana.

No obstante, el principal punto de inflexión, en términos de conexión por transporte público colectivo entre el Aljarafe Sur y la capital, se ha producido a raíz de la puesta en servicio de la Línea 1 del Metro de Sevilla en abril de 2009. El ferrocarril metropolitano incorpora una nueva estructura para salvar el cauce del río Guadalquivir, principal barrera natural entre el Aljarafe y Sevilla, mediante una estructura singular (viaducto-puente) de 1.170 metros de longitud que da continuidad al trazado desde San Juan Bajo, donde se localiza un intercambiador, hasta Sevilla, salvando el cruce de la SE-30 en el entorno de la zona de Tablada y la Avenida Juan Pablo II, para conectar así con Blas Infante, la primera estación en la capital.



En primer término, estructura sobre el río Guadalquivir para la L1 de Metro de Sevilla.
En segundo término, el puente de hierro de San Juan de Aznalfarache.

La consolidación de este sistema de transportes, que carga en su tramo del Aljarafe a cerca de 12.000 usuarios al día (casi 23.000 viajes, considerando entradas y salidas en estaciones de este tramo), ha constituido un antes y un después en la movilidad metropolitana del área de Sevilla, contribuyendo a una disminución determinante del tráfico motorizado en los accesos a la

capital, y a una más eficaz articulación interna entre el Aljarafe Sur, la capital y el distrito de Montequinto (Dos Hermanas).

La posterior reapertura del Puente de Hierro de San Juan en octubre de 2009, tras su remodelación, ha incidido también en el fomento del transporte público y la movilidad no motorizada, dado que ha dotado al sistema de transporte metropolitano de otro paso segregado para el transporte público (autobuses interurbanos que ganan velocidad comercial en esta conexión) y para la bicicleta. Pero la recuperación del Puente de Hierro de San Juan no es completa, ya que falta la conexión de la vía ciclista con la trama urbana salvando la SE-30. Es decir, la Pasarela.

Según un estudio llevado a cabo en el año 2011 por la Universidad de Sevilla sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla y su área metropolitana, se estima que en día laborable pasan por la vía ciclista del Puente de Hierro de San Juan aproximadamente 434 bicicletas y por el acerado unos 147 peatones. Con la puesta en servicio de la Pasarela, la cifra subirá exponencialmente.

4) El Puente de Hierro de San Juan de Aznalfarache.

La construcción del puente de San Juan de Aznalfarache formó parte del Plan de Mejoras del Puerto de Sevilla, redactado por José Delgado Brackenbury en 1927. Tras realizar la nueva corta del río Guadalquivir a través de la Vega de Triana, el puente era necesario para restituir el tráfico terrestre entre Sevilla y los pueblos de la margen derecha del río, sin impedir el tráfico marítimo.

Para ello se proyectó un puente con un tramo basculante que facilitaba el paso de las embarcaciones. La obra tenía dos partes: de un lado, dos viaductos de hormigón que salvaban la zona inundable; de otro, un tramo metálico sobre el cauce del río. Las obras se iniciaron el 2 de diciembre de 1929 y finalizaron en marzo de 1933. El puente se puso en servicio para el tráfico rodado a principios de 1934.



El puente metálico de San Juan de Aznalfarache salva el río Guadalquivir.

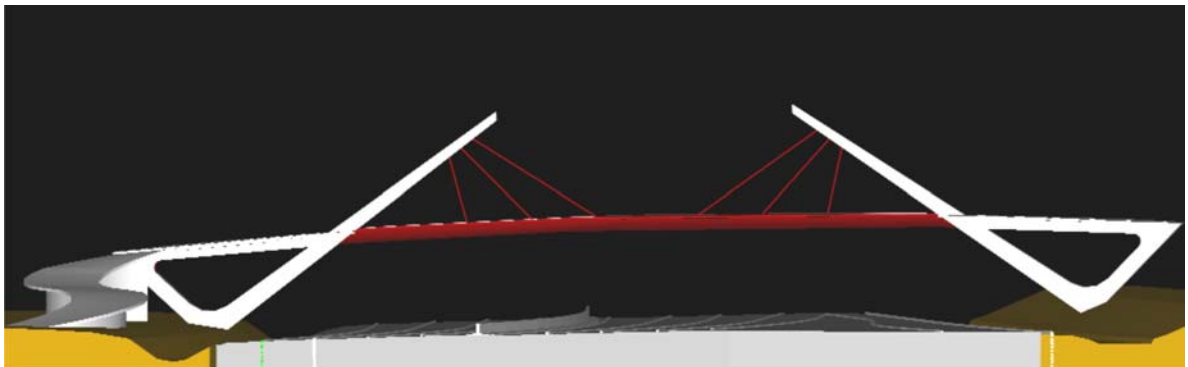
En abril de 1935 el tranvía empezó a pasar por este puente. Con la utilización hoy día del puente como plataforma reservada para el transporte público se recupera su sentido original, que fue dotar de una vía de comunicación con la capital a los pueblos situados en la margen izquierda del Guadalquivir, mediante un transporte público colectivo.

