

MOVILIDAD SOSTENIBLE

DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS E IMPLANTACION PROGRESIVA DEL USO DE LA BICICLETA EN EL MEDIO URBANO DE TALAVERA DE LA REINA

Contempla el Avance del Documento del Plan de Ordenación Municipal de nuestra ciudad, Talavera de la Reina (en lo sucesivo P.O.M) hoy sometido a exposición pública y en periodo de presentación de alegaciones o sugerencias, la voluntad de su equipo redactor, de dar con él, respuesta, entre otros, a los graves problemas de movilidad y tráfico existentes en ella, derivados en gran medida del considerable aumento, en los últimos años, del parque automovilístico y de una cultura que incita, en muchos casos, al uso innecesario e irracional del vehículo privado como medio de transporte urbano. Es más, la aportación de soluciones a este problema, que sin duda se verían reflejadas en una mejora de la salud y la calidad de vida del conjunto de los ciudadanos, se enarbola en la propia Memoria del P.O.M, como uno de los motivos que justifican la necesidad del revisar el P.G.O.U actualmente en vigor.

Pero hay más. Junto a la Movilidad, en todos y cada uno de los aspectos de la vida ciudadana analizados en este P.O.M, como por ejemplo, la planificación del crecimiento urbanístico, la dotación de servicios e infraestructuras, la ampliación de los sistemas generales, el transporte o la actividad económica, etc., en la practica totalidad de ellos, repito, su desarrollo futuro se condiciona al respeto de criterios de sostenibilidad y equilibrio medioambiental. Criterios con los que sin duda IZQUIERDA UNIDA podría coincidir, si de forma decidida, los gobiernos de las instituciones responsables de que sean respetados decidiesen ponerlos en práctica superando las fronteras del discurso o la buena intención.

Con este espíritu, proponemos esta iniciativa que en absoluto puede ser considerada una aventura imposible por irrealizable. Muy al contrario, desde hace muchos años en multitud de ciudades europeas y durante los últimos, en muchas españolas como Córdoba, Sevilla, Málaga, S. Sebastián, Barcelona, Corella, Pamplona, Gijón, Vigo, Madrid, Burgos o Salamanca entre otras, han implantado o están en pleno proceso de implantación de la bicicleta como medio de transporte urbano, rápido, limpio, económico y saludable. **De todas ellas, ninguna reúne, como Talavera, por su tamaño y orografía, mejores condiciones para el éxito de esta alternativa.** De sus experiencias, del contacto con responsables municipales de algunos de sus Ayuntamientos y sobre todo del apoyo y entusiasmo de miembros de la Federación de Plataformas ConBici existente en todas estas ciudades, nace esta PROPUESTA que exponemos a continuación:

LA BICICLETA EN LA VIDA URBANA

MEMORIA JUSTIFICATIVA

Talavera de la Reina, como otras ciudades de pequeño o gran tamaño, necesita dar pasos adelante para conseguir una movilidad menos polarizada hacia el automóvil, lo que garantizaría mejores niveles de calidad ambiental. En este sentido, pocos pasos se han dado para impulsar e integrar, con posibilidades reales de éxito, modos de transporte no motorizados (a pie o en bicicleta) en la movilidad urbana de forma cómoda, económica, eficaz, rápida y segura.

El Plan de Ordenación Municipal debería plantear una línea estratégica de desarrollo de itinerarios de prioridad peatonal que sirviera a las zonas y destinos más concurridos y conectarlos con la red de parques y espacios libres de la ciudad. Como en otras

ciudades, el planeamiento debe tener claro, al menos, que la “movilidad a pie” es algo bueno para la ciudad y para sus ciudadanos. Dar pasos para conseguirlo sería el objetivo de un plan o programa de actuaciones que el Área de Urbanismo llevaría a cabo en los próximos años en el que la **bicicleta** como medio de transporte iría de la mano de las mejoras de las infraestructuras viarias.

