

## CAPITULO 3: METAS, OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL PLAN

### 3.1. El modelo actual de movilidad metropolitana

La situación descrita en el anterior capítulo destaca de manera clara y patente que la movilidad en el Área de Sevilla, como en las del resto de aglomeraciones urbanas de nuestro entorno:

- está **dominada por el vehículo privado**, que canaliza un 70% de los desplazamientos mecanizados totales del área y el 80% de los viajes generados en la corona metropolitana, y hasta fechas muy próximas, ha absorbido una proporción equivalente de las inversiones realizadas en el sistema de transporte.
- en la que el **transporte público cumple un papel subordinado**, ya que al estar sustentado sobre un medio de transporte –el autobús- que al no contar con plataforma propia, queda sometido a la congestión, obtiene unas velocidades comerciales escasamente competitivas con el vehículo privado, limitando así su papel dentro del sistema de transporte al de personas que no disponen de vehículo propio; en este sentido, la cautividad respecto a este medio asciende al 65% de los usuarios de los autobuses metropolitanos y al 74% de los urbanos.
- y en la que **a los transportes autónomos – ciclistas y peatones- se les asigna un rol marginal**, a pesar de su importancia numérica, ya que en el conjunto del área el 38% de los viajes totales se realizan andando, valor que asciende al 42% dentro de Sevilla capital; por su parte, los desplazamientos en bicicleta, que llegaron a suponer casi un 2% del total de los desplazamientos en 1983, descendieron a un 0,7% en 1990 y a un valor irrelevante en la actualidad, todo ello motivado por la peligrosidad de este modo al insertarse sin protección dentro del flujo de vehículos.

La movilidad en el ámbito sevillano y el sistema de transporte metropolitano que la sirve se revelan, de esta manera, regidos por un **modelo insostenible** que resulta ser:

- **ineficiente desde la óptica de la propia funcionalidad del sistema:**
  - Genera tiempos de viaje crecientes, especialmente para los desplazamientos ligados a la movilidad obligada (trabajo y estudios)
  - Produce problemas cada vez más agudos de congestión, especialmente en los períodos punta, por otra parte, cada vez más dilatados

- Proporciona accesibilidad generalizada únicamente al sector de usuarios que utiliza el coche propio
- El resto -y especialmente los usuarios del transporte público- solamente cuentan con accesibilidad de baja calidad y de configuración, básicamente, radial.
- **ineficaz desde la óptica de la sostenibilidad de la ciudad**, ya que el tráfico es:
  - el principal generador de contaminación ambiental y ruido en la ciudad
  - gran invasor del espacio urbano, tanto por superficie ocupada como por la fragmentación que produce en su trama
  - generador de víctimas e inseguridad, especialmente en los sectores más débiles
- **injusto socialmente** ya que los sectores sociales menos favorecidos son los usuarios principales del transporte público y de los desplazamientos andando

Junto a otros factores de índole psicosocial, la persistencia de este modelo de movilidad durante las últimas décadas ha inducido en los usuarios en general, en los conductores en particular, así como en los planificadores y gestores del sistema de transporte un conjunto de malos hábitos que se traducen en prácticas que agudizan las disfunciones del sistema de transporte; en este sentido, se podrían citar entre otras:

- el uso del vehículo privado para viajes de longitud muy reducida así como el derroche de su capacidad de transporte, ocupado en más de un 80% de los desplazamientos metropolitanos en Sevilla por una única persona, debido, entre otros factores, a la inelasticidad del uso respecto al precio del viaje
- la consideración del transporte público como un modo de transporte para colectivos de baja capacidad económica, lo cual es, por otra parte, una lamentable realidad; así, las mujeres suponen más del 70% del total de usuarios de la red de autobús metropolitano
- el incumplimiento por parte de los automovilistas de la normativa de circulación, especialmente en aspectos que inciden en la calidad y seguridad de los desplazamientos andando: no respetar los pasos de peatones o la generalización del aparcamiento sobre la acera son prácticas habituales y en aumento, estimuladas por la ineficiencia administrativa en la vigilancia, denuncia y cobro de sanciones.

- la consideración del andar como simple etapa de acceso o dispersión al modo mecanizado o como simple actividad de ocio, olvidando su papel de modo eficiente de transporte en distancias inferiores a los 3-4 km
- la consideración de la bicicleta como un deporte y no como un modo de transporte, en cualquier caso limitado a determinados segmentos sociales o de edad

### 3.2. Los usos de suelo en la corona metropolitana Sevillana: uno de los factores principales que alimentan el modelo actual de movilidad

Las prácticas urbanísticas sobre las que se ha sustentado el desarrollo urbano de las últimas décadas, incluyendo en ellas las de planeamiento, son uno de los principales factores coadyuvantes al insostenible modelo de movilidad descrito. En particular, son elementos que han incidido de forma singularmente desfavorable:

- Como aspecto más general, la incapacidad para plantear áreas multifuncionales e integradas que minimicen la necesidad de uso del transporte motorizado
- La tolerancia en la creación *ex novo* de núcleos residenciales alejados de los núcleos de población preexistentes
- La proliferación incontrolada de viviendas unifamiliares como tipología edificatoria residencial dominante a lo largo de los últimos 20 años, conformando áreas de baja densidad, muy poco propicias a ser servidas por el transporte público, habiendo sido éste un fenómeno generalizado en el Aljarafe
- La implantación incontrolada de centros comerciales y de ocio en la periferia metropolitana, totalmente dependientes para su acceso del vehículo privado y cuya ubicación preferente lo ha sido en el entorno inmediato de los principales nudos viarios, con el consiguiente colapso de los mismos; así, los cuatro centros comerciales que se localizan en el entorno del enlace de San Juan -en la conexión de la SE-30 con las autovías de Coria y Mairena- podrían constituir el caso más extremo de esta situación
- La consideración exclusiva de la red viaria como único elemento del sistema de transporte estructurante del territorio, con el consiguiente olvido casi total del planeamiento respecto al

transporte público como elemento esencial a considerar, tanto para concentrar edificabilidad en el entorno de infraestructuras existentes de alta capacidad (caso del ferrocarril), como para exigir, al menos, reserva de suelo para el trazado de plataformas para modos públicos de alta capacidad: metro, tranvía, carriles reservados, etc. Es de remarcar que este “olvido” se está traduciendo directamente en la imposibilidad de encajar en superficie muchas de las nuevas plataformas planteadas, obligando a su soterramiento y a invertir cuantiosos caudales públicos que se habrían ahorrado de haber podido optar por trazados en superficie.

Por lo dicho anteriormente, podría parecer que el sistema de transporte es un mero tributario de la ordenación de los usos de suelo cuando la realidad es que entre ambos elementos territoriales existe una relación biunívoca. Así, el sistema de transporte opera sobre la localización de los usos a través de un parámetro fundamental: la accesibilidad.

Toda actividad para poder desarrollarse necesita de la accesibilidad en mayor o menor grado, pero son aquellas que producen bienes o servicios que se venden directamente al muy propiamente llamado consumidor las que demandan una mayor accesibilidad. Paradigma de ello es el ya comentado parasitismo de los centros comerciales y de ocio respecto a los nodos viarios principales

Por otra parte, el elevado nivel de congestión viaria que se está alcanzando en el viario de acceso a Sevilla, está reproduciendo el fenómeno, ya conocido en otras áreas metropolitanas de mayor desarrollo urbano, de la generación de plusvalías por la proximidad de áreas residenciales de reciente promoción a infraestructuras de transporte público de alta capacidad, especialmente cuando estas están en fase constructiva, como es el caso de la línea 1 de metro. Este hecho, convenientemente aprovechado institucionalmente, puede ser una potente herramienta de ordenación y financiación de las costosas infraestructuras de transporte público de alta capacidad.

### 3.3. Metas, Objetivos y Políticas del Plan de Transporte Metropolitano

De acuerdo con la situación descrita, la meta general del Plan debe ser el dotar al espacio metropolitano de Sevilla de un sistema de transporte **funcionalmente eficiente, ambientalmente sostenible y socialmente cohesivo**.

De acuerdo con los problemas detectados, el alcanzar la meta descrita supone establecer como objetivo básico del Plan el alcanzar un sistema integrado de transporte para el conjunto de la aglomeración. Esta integración debe desarrollarse en una cuádruple dirección:

- De todos los modos de transporte: **intermodalidad**
- Con el sistema territorial: **coherencia transporte/usos del suelo**
- Con el medio ambiente: **sostenibilidad**
- Con los objetivos sociales: **equidad social**

La consecución de un sistema integrado de transporte de estas características debe sustentarse en la implementación **de tres políticas básicas**:

- **Potenciar el transporte público** como medio de transporte masivo más eficiente
- **Moderar y controlar el tráfico de vehículos privados** (lo que se conoce en la literatura especializada como *calmar el tráfico*)
- **Favorecer los desplazamientos en modos autónomos de transporte**: peatones y bicicletas

## CAPÍTULO 4: ELEMENTOS BÁSICOS DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD PARA EL ÁREA DE SEVILLA

La generación del **nuevo modelo de movilidad metropolitana** debe comenzar por traducir las Metas y objetivos señalados para el sistema de transporte a las condiciones concretas del área detectados en el Diagnóstico. Los criterios de actuación, tanto los de carácter general como aquellos de carácter zonal, constituyen la solución de continuidad entre ambos elementos.

### 4.1. Criterios Generales

Los criterios de actuación de aplicabilidad al conjunto del espacio metropolitano serán los siguientes:

- i) El **aumento de la participación del transporte público en la movilidad metropolitana mecanizada** debe ser el criterio general de mayor trascendencia del Plan de Transporte. Si en la actualidad la relación de uso entre el transporte público y el privado se establece para el conjunto del área en un 77-23%<sup>2</sup>, el Plan debe conseguir con sus propuestas mejorar esta relación de manera significativa, de tal manera que se incremente la participación del transporte público en un 50% respecto a la situación actual, por lo que la citada relación deberá establecerse en un **65-35% en el horizonte final del Plan, para el conjunto metropolitano**. Por su parte, la relación actual en la ciudad de Sevilla es de un 66-33%, relación que debe recuperar la relación 50-50% que perdió hace más de veinte años.
- ii) Para alcanzar dichas *ratios* es imprescindible garantizar y defender la velocidad comercial y la regularidad y fiabilidad del servicio de transporte público, por lo que es esencial la **creación de plataformas reservadas que canalicen los grandes flujos de desplazamientos**, estableciendo una alternativa a la movilidad en vehículo privado, con la finalidad de favorecer y estimular el trasvase modal. Condiciones que debe cumplir la implantación de estas plataformas son:
  - Su trazado, aunque no sea ferroviario el modo de transporte con el que inicialmente se explote, debe ser compatible con esta circunstancia, con el fin de permitir, en su caso, su futura conversión

