



## **INFORME: Convenio RED URBANA DE HUELVA** **PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA (PAB)**

La Consejería de Fomento y Vivienda apuesta por una política de movilidad sostenible que se concreta en un retroceso del uso del automóvil frente a los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Se trata de limitar el acceso del vehículo privado a los centros urbanos y áreas de interés social y económico, facilitando el desplazamiento no motorizado en condiciones óptimas de confort y seguridad vial.

En esta línea, el Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) constituye la primera herramienta de planificación para la promoción de infraestructuras y hábitos ciclistas de la que dispone el Gobierno autonómico. El PAB es el primer plan para al promoción del hábito ciclista en el desplazamiento diario que considera la bicicleta un elemento estratégico de la política de movilidad.

El PAB pretende que las ciudades andaluzas desarrollen una cultura ciclista e incorporen la bicicleta como un elemento clave de su sistema de movilidad, de forma que constituya una alternativa real al coche para los desplazamientos cotidianos.

En este sentido, se firma el convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Huelva, con el objetivo de fomentar el impulso y planificación del uso de la bicicleta como modo de transporte, integrando el mismo en la movilidad urbana, contribuyendo así a la conformación de una economía más sostenible y socialmente más humana.

La Consejería de Fomento y Vivienda y el Ayuntamiento de Huelva determinan en el Convenio de Colaboración las vías ciclistas cuyas obras ejecutarán, a su costa y por separado, cada una de las administraciones firmantes. Cada una de ellas redactará sus respectivos proyectos, que deberán ser entregados a la comisión de seguimiento para su supervisión.

### **Nº DE KILÓMETROS TOTALES 38.990 metros**

CONSEJERÍA	28.870 metros
AYUNTAMIENTO	10.120 metros

El Planeamiento Urbanístico de la ciudad deberá incorporar las infraestructuras para la bicicleta, debiendo considerarse un vehículo con participación en el reparto modal de transporte, reservando parte del viario para su uso en condiciones de igualdad.

El expediente de licitación de las obras de las vías ciclistas básicas cuya ejecución pertenece a la Junta de Andalucía deberá iniciarse en el año 2014.



El Ayuntamiento pondrá, sin coste alguno, la disposición de los terrenos donde se ejecuten las obras. Una vez recepcionadas las vías ciclistas, será el Ayuntamiento titular de las mismas y responsable de su mantenimiento.

## **1.- CRITERIOS TÉCNICOS EN LAS VÍAS CICLISTAS:**

**CONECTIVIDAD Y CONTINUIDAD:** La red urbana existente en la ciudad de Huelva, de 18,5 kms de longitud, resuelve únicamente el eje central de la avenida de Andalucía y su conexión con el campus universitario, sin beneficiar al resto de la ciudad de Huelva. La red urbana proyectada en la ciudad de Huelva es una malla completa que permite la conexión y accesibilidad con todos los puntos de interés social y económico de la ciudad.

**INTERMODALIDAD Y APARCAMIENTOS:** En el diseño de la red, se ha favorecido la posibilidad de acceder mediante transporte público a la red ciclista, determinando los itinerarios ciclistas con proximidad a las estaciones de autobús y tren de la ciudad.

Los puntos intermodales, así como los puntos de origen y destino, los edificios públicos, puntos de atracción turística y zonas de descanso, deben dotarse de aparcamientos para bicicletas.

**USO UNIVERSAL Y COMODIDAD:** El diseño de los carriles bicis de la ciudad de Huelva se verá en los proyectos, pero el PAB recomienda atender a los usuarios más vulnerables, de forma que la puedan usar niños y mayores. Para ello, hay que tener en cuenta las pendientes máximas, procurando la comodidad de las rutas, y segregando las vías del tráfico motorizado en la medida de lo posible.

**TIPOLOGÍA DE TRAZADO Y SEÑALIZACIÓN:** En el diseño de las vías ciclistas se cuida la adherencia correcta entre el firme y las ruedas de las bicicletas y la correcta evacuación del agua pluvial; así como la señalización sencilla, clara y homogénea en toda la red urbana.

## **2.- RAZONES AMBIENTALES:**

El tráfico urbano motorizado es la causa directa del notable incremento de los niveles contaminantes en la ciudad, principalmente partículas en suspensión, dióxido de nitrógeno, hidrocarburos, CO<sub>2</sub> y CO y, por tanto, del efecto de la calidad del aire sobre la salud humana.

