

## **Re-assessing the Access to Parramatta River: A Bicycle Plan for Parramatta City Council**

The western suburb of Sydney Parramatta was founded in 1788 on the north and south side of Parramatta river, the main branch of Sydney Harbour which flows from west of Parramatta through in an easterly direction for approximately 21 km before reaching Port Jackson Sydney Harbour and the Pacific ocean.

The settlement of the land around the river in Parramatta began from the early days of its foundation when the colony discovered that Parramatta was the point where the river became freshwater and therefore useful for the cultivation of grain.

More recently, Parramatta riverfront was the object of a substantial development. The riverfront was considered by the local authority (Parramatta City Council) and Government authorities (Roads and Traffic Authority (RTA) and Waterways Authority), a place to begin, to reinforce its role of open space corridor provided with public transports on water.

In this context, the riverfront increases its characteristic of a major point of interchange between the ferry lines 'Sydney Ferries River Cat Service' and the railway line located approx 500 m from the river.

Numerous Planning instruments have been produced by public authorities with the idea to encourage other transport modes along the River such as the bicycle. Among them, the Parramatta Valley Cycleway Masterplan prepared in 2005 by Ove Arup Pty Ltd is the most comprehensive and detailed.

Even so, considering the crucial role of the river for the suburb of Parramatta, Parramatta City Council has seen the riverfront viability inextricably bound up with the related bicycle and pedestrian network of the suburbs at south and north of the river. For this reason in 2007 the Council commissioned Urban Arc Pty Ltd to prepare a new Bike Plan for Parramatta which included some provisions for pedestrians.

## Replanteando el acceso al Río Parramatta: un plan de bicicletas para el Ayuntamiento de la Ciudad de Parramatta

Parramatta, un barrio occidental de Sídney, se estableció en 1788 en las márgenes norte y sur del Río Parramatta, la zona principal del Puerto de Sídney, que discurre desde el oeste de Parramatta hacia el este a lo largo de 21 km antes de desembocar en Port Jackson, el Puerto de Sídney y el Océano Pacífico.

Los colonos empezaron a poblar las tierras cerca del río en Parramatta casi al principio, cuando descubrieron que Parramatta era el lugar donde las aguas de transición dejaron de ser tal y el agua dulce del río ya valía para cultivar los cereales.

En los últimos años, el frente fluvial de Parramatta se ha visto afectado por mucho desarrollo urbanístico. El Ayuntamiento (Parramatta City Council) y las Juntas Regionales (Carreteras, Tráfico y Cuencas Hidrográficas) consideraron que dicho frente fluvial pudiera ser el lugar ideal para comenzar a reforzar su papel como un corredor abierto empleando modos de transporte público que aprovechan el agua.

Dentro de dicho marco, el papel del frente fluvial se ve favorecido como punto de intercambio entre las líneas 'Sydney Ferries River Cat Service' y el ferrocarril, que se encuentra a aproximadamente 500 m del río.

La Administración Pública ha desarrollado varios instrumentos de planificación urbana con el fin de fomentar la utilización de otros modos de transporte a lo largo de las márgenes del río, como por ejemplo, la bicicleta. De todos dichos instrumentos, el Parramatta Valley Cycleway Masterplan (Plan Maestro para las Vías de Bicicleta del Valle de Parramatta)

realizado en 2005 por Ove Arup Pty Ltd es el más completo y pormenorizado.

A pesar de lo anteriormente citado, y teniendo en cuenta el papel importante que tiene el río para las afueras de Parramatta, el Ayuntamiento de la Ciudad de Parramatta se ha dado cuenta de que el éxito y la viabilidad del plan para el frente fluvial están estrechamente vinculados con las infraestructuras para bicicletas y peatones al sur y al norte del río. Por este motivo, en el año 2007, el Ayuntamiento encargó al Urban Arc Pty Ltd la tarea de crear un nuevo Plan de Bicicletas para Parramatta, que además incorporase servicios e instalaciones para peatones.

El Ayuntamiento de la Ciudad de Parramatta adoptó los anteriores instrumentos de planificación para bicicletas en el año 2001, es decir el Plan de Bicis de Parramatta. En dicho plan, los carriles de bicicletas y las sendas peatonales compartidas parecen "estructurados" de la misma forma que las calles de Parramatta.

