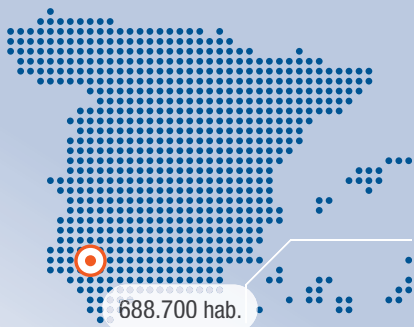


DE LA ESTRATEGIA DE PEATONALIZACIÓN A CIUDAD 20/30

LA CONVIVENCIA TRANQUILA DE LAS REDES DE MOVILIDAD



SEVILLA
Andalucía



Objetivos

- Otorgar mayor protagonismo a los peatones en el espacio público.
- Reducir el riesgo de accidente, especialmente entre las personas más vulnerables.
- Disuadir el tráfico privado a motor de paso.
- Reducir el consumo de carburantes y las emisiones contaminantes.
- Fomentar la movilidad peatonal y en bicicleta.

Ámbitos de actuación



- ▶ calzado tráfico
- ▶ ciudad 30
- ▶ peatones / movilidad reducida
- ▶ bicicleta / VMP
- ▶ transporte público



La historia peatonal de Sevilla se remonta a principios de los años 90, cuando se eliminó el tráfico a motor de las calles Tetuán y Velázquez, paralelas a Sierpes (el legendario eje comercial-peatonal de la ciudad). En 2005 y 2007, se hizo la propio en la calle O'Donnell y la Avenida Constitución, respectivamente, dando lugar a un gran espacio peatonal icónico para la ciudad. .

RED DE EJES PEATONALES

Bajo la denominación de "La piel sensible", el Ayuntamiento presentó también en 2007 la **peatonalización de diversas calles y plazas del centro histórico** que profundizaron en la cultura peatonal de la ciudad. También de 2007 data la peatonalización casi absoluta de la Alameda de Hércules, un gran espacio urbano que recobró vida tras su reforma.

Estas actuaciones de **mejora de la accesibilidad y la seguridad** se han realizado implantando plataformas únicas y recuperando espacios mediante **estrategias de urbanismo táctico** en los principales accesos. Uno de los puntos neurálgicos es la Plaza del Duque, confluencia de los ejes peatonales norte-sur y futuro eje este-oeste, donde se encuentran los principales núcleos de actividad comercial.



INTERVENCIONES DE MICROPEATONALIZACIÓN

Las actuaciones de más envergadura se complementan con una **política de micropeatonalizaciones** para generar nuevas oportunidades a nivel de barrio, dinamizar pequeñas zonas comerciales, poner en valor de espacios residuales que han sido ocupados por el vehículo, y crear una **red de zonas de estancia distribuidas por el espacio público**.

El **Plan de movilidad urbana sostenible** prevé además un conjunto de más de cuarenta nuevas intervenciones urbanas en todos los distritos: creación de nuevos ejes peatonales de barrio; ejes de conexión entre barrios; creación de cinturones verdes mediante la transformación de grandes avenidas; y regeneración de entornos, zonas de estancia y esparcimiento.

La ampliación de la red de metro ligero en superficie para alcanzar el núcleo del casco antiguo, así como la prolongación de las líneas de metro, tienen como objetivo **conectar los barrios más poblados con estos ejes peatonales**.

MENOS CARGA DE TRÁFICO Y MÁS CALIDAD AMBIENTAL

El casco histórico soportaba en 1985 una carga de tráfico en su eje sur-centro de 12.500 veh./h, un 5 % superior a su capacidad de congestión, así como un alto grado de **degradación de la calidad del aire y acústica**, con afectaciones graves a monumentos históricos (Catedral, Archivo de Indias, Ayuntamiento, Real Fábrica de Tabaco, etc.).

Las intervenciones realizadas en los últimos años han permitido **reducir los niveles de contaminación** (dióxido de azufre, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas en suspensión, principalmente), así como el ruido (la Avenida de la Constitución, por ejemplo, ha pasado de los 72 decibelios a los 56 decibelios).

HACIA UNA CIUDAD 20 Y 30

Sevilla viene preparándose para transformarse en ciudad 30. Para ello, se ha definido un listado de vías que se consideran principales para la distribución del tráfico, mientras que el resto quedan incorporadas a la red de viario local, con velocidad reducida a 30 km/h y con **la bicicleta con un papel protagonista** (el carril bici de la ronda histórica **se traslada**

UNA RED CICLISTA DE MÁS DE 200 KM

La red ciclista de Sevilla ya supera los 200 km. Fue implantada en su momento, y en mayor proporción, en aceras y a costa de bandas de aparcamientos pero de un modo separado con el peatón, buscando no interactuar con el tráfico rodado. Hoy en día, y sirva como ejemplo la vía ciclista de la ronda histórica, la red se traslada de la acera a la calzada, como en el nuevo carril bici de la Avda. Paseo Colón.

La ejecución en calzada presenta la ventaja de separar el flujo peatonal del ciclista, reduciendo los conflictos, a la vez que hace más visible el usuario de la bicicleta para el resto de vehículos. Asimismo, su coste de ejecución es menor, así como el volumen de obra.



El metro ligero del centro histórico de Sevilla (el Metro Centro) surge como necesidad de implantar un sistema de transporte público colectivo compatible con la peatonalización del eje sur-centro proyectado por el Ayuntamiento. Consiste en una línea de doble vía con un trazado en superficie de 4,5 km y 9 paradas, que une dicho centro con la estación de ferrocarril de Santa Justa.

Las obras de implantación en el caso histórico se complementó inicialmente con la reurbanización completa del eje sur-centro de acceso al centro. Posteriormente, la plataforma tranviaria se complementó con la reducción de una tercera parte de los carriles de circulación.

de la acera a la calzada, como el resto de carriles).

La **Zona 30** incluye todo el viario abierto al tráfico del centro histórico principal y el del barrio de Triana. La **Zona 20** es un área de especial protección para los peatones, bien por las condiciones de la vía, por su ubicación o por su interés turístico o monumental; son calles de plataforma única de calzada y acera, o calles en las que la estrechez de las aceras impide la movilidad a pie.

Áreas implicadas

- Área de Gobernación y fiestas mayores
- Dirección General de Movilidad

Datos de contacto

José Santiago Lorenzo Martín
Dirección General de Movilidad
Director General de Movilidad
direccion.movilidad@sevilla.org
www.sevilla.org