

PROPUESTAS ELECTORALES DIRIGIDAS A LOS PARTIDOS POLÍTICOS

INTRODUCCION

El ciudadano de Marbella lleva tiempo demandando una apuesta firme por una **MOVILIDAD SOSTENIBLE**, en toda la extensión de la palabra: peatonalización, transporte urbano eficaz y carriles bici. En definitiva, la modernización de la ciudad y la mejora de la calidad de vida, lo cual revertería sin duda alguna en una sociedad más cívica, participativa e identificada con su municipio.

Cada vez son más los ciudadanos que acuden a sus quehaceres en bicicleta y los turistas que recorren nuestro centro urbano, o el glamuroso Puerto Banús, en este medio de locomoción. (Ver dossier fotográfico anexo).

Esta espontánea tendencia no debería quedarse en esto, ya que, además de los terribles riesgos que supone para los usuarios, al no disponer de seguridad vial, impide que se extienda el ejemplo entre las familias o los poco habituados a esta forma de movilidad –los unos por miedo hacia los más pequeños, y los otros por inseguridad y falta de habilidad entre los vehículos–, quedando reducido a la salida del fin de semana por el paseo marítimo.

Marbella siempre ha ido en cabeza de las tendencias turísticas, y es por esto que se ve con cierto pesar no **ofrecer a los visitantes una opción de movilidad a la que están acostumbrados en sus países de origen**, a pesar de contar con la benevolencia de un clima excepcional y una conexión en línea, prácticamente plana, entre hoteles, urbanizaciones, centro urbano y zonas comerciales.

Al mismo tiempo, consideramos que actuaciones conjuntas relativas a la movilidad (peatonalización, carril bici, transporte público y aparcamientos periféricos, entre otras actuaciones) servirían de **medidas de revitalización**

del castigado comercio del centro, recuperándolo para uso y disfrute de las familias de Marbella, San Pedro y sus visitantes. Así mismo, **los bicarriles**, por su propia configuración constructiva, **se consideran espacios habilitados para la circulación de personas con discapacidad** gracias a que no deben disponer de obstáculos o barreras arquitectónicas.

Las encuestas de satisfacción entre los turistas siempre recogen la mala imagen respecto al caos circulatorio, la falta de aparcamientos y el deficiente transporte público. **La elaboración y desarrollo de un Plan de Movilidad** que integre estos factores es determinante en la mejora y modernización de nuestra ciudad, su economía y bienestar social.



POLÍTICA DE MOVILIDAD URBANA

La política de movilidad urbana debe contemplar tres objetivos fundamentales:

- El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad.
- La protección de la salud en términos de accidentalidad y contaminación atmosférica y acústica.
- El cumplimiento del Protocolo de Kioto, respecto al calentamiento global y al cambio climático.

Existe un amplio consenso en afirmar que un modelo de movilidad basado en el uso de los transportes públicos, el desplazamiento peatonal y la bicicleta puede asegurar el cumplimiento de los anteriores objetivos.

Para ello es necesario atraer a los usuarios potenciales a esos medios de transporte sostenibles haciendo carriles exclusivos para el transporte público y la bicicleta, creando entornos agradables para andar, calmando el tráfico y otras medidas incentivadoras.

La bicicleta es un potente medio de ocio familiar y deportivo que contribuye a la salud individual y colectiva. También es el medio más eficaz en el transporte urbano de puerta a puerta. Hasta los 5 Km., es más rápido que el coche y los demás medios de transporte y hasta los 8 las diferencias son mínimas.

Por último, la bicicleta está en el subconsciente de los ciudadanos como un recuerdo agradable asociado a una ciudad habitable que irremediamente hemos perdido. Una mayoría de ciudadanos la usarían en sus desplazamientos si hubiese una infraestructura segura y coherente y unos entornos agradables. Todo eso revertiría en recuperar esa ciudad que todos añoramos y que envidiamos en otras latitudes.

Por primera vez un PGOU de Marbella recoge una red de carriles bici así como unos criterios de diseño de los mismos. Para nosotros es un paso de gigante, pero creemos que es bastante perfeccionable. En este sentido, nuestra asociación quiere aprovechar la ocasión para presentar las siguientes propuestas.

PROPUESTAS

Marbella cuenta con instrumentos que recogen parte de estas demandas: PGOU, PLAN CIUDAD XXI y PLID.

Es fundamental que se incluyan en el PGOU un Plan Director de Bicicletas. De acuerdo con ello y nuestras aportaciones proponemos:

1. Conformar una red de carriles-bicis seguros y coherentes

- Con entidad propia, sin depender de remodelaciones, retranqueos ni redacción de nuevos documentos.
- Con solución de continuidad
- Que restrinja el espacio a los coches antes que a los peatones.
- Tratar la antigua N-340, eje principal que conecta los núcleos urbanos de Marbella y San Pedro -así como numerosas áreas residenciales intermedias- como travesía urbana, garantizando la seguridad vial mediante la adopción de medidas conjuntas del tipo reducción de la velocidad, carril bici e incluso delimitando el tipo de vehículo a circular, disminuyendo la densidad de tráfico pesado que circula por ahí pudiendo hacerlo por la autovía norte.

2. Incluir la bici en la expansión de la ciudad

- Los planes parciales deberán incorporar una red de itinerarios ciclistas con infraestructura propia que conecte con los existentes o programados.
- Se debe tener en cuenta a la bici en las remodelaciones y diseño de calles y viales.