En este plan se acepta la idea de crear diversas rutas, de las cuales algunas aprovechan las calzadas (on-road) y otras no las aprovechan (off-road). Cada situación tiene su respectivo estilo, regional o local, que – según la leyenda del plano adjunto – equivale a largo recorrido y corto recorrido. Como se puede apreciar con claridad en el mapa de las rutas, se utiliza este sistema liberalmente, sin cambios significativos para las zonas urbanas más o menos pobladas. Por lo tanto, los objetivos del plan son: "Identificar las rutas regionales y las locales, y a continuación dividir

Parramatta main Ferry Wharf  
on the Parramatta River (Photo Author)  
El Muelle Principal del Transbordador  
de Parramatta en el Río Parramatta  
(Foto del Autor)





dichas rutas en, por una parte, las que ya existen y las que no, y por otra parte, las que utilizan las calzadas y las que no (on-road y off-road).

Este tipo de planteamiento se basa en dividir las rutas para crear grupos sucesivos: tanto las rutas concebidas a raíz de un acuerdo general con la jerarquía vial existente como las rutas que siguen los cursos naturales de los ríos y las ensenadas podrían verse incorporadas en los grupos "largo o corto" y "regional o local", dando la impresión de que exista un proceso cíclico, un acuerdo concebido con una disposición temporal. El objetivo de la estrategia explicada es facilitar acceso al frente fluvial cuanto antes en vez de proporcionar a los usuarios una vista anticipada de lo que pueden encontrar en las márgenes del río: rutas clasificadas como "regionales" se aproximan al frente fluvial de Parramatta a través de sus afluentes (el Río Duck, que discurre hacia el norte desde las afueras al sur de Granville). Esto se debía principalmente al gran número de trabajadores que en el año 2001 utilizaban el transporte público para viajar desde el barrio de Parramatta en las afueras, hasta Sidney CBD. Para dichos viajeros es muy importante poder aparcar sus bicicletas cerca de las dos paradas principales del ferry, en las dos márgenes del río.

A partir de entonces, el ambiente natural y el construido, en la medida en que se deriva de la eficacia más que de la función de la experiencia sensibilizada, deja de ser considerado desde la perspectiva de su manera específica. La infraestructura del carril de bicicletas se encuentra ubicada sobre el ambiente urbano cotidiano yuxtapuesto, con el fin de imponer un orden predeterminado, en vez de seguir una preexistencia contextual. En este sentido, la especificidad del lugar, bien natural bien artificial, parece ser un obstáculo que ha de superarse más que una fuente de inspiración para la planificación.

En los últimos tiempos, los ciclistas se han quejado porque les resulta muy difícil aproximarse al frente fluvial. Los ciclistas de la zona han señalado que las dificultades principales giran en torno a la presencia de escaleras en ciertos puntos del frente, como por ejemplo las que se encuentran en Church Street sobre el Río Parramatta, que dificultan la posibilidad de coger el carril de bicicletas en los puentes que cruzan el río, además del hecho de que el terreno en sí es muy empinado.

No obstante, lo que resulta más importante, como se pone de manifiesto en las encuestas efectuadas entre los usuarios de bicicletas, la presencia del Valle de Dundas hacia el noreste de Parramatta se consideraba una cuesta muy desagradable en ambos sentidos, tanto para los ciclistas como para los peatones. La topografía del viaje a través del valle resulta forzada en lugar de ser

The previous planning instruments for bicycles was the Parramatta Bike Plan, adopted by the Parramatta City Council in 2001. Here the provision of cycleways and shared pedestrian paths appears to be 'structured', as is the street network of Parramatta. This plan assimilates the idea of creating a diversity of routes both off-road and on-road. Each of these situations has a corresponding style, regional or local, which- according to the legend of the plan attached- equal long distance and short distance. As the plan route map makes clear, this system seems to have been used liberally, with no significant changes for more or less saturated urban areas. Accordingly, the objective of the plan appears as follows: 'Identifies regional and local routes and then further divides the routes down into existing or proposed and on-road and off-road.' This kind of approach is based on a division of groups of routes in succession: neither the routes conceived according to the general principles of the existing road hierarchy nor the routes that follow the 'natural' channels of creeks, are free from being incorporated into a long-short, regional-local classification, giving the sense of a cyclical process, an agreement conceived with a certain temporal arrangement. Fundamentally, the strategy outlined is designed to provide urgent access to the riverfront rather than to anticipate views along the riverside to the user: cycleways classified as