Tras las actuaciones de mejora y rehabilitación del Puente de Hierro, finalizadas en octubre de 2009 y que supusieron para la Consejería de Fomento y Vivienda una inversión de 4,8 millones de euros, ahora es fundamental la construcción de una pasarela que dé pleno sentido y continuidad al itinerario peatonal y ciclista entre San Juan de Aznalfarache y la capital sevillana.

5) Descripción de la Pasarela.

La Pasarela sobre la SE-30 tendrá una longitud total de 240 metros y un vano central que salva la ronda de circunvalación sin tocarla de 58 metros entre las pilas.

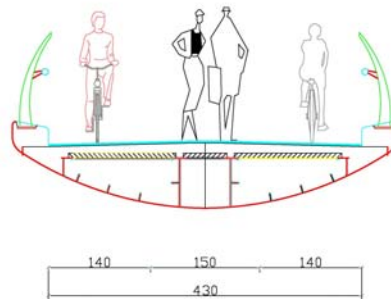
Esta pasarela se encuadrará en el itinerario peatonal y ciclista que va desde el final del Puente de Hierro de San Juan de Aznalfarache hasta la Avenida García Morato (Sevilla) y que incluye las rampas de acceso a la estructura central de la pasarela, con una longitud total de 443 metros. Este itinerario permitirá conectar el trazado existente de vía ciclista del puente metálico con la red urbana de carriles bici en Tablada. Próximo a esta zona se localiza el Campus Universitario de Reina Mercedes, un punto de especial atracción de desplazamientos en bicicleta.



Pasarela atirantada sobre la SE-30.

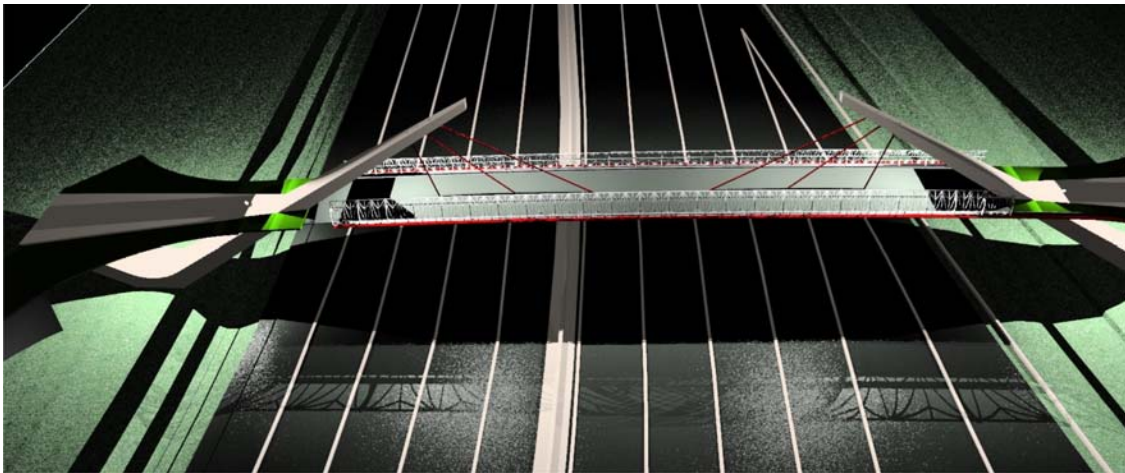
La estructura principal de la pasarela es atirantada, formada por una viga mixta de acero y hormigón, empotrada en dos pilas triangulares que forman un pórtico sobre la SE-30.