Sin embargo, la “efectividad viaria” para los modos no motorizados, debe funcionar tanto en el conjunto de la ciudad, facilitando la conectividad entre barrios, como en el ámbito local, habilitando espacio público y haciendo accesibles a estos modos de transporte los destinos cercanos, los equipamientos y los espacios libres. El factor cultural es determinante, y los niños y jóvenes que hoy utilicen la bicicleta para ir al colegio y al polideportivo, pueden ser ciudadanos que en el futuro se muevan en bicicleta por la ciudad.

Un sistema de movilidad polarizado en el uso de medios motorizados trae como consecuencia el funcionamiento “en congestión” de una buena parte del viario principal del centro urbano y de los accesos. Todo ello incide negativamente en la calidad ambiental del centro y de los barrios. Además, el automóvil consume demasiado espacio, tanto en movimiento como estático y su efectividad como sistema de transporte es muy reducida en determinadas circunstancias, produce una fuerte contaminación visual, acústica y atmosférica e incrementa la inseguridad subjetiva del peatón.

Considerando pues, como principal causa de dicha problemática **el uso excesivo del vehículo privado**, se hace obligado tratarlo como el elemento a corregir en las áreas más utilizadas por el automóvil. La creación de medidas disuasorias que eviten la presencia de ese tráfico o la potenciación del uso del transporte público para los desplazamientos urbanos son medidas necesarias pero insuficientes, ya empleadas con mayor o menor acierto en otras ciudades. Es por ello por lo que se hace necesario la creación de modos alternativos de transporte, considerando como uno de los más importantes el **desplazamiento en bicicleta**. En este sentido

PROPONEMOS

1. Elaboración para su incorporación al P.O.M del “Plan Director de la Bicicleta para la ciudad de Talavera de la Reina”

Este Plan, que es un documento fundamentalmente jurídico y técnico debe contemplar:

- *Especificaciones técnicas de los carriles-bici en sus distintas modalidades*
- *Condiciones de su inclusión en el viario urbano*
- *Garantías de seguridad. Modificación de las Ordenanzas Municipales sobre Trafico y Seguridad Vial*
- *Adaptación de la Normativa Urbanística, en especial en lo relativo a la reserva de aparcamientos, tanto en los espacios públicos como en los de nueva construcción, ya sea para uso residencial, industrial o dotacional, además de la adaptación de los ya existentes.*
- *Valoración económica, financiación y calendario de ejecución del Plan (generalmente plurianual)*
- **NOTA .-** Adjuntamos a título informativo y como ejemplo de experiencias similares puestas en practica en otras muchas ciudades españolas, un CD con una completa documentación, disponible en Internet y publicada por la Gerencia de Urbanismo del Exmo. Ayuntamiento de Córdoba.

2. Diseño y construcción de una Red Básica de Vías Ciclistas para toda la ciudad

Teniendo en cuenta los argumentos expuestos en la Memoria Justificativa, el Plan Director (PDB) debe contemplar una Red Básica de Vías Ciclistas que interconecte los distintos barrios y destinos (Parques y espacios públicos, centros sociales, educativos, deportivos y de ocio, etc.) y ello, en la ciudad actual y no, exclusivamente, como hace el P.O.M, en su futura ampliación.

Teniendo en cuenta las características actuales de Talavera, una ciudad que se extiende longitudinalmente de Este a Oeste, encajada entre dos fronteras, una natural al Sur,- el río Tajo - y otra artificial al Norte, - las vías de la línea ferroviaria Madrid – Cáceres -, con razonables perspectivas, esta última, de ser desbordada por el previsible crecimiento urbanístico de los próximos años, desde IZQUIERDA UNIDA proponemos, como punto de partida, la construcción de tres ejes longitudinales que atraviesen la ciudad de Este a Oeste, situando un extremo en el Hospital N^a Sra. del Prado y el otro en el barrio de Patrocinio:

- **EJE NORTE** . - Rotonda del Monumento a los Ceramistas, Francisco Aguirre, Glorieta de los Tres Olivos, para discurrir paralela a la vía hasta el extremo Este de la ciudad.
- **EJE CENTRAL** .- Nace como una bifurcación del Eje Norte, en la Glorieta de los tres Olivos, Pío XII, Pza. España, Avda. El Príncipe, Avda. Constitución, Hospital.
- **EJE SUR** .- B^o de Patrocinio, Universidad, margen derecha del río, Ampliación de los Jardines del Prado, B^o Las Moreras, Avda. Madrid, Hospital

Ya, con este trazado primario, la práctica totalidad de los posibles destinos urbanos de la ciudad estarían en un radio de acción inferior a los 300 m de un carril – bici y los más importantes, a su paso.

Bastaría, para completar la Red, con unir estos Ejes por sus extremos, establecer varias conexiones transversales a lo largo de su recorrido y segregar pequeños ramales para conectar los barrios de Sta. María, Paredón y Ntra. Sra. Del Prado.

NOTA .- Adjuntamos plano como ANEXO nº 1

3. Creación de la Red de Aparcamientos.

En cantidad a determinar en el P.D.B y teniendo en cuenta las siguientes ubicaciones:

- En la vía pública e intercalados a lo largo de toda la Red de Carriles – Bici y a una distancia que se considere prudencial.

- *En todas las instalaciones públicas o privadas susceptibles de ser consideradas como destino colectivo (Centros educativos, de ocio, comerciales o de servicios, instalaciones deportivas, etc.)*
- *En los edificios de nueva construcción destinados a viviendas o cualquier otro uso, según criterios contemplados en el P.O.M y regulados en sus Normas Urbanísticas.*
- *En los edificios existentes mediante Programas de Remodelación incentivados.*

4. Programas de Apoyo y Promoción del uso de la Bicicleta

- *Junto a los mencionados en el apartado anterior, diseño y puesta en marcha de programas divulgativos y educativos en todos los ámbitos de la vida social de la ciudad, del modelo **“Al colegio, al instituto, a la universidad, a la piscina, al trabajo, etc.en bicicleta”***
- *Invitación a la participación activa de los ciudadanos y sus distintas asociaciones (vecinales, culturales, deportivas, AMPA, etc.) en todo el proceso de diseño e implantación de la propuesta.*

5. Puntos de Alquiler o Préstamo Gratuito de bicicletas de titularidad pública.

Por último y tal como ya se está haciendo en otras ciudades españolas, poner a disposición de quien lo necesite, previa registro con una tarjeta electrónica de usuario, un parque público de bicicletas, de uso gratuito y con las condiciones de préstamo y devolución que se establezcan

CONCLUSIONES

La primera de ellas, es que desde IZQUIERDA UNIDA somos conscientes de que una propuesta de estas características representa un cambio profundo en hábitos y costumbres muy arraigados en la población y en ello radica, fundamentalmente la dificultad de su implantación. Pero estamos convencidos también, de que este cambio, además de ser necesario en el presente y tal vez imprescindible en un futuro próximo, reportará, de inmediato, importantes mejoras en la salud, la convivencia y la movilidad de los ciudadanos. Así lo creemos nosotros, así lo creen, según estudios existentes, un 66 por ciento de los españoles, partidarios de la puesta en marcha de este tipo de medidas y así se desprende de la experiencia práctica de millones de ciudadanos

que en numerosas ciudades de España y del resto de Europa, ya disfrutaban de ellas.

Para finalizar, añadir, que declaramos esta propuesta, abierta a la discusión y la crítica de toda la opinión pública talaverana y como no, a las enmiendas, modificaciones o sugerencias, que desde ella, cualquier interesado, individual o colectivamente, quiera aportar.

Talavera de la Reina 22 Noviembre 2006