'regional routes' approach the riverfront of Parramatta along its branches (the so-called Duck River, which flows in a northerly direction from the suburbs south of Granville). This was due mainly to the large number of commuters in 2001 who were using public transport from the suburb of Parramatta to Sydney CBD. It was crucial for them to be able to park their bicycle near the two main ferry stops, on both sides of the river. Thereafter, the natural and built environment, insofar as it is based on criteria of effectiveness rather than sensory experience, fails to be considered on the basis of its specific qualities: the infrastructure of the cycleways is overlaid onto the every day urban environment in a juxtaposition that aims to impose a predetermined order rather than follow a contextual pre-existence. In this regard the specificity of the site, natural or artificial, seems to represent an obstacle to overcome rather than a source for design substance. Ultimately, the difficulty to reach the waterfront was expressed by the cyclists. The presence of steep slopes that create a major obstacle has been pointed out by local cyclists who found it difficult to merge onto the bicycle path on the bridges that cross the river from the trail along the riverfront because of the stairs located in some points, such as the bridge at Church Street over the Parramatta River.



- The section of the Parramatta Valley Cycleway between Wilde Avenue and Church Street (Photo Author)
- The bike network access to the riverfront proposed by Parramatta Bike Plan 2001 (Image Parramatta City Council)
- The bike network access to the riverfront proposed by the new Parramatta Bike Plan prepared by Urban Arc (Image Parramatta City Council-Urban Arc)
- [El tramo del Carril de Bicicletas del Valle de Parramatta entre Wilde Avenue y Church Street \(Foto del Autor\)](#)
- [La red de acceso de bicicletas al frente fluvial propuesta por el Plan de Bicis de Parramatta en el año 2001 \(Imagen de Parramatta City Council\)](#)
- [La red de acceso de bicicletas al frente fluvial propuesta por el Nuevo Plan de Bicicletas de Parramatta, preparado por Urban Arc \(Imagen del Ayuntamiento de la Ciudad de Parramatta - Urban Arc\)](#)

Most importantly, as shown by the surveys from the local bicycle group, the presence of the Dundas valley north-east of Parramatta was considered an unpleasant slope for cyclists and the pedestrians in both directions. The geography of the site is accentuated rather than carefully assimilated by the proposed journey across the valley.

It is in this context that the new Bicycle Plan finalised by Urban Arc in 2008 focused on the idea of emphasising a stylistically coherent capillary system, carefully measured in relation to its ability to provide dwellings and to circulate within the single suburban areas, with special attention to the existing small 'left over' open spaces which characterised the industrial and the residential areas.

Directness and time efficiency became secondary with respect to a greater concern for parameters such as: appropriateness of the road curve, satisfaction of 'visual cones', dimension of the street section, typology of the streets built environment, suitability of the surface appearance.

The way that the plan has considered the design of these corridors is specific rather than general. A kind of attention to the existing contextual palimpsest which characterised the built environment of Parramatta is particularly emphasised: the New Council Bike

cuidadosamente planificada.

Dentro de este marco, el enfoque del nuevo Plan de Bicicletas preparado por Urban Arc en 2008 hace hincapié en un sistema capilar estilísticamente coherente, calculado cuidadosamente en cuanto a su capacidad de proporcionar viviendas y circular dentro de las afueras, y teniendo muy en cuenta los pequeños espacios "sobrantes" que caracterizaron las zonas industriales y residenciales.

En vez de dar prioridad a la eficacia temporal y la rectitud, se prestaba más atención a parámetros como: la idoneidad de las curvas en la calzada, la satisfacción dada por el "alcance visual", las dimensiones de la sección de la calle, la tipología del entorno de las calles construidas y la idoneidad del aspecto de la superficie.

El plan tiene en cuenta el diseño de dichos corredores de una manera específica más que general.

Se ha prestado atención al palimpsesto contextual existente que caracterizó el entorno construido de Parramatta: el Nuevo Plan de Bicicletas del Ayuntamiento incluye cinco nuevas rutas que discurren perpendicular al río (dos de los

cuales son principalmente off-road, una principalmente on-road y dos que combinan off-road con on-road). Dichas rutas adicionales no coinciden necesariamente con la jerarquía actual de las vías, sino han sido planificadas para discurrir cerca de urbanizaciones recién construidas o ferrocarriles tales como la ruta Sur-Norte desde Granville hasta el puente peatonal de Thackeray – sobre el Río Parramatta vía Rosehill. Pasan por zonas verdes que se encuentran en zonas principalmente residenciales o por calles que conducen a rutas principales como la ruta Norte-Sur desde Eastwood hasta Río Parramatta y la ruta Norte-Sur desde Winston Hills hasta Parramatta Park y el río. Esta última pasa por la calle que conduce hasta Westmead Hospital.