El ancho de la plataforma única es de 4,30 metros en toda la vía. En la pasarela, la zona reservada para el tránsito peatonal es de 1,50 metros y los carriles unidireccionales para bicicletas son de 1,40 metros.



VÍA CICLISTA con plataforma única de 4,30 m de ancho en total, con una zona reservada en la Pasarela para tránsito peatonal (1,50 m) y carriles unidireccionales para bicicletas (1,40 m). Barandillas.

La Pasarela no tendrá ningún apoyo sobre la SE-30. La estructura cuenta con dos rampas de acceso de hormigón armado de un 8% máximo de pendiente para facilitar la accesibilidad a ciclistas y personas con movilidad reducida. Estas rampas tendrán un trazado en curva para salvar la complejidad que supone encajar la estructura en el espacio disponible, adecuándose así a los requisitos de alzado (5,5 metros sobre la SE-30) acordados con el Ministerio de Fomento.



La pasarela no tendrá ningún apoyo sobre la SE-30, como se ha acordado con el Ministerio de Fomento.

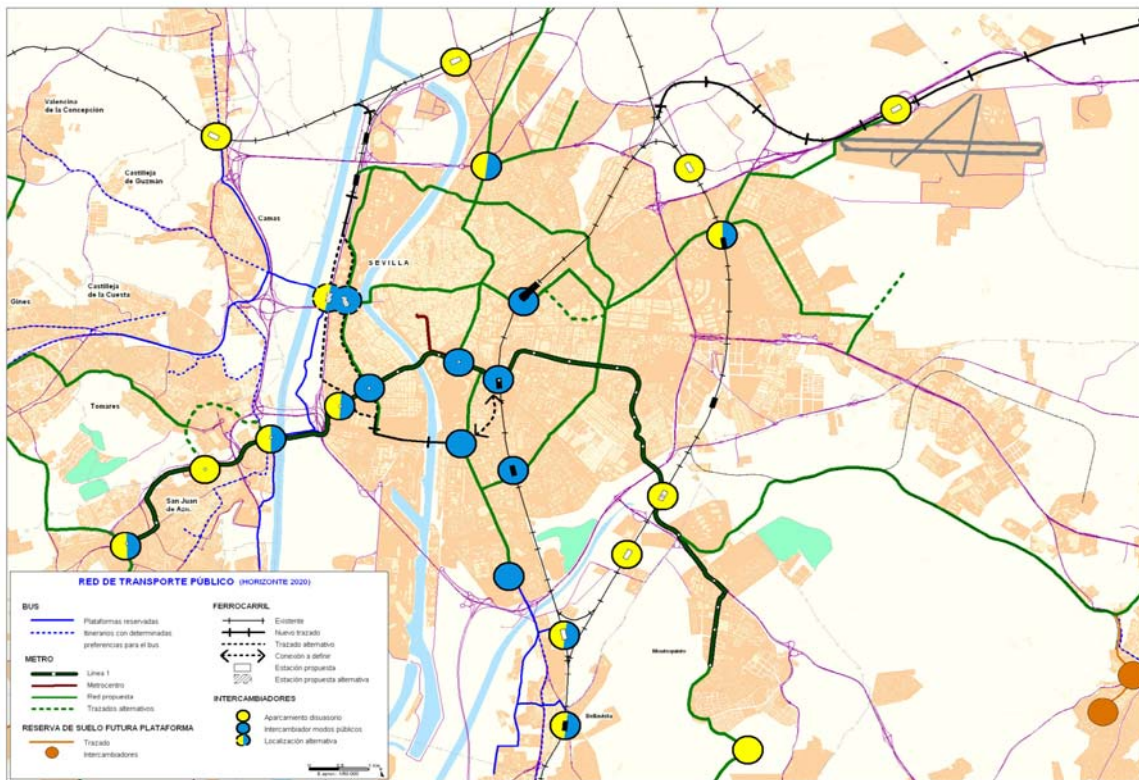
6) Hacia una movilidad sostenible metropolitana.

