

JORNADA “GESTION PÚBLICA SOSTENIBLE” PONENCIA SOBRE SOSTENIBILIDAD LOCAL

INTRODUCCION

SITUACION/POBLACIÓN/DATOS SIGNIFICATIVOS

PROGRAMAS A LOS QUE ESTAMOS ADHERIDOS

CIUDAD21/CIUDAD SOSTENIBLE

Nos adherimos en fecha de 2 de junio de 2002. Tenemos hechos el DIAGNÓSTICO MEDIOAMBIENTAL (DIAM), la actualización del DIAM y el Plan de Acción y hay creado un foro permanente de Medio Ambiente. El Plan de Acción está pendiente de pasar a aprobación plenaria.

ACTUACIONES DENTRO DE CIUDAD21:

ESTUDIO DIRECTOR DE CARRILES BICI DE LA RINCONADA (AGENDA 21 LOCAL), se redacta en base a las recomendaciones sobre el proceso AGENDA21 respecto a la Movilidad Urbana como “Apoyo a la redacción de Planes Directores de Bicicletas y otros estudios para la potenciación del tráfico urbano no motorizado”. Hasta el momento nos ha servido como marco de referencia para la ejecución de la red de carriles bici municipal y su conexión con el área metropolitana de Sevilla, ampliándose y adaptándose a los desarrollos urbanísticos del municipio.

CARRIL BICI ANILLO NORTE

PACTO DE ALCALDES

Nos adherimos en fecha de 17 de julio de 2009 (documento adjunto). El Plan de Energía Sostenible (PAES) está aprobado desde el pleno de septiembre de 2011.

RESUMEN DE LOS COMPROMISOS DEL PACTO DE ALCALDES:

1. Ir más allá de los objetivos establecidos por la UE para 2020 reduciendo las emisiones de CO2 en nuestros respectivos ámbitos territoriales en al menos un 20% mediante la aplicación de un Plan de Acción de Energía Sostenible (en adelante PAES).
2. Elaborar un inventario de emisiones de referencia: esto no se ha hecho como tal, pero la Consejería de Medio Ambiente nos envió una aplicación informática denominada “Huella de Carbono” que tuvimos que rellenar y que recogía las emisiones de nuestro municipio en temas de agua, agricultura, residuos...
3. Presentar el PAES en el plazo de un año a partir de la firma oficial del pacto: El PAES ya está hecho, es el documento que te voy a enviar por correo electrónico y que recoge todas las iniciativas medioambientales que ha puesto en marcha el Ayuntamiento y que tiene pensadas poner en marcha para reducir en un 20% las emisiones de CO2. El documento está presentado en la secretaría técnica del pacto, pero falta la aprobación plenaria por parte del Ayuntamiento.
4. Adaptar las estructuras urbanas del municipio, incluyendo la asignación de suficientes recursos humanos para el desarrollo de las acciones necesarias: Se están realizando y adaptando según se van ejecutando proyectos nuevos y adaptaciones realizadas por vía pública. Sería necesario inventario y un Plan de Mejora y Adaptación.

5. Movilizar a la sociedad civil en nuestros respectivos ámbitos territoriales para que participe en el desarrollo del Plan de Acción esbozando las políticas y medidas necesarias para la aplicación y el cumplimiento de los objetivos del Plan: los vecinos no han participado en la redacción del Plan de Acción.
6. Presentar un informe de seguimiento al menos cada dos años a partir de la aprobación del Plan de Acción con fines de evaluación, seguimiento y control: Aún es pronto para empezar este proceso. Acabamos de presentar el PAES.
7. Compartir nuestras experiencias y conocimientos técnicos con unidades territoriales: Primera intervención en esta jornada.
8. Organizar un “Día de la Energía” o un “Día del Pacto de los Alcaldes”.
9. Asistir y participar en la Conferencia de Alcaldes de la UE por una Europa de la Energía Sostenible que se celebrará anualmente. No se ha hecho.
10. Divulgar el mensaje del Pacto de Alcaldes en los foros apropiados y, en particular, fomentar que otros alcaldes se unan al pacto: No se ha hecho.

RED DE CIUDADES POR EL CLIMA

Nos adherimos en fecha de 29 de abril de 2009 y algunos de los objetivos marcados a corto y largo plazo ya los tenemos hechos.

Creo que habría que resaltar que en el pleno de noviembre se ha llevado a aprobación provisional la ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas.

APROBACION PROVISIONAL DE LA ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS

PREGUNTA 1

RESUMEN Y CARACTERISTICAS DEL PROYECTO

PROYECTO: EJECUCIÓN DE CARRIL BICI “ANILLO NORTE” DEL NUCLEO DE SAN JOSÉ DE LA RINCONADA. LA RINCONADA SEVILLA.

