

Rutas ciclo-peatonales de Sevilla



Ruta de la Dársena del Guadalquivir



Expo 29



Muelle de Nueva York



Muelle de la Sal



Chapina



Paseo Juan Carlos I



San Jerónimo



Alamillo



Isla de La Cartuja



Triana



Ronda Histórica



Puerta de la Barqueta



Puerta de La Macarena



Puerta de Córdoba



Puerta del Sol



Puerta de Osario



Puerta de Carmona



Puerta de La Carne



Puerta Nueva



Puerta de Jerez



Torre del Oro



Puerta de Triana



Puerta Real



Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE TURISMO Y COMERCIO



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA



AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

RUTAS TURÍSTICAS CICLO-PEATONALES

Ruta de la Dársena del Guadalquivir

Ruta de la Ronda Histórica en Sevilla

Introducción

La Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía realiza una política de movilidad sostenible que se concreta, en el ámbito urbano, en un retroceso del uso del automóvil frente a los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. El objetivo es limitar el predominio del coche en 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 la promoción del hábito ciclista en el desplazamiento diario que considera la bicicleta un elemento estratégico de la política de movilidad.

Sin embargo, la bicicleta, además de ser un medio de transporte más en las ciudades, se usa también para el ocio, el turismo y el deporte.

Las características del desplazamiento en bicicleta hacen que pueda ser una forma idónea de conocer el territorio, al proporcionar un contacto directo con el medio. Miles de personas, una buena parte de ellas turistas, disfrutan ya de los paseos en bicicleta como forma de deporte y ocio en general.

El PAB favorece el desarrollo futuro de actividades turísticas y de ocio, planificando y construyendo una oferta de recorridos conectados en red, estableciendo los criterios técnicos estándar en materia de construcción y mantenimiento de vías ciclistas e impulsando la intermodalidad de la bicicleta con el transporte público.

Los dos proyectos que se presentan hoy (Ruta de la Dársena y Ruta de la Ronda Histórica) están incluidos dentro de los objetivos del PAB, que conceden importancia al fomento del uso recreativo y turístico de las redes ciclistas, considerando que éstas puede constituir un factor más de dinamización económica en las ciudades. El PAB no sólo prevé la construcción de trazados ciclistas para los desplazamientos cotidianos, sino que incorpora la adecuación de determinados itinerarios con interés cultural, paisajístico o natural para la movilidad recreativa.



ruta de la dársena del Guadalquivir

El proyecto define a nivel constructivo y de señalización un itinerario ciclopeatonal por el contorno de la dársena del Guadalquivir, con identificación e información de lugares de interés. El recorrido, de 13,5 kilómetros de longitud total, puede hacerse a pie o en bicicleta, de modo continuo. La ruta conecta ambas márgenes a orillas de la dársena del Guadalquivir y, a su vez, con la red de vías ciclistas existentes en Sevilla.



Plano general: ruta de la dársena del Guadalquivir. Nueve zonas diferenciadas.

Descripción del itinerario

El itinerario transcurre por las vías y espacios públicos existentes en la dársena del Guadalquivir, sin alterar sus características esenciales. La ruta no es homogénea.

A lo largo del Guadalquivir se atraviesan rincones del siglo XV, los espacios portuarios del siglo XIX, paseos urbanos y arquitecturas modernas del siglo XX, zonas naturales construidas ya en el siglo XXI y otros espacios que tienen, como hilo conductor, la dársena y el trasfondo del río en su curso original y su transformación.

Se han establecido nueve zonas a partir de las condiciones de cada espacio, las cuencas visuales y el entorno: la Expo del 29, el muelle de Nueva York, el muelle de la Sal, Chapina, el paseo de Juan Carlos I, San Jerónimo, el Parque del Alamillo, la Isla de la Cartuja y Triana.



Expo 29



Muelle de Nueva York



Muelle de la Sal



Chapina



Paseo Juan Carlos I



San Jerónimo



Alamillo



Isla de La Cartuja



Triana

Pictogramas en función de cada una de las zonas.

Señalización intuitiva

La heterogeneidad de los tramos obliga a realizar una intervención adaptada a cada espacio, que proporcione una guía visual al usuario y lo mantenga en ruta. Por ejemplo, en el muelle de Nueva York existe un pavimento de albero; en el muelle de la Sal un adoquinado; en el paseo de Juan Carlos I hay baldosas, y en el Parque del Alamillo caminos de zahorra.

En el itinerario se mantienen los pavimentos existentes y se actúa introduciendo señalización discreta. Tanto en adoquines como en pavimentos blandos se van a utilizar elementos de continuidad que marquen una línea central en el camino.

Las diferencias son a nivel técnico:

- En pavimentos duros, se ha diseñado un delimitador tipo "clavo", compuesto por cabeza circular de 10 centímetros de diámetro, fabricado en una única pieza de aluminio inyectado, que incluye un dibujo en relieve de un pictograma.
- En pavimentos blandos, se ha diseñado un delimitador tipo "cilindro-loseta" de hormigón, compuesto por un cilindro de 15 centímetros de diámetro y 30 centímetros de altura, fabricado en una única pieza de hormigón con cara superior pintada según pictograma.

En algunas vías y accesos cuyo uso es preferentemente para ciclistas, el proyecto establece dos líneas de demarcación, usando el color de la ruta y eliminando la línea central disconti-

nua para, de esa manera, indicar que aún pudiendo ser una vía ciclista, podría ser compartida con peatones.

