

# OBJETIVO ESTRATÉGICO

## 5

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

5 / 1 Favorecer la ciudad de proximidad

5 / 2 Potenciar modos de transporte sostenibles

# INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana constituye uno de los elementos clave en las políticas de planificación de los municipios. Sabiendo de la importancia de la movilidad para lograr el objetivo de obtener ciudades más sostenibles, que combatan la congestión y la polución, la planificación urbana debe por tanto centrarse en el peatón y en el fomento del transporte público, reduciendo de este modo las distancias y las necesidades de transporte.

El municipio de La Rinconada cuenta con dos núcleos principales de población, lo que supone un hándicap en la planificación de la movilidad de la localidad. A pesar de ello es una localidad compacta en su núcleo principal y con una orografía llana lo que propicia que la mayoría de los desplazamientos se puedan realizar en modos no mecanizados esta situación favorece la reducción del número de viajes y la ciudad de proximidad.

La larga tradición planificadora del municipio hace que desde el Ayuntamiento se vengán implementando medidas y se cuente con varias herramientas administrativas como son el PGOU, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, la Estrategia DUSI o el Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible dedicadas a la mejora de la movilidad en el mismo.

En el municipio ¿se están llevando a cabo distintas políticas que pretenden mejorar el espacio público dedicado al peatón y a la bicicleta a través de distintas estrategias y objetivos que plantea su PMUS y la Estrategia DUSI.

Uno de los principales objetivos del Ayuntamiento de La Rinconada es conseguir que los desplazamientos en modos sostenibles cada vez ocupen un mayor porcentaje dentro del reparto modal. En este sentido, se detecta que, dada la compacidad y relieve plano del territorio, los desplazamientos a pie o en bicicleta son habituales y posibles, aunque no mayoritarios. Sin embargo, los viajes entre ambos núcleos de población o los que realizan al exterior del municipio son en un alto porcentaje en vehículo privado a pesar de contar con buenas infraestructuras de transporte público.

En este sentido se vienen llevando a cabo desde el municipio distintas iniciativas como la inclusión de la localidad en la Red Ciudades que Caminan o la Red de Ciudades para la Bicicleta. También desde el PMUS se proponen priorizar los trayectos peatonales cortos, los itinerarios peatonales o mejorar la accesibilidad. A su vez, existe desde el consistorio intención de mejorar el transporte público en el municipio en la medida de lo posible intentando favorecer la intermodalidad entre el microbús, los apeaderos locales y la red de carril bici, mejorar la eficiencia de la red de transporte local ampliando las paradas con el objetivo de conseguir un transporte colectivo de calidad. Medidas como fomentar el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte, así como propuestas como los Caminos Escolares o los Planes de Transporte al Trabajo que limiten las exigencias de movilidad son también iniciativas con la finalidad de favorecer la ciudad de proximidad

A pesar de existir una línea de transporte público que da servicio al municipio, además de una buena infraestructura de transporte metropolitano, ambos están infrautilizados, siendo el vehículo privado el que consigue la mayor cuota del reparto modal. Respecto al transporte urbano este presenta problemas de eficacia y accesibilidad que deben resolverse mediante una nueva línea de microbús y la reorganización de las paradas tal y como se prevé en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio. A nivel supramunicipal el municipio necesita mejorar la intermodalidad. Debe conseguir que el intercambio entre los distintos modos de transporte sea eficiente a través de la creación de puntos intermodales de intercambio accesibles y seguros para los ciudadanos/as.

El impulso a los modos de transporte más sostenibles como la bicicleta o caminar pueden verse propiciados por la futura creación de itinerarios peatonales y ciclistas que se propone desde el PMUS. Promover desde el Ayuntamiento políticas de coche compartido, sistemas de bicicleta pública y garantizar la accesibilidad desde sus tres perspectivas, espacial, física y económica, a los modos de transporte como ya se está realizando encaminan al municipio de La Rinconada a estar en línea con las acciones propuestas desde la Agenda Urbana Española.

# INDICADORES



## Superficie de infraestructuras de transporte (porcentaje)

La Rinconada, con un 2,66% de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal, se encuentra en el cuartil inferior comparado con municipios de similares características, solo por delante de Carmona (0,80%). En cambio, se puede observar el alto porcentaje de ocupación de la superficie de transporte en Sevilla (8,74%).

Fuente: AUE, 2021



## Espacio viario para bicicletas

Según datos del Estudio Director del Carril- Bici de 2008, más de la mitad de la población de La Rinconada (55,10%) tiene acceso a un carril bici a menos de 300 metros. Este indicador muy positivo respecto a la movilidad sostenible del municipio ya que muestra la accesibilidad de los ciudadanos/as a los modos de transporte sostenibles.

Fuente: Estudio Director Carril Bici, 2008



## Accesibilidad a los Servicios de Transporte Público

La cobertura espacial del transporte urbano en La Rinconada es muy alta, el 91.9% de la población tiene una parada de transporte público a menos de 300 metros de su lugar de residencia.