<sup>2</sup> Sin considerar el modo “otros”

- Su proximidad a los puntos principales de generación y atracción de viajes (áreas residenciales densas, centros de concentración del empleo, centros terciarios, ...) tanto actuales como futuros
  - La facilidad de acceso a las mismas desde el resto de los modos (andando, en bicicleta, en vehículo privado y en otros modos públicos)
  - El aprovechamiento de las infraestructuras existentes debe ser un criterio fundamental a la hora de la implantación de las plataformas, tal y como se ha hecho a la hora de establecer la línea 1 de metro, insertando en su trazado el túnel construido y abandonado hace más de veinte años. Oportunidades existentes en este sentido lo constituyen plataformas ferroviarias sin utilización actual (puente de Camas o ferrocarril de Alcalá de Guadaíra) o que es previsible que se encuentren próximamente en dicha circunstancia (línea ferroviaria a Huelva o el puente móvil sobre la dársena, entre otros)
- iii) Hasta el presente, han sido las infraestructuras viarias de alta capacidad sobre las que se ha asentado y orientado el desarrollo urbano; es necesario cambiar este discurso y que **en este papel de estructuración del espacio metropolitano el transporte público juegue un papel decisivo**. La traducción de este criterio a la aglomeración urbana de Sevilla implica:
- Establecer una **red de plataformas reservadas para el transporte público** que conecten entre sí las distintas piezas territoriales que conforman el espacio metropolitano y que canalicen los grandes flujos de transporte, tanto internos como de relación entre ellas.
  - Por último, los nuevos desarrollos urbanos que, en conjunto, superen las 1.000 viviendas **deben prever su conexión por transporte público con la anterior red de alta capacidad**, dimensionando dicha conexión de acuerdo con la demanda previsible.
- iv) Para alcanzar una distribución racional en el uso de los diferentes modos de transporte es necesario potenciar la intermodalidad a través de la **creación de intercambiadores de transporte**, de tal manera que cada modo canalice el tipo de movimiento –desplazamiento completo o etapa de viaje– en el que sea más eficiente. En cualquier caso, no debe olvidarse que el trasbordo constituye siempre una penalización para el viajero –máxime si implica un incremento tarifario– y que la función de una instalación de este tipo es la de gestionar adecuadamente los transbordos que no tengan

más remedio que producirse.

Los criterios de implantación de los intercambiadores deberán ser los siguientes:

- Los intercambiadores con aparcamiento disuasorio –cuya función es facilitar el trasbordo entre el vehículo privado y los modos públicos de transporte – estarán asociados a la red de transporte público de alta capacidad –cercañas ferroviarias, metro o tranvía- localizándose junto a las estaciones de estos modos ubicadas, preferentemente, en la corona metropolitana
- Los intercambiadores en los que la función sea facilitar el trasbordo entre modos públicos se localizarán en aquellos nudos de la red de plataformas reservadas en los que se prevea un número significativo de movimientos de trasvase modal. Su diseño debe facilitar el intercambio entre líneas buscando acortar los tramos a realizar andando así como, sobre todo, suprimir o aliviar el cambio de nivel.
- En todos los casos, los intercambiadores –así como todas las estaciones de la red de alta capacidad- deberán facilitar su acceso andando, en bicicleta y, en su caso, por autobús, todo ello mediante el oportuno diseño que incluya itinerarios peatonales, carriles y aparcamiento para bicicletas y adecuada localización de las paradas de bus

v) La **moderación del uso del vehículo privado** exige un conjunto de medidas coordinadas, destinadas a disminuir el número de coches en determinadas áreas y tramos, especialmente, en las horas punta. El instrumento más potente para alcanzar el objetivo de calmar el tráfico es el **control del aparcamiento en destino**. Las políticas básicas para este control son:

- Limitar la capacidad de aparcamiento de rotación especialmente en aquellas áreas más sensibles a la congestión y a la ocupación del espacio urbano por los vehículos.
- Utilizar la tarifa de aparcamiento –en parking públicos pero también en bordillo- como elemento disuasor para el uso del coche. La política tarifaria a aplicar debe penalizar de forma progresiva el tiempo de estancia, con el objetivo de disuadir de dicho uso en los desplazamientos que se realizan en períodos punta y que implican estancias del coche más prolongadas –con motivo trabajo, fundamentalmente-.

Además del **rediseño del espacio urbano**, ordenando la circulación para que en los puntos de conflicto se priorice al transporte público y a los peatones y ciclistas, una medida cuya

implantación sería necesario analizar es la del **peaje urbano**, cuya reciente aplicación a algunas importantes ciudades europeas –Oslo y, sobre todo, Londres- se han saldado de manera muy favorable.