En resumidas cuentas, es el acceso cada vez más perpendicular hacia el Río Parramatta que proporciona un nuevo entendimiento de la relación entre el frente fluvial y Parramatta CBD. Dentro del CBD, las nuevas rutas propuestas junto con el nuevo carril compartido entre ciclistas y peatones a través de las "avenidas" que discurren paralelas al río, (como por ejemplo la ruta de Philip St. o la



Plan introduces five new routes perpendicular to the river (two mainly off-road, one mainly on-road, two mixed off-road & on-road). Those additional routes do not necessarily coincide with the existing road hierarchy but are designed instead along recent residential development or tangent to railway domains such as the South-North route from Granville to the Thackeray footbridge - on the Parramatta River via Rosehill. They also follow minor fragments of green spaces in the middle of prevalently residential areas or streets which serve places of public attractors such as, respectively, the North-South route from Eastwood to the Parramatta River and the North-South route from Winston Hills to Parramatta Park and the River. The latter follows a street serving the Westmead Hospital.

Essentially, it is the increased perpendicular access to the Parramatta river that introduces a new understanding of the relationship between the riverfront area and Parramatta CBD. In the CBD, the new proposed routes together with the existing shared cycle pedestrian footpath along the 'avenues' parallel to the river (examples are the path along Philip St. or Macquarie St.), conveyed the idea of a network in which circulation is outlined as a series of 'rings'.

Although the rings, as one gets closer to the riverfront, are hardly distinguishable separately, this system saturates the CBD network as a whole: the cyclists are encouraged to move freely outward, off-road from the riverfront to the highest rise blocks behind so that the waterfront strip along the Parramatta river relates and communicates visually with the adjacent pre-existence of the CBD. Therefore the conception of the riverfront of Parramatta in a broader sense changes from being simply a transport/recreational corridor in proximity of the river to being physically extended to the actual built city.

In conclusion, it is clear that with the new Bike Plan, the Parramatta City Council has shown an interest in investigating the relationship between the natural and the cultural environment rather than simply transliterating the demand of bicycle paths into a design delivery. As mentioned, the role of the riverfront in its relationship with the built environment is changing, establishing different approaches for its access system. Perhaps this change is to be read as a signal which shows the Australian approach to infrastructure design as taking a step towards the European tradition, where the specificity of the site stands out as a primary element.

de Macquarie St.), crean la impresión de una red que forma una serie de "anillos". Aunque apenas sí se pueden distinguir dichos anillos al aproximarse al frente fluvial, este sistema satura el conjunto de la red CBD: a los ciclistas se les anima a desplazarse libremente fuera de la calzada (off road), desde el frente fluvial hasta las torres de pisos detrás, para que la franja del frente a lo largo del Río Parramatta se relacione comuniquen visualmente con la preexistencia del CBD adyacente. Por tanto, el frente fluvial del Parramatta se percibe, en un sentido más amplio, no como un mero corredor de transporte y de ocio cerca del río, sino como un concepto que se amplía y que se extiende físicamente hasta la ciudad.

En resumen, lo que queda claro con el nuevo Plan de Bicicletas, es que el Ayuntamiento de la Ciudad de Parramatta ha demostrado un interés en investigar la relación que existe entre el entorno natural y el ambiente cultural, en vez de convertir la demanda para carriles para ciclistas en una respuesta a medida. Como ya se ha puesto de manifiesto, el papel del frente fluvial está cambiando, estableciéndose diversas maneras de llegar a su sistema de acceso. Puede que dicho cambio ha de interpretarse como una indicación que demuestra que el planteamiento australiano hacia la planificación de la infraestructura está tomando como modelo la tradición europea, donde la especificidad del emplazamiento se destaca como elemento primordial.



Existing shared bicycle/pedestrian path along Macquarie St. (Photo Author)

Aerial view West-East of Parramatta CBD and surrounding with overlapped part of existing and proposed bicycle/pedestrian scheme of access. (Base photo Upper Parramatta River Catchment Trust, 1997).

La senda compartida de bicicletas y peatones en Macquarie St. (Foto del Autor)

Vista aérea del oeste al este de Parramatta CBD y los alrededores con el plan de acceso para bicicletas y peatones solapado. (Foto del Upper Parramatta River Catchment Trust, 1997).