

Propuestas desarrolladas del manifiesto “la bici como garantía de salud pública”



20 de mayo de 2020

1 Sistema de alquiler público de bicicletas

A. Las bicicletas del anterior sistema de alquiler de larga duración, que están en garajes particulares o almacenadas en instalaciones públicas deben ser puestas **a disposición de la ciudadanía**¹, sobre todo de las personas que han estado y están trabajando en primera línea haciendo frente a la pandemia.

B. Bancadas de **MuyBici en pedanías**, establecimiento en estas de una dotación de **pedaleo asistido y prioridad** de utilización **para residentes**.

2 Ampliación de zonas peatonales limitando o restringiendo el espacio destinado al vehículo a motor privado

A. Análisis del viario público de todo el municipio de Murcia y que desde las Juntas de Distrito y Municipales, en coordinación con la Concejalía de Movilidad y asociaciones de vecinos, se decida en qué espacios o áreas se puede limitar, o incluso **restringir, el acceso del vehículo a motor**, acordando **zonas de residencia pacificadas, supermanzanas**², etc.

B. La **limitación de la velocidad** de los vehículos en la ciudad y poblaciones **de 50 a 30Km/h y de 30 Km a 20Km/h**, siempre con prioridad peatonal.

C. El **fomento del comercio de barrio y la recuperación del espacio público para los más jóvenes**, ampliando el espacio para peatones y ciclistas en aquellas zonas donde el espacio no permita mantener las distancias de seguridad.

D. La creación de un área en el entorno del **casco urbano de Murcia** declarándola zona de bajas emisiones o **entorno 8/80**³ que irá acompañada de las medidas señaladas en el punto **A**.

E. La inclusión del consistorio murciano en la **Red de Ciudades que Caminan**, integrada por los ayuntamientos comprometidos con la **“caminabilidad”**.

3 En bici al trabajo

A. Incentivos fiscales para toda **persona** que se desplace en bici a su centro de trabajo y también a toda **empresa** que adapte sus instalaciones para los ciclistas: **aparcamientos cubiertos y seguros, vestuarios con taquilla y duchas, adquisición de una flota de bicicletas para sus trabajadores**, etc.

B. Implementación de planes de movilidad laboral en bicicleta u otros vehículos sostenibles por parte del Gobierno y de la Comunidad Autónoma. Incluso el Ayuntamiento de Murcia, dentro de sus competencias, debe poner en marcha dichos planes.

C. Puesta en marcha de **talleres y cursos de formación**, como cursos de conducción segura para toda persona que quieran desplazarse en bici a su trabajo.

4 En bici al cole

A. Limitación de la circulación en los entornos escolares, liberando espacio para el acceso a pie o en bicicleta. Esto, además de mejorar la calidad del aire animará a las familias a dar más autonomía a sus menores, mejorando su salud y abordando la problemática de la obesidad infantil.

B. Aumento de talleres y cursos de bicicleta para los escolares. La formación no puede quedar sólo en un circuito en el patio del colegio, es necesaria una profundización y unas prácticas reales en tráfico de circulación y acompañamiento.

1. Creemos que es el mejor destino para estas bicicletas, más sabiendo que ya hace dos años en el Observatorio se nos preguntó qué hacer con ellas.

2. Espacio que se delimita con zonas de juego en la calzada o en zonas de aparcamiento, creando así un entorno óptimo para el juego de los niños y niñas. Los coches tienen acceso restringido o son advertidos con señales al entrar en estas supermanzanas.

3. El concepto entorno o ciudad 8/80. se refiere a que la ciudad debe ser accesible para recorrerla de forma autónoma a las personas de entre 8 a 80 años

5 Infraestructura y corredores ciclistas

En este último punto de propuestas recordamos los tramos ciclables no desarrollados, o los ni siquiera contemplados por el plan del Ayuntamiento de Murcia 2017-2019. También reseñamos la importancia de crear unos ejes que vertebran la red ciclable de nuestro municipio. Aconsejamos la revisión y ampliación de las Vías amables, mejorando su señalización y su conexión, y subrayamos la importancia de la coordinación de las Juntas Municipales y de Distrito con las Asociaciones de Vecinos. Es más, creemos que la ejecución de este plan se debería realizar con la participación vecinal.

