

1.1 Peatones y Ciclistas.

Una política de movilidad sostenible ha de considerar en lugar principal el papel de los modos no motorizados, por la componente que tienen de ahorro energético, protección del medio ambiente, pues no son emisores de sustancias contaminantes ni ruidos, y las incuestionables ventajas sobre la salud de los ciudadanos. Es por ello que deben ser una pieza clave en la organización de la movilidad, y tomar acciones hacia nuevo sistema de movilidad, suponiendo los modos no motorizados una apuesta por la sociedad urbana.

La participación de los modos no motorizados en reparto modal de los desplazamientos en la ciudad de Córdoba es del 43,8% de los viajes totales realizados, cifrados en 400.232 viajes/día. De los cuales un 96,3% (385.424 viajes) se realizan a pie, y sólo el 3,7% restante del grupo se realizan en bicicleta, que referidos al total de los desplazamientos suponen un 42,1% para peatones y un 1,63% en el caso de ciclistas.

REPARTO MODAL MODOS NO MOTORIZADOS

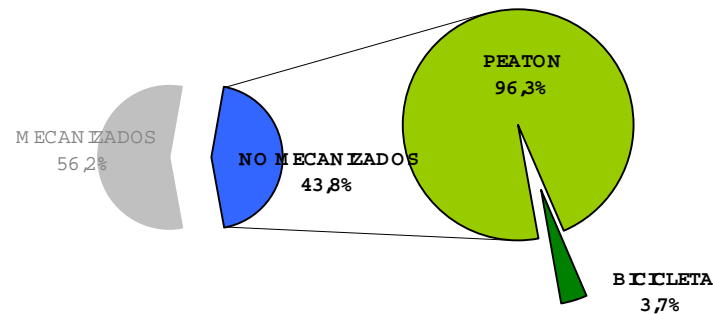


Figura 1. Reparto modal de los modos No Motorizados.

Abril 2011

Haciendo una comparativa con los resultados obtenidos en 2003 se observa una tendencia levemente decreciente en el uso de los modos no motorizados, alarmante frente al incremento del uso del vehículo privado. Esto es debido a la reducción de los desplazamientos a pie (47,9% en 2003 frente al 43,8% en 2010), obteniéndose sin embargo un incremento en el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano.

Los desplazamientos en estos modos sostenibles suponen casi la mitad de los desplazamientos totales, lo que aún no se refleja en la calidad de las infraestructuras asociadas, ni en el los diseños viarios, que hasta ahora van dirigidos al tráfico motorizado.

Además, se encuentran siempre en situación de inferioridad respecto a los modos motorizados, demostrándose diariamente con las prácticas habituales de conductores que ocupan espacios peatonales para estacionamientos, por ejemplo aceras, o no respetan los pasos de peatones.

El análisis de la ciudad de Córdoba, muestra unos componentes que son favorecedores para el desarrollo del caminar y la bicicleta como modos de transporte urbanos.

Entre estos factores se encuentran:

Las distancias,

Cierto es que se está produciendo un aumento de las distancias de los viajes, debido a la extensión del núcleo poblacional y descentralización de las actividades, lo que juega en contra del uso de medios de desplazamientos no motorizado. Aún así, un 80% de la población vive en un radio de 3 Km tomando el Centro Urbano como centro geométrico y la mayor parte de los equipamientos se encuentran a menos de 2 km del centro.

Esta distancia está considerada óptima para los desplazamientos tanto en bicicleta (aproximadamente 10 min pedaleando) como a pie (sobre 30 minutos caminando).

Los equipamientos de distribución dispersa, centros educativos, deportivos, etc, están siempre asociados a la

centralidad en los barrios, de modo que favorecen que los habitantes de cada barrio puedan acudir a los equipamientos sin necesidad de utilizar el vehículo motorizado.

Para los desplazamientos de corta duración los modos no motorizados son la mejor opción.

La topografía de la ciudad.

La mayor parte de la ciudad se encuentra situada en la planicie en la planicie existente entre el río Guadalquivir y la Sierra Norte, en un terreno de topografía prácticamente plana y fácilmente asumible para cualquier persona.

La existencia en el Centro Histórico, así como en muchos barrios, de un viario de morfología desordenada estrecha sección, anchuras variables, y ángulos imposibles, que no recomiendan la utilización del vehículo para desplazarse por ellas.

Del mismo modo, se dan otros factores desfavorecedores para el desarrollo de estos modos:

Las barreras artificiales, que se encuentran en su desplazamiento.