## 4.2. Criterios Zonales de Actuación

### 4.2.1. Corona Metropolitana

Los criterios específicos a aplicar a cada una de las cuatro grandes piezas metropolitanas en las que se ha considerado dividida la corona metropolitana serán los siguientes:

#### i) Norte:

La situación actual y futura de la relación entre la Zona Norte y la capital se resume en el siguiente cuadro.

El objetivo de alcanzar el reparto mencionado se traduce en que los viajes en transporte público deben ascender desde los 5.600 Viaj/día actuales hasta los **16.200 Viajes / día, equivalentes a 980 Viajes / hps+** en el horizonte final del Plan, triplicando prácticamente la cifra actual mientras que el tráfico de vehículos no debe exceder de la cifra actual. La construcción de la Autovía del Norte –en ejecución en la actualidad- proporcionará una capacidad adicional suficiente para mantener una reserva superior al 50% del total, que permite absorber sobradamente el tráfico exterior y su crecimiento a largo plazo, manteniendo un adecuado nivel de servicio.

### MOVILIDAD ACTUAL Y TENDENCIAL EN EL CORREDOR METROPOLITANO NORTE

MODO	VIAJES SITUACION ACTUAL (2004)	VIAJES SITUACION TENDENCIAL (2020)
Transporte Público	5.580 Viaj/día	5.580 Viaj/día
Transporte Privado	26.500 Viaj/día . 22.100 Veh/día . 1.061 Veh/hps+ <sup>3</sup>	40.740 Viaj/día . 33.950 Veh/día . 1.630 Veh/hps+
<b>Total Viajes</b>	<b>32.080 Viaj/día</b>	<b>46.320 Viaj/día</b>

### BALANCE CAPACIDAD / DEMANDA VIARIAS

Incremento de Tráfico 2004-2020 en el corredor = **17.867 Veh/día**

Tráfico en hora punta en dirección hacia Sevilla = **1.268 Veh / hps+**

Incremento Demanda Aparcamiento en Sevilla Ciudad = **3.667 plazas . 7,3 ha** de ocupación superficial

<sup>3</sup> Hps+ = hora punta y sentido más cargado



**Este**

De igual manera que en el anterior sector, se recoge resumidamente en el siguiente cuadro la situación actual y futura del sector metropolitano en el que se enclava Alcalá de Guadaíra.

Alcanzar el reparto modal establecido como objetivo supone que los viajes en transporte público deberán alcanzar los **25.100 Viajes / día en el año 2020, equivalentes a 1.500 Viajes / hps+**, sextuplicando los valores actuales, lo cual va a exigir importantes actuaciones en infraestructuras para el transporte público en este corredor.

Por su parte, el tráfico de vehículos deberá estabilizarse en los valores actuales, lo que supondrá - con la construcción de la SE-40, que canalizará tanto los viajes de paso E-O como parte de las relaciones transversales metropolitanas-, el mantenimiento de una reserva de capacidad en la A-92 en el entorno de un 40%.

**MOVILIDAD ACTUAL Y TENDENCIAL EN EL CORREDOR METROPOLITANO ESTE**

MODO	VIAJES SITUACION ACTUAL (2004)	VIAJES SITUACION TENDENCIAL (2020)
Transporte Público	4.050 Viaj/día	4.050 Viaj/día
Transporte Privado	45.228 Viaj/día . 22.100 Veh/día . 1.100 Veh/hps+ <sup>4</sup>	67.659 Viaj/día . 56.383 Veh/día . 2.706 Veh/hps+
<b>Total Viajes</b>	<b>49.278 Viaj/día</b>	<b>71.709 Viaj/día</b>

**BALANCE CAPACIDAD / DEMANDA VIARIAS**

Incremento de Tráfico 2004-2020 = **17.867 Veh/día**  
 Tráfico en hora punta en dirección hacia Sevilla = **1.541 Veh / hps+**  
 Incremento Demanda Aparcamiento en Sevilla Ciudad = **34.625 plazas . 9,3 ha** de ocupación superficial

<sup>4</sup> Hps+ = hora punta y sentido más cargado

iii) **Sur**

La situación actual y futura de la relación entre la Zona Sur y la capital se resume en el siguiente cuadro.

La consecución del reparto modal fijado como objetivo supone que los viajes en transporte público deberán más que triplicarse, hasta los **60.000 viajes diarios, con una demanda en hora punta de 3.400 Viajes / hps+**, lo cual implicará la necesidad de importantes inversiones en infraestructuras para este modo.

Los viajes en vehículo privado se incrementarán ligeramente hasta suponer un tráfico de 93.000 vehículos diarios, equivalentes a 4.500 en hora punta y por sentido más cargado, que absorberían dos tercios de la capacidad viaria actual.