3. Implantación paulatina de la red

- Hoja de ruta que establezca el desarrollo continuado de esta red, previendo los presupuestos necesarios para ese fin.
- Detectar y actuar en las áreas que, sin necesidad de grandes actuaciones ni inversiones, estarían preparados para su inmediata adaptación como itinerario ciclista: Arroyo de la Represa (conectando zonas residenciales desde la policía nacional hasta el Puente Málaga: Barrio de Miraflores, Santa Marta, Divina Pastora, etc); delimitar una zona para circulación de bicicletas en el paseo marítimo, o al menos en aquellas zonas conflictivas donde la densidad peatonal sea mayor.

4. Favorecer la intermodalidad con los medios de transportes públicos

- Instalando aparca-bicis en las principales paradas de autobús interurbano y fundamentalmente en la estación principal.
- Disponiendo las medidas para que se puedan transportar las bicis en esos medios de transporte.

5. Instalación de aparcabicis

- Poner aparcabicis de superficie en los centros de atracción ciclista, especialmente en centros deportivos, educativos y de ocio. Pero también en el resto de espacios públicos: Ayuntamiento, delegaciones municipales, zonas verdes, centros de salud, edificios culturales, palacio de congresos, teatro, etc.
- Habilitación de amarres de bicicletas en los Aparcamientos Municipales subterráneos.
- Reserva de aparcamientos para bicis en garajes de bloques de viviendas y edificios públicos.
- Construir cuartos para el almacenamiento de bicicletas, coches de niño o sillas de disminuidos físicos, en la planta baja de todos los nuevos edificios que se construyan, tanto residenciales como centros de trabajo, comercio y ocio.

6. Red de barrios y Centro Urbano.

- Creación de una red de itinerarios en barrios que incluya el calmado del tráfico y facilite el camino escolar a pie y en bici.
- Articular medidas para circular en bici por el centro urbano, integradas en el Plan de Movilidad, con la señalización adecuada y coexistiendo con el tráfico peatonal y motorizado.

7. Favorecer el uso lúdico.

- Garantizar la continuidad del desplazamiento en toda la franja litoral, desde el Puerto Pesquero hasta San Pedro de Alcántara.
- Rutas por parajes naturales que conecten con un futuro corredor verde.
- Recorridos culturales urbanos guiados: las plazas de la ciudad, los monumentos, las fuentes, la muralla, los mercados, los jardines...

8. Medidas de acompañamiento

- Tener en cuenta, desde la concepción de cualquier proyecto, a los **usuarios de la bicicleta**, verdaderos conocedores de sus necesidades, promocionando así el uso de la bicicleta en tanto que medio de transporte y recreo.
- Creación de un **grupo de trabajo sobre la bicicleta** dentro de un nuevo Pacto por la Movilidad.
- Dedicación de un **técnico** o departamento en exclusividad para atender todas las cuestiones (tráfico, urbanismo,...) relacionadas con la movilidad ciclista, que coordine todas las actuaciones previstas en dicha materia dentro del ámbito municipal.

- **Mantenimiento** frecuente del viario ciclista existente que facilite su uso (limpieza, drenaje, señalización vertical y horizontal, rebajes de bordillos, socavones, poda de seto y arbolado adyacente, etc.)
- Elaboración de un programa **“A la escuela en bici”**, existente en la práctica totalidad de las grandes capitales europeas, en colaboración con algunos centros escolares, que incluiría el estudio y ejecución de rutas seguras para ir a la escuela en bicicleta, acompañados de un educador. Este programa también incluiría la confección de un material didáctico que utilizaría la bicicleta como instrumento de conocimiento y sensibilización sobre los problemas del medio urbano y se haría de modo piloto en un número limitado de colegios, para ir ampliándose en un futuro.
- Creación de un **Parque de Educación vial** en el que se enseñe a los escolares las normas y señales de tráfico desde una bicicleta.
- Aprobación de una reforma de la **Ordenanzas de Tráfico** que favorezca el uso de la bici y el desplazamiento peatonal
- Habilitación en el centro de la ciudad de un **circuito ciclista** segregado del tráfico motorizado los días festivos por las mañanas, por ejemplo en Ramón y Cajal y/o Ricardo Soriano. Este circuito sería de uso libre para todos los ciudadanos, demostrando la posible y necesaria coexistencia de paseantes, patinadores, ciclistas,... (esto se viene haciendo de manera generalizada en muchas grandes capitales del mundo).
- Creación en el Consorcio de Transportes de una comisión sobre la **intermodalidad bici - transporte público**.
- Creación de un servicio municipal de **alquiler de bicicletas** que permitiría utilizar a un precio económico bicicletas que pudieran cogerse y dejarse en

distintos puntos de la ciudad. Dicho servicio podría empezar a funcionar de forma experimental durante los meses de verano y tendría un gran potencial de uso turístico. Existen ejemplos en muchas ciudades europeas, pero también españolas.

- Realización campañas de fomento del uso de la bici como medio de transporte. Instituir la **Semana de la Bicicleta**, que consistiría en realizar una actividad cada día de la semana, con temas relacionados con la bicicleta, como pueden ser: aprender a montar en bici para adultos, taller de mecánica básica, taller de habilidades en bici, prueba entre medios de transporte, taller de seguridad vial, proyección de viajes en bici y de presentaciones de ciclismo urbano en centros culturales, para acabar el domingo con el tradicional paseo por la ciudad de forma coordinada para poder ayudar a los ciclistas que tienen que volver y no saben cómo.

Marbella, a 23 de octubre de 2014

ASOCIACIÓN MARBELLA BYCIVIC

- **Representante en Marbella de la Coordinadora Nacional de la Bicicleta ConBici (miembro del Consejo de Tráfico de la DGT)**
- **Representante en Marbella de la Red de Ciudades que Caminan que reivindica y defiende los derechos de los peatones.**