Las infraestructuras viarias son la principal barrera artificial de los modos no motorizados. Las grandes y transitadas vías que circunvalan la ciudad (Ronda Poniente, Ronda Este, y A-4 Autovía Madrid- Cádiz) que ejercen un efecto barrera para el acceso desde el exterior o desde las zonas periféricas; así como vías urbanas con gran intensidad de tráfico, y grandes secciones, que aumentan la sensación de inseguridad de los usuarios y peatones y su comodidad en el desplazamiento. Por su intensidad de tráfico a nivel urbano se han señalado el eje viario Norte-Sur y el conocido Vial Renfe.

En esta categoría, señalar las intersecciones, que de no contar con las condiciones óptimas de señalización y acondicionamiento para el peatón y ciclista pueden ser un

punto de dificultad y peligro. Especialmente en el caso de los ciclista por contar éstos, con menos infraestructura específica a su movilidad.

La existencia de obstáculos, ligados principalmente a las ilegalidades de estacionamientos (en aceras, pasos de peatones, obstruyendo el carril ciclista, etc); la inadecuada ubicación o diseño del mobiliario urbano entorpeciendo los recorridos, como pueden ser árboles o farolas en las aceras, contenedores o veladores.

Inexistencia o mal mantenimiento de las infraestructuras, se observan en algunos puntos aceras estrechas, bordillos sin rebaje e inexistencia o deterioro de carril ciclista. Se señala a este respecto la falta de señalización viaria.

Las conductas sociales. Dentro de este factor se agrupa por un lado los comportamientos incívicos que comprometen la seguridad de ciclistas y viandantes, y de otro, la poca aceptación ciudadana hacia estos modos.

Del estudio realizado de los hábitos de movilidad se obtienen resultados que indican la no consideración ciudadana del caminar o la bicicleta como modos de transporte urbanos válidos y reales, pues sólo el 12,2% de los desplazamiento andando con motivo ir al trabajo o a estudiar, destacando la motivación "compras" para el peatón. Del mismo modo, el factor ocio y deporte es el principal promotor de las actividades ciclistas, suponiendo la movilidad obligada, trabajo y estudios, un 19% de las motivaciones.

Los flujos principales peatonales, de acuerdo a las mediciones de campo que se han realizado, han sido detectado en las vías del entorno donde se concentra la actividad comercial, y de ocio de la ciudad.

De entre las vías estudiadas, (se ha considerado un reparto representativo de los puntos de medida de flujos no motorizados) las vías con una mayor intensidad peatonal han sido Ronda Tejares, destacando su intersección con Plaza de Colón, y Paseo de la Victoria. Estas vías están relacionadas

entre sí, de modo que constituyen un importante corredor peatonal. Le sigue en circulación peatonal el Vial Renfe, éstas son las vías distribuidoras y de acceso al centro y las zonas donde se concentra la actividad urbana.

El resto de las vías estudiadas son distribuidoras de barrio, y presentan flujos medios correspondientes a los residentes de cada barrio.

También existe un viario preferente por donde se distribuyen los flujos peatonales que es aquel ubicado alrededor de los grandes equipamientos o dotaciones municipales, sobre todo educativas y deportivas, al igual ocurre con las calles con mayor concentración comercial.

Destacan por su demanda peatonal, por un lado el viario de acceso a las Estaciones de Tren y Autobús y por otro los aparcamientos como puntos de concentración peatonal desde donde se distribuyen flujos peatonales a diferentes áreas de la ciudad.

Del mismo análisis referido a los flujos ciclistas, se ha concluido

Los mayores tránsitos de bicicletas se dan en el eje NORTE - SUR, sobrepasando los 50 ciclistas/hora en todo el eje, y superando los 75 ciclistas/horas en tramos como Avenida del Corregidor y Avenida del Conde Vallellano, y su acceso a los diferentes equipamientos del Poniente Sur.

Elevado también es el flujo de ciclistas en la Ronda Norte del Centro y Vial Renfe.

Destacable el tránsito ciclista que se ha registrado en zonas sin carril bici, sobre todo Avenida Ronda de los Tejares, Avenida Gran Capitán, y Plaza de Colón, con un flujo medio de entre 25 y 50 ciclistas/hora. Son vías que a pesar de no contar con la infraestructura ciclista necesaria, cuentan con un flujo medio-alto, lo que significa que se podría potenciar el uso de la bicicleta y elevar este flujo si se ejecutasen las infraestructuras mínimas necesarias, como es el carril bici.

A pesar de la falta de infraestructura ciclista existe un número creciente de usuarios que utilizan la bicicleta en sus desplazamientos cotidianos.

Se ha estudiado la evolución de la demanda ciclista en la ciudad, lo que confirma la paulatina implementación a nivel urbano de la misma en los últimos años, de acuerdo con el aumento de su peso en el reparto modal de los viajes.

Aunque a partir de datos no oficiales, se establece una comparativa con los flujos ciclistas registrados en los últimos años 2009 y 2008, que muestran el incremento en el uso de la bicicleta en la ciudad, obteniendo como resultado un incremento medio del 59,7%. De mayor importancia en los carriles de bicicleta a nivel de barrio. Las principales vías con flujo ciclista, Vial Renfe, y el Eje Norte-Sur son vías ciclistas más consolidadas, con crecimiento en el uso ciclista, pero en menor medida que a nivel de barrio.

La trama peatonal de la ciudad de Córdoba se concreta en:

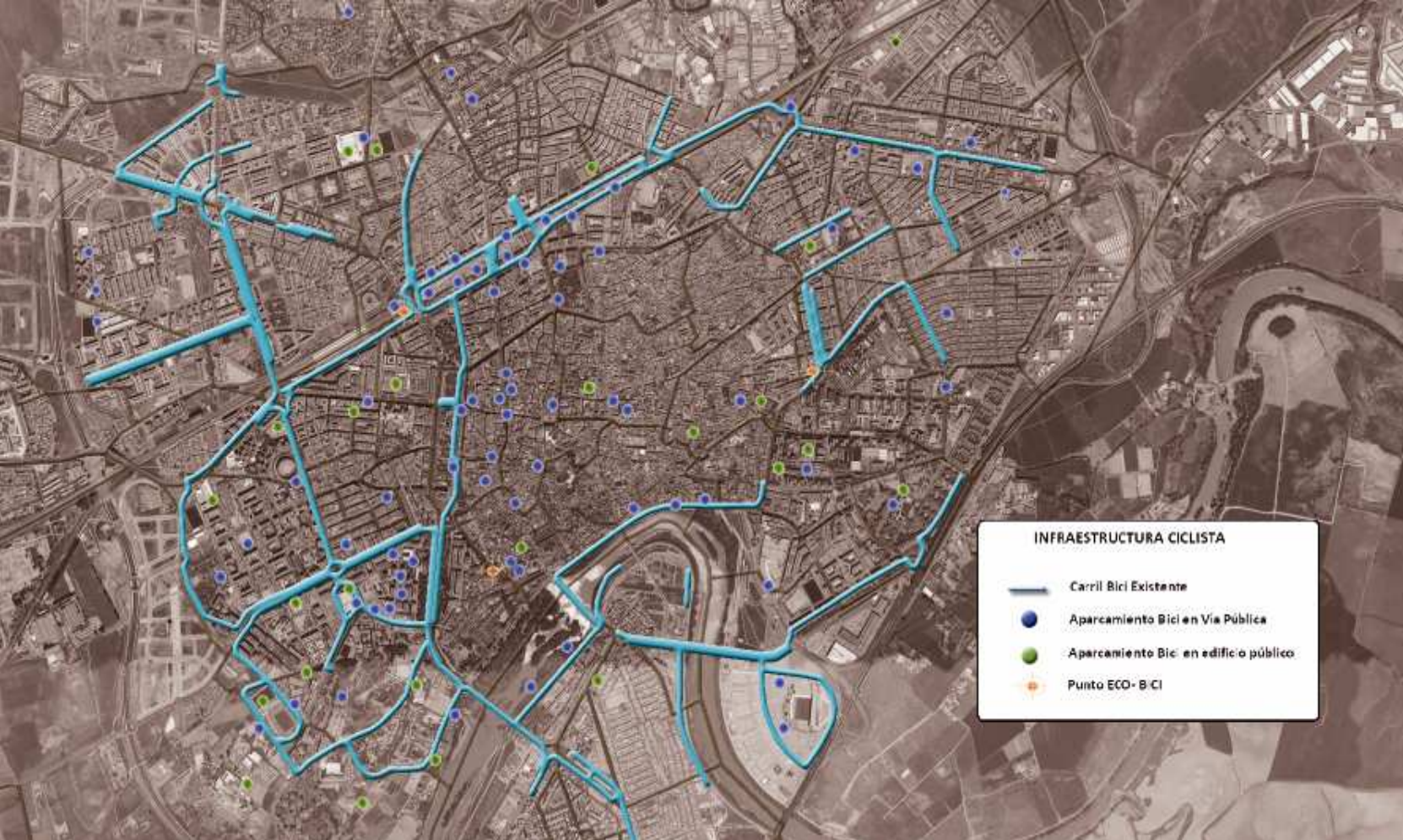
- Un conglomerado de calles peatonales y de coexistencia con el vehículo con prioridad peatonal concentradas en el Centro; una serie de calles donde existe una establecida prioridad peatonal, aunque se permite la circulación de un cierto tráfico restringido, las denominadas zonas ACIRE (Áreas de Circulación Restringida). En Córdoba existen 11 Zonas ACIRE en las que sólo se permite la circulación al tráfico autorizado, y cuyo acceso está controlado.
- Calles que se consideran con dificultad para la movilidad peatonal aquellas calles cuyo diseño no favorecen los desplazamientos peatonales, sino más bien lo contrario. Es el caso del viario con aceras estrechas. Las vías con acerado inferior a 1,5 m no son adecuadas para que se desarrollen en ellas un tráfico peatonal fluido y seguro. El PGOU establece el ancho mínimo de las aceras