Por último, nos gustaría recordar la trascendencia que tiene respetar estos cuatro criterios a la hora de crear una red ciclista:

Directa. La infraestructura generada no puede dar rodeos para ir desde el punto de origen al de destino.

Coherente. Conectada a otros viales de circulación sin que el ciclista se vea en áreas de densidad alta de tráfico motorizado.

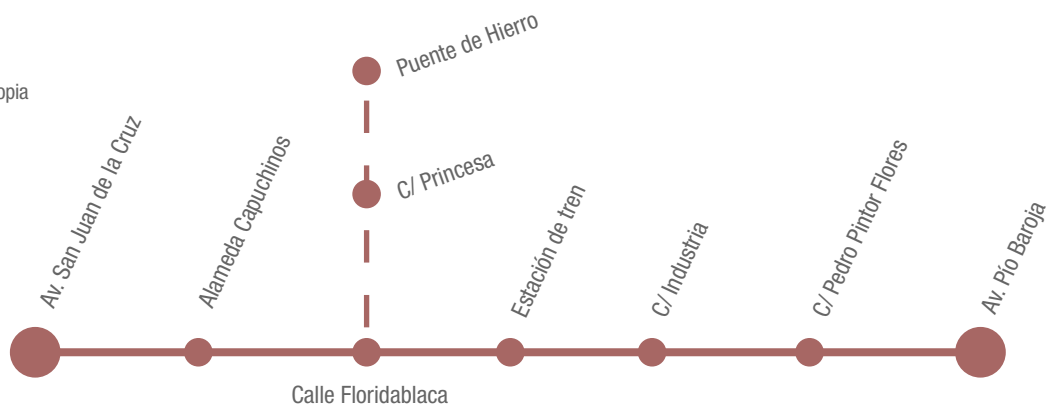
Accesible. El mantenimiento de los viales es clave tanto para no encontrar obstáculos o un firme deteriorado como continuos cambios de banda en la calzada. En este sentido, preferimos carriles bici unidireccionales a ambos sentidos, antes que uno bidireccional.

Segura. En aquellas calzadas con más de un carril por sentido de circulación y que carezcan de vía ciclable, apostamos por el acondicionamiento de un carril bici acotado en la parte central del carril derecho.