RESUMEN DE OBRA: EJECUCIÓN DE 3.178,00 mtrs. VIA DE DOBLE SENTIDO

SUBVENCIÓN: 426.000 €

COSTE ML DE VIA CICLISTA DOBLE SENTIDO IMPLANTADO SOBRE SUELO URBANO

CONSOLIDADO

134 €/ML (VIAS DE 2,25 m. ANCHO)

Emplazamiento:

El trazado del carril bici se ubica en el núcleo de San José de la Rinconada sobre la red de viales existentes. Éste forma parte del anillo norte que circunvala el núcleo, uniendo el apeadero de ferrocarril y la zona industrial noreste con el eje principal de conexión ejecutado sobre el soterramiento del arroyo Almonazar que atraviesa de este a oeste el municipio.

Calles por donde discurre el trazado del carril bici:

	TRAMO/CALLE	LONGITUD(m)
	ANILLO NORTE	
1	CASTELLÓN DE LA PLANA	160,87
2	AVDA. DEL CÁÑAMO	377,26
3	AVDA. JARDÍN DE LAS DELICIAS 1	618.52
4	AVDA. JARDÍN DE LAS DELICIAS 2	405.00
5	AIM BEIDA	434,00
6	CALLE JUAN DE LA CUEVA/JORGE MANRIQUE	472,17
7	CALLE JUAN DE AUSTRIA/ JOAQUÍN FLORES MÁRQUEZ	495.71
8	AVDA. SAN JOSÉ/RAIMUNDO DE FUENTE ROMO	214,52
	SUMA	3.178,07

Descripción del proyecto ejecutado.

El trazado discurre de forma continua por el viario existente con una longitud total de 3.178,07 m.

Todo el recorrido se ha ejecutado una sección tipo de doble sentido direccional, con un ancho, igual o superior, a 2,25 m. segregado a nivel de calzada y con separación física que evite la invasión de las vías ciclistas por vehículos motorizados, garantizando además la disponibilidad de espacio para el tráfico peatonal, excepto un tramo de 150 mtrs. que discurre por la calle Juan de Austria y que por motivos constructivos y de espacio se ha realizado sobre una zona de tránsito compartido como “zona 30” aparcamiento para vehículos y paso de ciclistas, existiendo el compromiso municipal para su estudio y eliminación.

Las pendientes estimadas, debido a la topografía del municipio no son superiores al 3%.

Los radios de giros se ajustaran para velocidades no superiores a los 30 km /h.

El pavimento utilizado es impermeable, uniforme, regular, antideslizante y adaptado a las características climáticas del lugar optando por la tipología siguiente: capa de rodadura de 5 cm. de espesor en M.B.C. S=12, extendida y compactada sobre riego asfáltico y terminada con revestimiento rugoso, obtenido mediante la aplicación sucesiva de una capa de adherencia y regularización de la superficie con mortero a base de resinas acrílicas, en color verde o rojo, dos capas de mortero acrílico texturado, y una capa de sellado con pintura acrílica, rojo o verde. Protegida del tráfico rodado mediante bolardos y confinada con bordillos prefabricados de hormigón.

Los pasos para ciclistas están separados de los peatonales, señalizados sobre el pavimento, la zona de paso de peatones y la zona de paso para bicicletas, incluyendo si es necesario, medidas de calmado del tráfico motorizado, conservando la cota de recorrido de la vía ciclista frente a la de la calzada.

Se han previsto aparcabicicletas en puntos o edificios singulares, distribuyéndose por toda la red, y estarán señalizados y bien iluminados. Siendo su estructura sólida y permitiendo apoyar y atar el cuadro de las bicicletas.

Para el alumbrado de la red viaria se ha empleado el ya existente sobre la red urbana.

Estimación de las emisiones de CO₂ reducidas por el uso de las vías ciclistas.

Para el cálculo de la reducción de emisiones de de CO₂ estimamos una emisión media para vehículos Según Tablas del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, IDAE) de aprox. 180 grCO₂/km.

Se estima que dado que el nuevo carril bici enlaza zonas escolares, zonas de ocio y transporte interurbano tren bus, que:

La reducción de vehículos motorizados en trayectos internos inferiores a 3 km será de 95 vehículos/día.

La reducción de vehículos motorizados en trayectos interurbanos mediante la conexión Bus/tren con desplazamientos de aproximadamente 30 km será de 45 vehículos/día.

Desplazamientos cortos 95 vehículos/día x 3 Km x 0,180 kgrCO₂/km x 365 días = 18.724,50 kgrCO₂

Desplazamientos largos 45 vehículos/día x 30 Km x 0,180 kgrCO₂/km x 365 días = 88.695,00 kgrCO₂

Siendo la reducción estimada de CO₂ en de 107.419,50 KgCO₂/anuales.

