

MOCIÓN

Que presentan los concejales del Grupo Municipal Adelante Málaga, Eduardo Zorrilla Díaz y Nico Sguiglia, a la Comisión del Pleno de Ordenación del Territorio, Movilidad y Seguridad, relativa a la creación de una red de vías ciclistas para la movilidad cotidiana en la ciudad de Málaga

Málaga cuenta con condiciones climáticas y orográficas muy propicias para favorecer la extensión del uso de la bicicleta. Pero se encuentra con dos hándicaps muy claros. Uno es la falta de infraestructuras ciclistas adecuadas, ya que la ciudad no dispone de los trazados necesarios, por lo que precisa de una red de carriles bici segregados del resto de usuarios de la vía pública que estén bien interconectados, que ofrezcan plenas garantías de seguridad y que se desplieguen a lo largo de todos los barrios y puntos de mayor demanda de desplazamientos. El otro escollo es la reciente aprobación inicial por parte del ejecutivo local de una modificación de la ordenanza de movilidad que prohíbe la circulación de las bicis por aceras y paseos, obligando a los ciclistas a circular por la calzada junto al resto de usuarios de la vía y exponiéndolos a potenciales accidentes, como constatan las alarmantes cifras que desvelan un aumento del 200% de los accidentes graves sufridos por usuarios de bicicletas y patinetes desde que ha entrado en vigor la nueva normativa.

Esta reciente regulación nos obliga a actuar sin más dilación hacia la consolidación de una red de carriles bici y vías ciclistas funcionales que permitan la integración en condiciones de seguridad de la bicicleta en la movilidad cotidiana de Málaga. De otro modo, se estará actuando en contra de la sostenibilidad ambiental, la calidad de vida, la seguridad y se disuadirá a muchas personas del uso de la bicicleta.

Junto al aumento de los accidentes, la regulación introducida en la nueva ordenanza está provocando la criminalización de los ciclistas y un incremento de las sanciones, con más de un centenar de multas impuestas durante la primera semana de la entrada en vigor de la nueva regulación que prohíbe a las bicicletas circular por las aceras incluso cuando no exista una alternativa segura.

Además de gobernar con medidas contrarias a la movilidad sostenible, la falta de planificación ha llevado al equipo de gobierno a tener que anular la licitación en curso para la construcción del carril bici con el que se pretendía unir el Centro con el Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso, para el que se había fijado una inversión de 516.000 euros. La razón aducida por el área de Movilidad es *“la imposibilidad para garantizar que el proyectado carril bici pueda tener conexión con la Alameda Principal, que es peatonal, dado que, según la normativa, las bicicletas no pueden circular por las aceras, paseos o cualquier otro espacio peatonal”*.

Otro grave error en la planificación de la movilidad ciclista son los denominados carriles 30, más conocidos entre la ciudadanía malagueña como los 'timo carriles', ya que no ofrecen seguridad alguna al ciclista y en la práctica suponen dejar a las bicicletas a su suerte entre el tráfico motorizado que, en su mayoría, circula a velocidades superiores a los 30 kilómetros por hora.

Otro craso error lo encontramos en la eliminación del carril bici de la Alameda Principal con motivo de las obras para su semipeatonalización, ya que una vez concluidos los trabajos no ha vuelto a restablecerse, por lo que supone un notorio retroceso, pues se trataba de una de las vías ciclistas más utilizadas y estratégicas. Con su eliminación se ha privado a los ciclistas de la única conexión en el eje este-oeste que existía en la ciudad.

Si atendemos a las oportunidades con las que contamos, es obligatorio destacar como hito favorable el convenio suscrito en enero de 2015 por el Ayuntamiento y la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía, el denominado Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB), que preveía la construcción en cinco años de una red de 69 kilómetros de vías ciclistas a través de un eje norte-sur, mediante los cuales se conectarían Ciudad Jardín con la avenida de Andalucía; otro eje este-oeste, que iría desde El Palo a Teatinos y desde Carretera de Cádiz hasta El Palo, y una importante malla central que conectaría distintos puntos de alta demanda de la ciudad.

De esos 69 kilómetros de carriles bici convenidos, el 75% (50 kilómetros) los iba a ejecutar la Junta, que no ha construido ni uno solo hasta la fecha, y el 25% (17,81 kilómetros) restante, el ayuntamiento, que ha ejecutado apenas la mitad de los previstos (8,5 kilómetros y la mayoría por aceras). Por tanto, la realidad nos demuestra que, a fecha de hoy, la red de carriles bici de Málaga es de las peores de Andalucía. Y es a todas luces insuficiente, inconexa y con un deficiente estado de conservación, lo que no invita al uso de la bicicleta como alternativa a los vehículos individuales a motor.

