



### **AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ALBACETE**

María Nieves Navarro Rodenas, concejala Portavoz del Grupo Municipal Unidas Podemos en el Ayuntamiento de Albacete, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, presenta para su aprobación la siguiente:

#### **MOCIÓN PARA QUE SE ELABORE UN PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA Y PARA RECTIFICAR MEDIDAS QUE NO INCENTIVEN SU USO COMO MEDIO DE TRANSPORTE**

Fomentar la movilidad sostenible en las ciudades ha dejado de ser una opción. Los nuevos modelos urbanos impulsados desde los ayuntamientos están abocados a avanzar en esta dirección, venciendo la resistencia que generan los cambios a priori pero que con el paso del tiempo terminan siendo aceptados.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Albacete (PMUS) realizado en 2010 ya apuntó cuál debe ser la jerarquía entre los diferentes modos en el uso del espacio urbano en esa nueva cultura de la movilidad sostenible: protagonismo del peatón; normalización de la bicicleta, mejora del transporte colectivo y racionalización del uso de automóvil.

En lo que a la peatonalización se refiere, aunque con un gran retraso con respecto a otras muchas ciudades, en Albacete son varios los proyectos ya ejecutados o en vía de ejecución para ganar espacio peatonal, si bien es cierto que estamos poniendo el foco en el centro, cuando los barrios también son susceptibles de este tipo de actuaciones.

Sin embargo, la normalización de la movilidad ciclista ha sufrido una notable ralentización a lo largo de los últimos 10 años. Lejos de atender los principios básicos que deben presidir el diseño y ejecución de las infraestructuras ciclistas y que consisten en hacer trazados seguros, continuos, cómodos y accesibles, la única meta que nos hemos marcado ha sido sumar kilómetros sin una planificación para ir construyendo una red vertebradora de la ciudad. Es decir, hemos elegido cantidad frente a calidad.

Fruto de esta ausencia de criterio tenemos una red ciclista tejida a base de actuaciones aisladas y sin coherencia, que se caracteriza por no haber resuelto de forma lógica y segura las conexiones en nudos o intersecciones; por haber abusado de los carriles superpuestos en las aceras con las interferencias y conflictos que ello entraña con otros usuarios y usuarias de vía pública; y por una disparidad de pavimentos que no ha tenido en cuenta que la capa de rodado tiene que ser confortable, habiendo empleado en exceso superficies adoquinadas cuando sólo se recomiendan en tramos muy cortos para reducir velocidad o por motivos estéticos de integración paisajística.

A esta falta de planificación en el diseño hay que sumar el nulo mantenimiento de los carriles existentes que han permanecido al margen de todos los planes de arreglo y conservación hechos en la vía pública. Y todo ello a pesar de las partidas incluidas en los presupuestos de diferentes ejercicios y las mociones aprobadas (la última en enero de 2020). Sin embargo, por muchos anuncios que se hagan, para que los discursos tengan credibilidad tiene que venir precedidos por hechos. La realidad es que en estos dos años y medio de mandato no ha habido ninguna actuación para la mejora de ningún tramo, ni se ha iniciado expediente alguno para la redacción de un Plan Director de la Bicicleta.

Creemos que ya hemos dejado pasar mucho tiempo sin prestar a la movilidad ciclista la atención que requiere y sin asumir su importancia en la cultura de la movilidad sostenible. Pudiendo haber sido Albacete por tamaño y condiciones (apenas hay cuevas pronunciadas) una ciudad modélica y referente en movilidad ciclista, no hemos sido capaces de ver la oportunidad que sí han sabido aprovechar ciudades como Sevilla, Vitoria, Valencia, Logroño, Barcelona...

Y si preocupante es lo que nos ha llevado a la situación actual, aún nos preocupa más que lejos de corregir errores del pasado, se sigan tomando decisiones en la dirección equivocada en los nuevos proyectos para la transformación del centro de la ciudad.

En este sentido queremos referirnos en primer lugar a las obras de remodelación de la calle Ancha (desde calle Tinte hasta Altozano), que una vez peatonalizada no se va a permitir la circulación de bicicletas aplicando una excepción a las normas de circulación que afectan al resto de calles peatonales. Y en segundo lugar al proyecto de remodelación del Paseo de la Libertad, que a pesar de la anchura de esta calle, no ha contemplado la construcción de un carril bici.

Decisiones de este tipo evidencian que las políticas municipales no están dando a la bicicletas el tratamiento adecuado para convertirla en una alternativa de movilidad no motorizada. Por lo tanto, para corregir este rumbo, consideramos necesario y urgente la redacción de un Plan Director de la Bicicleta para el municipio de Albacete que sienta los criterios de diseño para que las infraestructuras de movilidad ciclista dispongan de un trazado seguro que incentive su uso.

Está demostrado que la creación de buenas infraestructuras es una de las mejores estrategias para obtener una buena respuesta social ante un cambio en el modelo de ciudad y para un cambio de mentalidad. Y en el caso de las vías ciclistas, la construcción de infraestructuras seguras es el mejor estímulo para extender el uso de la bicicleta, ya que los problemas para salvar una intersección o/y tener que soportar la agresividad de la circulación en la calzada disuade a muchas personas de convertir la bici en su modo de transporte habitual.

La movilidad ciclista tenemos que abordarla desde la convicción de que es pieza clave en la movilidad sostenible. Esto implica hacer un mayor esfuerzo para planificar las infraestructuras, de forma que guarden una coherencia y no condicionen las actuaciones futuras.

Al mismo tiempo es preciso diseñar otro tipo de estrategias encaminadas a la concienciación y cambio de mentalidad, haciendo ver a la población que los beneficios sociales que el uso extendido de este medio (mejora de la calidad del aire, movilidad activa y saludable, reducción de ruido, seguridad vial...) no sólo afecta a los usuarios y usuarias de la bicicleta sino al conjunto de la sociedad.

Por todo lo expuesto anteriormente proponemos al Pleno la adopción de los siguientes

### **ACUERDOS**

- 1.- Redactar un Plan Director de la Bicicleta para el municipio de Albacete que sienta los criterios de diseño de las infraestructuras para la movilidad ciclista para construir una red vertebradora, coherente y con un trazado seguro que incentive su uso.
- 2.- Que todas las actuaciones urbanísticas que se lleven a cabo tengan en cuenta en su diseño la integración de la movilidad ciclista, como parte irrenunciable de la movilidad sostenible, y se planifiquen para no condicionar actuaciones futuras.
- 3.- Que se cumplan los acuerdos adoptados por este Pleno en enero de 2020 para acometer obras de mantenimiento y mejora del carril bici, redactando un plan de actuación para establecer el orden de prioridad en los tramos a intervenir.
- 4.- Que se rectifique la decisión de prohibir la circulación de bicicletas por el tramo de la calle Ancha comprendido entre calle Tinte y Plaza del Altozano una vez que sea peatonal, aplicando a esta calle las mismas normas de circulación que rigen en el resto de calles peatonales.
- 5.- Que el proyecto de remodelación del Paseo de la Libertad contemple en su diseño la movilidad ciclista, ya sea mediante una vía específica para uso de bicicletas o permitiendo la circulación de bicicletas.

En Albacete, a 18 de noviembre de 2021

**Fdo. María Nieves Navarro Rodenas**

Portavoz del Grupo Municipal Unidas Podemos