para permitir el cruce de dos peatones, este ancho debe ser mayor o igual a 1,70 m.

- Vías que permiten el uso compartido peatón y vehículo motorizado, y bicicleta en su caso, en igualdad de condiciones, disponen del acerado, señalización, pasos de peatones e infraestructuras óptimas y seguras para el peatón. Entre estas vías se puede destacar el Paseo de la Victoria, Avda República Argentina y la Avenida del Conde Vallellano, que son vías de mayor tráfico tanto motorizado como no motorizado, y ambos modos, coexisten con una infraestructura

Córdoba dispone de infraestructura ciclista, compuesta por tramos de carriles-bici, sin conexión entre ellos. Por lo tanto no se puede considerar la red completa y definida, no es práctica, pues la red no es continua, definiendo itinerarios y de acceso en condiciones de seguridad a los centros atractores. Aparecen tramos aislados y sin continuidad.





La estrategia a seguir para el trazado y desarrollo de los carriles bicicleta se definió en el Plan Director de la Bicicleta. La mayor parte de las acciones definidas no se han realizado y han quedado pendientes de llevarse a cabo.

El sector oeste de la ciudad, el eje Gran Vía Parque, dispone de un trazado de carril óptimo, que se podría ampliar, pero suficiente para realizar desplazamientos a nivel barrio y su acceso al centro desde el mismo. Casi se completa la previsión del Plan Director de Bicicletas.

Se ha ejecutado el trazado completo del carril en el eje Norte y Norte-Sur, de la ciudad que suponen tramos principales de la red, son importantes elementos de conexión entre zonas y de distribución del flujo ciclista.

El resto de los itinerarios, Eje de Levante, Eje de Sureste, y Ronda del Guadalquivir se encuentran incompletos, con trazos aislados que no completan la red y que por si mismo no permiten el desplazamiento de los ciclistas ni a nivel barrio ni para su conexión con otras áreas o barrios.

El eje Norte (Brillante) se encuentra prácticamente por construir.

Figura 2. Infraestructura Ciclista existente en Córdoba.

La ciudad de Córdoba cuenta además con un servicio de préstamo - alquiler de bicicletas, el Servicio Eco-Bici Ciclocity, consistente en 35 bicicletas, distribuidos en cuatro puntos de la ciudad a las que los ciudadanos que lo requieran pueden tener acceso.

Los puntos de recogida y depósito de bicicleta se localizan:

- en la Estación AVE Renfe, en la plaza de las Tres Culturas,
- Paseo de la Victoria frente Puerta Gallegos,
- en la Avenida de Libia esquina Avenida de Barcelona,
- en los Baños Califales. Campos Santos Martires.

Este servicio supuso una gran iniciativa para la promoción de la bicicleta, pero quedó estanco, no correspondiéndose la oferta con la demanda potencial de su uso.

Esta situación disuade a potenciales usuarios de la bicicleta.

Para la potenciación del transporte en bicicleta es decisivo completar la red de carriles bicicleta, sin interrupciones y con mayores niveles de seguridad.

Así como el establecimiento de directrices y políticas actuales que fomenten verdaderamente el uso de la bicicleta, tomándolo en serio como un modo alternativo.

En los últimos años, aparece en la ciudad de Córdoba una política decidida por la promoción de los modos no motorizados en detrimento de los motorizados.