Esta realidad viene respaldada por una baja satisfacción de la ciudadanía en relación con las infraestructuras ciclistas existentes en el municipio, que se acredita en el reciente estudio de opinión realizado en agosto de 2020 por la OCU (Organización de Consumidores y Usuarios) en diez capitales de provincia españolas, y que revela que Málaga ocupa un triste tercer puesto por la cola en el ranking de satisfacción en relación con los carriles bici existentes y en cuanto a la existencia de aparcamientos habilitados para bicicletas.

Málaga experimenta una situación de atraso de muchos años respecto a otras ciudades en cuanto al uso de la bicicleta y son muchos los colectivos y las asociaciones, como Ruedas Redondas, que han mostrado su total apoyo al PAB y a la necesaria creación de una red municipal de vías ciclables adecuadas. Se trata de un proyecto con

un amplio consenso social, ya que ningún colectivo vecinal ni social se ha posicionado ni ha presentado alegaciones en contra del PAB. Sólo falta la voluntad política y la consignación de los fondos económicos necesarios para ejecutarlo.

El presupuesto municipal para 2021, que está en fase de elaboración y que tendrá que ser aprobado en pocas semanas, supone una oportunidad para empezar a cambiar la dinámica y comenzar una apuesta decidida por la movilidad ciclista, mediante la consolidación de una red municipal de vías ciclables para el impulso del uso de la bicicleta en la movilidad cotidiana. Por ello apuntamos como propuesta perfectamente viable, tanto técnica como económicamente, la inclusión en las cuentas del ayuntamiento para el presente año de una consignación de 3,5 millones con los que sufragar la consolidación de 30,6 kilómetros de carriles bici, el 50% de los trazados previstos por el PAB. A ellos habría que sumar el compromiso de financiar en 2022 la ejecución del resto de itinerarios, hasta completar la totalidad de carriles contemplados en el PAB.

La inversión para introducir en el presupuesto de 2021 permitiría habilitar los siguientes trazados:

Túnel Alcazaba para conectar con C/Álamos y Av. Cervantes. Distancia: 0,75 Km. Presupuesto: 75.000 euros.

Paseo Reding, Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso, a conectar con el carril bici de los Baños del Carmen por calzada N-240. Distancia 2,6 Km. Presupuesto: 260.000 euros.

Baños del Carmen, C/ Bolivia, Barriada de la Araña por calzada PRIMERA FASE. Distancia: 2,8 Km. Presupuesto: 280.000 euros.

De la Plaza John F. Kennedy hasta el Jardín Botánico. Distancia: 1,8 Km. Presupuesto: 270.000 euros.

Retorno del espacio peatonal y ejecución del Carril Bici por calzada en C/ Martínez Maldonado/Esquina C/ Eugenio Gross hasta Hospital Regional. Distancia: 1,4 Km. Presupuesto: 210.000 euros.

Conexión del Carril Bici en el Estadio de la Rosaleda con Parque de Las Virreinas por Avda. de la Palmilla por calzada. Distancia: 1,8 Km. Presupuesto: 180.000 euros.

Conexión Carril Bici Juan XXIII en su totalidad desde Centro de Salud Barbarela hasta Calle Cómpea. Distancia: 1,1 Km. Presupuesto: 180.000 euros.

Desde Avda. Juan XXIII hasta Barriada Los Prados por Camino San Rafael y Calle Paquiro. Distancia: 3,2 Km. Presupuesto: 480.000 euros.

Continuación Carril Bici desde Héroe de Sostoa por Avenida Velázquez hasta Calle Horacio Quiroga. Distancia: 2,3 Km. Presupuesto: 345.000 euros.

Cierre del anillo ciclista entorno Palacio de Deportes Martín Carpena con obra anterior Avd. Velázquez por C/ Villanueva de la Concepción. Distancia: 1,5 Km. Presupuesto: 150.000 euros.

Churriana/Avd. Velázquez a Campamento Benítez y Centro de Ocio. Distancia: 3,5 Km. Presupuesto: 350.000 euros.

De la Calle Navarro Ledesma al PTA por A-7054. PRIMERA FASE. Distancia: 4,15 Km. Presupuesto: 415.000 euros.

Conexión del Parque Cementerio con Metro Andalucía Tech. Distancia: 2,8 Km. Presupuesto: 280.000 euros.

Desde la Avda. Dr. Manuel Domínguez a Ciudad de la Justicia por C/ Decano Agustín Moreno y C/ Fiscal Luis Portero García. Distancia: 0,5Km. Presupuesto: 50.000 euros.