El tráfico motorizado es también responsable de la superación de los umbrales de ruido, alterando la convivencia y las condiciones de trabajo y ocasionando problemas de salud. Además, los vehículos con motor ocupan gran parte del suelo en las ciudades, incluso cuando están estacionados.



En contraste, la bicicleta es un medio de transporte no contaminante y libre de ruidos, que no tiene efecto negativo alguno en la salud de los ciudadanos. Por el contrario, el uso de la bicicleta mejora la salud física de la persona, y también tiene un efecto positivo en la salud emocional, mejorando los niveles de bienestar y confianza, y aumentando la tolerancia al estrés, al tiempo que reduce el cansancio y las alteraciones de sueño.

La bicicleta es además un medio de transporte mecánico muy eficiente en términos de consumo de energía. En general, consume un 2% de la energía que utiliza un coche para hacer el mismo desplazamiento.

Las razones ambientales para fomentar el uso de la bicicleta en las ciudades andaluzas son, por tanto, variadas: la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero, la liberación de espacio ocupado por los coches y los beneficios para la salud de los ciudadanos.

El Plan Andaluz de la Bicicleta se inspira en los logros alcanzados en la ciudad de Sevilla, que en una década ha desarrollado una red de vías ciclistas de 138 kilómetros que permiten 72.000 desplazamientos diarios, más de 20.000 de los cuales provienen del coche. En Sevilla, el desplazamiento en bicicleta ha llegado al 6% de los desplazamientos totales en la ciudad (incluidos los peatonales). O lo que es lo mismo, el 10% de los desplazamientos mecanizados se realiza sobre dos ruedas.

El ahorro de combustible y de emisiones de gases de efecto invernadero generado por el uso de la bicicleta en Sevilla está cuantificado en 27.151 barriles de petróleo anuales y en más de 8.000 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

Tomando como referencia a Sevilla, el objetivo del PAB es que la bicicleta alcance una cuota de al menos el 6% en el total de los desplazamientos (incluidos los peatonales) en las ciudades andaluzas, siendo el objetivo óptimo un 15%.

En el caso de Huelva, y una vez que se haya construido la red urbana de vías ciclistas recogida en el convenio de colaboración y en el Plan Andaluz de la Bicicleta, el objetivo es alcanzar (como en Sevilla) el 6% de desplazamientos en bicicleta, sobre la movilidad total urbana.

Esto supondría que se realizarán en la ciudad un total de 21.400 desplazamientos en bicicleta de forma diaria, de los cuales 6.400 desplazamientos provendrían del coche. Hecho el cálculo de emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera, la ciudad de Huelva dejaría de emitir un total de 2.024 toneladas de eqCO<sub>2</sub> al año y ahorraría en combustible 2.160 litros diarios.

### **3.- RED URBANA DE VÍAS CICLISTAS EN LA CIUDAD DE HUELVA**

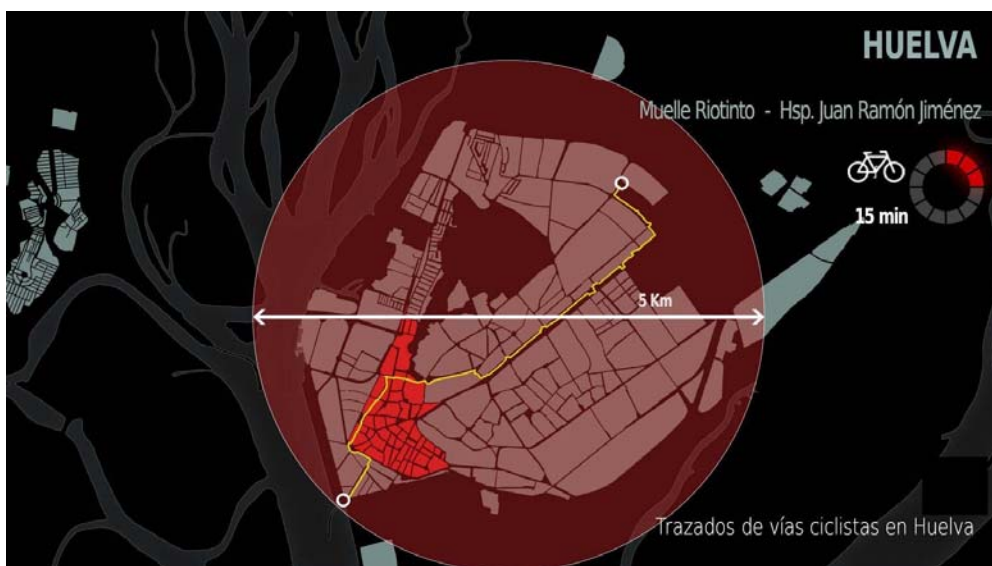
Huelva se encuentra localizada en la denominada “tierra llana”, en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel, con un solo montículo conocido como Cerro del Conquero. Su topografía hace a la ciudad de Huelva muy apta para el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual.