TRAMOS NO DESARROLLADOS O NO CONTEMPLADOS DENTRO DE LA CIUDAD DE MURCIA

Centro-Sur

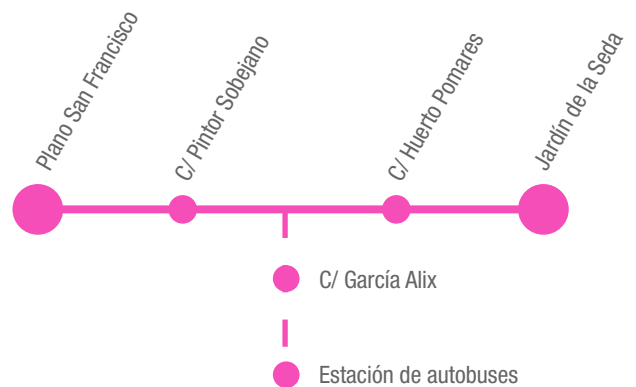
Gráficos de creación propia



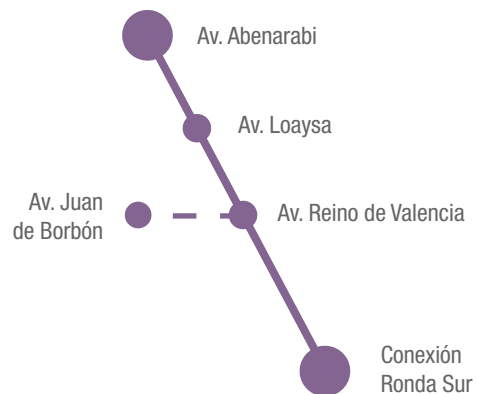
Centro-Norte



Centro-Oeste



Centro-Nordeste



EJES CICLABLES DESARROLLABLES Y PRIORITARIOS DENTRO DEL MUNICIPIO DE MURCIA

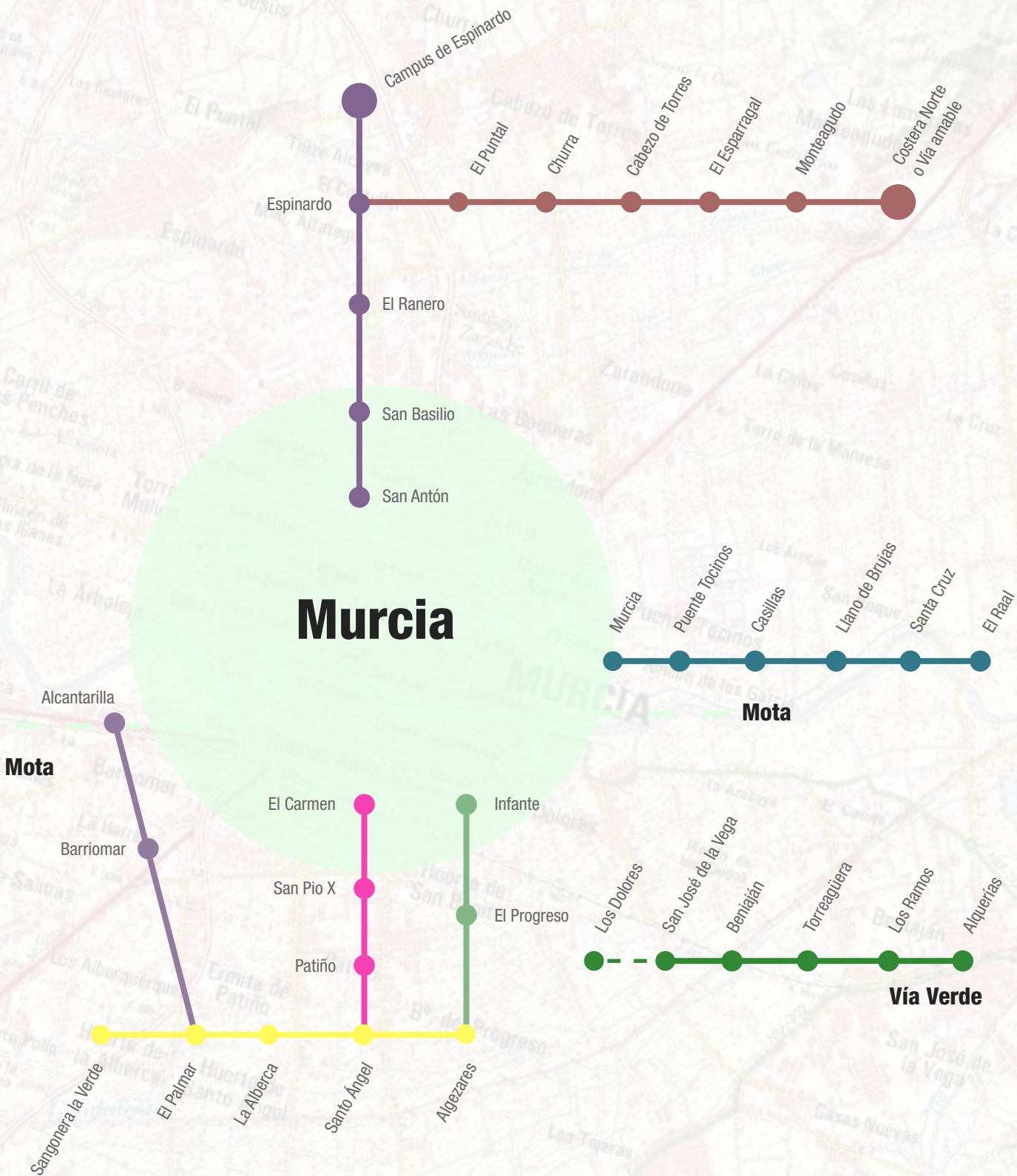


Gráfico de creación propia