En el Caso del Centro Histórico, de acuerdo con el Plan de Accesibilidad al Conjunto Histórico de Córdoba, se viene desarrollando una política de peatonalización viaria, tal es el caso de la reciente semipeatonalización de la Calle Jesús Cruz Conde, en línea con el ambicioso proyecto de

peatonalización, semipeatonalización y establecimiento de zonas de prioridad peatonales de las mayor parte del Centro Histórico, así como la restricción del tráfico de vehículos.

El diseño de redes de itinerarios peatonales y ciclistas que plantea va más allá, planteado espacios en coexistencia, y espacio peatonales equipados de acuerdo con un entorno estancial agradable, que integre al transporte público. Con el objetivo de recuperar el espacio urbano abusivamente utilizado por los vehículos y de conseguir una ciudad más habitable y respetuosa con los ciudadanos, en base a una ciudad más sostenible

Todas estas medidas, deben de ir acompañadas de la concienciación de los ciudadanos.

La situación del sistema de movilidad para peatones y ciclistas en la ciudad de Córdoba se encuentra en un momento de cambio de actitud hacia estos modos de transporte no motorizados.

Se detecta la falta de atención que han tenido en los últimos años en el ámbito urbano, en especial la bicicleta, y la prioridad que se ha dado al vehículo privado, tendencia general en toda España.

Esta situación ha sido contrarrestada en la última década a través de una serie de actuaciones y políticas, como son la creación de carriles bici y la peatonalización del centro.

Las directrices y recomendaciones de los diferentes grupos de trabajo de la ciudad indican claramente la voluntad de priorizar estos modos de transporte verdes en la movilidad cotidiana, como es el caso de la Agenda 21, Plan de Accesibilidad al Casco Histórico.

Se echa en falta en el caso de la bicicleta una política sólida actual que asiente y lleve a cabo las bases del pionero Plan Director de la Bicicleta, que data de 1997.

La ciudadanía por su parte, no parece estar aún receptiva a estos modos de transporte, en especial la bicicleta, y sería necesario campañas de promoción y

concienciación ciudadana, para que la bicicleta deje de ser considerada un elemento de ocio y tomada como modo de transporte urbano real.

Se detalla a continuación un breve diagnóstico de la situación en base a las debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades del sistema de movilidad peatonal y ciclista en la ciudad de Córdoba.



MATRIZ DAFO	PEATONES Y CICLISTAS
DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> - La fuerte cultura del vehículo privado arraigada en la sociedad. - La no concepción de la bicicleta o el caminar como una alternativa al desplazamiento urbano válida y real. - Red Ciclista incompleta que puede ejercer un efecto disuasorio a usuarios potenciales. - Falta de conectividad peatonal entre barrios. 	<ul style="list-style-type: none"> - La existencia de una red de itinerarios peatonales y de prioridad peatonal. - Demanda turística, vinculada principalmente a los desplazamientos a pie. - Concienciación política y social que viene desarrollándose en los últimos años y toma de compromisos con el medio ambiente y un modelo de sociedad más sostenible. - Conocimiento y reconociendo de los problemas asociados al modelo de movilidad actual de la ciudad. - Entorno político favorable a la promoción de los modos de desplazamiento no motorizados. - Actuaciones políticas desarrolladas en los últimos años, peatonalizaciones, medidas de restricción y calmado de tráfico, para el cambio de la movilidad hacia una movilidad más sostenible. - Existencia de Planes de actuación municipales, que han destacado y tenido en cuenta al peatón y el ciclista y apuestan por su desarrollo.

MATRIZ DAFO	PEATONES Y CICLISTAS
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de la dependencia respecto al vehículo privado. - Competencia entre modos de transporte sostenibles, peatón y bicicleta, entre ellos y ambos con el transporte público colectivo. - Desarrollo de un modelo territorial y urbanístico basado en el crecimiento residencial en los barrios del Norte. - El aumento de las distancias, como consecuencia de la deslocalización de las actividades económicas, urbanas y de ocio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inclusión de áreas peatonales y estanciales y vías ciclistas en los nuevos desarrollos urbanísticos. - La progresiva subida de los carburantes y energías no renovables que pueden influencia positivamente al desplazamiento del reparto modal hacia modos no dependientes de los combustibles. - El cambio en los modos de desplazamientos que se está llevando a cabo tanto en las ciudades españolas, y andaluzas, como a nivel europeo. Todo el sistema está evolucionando hacia lo sostenible.