En total, supondría habilitar 30,6 kilómetros de carriles bicis segregados del resto de la circulación, con cargo a una inversión de 3.455.000 euros.

Otra actuación necesaria y con un coste económico muy reducido es habilitar en las calzadas que tengan dos o más carriles de circulación en cada sentido, como mínimo en los principales ejes viarios de la ciudad, uno de ellos para uso exclusivo para las bicicletas en sentido bidireccional. Para ejecutar estos carriles solo serían necesarias marcas viales en la calzada, señalética vertical y elementos separadores, por lo que tienen como gran ventaja la inmediatez de su implantación y el gran ahorro económico. Esta medida la han puesto en marcha numerosas ciudades españolas y europeas, que la adoptaron como ordenación temporal durante al inicio de la pandemia del Covid-19 y que, tras comprobar el alto grado de aceptación entre la ciudadanía y su funcionalidad para la ordenación de la movilidad, la han asumido de forma permanente. Incluso el propio alcalde de Málaga ha llegado a reconocer en declaraciones públicas que *“un carril bici siempre es mejor que un carril compartido con la velocidad limitada a 30 hm/hora”*. Algunas vías donde podría realizarse esta ordenación con garantías de éxito en su utilización y gran facilidad técnica para su adecuación son Muelle Heredia o el Paseo Marítimo Pablo Picasso.

Asimismo, consideramos esencial para el diseño y la ejecución de estos planes, que el Ayuntamiento de Málaga garantice la implementación de mecanismos de participación ciudadana incluyentes. Ya que la falta de un compromiso y, lo que es peor, una involución en materia de movilidad ciclista en Málaga por parte del equipo de gobierno choca con cualquier planificación racional de la ciudad, pues es indudable, tal como reconocen diversos informes de un organismo dependiente del Ayuntamiento de Málaga como el OMAU (Observatorio de Medioambiente Urbano) o

los compromisos institucionales adquiridos por el propio equipo de gobierno, como el denominado Plan Alicia, aprobado en la Junta de Gobierno Local de 11 de julio de 2020, de que ante la situación de emergencia climática en la que nos encontramos surge la necesidad de favorecer los movimientos peatonales, el transporte público y el uso masivo de medios de transporte no contaminantes, ni atmosférica ni acústicamente.

Entre otros retos, mediante el Plan Alicia, el Ayuntamiento de Málaga adquiere el compromiso de adoptar medidas eficaces en el marco de la ordenación y la planificación de la movilidad orientadas a lograr el objetivo de la neutralidad carbónica en 2050, lo que precisa de la reducción media anual de un 7% de las emisiones de CO² durante los próximos 30 años.

Para este objetivo, es esencial la promoción de la movilidad ciclista, como acción estratégica para satisfacer las demandas de desplazamientos cotidianos por la ciudad, ya que se trata de una vía rápida y efectiva para avanzar con decisión al necesario cambio de paradigma en materia de movilidad.

Por ello, desde Adelante Málaga presentamos para su aprobación los siguientes

ACUERDOS

1º.- Que el Ayuntamiento de Málaga en Pleno comprometa al equipo de gobierno a la inclusión en los presupuestos municipales de 2021 de una partida de 3,5 millones de euros para la ejecución de los 30,6 kilómetros de carriles bici segregados enumerados en la parte expositiva de la propuesta.

2º.- Que el Ayuntamiento de Málaga en Pleno inste al equipo de gobierno a reservar un carril bidireccional exclusivo para las bicicletas, segregado de los vehículos motorizados, en todas aquellas vías del municipio que cuenten con dos o más carriles de circulación en cada sentido, o al menos en los ejes estratégicos que atraviesan la ciudad.

3º.- Que el Ayuntamiento de Málaga en Pleno inste al equipo de gobierno a habilitar en la Alameda Principal, con carácter urgente y con el trazado que se estime más viable técnicamente, el carril bici que fue eliminado con motivo de su remodelación y que nunca ha sido repuesto a pesar del compromiso adquirido por el gobierno municipal.

4º.- Que el Ayuntamiento de Málaga en Pleno inste al equipo de gobierno a ejecutar con cargo al presupuesto de 2022 el resto de carriles bicis contemplados en el Plan Andaluz de la Bicicletas que no están incluidos en el listado de carriles propuestos en el punto primero de la presente propuesta.



Grupo Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Málaga

Fdo. Eduardo Zorrilla Díaz
Concejal Portavoz del Grupo Municipal de Adelante Málaga

08/02/21