Infografías comparativas en diferentes tipos de pavimento:



Pavimento blando: albero.



Pavimento duro: adoquines.



Líneas de demarcación en vías de acceso.

Toda la señalización de orientación e identificación de las zonas se realiza de manera horizontal, para no interferir en el mobiliario urbano y en el paisaje. El proyecto diseñado es global y simple, basado en el uso de flechas e iconos gráficos.

Cartelería o señalización vertical

La situación de carteles se ha limitado en todo el recorrido a los puntos donde, o bien existía la posibilidad de situar carteles verticales con bajo impacto visual, o bien existen estructuras, como vallas, que permitan situarlos.

Para lugares con un gran contenido paisajístico, se ha planteado un tipo de cartel panorámico (de 2,5 x 1 metros, instalado a una altura de 0,75 centímetros sobre el suelo) donde se informa de los puntos de interés. La situación de este tipo de cartel se ha estudiado teniendo en cuenta la posibilidad de parada, la calidad visual y la importancia del contenido cultural, histórico y turístico.



Infografía de panel panorámico.

Todos los paneles llevan código QR, mediante el que se accede a una página web que ofrece información más detallada de la ruta en general y de cada zona en particular.

Actuación singular en la calle Betis

El itinerario ciclista de la dársena del Guadalquivir tiene una actuación singular en la margen derecha, a la altura de la calle Betis. La ruta cicloturística le da continuidad al Paseo de la O a través de la zapata del muro de la calle Betis, para incorporarse a ésta a través de las rampas del muelle.

De esta forma, se consolida la zapata y se recupera para el tránsito. Esta zona era un muelle que se ha ido perdiendo a lo largo de las últimas décadas. La restitución y formalización se realiza para disponer finalmente de una plataforma de 5 metros de ancho, apta para pasear en condiciones de seguridad y comodidad.



INFOGRAFÍA: ensanche de la zapata del muro de la calle Betis (antes y después).

Recreación del aspecto definitivo del muro de la calle Betis:





RUTA DE LA RONDA HISTÓRICA

La ruta de la Ronda Histórica de Sevilla tiene carácter cultural y turístico. Este itinerario perimetral, de unos 7 kilómetros de recorrido, sigue en esencia el trazado de la vieja muralla y ofrece al turista información sobre el casco antiguo de Sevilla, sobre los restos conservados de la muralla y la ubicación de las puertas desaparecidas, sobre los monumentos y espacios principales de su entorno, y sobre la historia de sus barrios intramuros y arrabales históricos.

El proyecto es básicamente de señalización de la ruta, aprovechando las vías ciclistas existentes en la red urbana de Sevilla.



1. Puerta de la Macarena.
2. Puerta de Córdoba.
3. Jardines del Valle (Puerta del Sol – Puerta Osario).
4. Puerta de Carmona.
5. Puerta de la Carne.
6. Puerta Nueva Alcázar.
7. Puerta de Jerez.
8. Torre del oro.
9. Puerta de Triana.
10. Puerta Real.
11. Puerta de la Barqueta.

Información sobre la ruta

El principal elemento de difusión y, a la vez, guía de la ruta es un folleto que podrá ser distribuido en hoteles, puntos de información... Un folleto explicativo que incluirá un mapa de la ruta y una explicación breve de cada uno de los puntos de parada.

Esta información irá reforzada con la señalización propia de la vía ciclista. Se colocará sobre la vía un icono que identifica cada punto de parada, que en su mayoría coinciden con las puertas históricas de la muralla de Sevilla.



Puerta de la Barqueta



Puerta de La Macarena



Puerta de Córdoba



Puerta del Sol



Puerta de Osario



Puerta de Cármona



Puerta de La Carne



Puerta Nueva



Puerta de Jerez



Torre del Oro



Puerta de Triana



Puerta Real

Pictogramas en función de cada punto de parada o puerta de la muralla.

En el entorno de cada uno de los puntos de parada se colocará un código QR a ras del suelo y en un sitio visible desde la vía, de forma que el turista pueda captar información ampliada de la ruta. En esos puntos de parada existen estaciones de alquiler de bicicleta pública y bicicleteros, colocándose algunos nuevos, de forma que el turista pueda moverse a pie por la zona siguiendo las indicaciones del folleto y la información que le propone el QR.

Toda la información sobre la ruta de la Ronda Histórica de Sevilla estará volcada en una página web, a la que se accede desde los QR mediante tabletas o teléfonos conectados a Inter-

net. Se trata de una web diseñada para este proyecto, que informa de la ruta en general y de cada uno de los monumentos y lugares de interés sobre la ruta. Esta web ofrecerá también información útil sobre talleres de bicicleta, restaurantes, bares, hoteles y otros servicios.

Bajo impacto visual

Al tratarse de una ruta histórica por el centro de la ciudad de Sevilla, el proyecto ha cuidado de forma especial el paisaje urbano. De esta forma se hace desaconsejable la colocación de señalización vertical, tanto por problemas de impacto visual como de funcionalidad.

La novedad del proyecto es que ofrece, en el tema de la señalización, una combinación de tecnología (QR+web) y señalización horizontal en el mismo carril. El código QR se va a realizar en un material que genere contraste con el pavimento y tenga una mayor integridad, tanto al desgaste por el uso del carril, como por el ambiente.

(ejemplo) **Puerta de Carmona**