Fuente: Estudio Director Carril Bici, 2008

# INSTRUMENTOS

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Rinconada
- Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de la Rinconada
- Plan de Reactivación Económica, Social, de Empleo y Territorial de La Rinconada
- Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible. PACES
- Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de La Rinconada

# PRINCIPALES RETOS DE LA CIUDAD

- ① **Priorizar al peatón y la creación de espacios peatonales en la ciudad.** En La Rinconada se han realizado importantes avances en la peatonalización y generación de espacios destinados al peatón en los últimos años. Sin embargo, aún es necesaria la ampliación de los espacios peatonales, especialmente en el núcleo de San José donde hasta el momento no se han realizado grandes intervenciones.
- ② **Alcanzar la accesibilidad universal al sistema de transporte público y a los espacios libres.** Es preciso abordar este reto tanto desde el punto de vista de las infraestructuras como del servicio de autobús urbano. En este sentido, hay que mejorar los caminos peatonales y la accesibilidad física, eliminando todas las barreras arquitectónicas y así como cognitivas existentes desde una perspectiva global y planificada.
- ③ **Mejorar el servicio de transporte público en el municipio ampliando el número de líneas, la frecuencia y la cobertura.** Aunque más del 90% de la ciudadanía de la Rinconada cuenta con una parada de autobús urbano a menos de 300 metros, aún es necesario que este servicio sea más eficiente, de forma que atraiga a nuevas personas. A pesar de que la cobertura espacial es óptima, el recorrido es demasiado largo y no atiende a las exigencias de las personas usuarias.
- ④ **Mejorar la intermodalidad.** La ciudad cuenta con una buena red de transporte interurbano y óptimas conexiones con la ciudad de Sevilla y el resto del área metropolitana. Sin embargo, el principal reto es mejorar la conexión y la coordinación entre estos distintos modos de transporte urbano e interurbano (autobús, tren y bicicleta) así como la creación de estancias intermodales cómodas y accesibles para las personas usuarias.
- ⑤ **Completar la red ciclista dentro del municipio y fomentar su uso como medio de transporte y no solo su uso lúdico.** La ciudad cuenta con una extensa red de kilómetros de carriles bici, sin embargo, debe mejorar las conexiones con Sevilla y con los polígonos industriales, así como aumentar la conectividad entre los carriles bici ya existentes.
- ⑥ **Plantear un nuevo anillo perimetral a la ciudad por el Norte** para evitar desplazamientos interurbanos.

## DEBILIDADES

### D01

Uso abusivo del vehículo privado.

### D02

Existencia de núcleos de población separados con las dificultades de movilidad añadidas que ello conlleva. Entre San José y La Rinconada.

### D03

Problemas de intermodalidad.

### D04

Línea de autobús poco eficiente. A pesar de que la cobertura espacial es óptima, el recorrido es demasiado largo.

### D05

Red ciclista incompleta y que se utiliza principalmente para ocio dado su carácter perimetral.

### D06

Insuficientes aparcamientos de bicicleta.

### D07

Insuficientes puntos de recarga de vehículo eléctrico.

## AMENAZAS

### A01

Cultura del coche muy arraigada.

### A02

Retraso en la incorporación de la segunda línea de microbús urbano.

### A03

Tras la crisis del COVID, miedo al uso del transporte público.

### A04

Aumento de las externalidades producidas por el incremento de la venta online. Aumento de los desplazamientos de vehículos de reparto, congestión, falta de aparcamiento para los vehículos de transporte de mercancías y aumento de la contaminación.

### A05

La dispersión urbana constituye una de las principales amenazas para la correcta organización de los servicios de transporte público.

## FORTALEZAS

### F01

Proximidad a la ciudad de Sevilla y pertenencia al área metropolitana y al Consorcio de Transporte.

### F02

Dotación de infraestructuras viarias y de transporte que hacen que el municipio sea accesible en transporte público.

### F03

Red de transporte público eficaz compartida con el Área Metropolitana (autobús, ferrocarril) y accesible a un porcentaje elevado de la población.

### F04

Potente red de transportes alternativos sostenibles (carril bici y vías verdes).

### F05

Existen iniciativas municipales que fomentan la movilidad sostenible.

### F06

Plan Director de Carriles Bici en fase de redacción.

## OPORTUNIDADES

### 001

Tras la crisis del COVID, concienciación ciudadana de la necesidad de espacio público para el peatón.

### 002

La movilidad peatonal supone un alto porcentaje en el reparto modal.

### 003

Proximidad a la ciudad de Sevilla y pertenencia al área metropolitana y al Consorcio de Transporte.

### 004

Plan Renove Estatal para la compra de vehículos menos contaminantes.

### 005

Creciente sensibilidad hacia lo sostenible por parte de la ciudadanía.

### 006

Administraciones públicas que apuestan por el fomento de la movilidad sostenible.