<b>MOVILIDAD ACTUAL Y TENDENCIAL EN EL CORREDOR METROPOLITANO SUR</b>		
<b>MODO</b>	<b>VIAJES SITUACION ACTUAL (2004)</b>	<b>VIAJES SITUACION TENDENCIAL (2020)</b>
Transporte Público	18.914 Viaj/día	18.914 Viaj/día
Transporte Privado	95.305 Viaj/día . 22.100 Veh/día . 1.100 Veh/hps+ <sup>5</sup>	153.412 Viaj/día . <b>33.950 Veh/día</b> . <b>1.630 Veh/hps+</b>
<b>Total Viajes</b>	<b>114.219 Viaj/día</b>	<b>172.326 Viaj/día</b>

**BALANCE CAPACIDAD / DEMANDA VIARIAS**

Incremento de Tráfico 2004-2020 en el corredor = **48.423 Veh/día**  
 Tráfico en hora punta en dirección hacia Sevilla = **3.388 Veh / hps+**  
 Incremento Demanda Aparcamiento en Sevilla Ciudad = **9.906 plazas** . **19,8 ha** de ocupación superficial

<sup>5</sup> Hps+ = hora punta y sentido más cargado

iv) **Aljarafe-Ribera**

La **desestructuración urbana que padece el área oeste de la aglomeración** urbana de Sevilla (El Aljarafe y La Ribera) produce una realidad singular dentro del conjunto metropolitano que, como ya ha sido comentado, es consecuencia de su rápido y caótico crecimiento, sustentado únicamente sobre una red urbana y viaria propia de un espacio rural, así como del obstáculo físico que supone la presencia del río, circunstancia que induce disfuncionalidades para su adecuada conexión con el resto de la aglomeración

Esta situación induce, en su conjunto, una situación problemática debido, por un lado, a la falta de articulación interna adecuada en este espacio y, por otro, a los problemas de congestión que se producen en los puntos de paso del río, pero que al tiempo, genera la **oportunidad de plantear la necesaria articulación del área sobre el transporte público.**

Los valores correspondientes a la relación de este conjunto metropolitano con Sevilla son los recogidos en el siguiente cuadro:

Los viajes en transporte público de relación de este espacio con el resto de la aglomeración urbana –es decir, que cruzan el río en ambos sentidos- en el horizonte final del Plan deben cuadruplicarse para cumplir los objetivos de reparto modal señalados, debiendo alcanzar **los 133.000 viajeros diarios, con un flujo en hora punta y sentido más cargado de, prácticamente, 8.000 viajeros.** Servir a esta cifra será posible no sólo contando con la capacidad que ofertará la línea 1 de metro, hoy en construcción, sino que será necesario plantear infraestructuras adicionales.

<b>MOVILIDAD ACTUAL Y TENDENCIAL EN EL CORREDOR METROPOLITANO OESTE (ALJARAFE + RIBERA)</b>		
<b>MODO</b>	<b>VIAJES SITUACION ACTUAL (2004)</b>	<b>VIAJES SITUACION TENDENCIAL (2020)</b>
Transporte Público	30.836 Viaj/día	30.836 Viaj/día
Transporte Privado	209.075 Viaj/día. 174.229 Veh/día . 8.363 Veh/hps+ <sup>6</sup>	349.360 Viaj/día. 291.133 Veh/día. 13.974 Veh/hps+
<b>Total Viajes</b>	<b>239.911 Viaj/día</b>	<b>380.196 Viaj/día</b>

**BALANCE CAPACIDAD / DEMANDA VIARIAS**

Incremento de Tráfico 2004-2020 en el corredor = **116.904 Veh/día**  
 Tráfico en hora punta en dirección hacia Sevilla = **9.965 Veh / hps+**  
 Incremento Demanda Aparcamiento en Sevilla Ciudad = **33.650 plazas . 67,3 ha** de ocupación superficial

<sup>6</sup> Hps+= hora punta y sentido más cargado

En relación al tráfico de vehículos, es aceptable un incremento hasta los 200.000 vehículos diarios, equivalentes a casi 10.000 vehículos en hora punta y sentido más cargado, que serían absorbidos sin problema teniendo en cuenta la importante capacidad viaria adicional de paso que supondrá la puesta en servicio de la SE-40, con la que se mantendría un remanente del 40% para tráficos exteriores.

Por lo que respecta a la movilidad interior de esta margen derecha –viajes generados y atraídos por los residentes en el conjunto del Aljarafe y Ribera- las importantes cifras de la misma se recogen en el cuadro siguiente.

**MOVILIDAD ACTUAL Y TENDENCIAL EN EL INTERIOR DEL SECTOR METROPOLITANO OESTE (ALJARAFE + RIBERA)**

MODO	VIAJES SITUACION ACTUAL (2004)	VIAJES SITUACION TENDENCIAL (2020)
Transporte Público	8.217 Viaj/día	8.217 Viaj/día
Transporte Privado	151.621 Viaj/día. 126.351 Veh/día. 10.108 Veh/hps+7	310.396 Viaj/día. 258.663 Veh/día. 20.693 Veh/hp
<b>Total Viajes</b>	<b>159.838 Viaj/día</b>	<b>318.613 Viaj/día</b>

**BALANCE CAPACIDAD / DEMANDA VIARIAS**

Incremento de Tráfico 2004-2020 en el sector = **132.312 Veh/día**  
 Incremento Demanda Aparcamiento en el sector= **31.755 plazas . 63,5 ha** de ocupación superficial

Alcanzar el reparto fijado como objetivo supone que el transporte público interior al área debe ser capaz de absorber una **demanda en el 2020 de 111.500 viajes diarios, equivalentes a 6.700 viajes en hora punta y sentido más cargado**, imposibles de canalizar a través de servicios de autobús sometidos a la congestión viaria, lo cual conduce a la necesidad de establecer plataformas reservadas al transporte público, interiores al sector, único modo de alcanzar una capacidad de transporte suficiente para canalizar dicha demanda.

7Hps = hora punta y sentido más cargado

#### 4.2.2. La Ciudad de Sevilla

La movilidad interna en la ciudad de Sevilla –viajes generados y atraídos por los residentes en la propia ciudad- ofrece los valores actuales y tendenciales que se recogen a continuación.

El objetivo de alcanzar un reparto equilibrado entre el transporte público y el privado supone que el primero sea capaz de canalizar en el entorno de los 500.000 viajes diarios, equivalentes a 50.000 viajes en hora punta, cuya canalización exigirá el funcionamiento de una red de metro en el horizonte final del Plan, que sea capaz de transportar los flujos que se recogen en el cuadro y gráfico siguientes.

Uno de los recursos más valiosos del espacio metropolitano, tanto desde el punto de vista simbólico como funcional y económico lo constituye el espacio central de la capital, la denominada Sevilla Central, que abarca, además del Centro Histórico, el distrito de Los Remedios-Triana, La Cartuja y el área de Nervión.

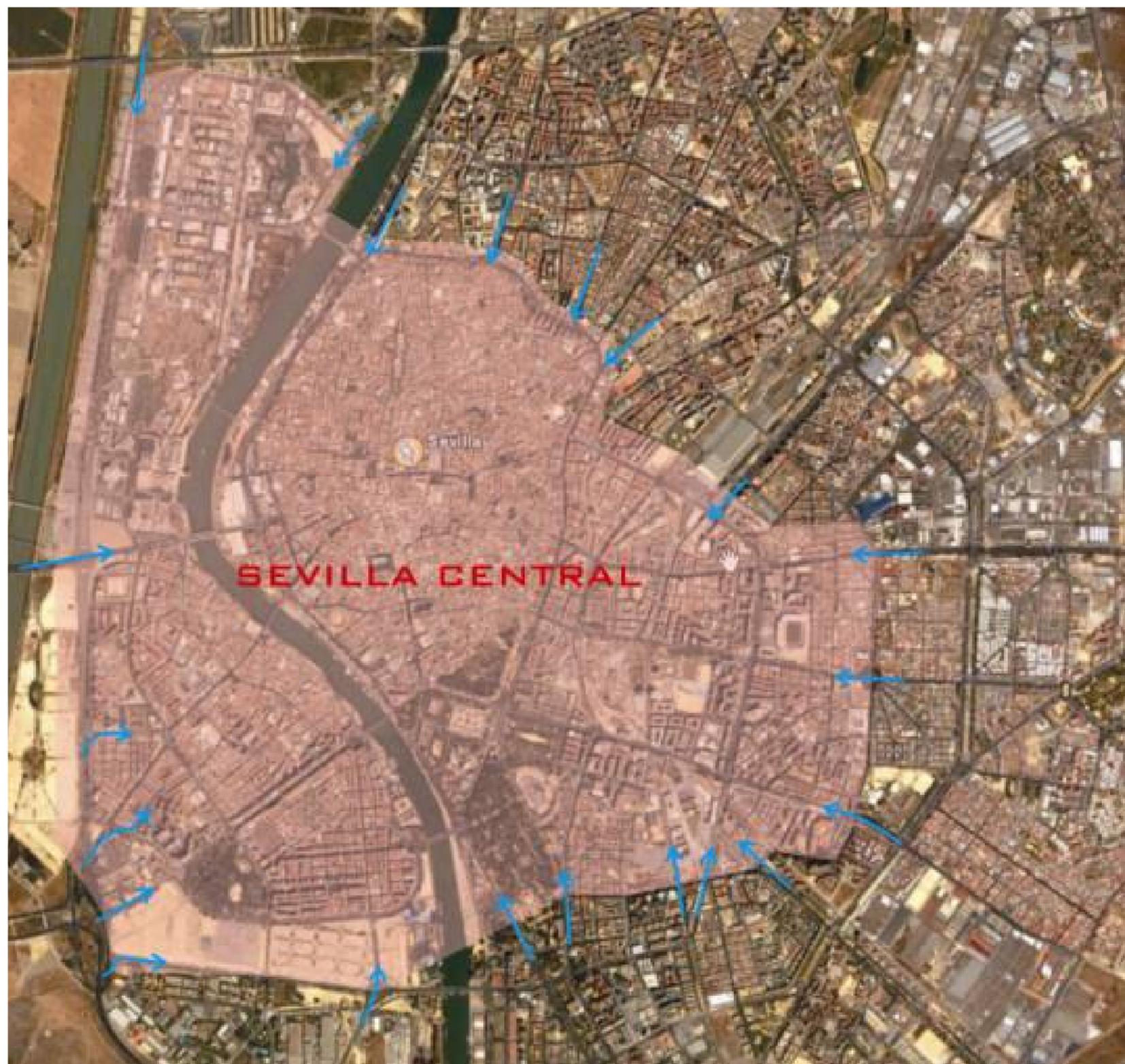
El mantenimiento de estos valores se ve amenazado por la entrada y estancia actual de 130.000 vehículos diarios procedentes del conjunto metropolitano ampliado, a los que habría que sumar los procedentes de ámbitos más exteriores, pudiendo estimarse, así, que son del entorno de **140.000 los vehículos que diariamente penetran en la Sevilla Central**, de los que, aproximadamente, 12.500 corresponden a la intensidad de entrada en hora punta.

La capacidad de acogida de estos vehículos, teniendo en cuenta la capacidad real del viario de entrada (considerando los carriles de penetración del viario de 1º y 2º nivel) y la permeabilidad del viario local para distribuir el tráfico hasta los destinos finales, coincide, prácticamente, con el flujo de entrada en hora punta, por lo que se puede afirmar que el área central de Sevilla ha llegado al tope de su capacidad de absorber la demanda de entrada en hora punta, rebasando en un 5% la capacidad en situación no congestiva, ya en la actualidad

MOVILIDAD ACTUAL Y TENDENCIAL EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD DE SEVILLA		
MODO	VIAJES SITUACION ACTUAL (2004)	VIAJES SITUACION TENDENCIAL (2020)
Transporte Público	292.200 Viaj/día	292.200 Viaj/día
Transporte Privado	546.314 Viaj/día . 455.262 Veh/día .	729.426 Viaj/día . <b>607.855 Veh/día .</b>
	36.421 Veh/hp	<b>48.628 Veh/hp</b>
<b>Total Viajes</b>	<b>838.514 Viaj/día</b>	<b>1.021.626 Viaj/día</b>

#### BALANCE CAPACIDAD / DEMANDA VIARIAS

Incremento de Tráfico 2004-2020 en el sector = **152.593 Veh/día**  
 Incremento Demanda Aparcamiento en la ciudad = **30.519 plazas . 61 ha** de ocupación superficial

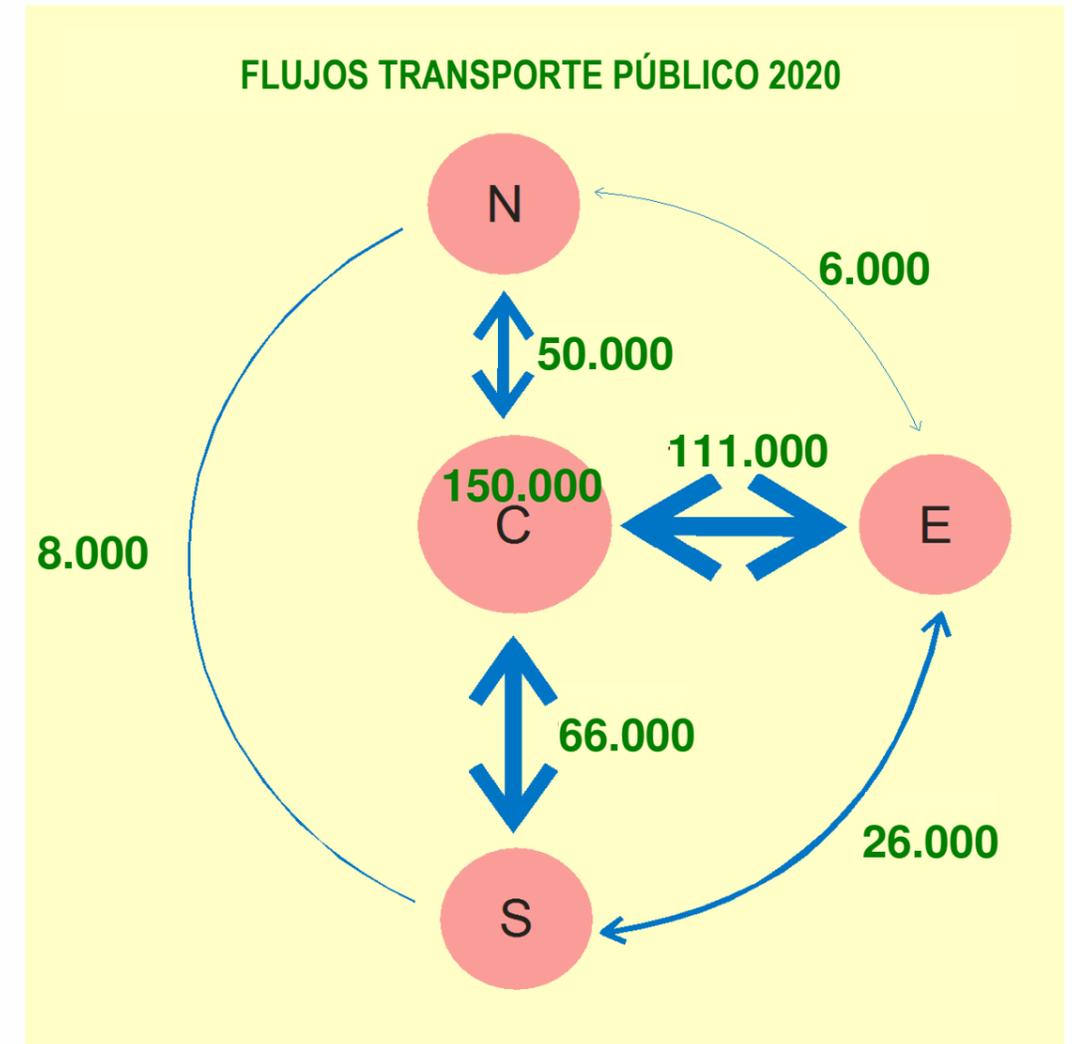


Si ya hoy la situación es congestiva, la tendencia en el horizonte final del Plan se vuelve absolutamente inmanejable, ya que las previsiones indican un aumento del tráfico de vehículos hacia esta área del 31%, con lo que el flujo de vehículos en hora punta superaría en un 25% la capacidad de acogida.

ACCESO ACTUAL DE VEHICULOS A SEVILLA CENTRAL	
Cap. Máx. Real Entrada por viario perimetral =	25.000 Veh./h
Cap. en Situac. No Congestiva =	20.000 Veh./h
Factor medio de permeabilidad Viario local=	0,6
<b>Capacidad de acogida=</b>	<b>15.000 Veh./h</b>
<b>Capacidad de acogida en situación no congestiva =</b>	<b>12.000 Veh./h</b>

En relación a esta situación, criterios básicos de actuación en este ámbito serían:

- **limitar drásticamente la capacidad de aparcamiento de rotación**, descartando la construcción de cualquier nueva instalación de este tipo e, incluso, estudiando la posibilidad de reconversión de alguno de los existentes -total o, al menos, parcialmente- a aparcamiento de residentes así como la implantación de peaje urbano a la entrada de las zonas más sensibles, como podría ser la del Casco Histórico
- **mejorar la accesibilidad del área por transporte público** mediante la creación de líneas en plataforma reservada, tanto en modos ferroviarios como por autobús
- **mejorar la accesibilidad andando y por bicicleta** mediante la mejora de itinerarios peatonales y la implantación de carriles para bicicleta
- **rediseño del viario y su ordenación**, muy especialmente en las intersecciones, priorizando el paso de los autobuses así como de los flujos peatonales y ciclistas



Viajes Transporte Público 2020 (miles)					
G/A	Centro	Norte	Este	Sur	TOTAL
Centro	150	25	56	33	265
Norte	25	4	32	6	38
Este	56	3	36	13	108
Sur	34	6	13	12	65
TOTAL	265	38	108	65	476

#### 4.3. La ampliación del ámbito metropolitano

La definición del ámbito metropolitano de Sevilla se realizó a lo largo de la década de los 80 y, con ligeros retoques a mediados de la siguiente década, coincidiendo con el momento de la redacción del PIT, se consolidó administrativamente al ser establecido en el año 2002 como ámbito del Consorcio de Transportes.

Sin embargo, si se concibe un área como el ámbito en el que existe un mercado de trabajo y de vivienda unitario, caben pocas dudas de que **el espacio metropolitano funcional es significativamente más amplio del administrativo**; este hecho ha quedado muy recientemente corroborado con la firma del convenio acordado por el Consorcio con un primer conjunto de ocho municipios exteriores con el propósito de extender los beneficios del uso de los títulos de transporte integrados.

El análisis de las relaciones por motivo trabajo proveniente de los datos del Censo de 2001 unido a la intensidad de la relación por transporte público permite identificar un conjunto de 17 municipios exteriores que, funcionalmente, pertenecerían al espacio metropolitano. Su peso poblacional es de 222.312 habitantes, un 20% del volumen actual del ámbito metropolitano, aportando a su movilidad en el entorno de 40.000 viajes diarios adicionales, sólo por motivo trabajo.

RELACION DE TRABAJO DE LA CORONA EXTERIOR CON EL AMBITO ACTUAL DEL AREA

MUNICIPIO	Pob 2004	Nº personas Trabajan Area	% personas Trabajan Area / Tot. Municipio	Nº Servicios Diarios T. Pub. (Bus+FFCC)
Alcalá del Río	9.211	1.027	42,20%	44
Brenes	11.156	687	17,70%	30+62
Albaida del Aljarafe	2.157	223	44,20%	80
Olivares	8.573	1.052	44,80%	80
Villanueva del Ariscal	5.340	668	49,10%	32
Umbrete	5.372	608	20,10%	57
Sanlúcar la Mayor	11.516	964	31,00%	53
Benacazón	5.578	329	19,30%	49
Bollullos de la Mitación	6.062	597	39,60%	60
Gerena	5.762	562	38,00%	26
Guillena	3.821	846	35,80%	30
Isla Mayor	5.899			10
Carmona	26.558	1.822	24,40%	53
El Viso del Alcor	16.805	1.265	26,40%	51
Mairena del Alcor	17.623	1.939	37,10%	51
Utrera	46.774	2.291	21,00%	17+71
Los Palacios y Villafranca	34.105	2.150	21,90%	64
<b>TOTAL</b>	<b>222.312</b>	<b>17.030</b>		