Estimación de empleo generado.

De la ejecución de los trabajos se deduce que se ha empleado aproximadamente el 41,00% del presupuesto en mano de obra directa para la realización de las obras, lo que supone una cantidad de 174.660,00 € que traducidos a jornales suponen:

$$\frac{174.660,00 \text{ €}}{16,5 \text{ €/hora}} = 10.585,45 \text{ horas} ; \quad \frac{10.585,45 \text{ horas}}{8 \text{ h/jornal}} = 1.323,18 \text{ jornales}$$

PREGUNTA 1

¿Podría explicarnos brevemente el objeto de su proyecto?

EL PROYECTO COMO PARTE DE LA RED URBANA DE CARRILES BICI DE LA RINCONADA EN CONCRETO LA OBRA EN CUESTION FORMA PARTE DE LA RED CICLISTA PREVISTA PARA EL MUNICIPIO.

¿Cuál es la zona de actuación elegida?

EL TRAMO EN CONCRETO SON 3 KM DE CARRILES BICI BIDIRECCIONALES QUE PERMITEN CONECTAR EN FORMA DE ANILLO LA ZONA NORTE DE SAN JOSE CON EL EJE CENTRAL QUE UNE LOS DOS NÚCLEOS DE POBLACIÓN DE LA RINCONADA.

1¿Por qué se eligió?

Siguiendo criterios técnicos y políticos y especialmente la demanda vecinal existente, nos llevó a la creación de este carril bici que une zonas de servicio, transporte metropolitano y complejos educativos y de ocio.

¿Cuál ha sido la estrategia de intervención?

Partiendo de un proyecto original que está basado en un Estudio Director de Carriles Bici como parte de la Agenda 21, junto con la participación ciudadana; se elaboró un programa para la ejecución de vías urbanas en el municipio de La Rinconada; el cual se ha ido desarrollando conforme a los desarrollos urbanísticos del municipio, al tiempo que con la implantación en suelo urbano consolidado mediante proyectos de reforma del viario existente como es el caso del anillo norte.

¿Cuáles son las principales actuaciones planteadas?

PROGRAMACION PROYECTO Y EJECUCION Y PARTICIPACIÓN Y CNCIENCIACIÓN CIUDADANA.

¿Y sus principales resultados? La unión de los dos núcleos de población, (San José Y La Rinconada); así como la ejecución del 20% del viario programado; y el uso y la aceptación de los carriles bicis ejecutadas.

PREGUNTA 2

¿Qué valoración global hace entorno a la gestión de su proyecto?.

¿Cuáles han sido los principales obstáculos o dificultades que ha tenido que superar para su puesta en marcha y posterior gestión?

¿Cuál sería su recomendación o sugerencia de cara a futuras convocatorias en este tipo de proyectos?

La valoración global del proyecto ha sido bastante positiva dado que el alto porcentaje de uso del mismo, aunque su puesta en marcha no ha carecido de obstáculos, dado que integrar un carril bici en suelo consolidado supone modificar sustancialmente los usos para los que estaban diseñados previamente. Es recomendable seguir con la participación ciudadana y continuar con las conexiones entre las zonas de afluencia vecinal, así como incluir en los nuevos desarrollos urbanísticos el carril bici.

PREGUNTA 3

Por último, centrándonos en el ámbito de interés de esta Jornada, nos gustaría saber cómo se abordan en su proyecto las cuestiones relacionadas con la sostenibilidad urbana. ¿Contempla su proyecto actuaciones específicas que favorezcan la movilidad sostenible? ¿la eficiencia energética? ¿un uso más eficiente de los recursos naturales? ¿se contemplan medidas que favorezcan los valores naturales o paisajísticos?, ¿relacionadas con la gestión de residuos o que favorezcan el impacto de la contaminación (lumínica, acústica, etc.)?

GUIÓN DE DIAPOSITIVAS:

1. El municipio de La Rinconada en relación con el área metropolitana de Sevilla.
2. Programación de carriles bici en el municipio de La Rinconada.
3. Nivel de ejecución del programa de Carril bici en el municipio de la Rinconada.
4. El proyecto de ejecución del Anillo Norte dentro de la programación de carriles bici.
5. Implantación del carril bici en suelo urbano consolidado.
6. Algunas soluciones a las dificultades en el trazado.
7. Potenciación de uso del carril bici mediante el desarrollo de actividades de concienciación ambiental.
8. Actuaciones encaminadas a conseguir una movilidad más sostenible con el fomento del transporte público y potenciación de la movilidad no motorizada.