El carácter relativamente compacto de la ciudad y las cortas distancias a recorrer son un aliciente más para el fomento de la bicicleta, si bien esas pequeñas distancias contribuyen a que esté asentado un importante desplazamiento a pie, como ocurre en el resto de ciudades andaluzas.

En este cuadro se puede comparar el tiempo de recorrido en diferentes modos de desplazamientos, entre la Estación Huelva Término y Plaza de la Merced.



La distancia máxima en la ciudad, desde el Hospital Juan Ramón Jiménez, hasta el muelle de Río Tinto, de unos 5 kilómetros, se recorre en tan solo 15 minutos en bicicleta.





En los últimos 10 años se han construido algunas infraestructuras urbanas y la red existente en la ciudad alcanza los 18,5 kilómetros de longitud. Sin embargo, estas vías ciclistas se han concentrado en la avenida de Andalucía (desde el Campus Universitario del Carmen hasta la calle San Sebastián) y dos perpendiculares hasta Parque Moret y Avenida del Nuevo Colombino, sin conectar con los principales nodos de transporte o la zona hospitalaria.

El Plan Andaluz de la Bicicleta propone para Huelva una red ciclista urbana completa, con continuidad en toda la ciudad y conexiones con las estaciones de trenes y autobuses de la ciudad.

#### Descripción vías ciclistas

Apoiada en el eje central ya existente en la avenida de Andalucía, la Consejería de Fomento y Vivienda construirá un anillo de circunvalación ciclista por las avenidas de la zona norte de la ciudad, próxima a la zona hospitalaria. Y por el sur por la avenida del Nuevo Colombino y Alameda Sundheim que da continuidad a la vía ciclista existente por la zona universitaria.

El anillo y el eje central se completan con vías ciclistas transversales y longitudinales a través de la ciudad, por las avenidas principales. Así, se construirán vías ciclistas en el eje de la avenida Alcalde Federico Molina Orta, Camarada Paulino González Mora y de las Fuerzas Armadas; y el eje más al norte de las avenidas de las Flores y de Santa Marta, con calle Vasco Núñez de Balboa para desembocar en la rotonda final de la avenida de Andalucía.

De manera transversal, el itinerario ciclista discurrirá por la avenida de Pío XII, calle Magallanes y calle San Sebastián, para conectar con la avenida Manuel Siurot, y las calles Emilio Molero, Fray Junipero Serra, Juan Sebastián Elcano, Pedro Gómez, Ricardo Terrades, Córdoba y Diego Velázquez hasta el Paseo de los Naranjos. Además, se construirá una vía ciclista por las calles Galaroza y Jabudo, en perpendicular a la avenida de Andalucía.

Destaca en la red urbana de Huelva la propuesta de varias zonas ciclables en la ciudad, coincidiendo con las partes más céntricas e históricas de la capital y aprovechando la peatonalización ya existente del Barrio de Santa Marta.

El Ayuntamiento de Huelva, por su parte, construirá las vías ciclistas de la zona de nueva urbanización entre las avenidas de Italia y Tomás Domínguez Ortiz, al suroeste de la ciudad y pegadas a la zona de marisma. Y las vías ciclistas de la avenida Cristóbal Colón, de la Unión Europea y carretera de Gibraleón, junto a la autovía de circunvalación ya en el extremo noreste de la ciudad, junto al Campus Universitario, también una zona de nueva construcción.

Esta red urbana deberá ir conectada, según el PAB, con las vías ciclistas ya existentes en zona metropolitana hacia el Aljaraque y Punta Umbría.

PLANO RED URBANA DE HUELVA:

