



BICI + TREN: Aparcamientos seguros de bicicletas en los metros y tranvías

Luis Ramajo Rodríguez / *Agencia de Obra Pública
de la Junta de Andalucía*

La Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda tiene competencias en infraestructuras y en movilidad ciclista. Planificación, proyección y construcción, fundamentalmente en las escalas metropolitana y regional

PITMA 2030. Aprobado: Decreto 540/2022, de 2 de noviembre 2022.


OE6. Promover la movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible.

Línea estratégica	Descripción
LE6. Movilidad sostenible y movilidad activa.	Impulsar el cambio en el modelo de movilidad, reduciendo la movilidad obligada, el consumo energético y el uso de combustibles fósiles en el transporte, permitirá mejorar las condiciones ambientales y sociales del territorio, y garantizar su futuro. Ello implica también favorecer las condiciones y las infraestructuras que dan soporte a la movilidad activa (a pie o en bicicleta) que en las ciudades y áreas metropolitanas pueden representar buena parte de los desplazamientos diarios, asegurando su conexión con el transporte público.



Movilidad Urbana Sostenible

Soluciones Energéticas y Ambientales para un metro más eficiente

CÓDIGO:	LE6.P3	NOMBRE	Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal.
Línea estratégica	LE6. Movilidad sostenible y movilidad activa.		
Objetivos estratégicos	OE6. Movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible.		
Descripción del Programa			
<p>Se centra en el desarrollo de infraestructuras ciclistas en ámbitos metropolitanos, las adaptaciones necesarias para facilitar la accesibilidad de estos medios a las estaciones y paradas de transporte público, y la mejora de la integración urbana de las mismas. Asumirán las actuaciones que en este sentido se determinen en los Planes de Transporte Metropolitano, en redacción.</p>			
Medidas			
<p>1.- Desarrollo de infraestructuras ciclistas como medio a integrar en las etapas de transporte de las Áreas Metropolitanas para facilitar la movilidad obligada. Accesos a Paradas de Metro, Tranvías. Accesos a los Intercambiadores. Aparcamientos seguros para bicicletas en los nodos. Vías ciclistas planificadas en planes regionales o planes de transporte metropolitano.</p> <p>2.- Fomento de la movilidad peatonal. Actuaciones de mejora que faciliten la accesibilidad peatonal a los nodos de transporte.</p> <p>3.- Actuaciones de mejora de la accesibilidad universal en instalaciones de transporte público</p>			
<p>Presupuesto: 38.540.000,00 €</p> <div></div>			



	Características de la Movilidad Metropolitana en Andalucía
Población	Capital 40 % área Metropolitana 60%
Reparto modal	A escala metropolitana: >50% motorizados, y de ellos 80-87% en vehículo privado y 10-14% en transporte público.
Movilidad peatonal	Mayor en ámbito urbano, 38% (Huelva) - 45% (Jaén)
Bicicleta	Sevilla: 6%, pero uso residual en otros (Jaén: 0,3%; Huelva: 0,5%) Escasa infraestructura ciclista metropolitana (ocio), Escasa integración de la bicicleta con el TP Ciudades: Sevilla 166 km; Málaga, 43 km.
Vehículo privado	Aumento del parque de vehículos en los últimos años Tasas de motorización 500-550 veh/ 1.000 hab Reparto modal: Alto uso del vehículo privado, con un porcentaje que oscila entre 50 y 60%.
Tráfico	Recuperación en 2014-2018, sin llegar a 2007. Vehículos pesados: Descenso en general. Altos niveles de congestión, salvo en pequeñas áreas metropolitanas, como Jaén.



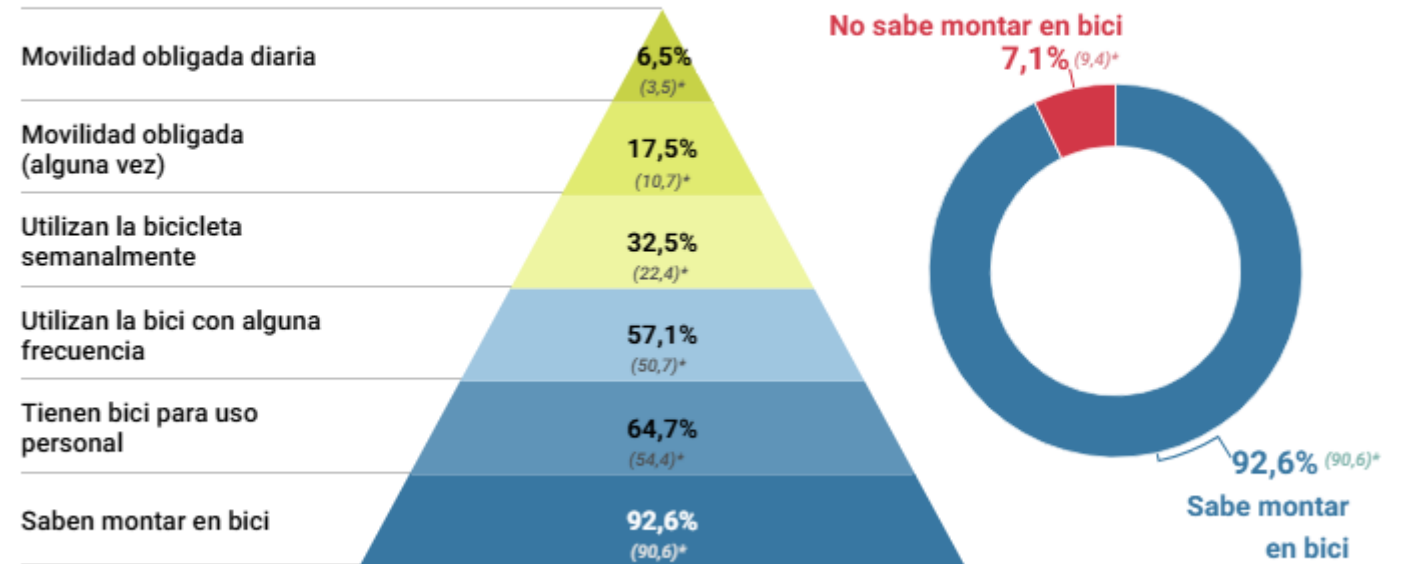
Estrategia.

- Incentivar Transporte Público: Metros y tranvías (MS, MM, MG, TBC más Tranvía de Jaén). Nuevas líneas. Plataformas reservadas Autobuses.
- Incentivar movilidad activa
- Fomentar las Sinergias **Movilidad Activa-TP.**

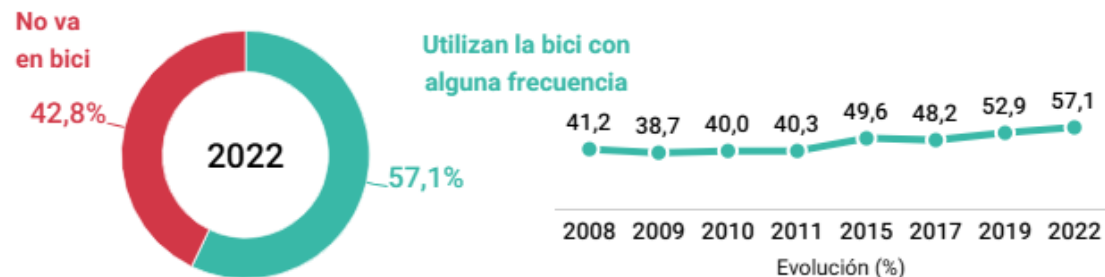
BICI + TREN: Aparcamientos seguros de bicicletas en los metros y tranvías



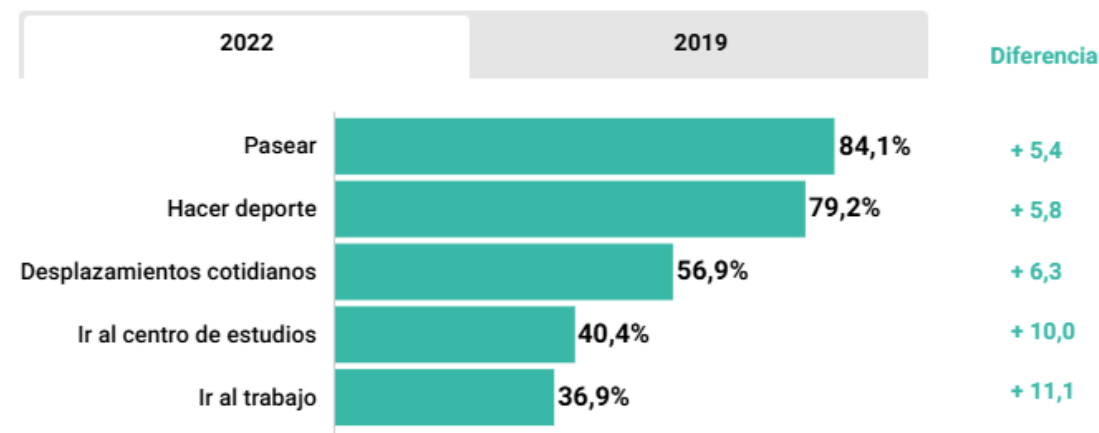
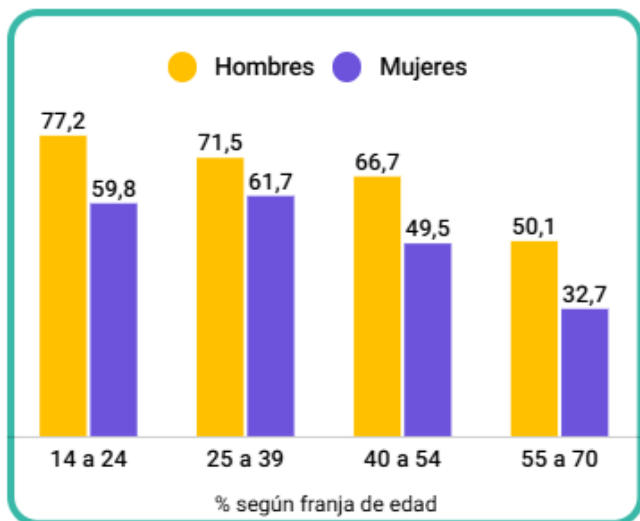
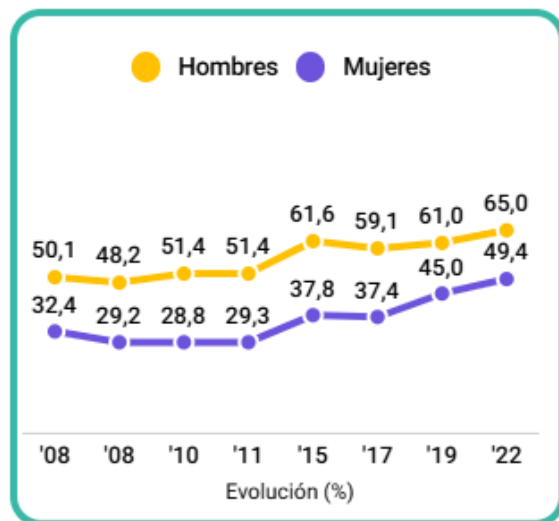
Las personas que usan la bicicleta son ya cerca de 20 millones.



* Entre paréntesis e muestran los datos de 2019.



Continúa reduciéndose la brecha de género entre las personas usuarias de la bicicleta. Especialmente, entre las que tienen de 25 a 39 años:



Las mujeres sobre todo para pasear e ir al centro de estudios.

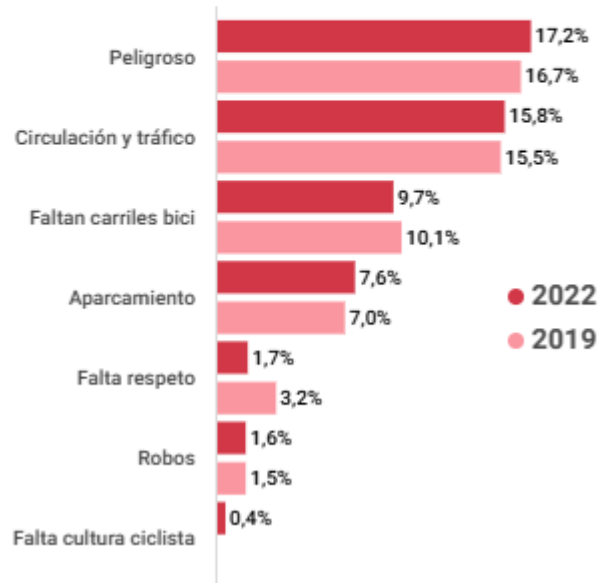
Los hombres principalmente para hacer deporte.

La peligrosidad es el principal factor que se cita como inconveniente a la hora de usar la bicicleta.

La salud es la principal ventaja que se cita de ir en bicicleta.

Peligro, tráfico, falta de facilidades

54,0%



42,1%

Salud



22,9%

Ecológico



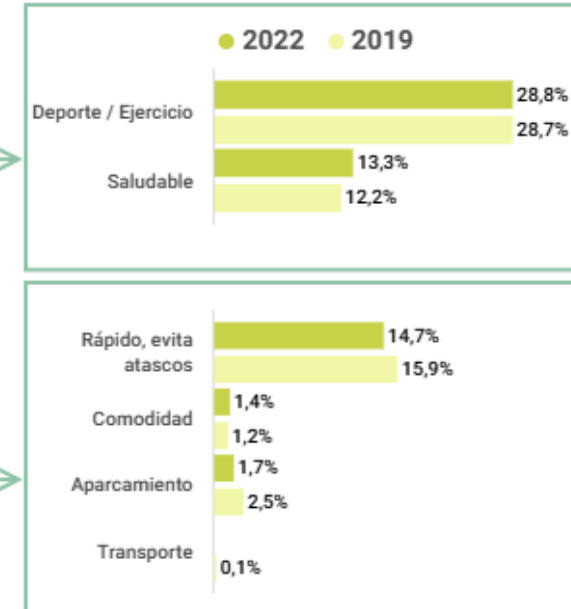
17,8%

Movilidad



11,4%

Económico



ANÁLISIS DE LA INTERMODALIDAD ENTRE EL TRANSPORTE NO MOTORIZADO Y EL TRANSPORTE PÚBLICO

Red ferroviaria

Línea



Estación



Central



Cercanías

Metro y tranvía

Existente

— Línea de metro y tranvía

Planificado

- - - Línea de tranvía

• Estación de metro y tranvía

• Estación de tranvía

Estación de autobús



Vías ciclistas

— Existentes

- - - Planificadas

Corredores verdes

— Existentes

Áreas de influencia

300 metros

■ En servicio

■ Planificado

300 y 500 metros

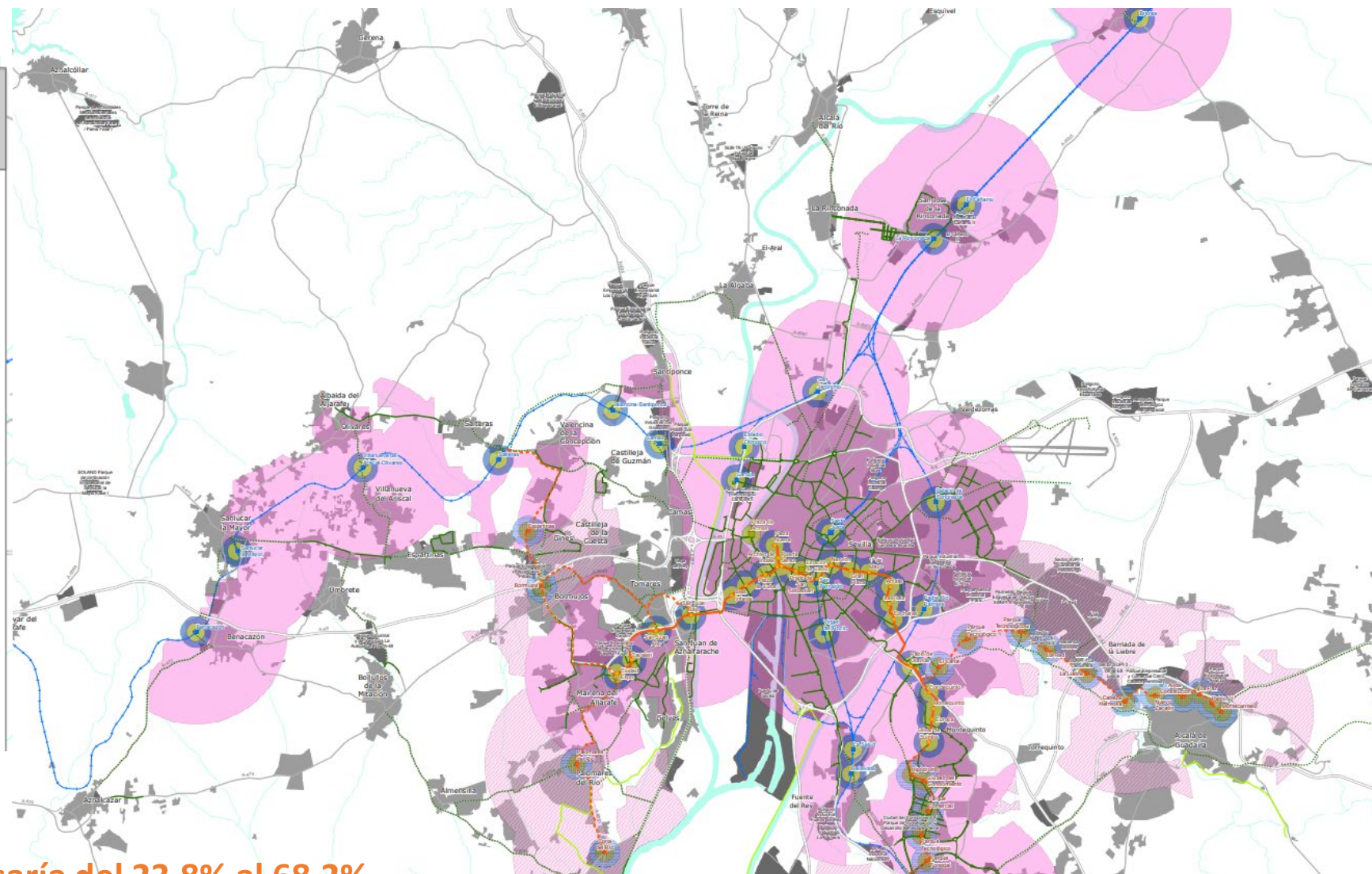
■ En servicio

■ Planificado

3.000 metros

■ En servicio

■ Planificado



La población servida por el TP pasaría del 23,8% al 68,2%

Ventajas de fomentar la intermodalidad bicicleta-TP

- Permite ampliar el radio de influencia de las estaciones del transporte público desde 300-500 metros hasta 3 km aproximadamente.
- Ahorro de trasbordos

Actuaciones para promover la intermodalidad bicicleta-TP:

- a) Promover el transporte de bicicletas en los vehículos del transporte público
- b) Promover el aparcamiento seguro de bicicletas en las estaciones del transporte público
- c) Promover el préstamo de bicicletas en las estaciones del transporte público
- d) Promover la intermodalidad con los sistemas de bicicletas públicas



Modalidades Bike and Ride

- a) Aparcamientos libres en el exterior de las estaciones.
- b) Aparcamientos libres en el interior de las estaciones.
- c) Aparcamientos de acceso restringido (dentro o fuera de las estaciones).
- d) Consignas individuales.
- e) Consignas colectivas, en las que las bicicletas se almacenan colectivamente pero cada usuario únicamente tiene acceso a su propia bicicleta. Estas consignas pueden ser manuales o automáticas.
- f) Biciestaciones.

Etapa previa (desde 2014)

- Metro de Sevilla: 102 plazas de aparcamientos seguros para bicicletas y patinetes eléctricos. 12 de sus 21 estaciones
- Metro de Málaga: 182 plazas de aparcamientos seguros para bicicletas y patinetes eléctricos. 14 de sus 19 estaciones.



Nuevos Aparcamientos seguros (2024). REACT EU

- Los elementos o módulos que conforman estas redes de aparcamientos cerrados y seguros suelen cumplir las siguientes características:
- Deben ser eficaces frente al robo, el vandalismo y el uso intensivo, y proteger a la bicicleta de las condiciones climatológicas adversas.
- Por ello son instalaciones cerradas y cubiertas con un control de accesos que permita solo a los usuarios habilitados acceder al aparcamiento. Requieren por tanto el registro previo de la bicicleta.
- Es aconsejable que sean fácilmente instalables y desmontables para poder trasladarlo en un futuro a otras ubicaciones.
- Generalmente disponen en su interior de dispositivos o soportes para candar las bicicletas.



Metro de Granada

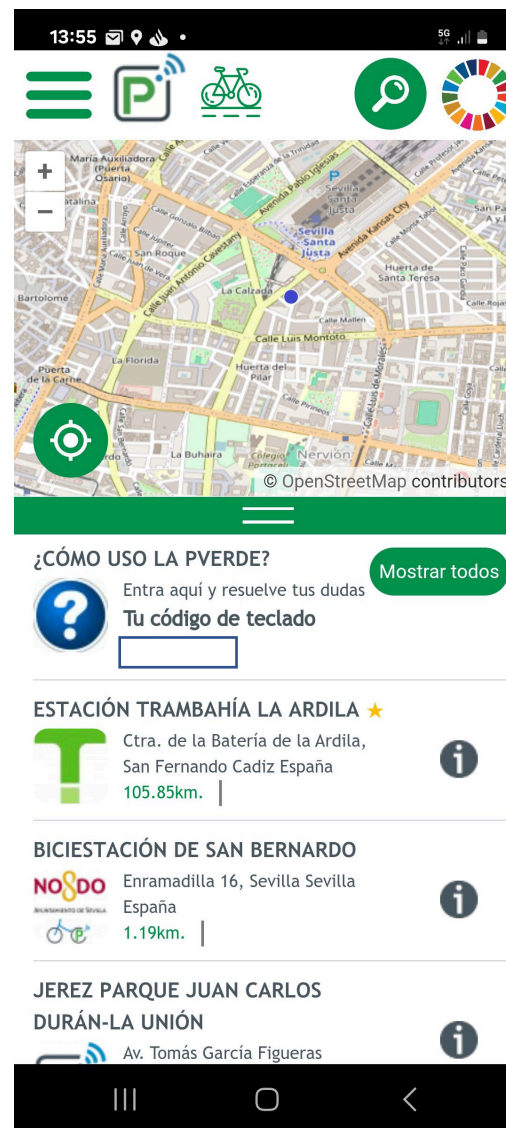
Módulo de 26 bicicletas en la Estación de Universidad

Módulo de 26 bicicletas en la Estación de Albolote

Módulo de 26 bicicletas en la Estación de Armilla

Trambahía

Módulo de 50 bicicletas en Estación de La Ardila



Metro de Sevilla

Módulo de 40 bicicletas Estación de San Juan Alto

Módulo de 40 bicicletas Estación de San Juan Bajo

Módulo de 40 bicicletas Estación de Condequinto

Metro de Málaga

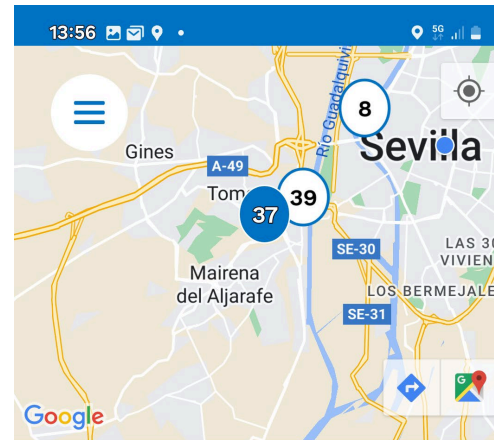
Módulo de 20 bicicletas Estación Cónsul.

Módulo de 10 bicicletas Estación de La Justicia.

Módulo de 10 bicicletas Estación Palacio de Deportes

Trambahía

Módulo de 10 bicicletas en Talleres y Cocheras.





**Gracias por
su atención**

**Movilidad
Urbana
Sostenible**

**Soluciones Energéticas
y Ambientales
para un metro
más eficiente**