La ejecución de la Pasarela sobre la SE-30 supondrá un eslabón decisivo en la cadena de la movilidad sostenible en el área metropolitana de Sevilla, así como en el fomento del uso de la bicicleta en los desplazamientos diarios en el ámbito Aljarafe Centro-Sur y Sevilla. Este modo de transporte no motorizado ya se ha consolidado gracias a una tupida red de vías ciclistas urbanas en Sevilla, que ha incorporado plenamente el uso de la bicicleta a la movilidad diaria, rompiendo una tendencia que había llevado a este vehículo a desempeñar un papel marginal en la movilidad en la ciudad y su entorno metropolitano.

La ejecución de esta estructura dota de continuidad a un itinerario en bicicleta que conectará el Aljarafe Sur - Centro con la densa red de carril bici en la capital y se enmarca en uno de los

objetivos previstos tanto en el Plan de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla como en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla: “Implantar una red de itinerarios para bicicletas de alcance metropolitano, con el objetivo de conectar los núcleos de aglomeración urbana entre sí y con los puntos de atracción de demanda de este modo de transporte”.

Desde un punto de vista de la movilidad metropolitana, esta actuación, que completa la remodelación del Puente de Hierro de San Juan, se enmarca también en un modelo que ha ido avanzando desde la primera década del siglo XXI, con una relectura de la articulación territorial, el diseño de ciudad y articulación con la aglomeración urbana. Esta línea de acción debe sustentarse en una apuesta firme y sólida por el peatón, el transporte público y la bicicleta, frente al uso dominante del vehículo privado, y las consecuencias o externalidades ambientales, energéticas, urbanas y sociales que se derivan de esa posición dominante del coche.



Red de Transporte Público (Horizonte 2020).

La Expo 92 y sus inversiones en infraestructuras supusieron una ampliación de los pasos territoriales entre el Aljarafe y Sevilla, salvando el río Guadalquivir con nuevos puentes, pero enfocados exclusivamente en su uso para el tráfico rodado y el incremento de la capacidad viaria (salvo el nuevo puente para la línea FFCC Sevilla-Huelva junto a Salteras). Pero desde el año 2000, y a partir de la toma de conciencia de las diferentes administraciones sobre los compromisos y objetivos del Protocolo de Kyoto, o el Libro Blanco del Transporte de la UE, se



empieza a replantear el necesario reequilibrio de la participación entre transporte privado y público, y el afianzamiento de los modos de desplazamiento no motorizados.

En este sentido, y en el área metropolitana de Sevilla, se empiezan a dar pasos decisivos con la constitución del Consorcio de Transportes Metropolitanos (2001); el desarrollo de la Red de Metro de Sevilla y sus conexiones tranviarias (1999). En esta misma línea se inscribieron las pasadas actuaciones del Ayuntamiento de Sevilla en materia de nuevos sistemas de transporte público (Tranvía - Metrocentro), peatonalizaciones y reordenación del viario urbano a favor de un modelo más habitable y para segregación del transporte público, así como el ambicioso Plan Director de la Bicicleta.

Estas directrices, con incidencia también en el planeamiento urbano y planes de ordenación subregionales, asumen inequívocamente la realidad metropolitana de Sevilla, dada la estabilización del número de habitantes de la ciudad central, la fijación de población en el Aljarafe y la localización de actividades productivas en los municipios de la corona metropolitana, lo que intensifica los flujos de desplazamientos, pero en ambos sentidos.

En este marco, los pasos territoriales, que constituyen un soporte fundamental para la movilidad metropolitana, han ido reorientando su uso en estos últimos años, de manera que de los siete existentes, cuatro son para uso segregado para el transporte público (Puente Línea FFCC Sevilla-Huelva, donde ahora pasan servicios de cercanías, puente de Camas para bus interurbano; nuevo viaducto de San Juan para el Metro de Sevilla y el remodelado Puente de Hierro) y tres de ellos están dotados de vías ciclistas.

Este reequilibrio del uso de los puentes y estructuras sobre el río Guadalquivir favorece una movilidad metropolitana más sostenible, que ahora se consolidará con la Pasarela sobre la SE-30. Esta actuación concreta supone un nuevo paso adelante, que el Plan Andaluz de la Bicicleta en el que trabaja la Consejería de Fomento y Vivienda afianzará en toda el área metropolitana.