

Ideas para el “Plan de movilidad urbana” de Mérida

Los problemas de movilidad urbana son comunes a ciudades grandes, medianas y pequeñas pero las soluciones cambian con la escala. El uso del transporte público y de medios alternativos frente al coche privado con escasa ocupación es una solución factible y un principio irrenunciable para encaminarse hacia una nueva cultura cívica por razones de **movilidad** -a las que hay que unirles el uso de espacios públicos (calzada y aparcamiento)-, de **salud** y de **calidad ambiental**. Incluso con vehículos limpios persistirá la congestión del tráfico y la escasa actividad física provocará costosos gastos sanitarios derivados del sedentarismo.

La bicicleta **descongestiona** el tráfico (una bici + es un coche -), es **limpia** y es **saludable**.

● **ORDENANZAS**

Objetivos:

Modificar las ordenanzas para hacer compatible el uso de espacios peatonales con el de la bicicleta y los patines (puentes, calles peatonales, etc.).

Medidas:

Permiso para circular por aceras anchas y cruzar pasos de peatones sin bajarse de la bici.

En calle exclusivamente peatonal, 10 km/h y distancia de seguridad a peatón y portales.

En calle peatonal con circulación en un sentido: bicis en ambos sentidos.

Ventajas: Coste mínimo, sólo el de señalización.

Inconvenientes: Seguridad para peatón y ciclistas. Concienciación y coste de las campañas de información .

Ejemplos: [Ordenanzas de Sevilla](#) (para bicis Título III).

● **INTERMODALIDAD**

Objetivos:

Facilitar el uso combinado de medios de transporte.

Mejorar conexión entre barrios y centro de la ciudad, así como de pueblos de la comarca y Mérida o de otros movimientos pendulares entre otros núcleos de población y Mérida.

Medidas:

Posibilidad de subir la bicicleta al autobús (Empresa Municipal de Transportes), sobre todo en las líneas provenientes de los barrios más alejados.

Aparcamientos (préstamo y particular) para bicis en las paradas de bus, estaciones de autobús y tren, en los parkings de la ciudad.

Aparcamientos para bici en el centro de la ciudad y principales instalaciones (colegios e institutos, bibliotecas, complejos deportivos, parques y jardines, edificios singulares, etc.).

Ventajas: Mayor uso de los transportes públicos y parkings y comodidad y facilidades para el usuario en sus desplazamientos hasta/desde la parada de transporte público o estacionamiento.

Inconvenientes: Plazas de aparcamiento que serían eliminadas, posibilidad de robo de la bicis, coste de las bicis de préstamo.

Ejemplos: [Intermodalidad en Madrid](#)

● **UBICACIÓN DE BICIS**

Objetivos:

Facilitar el aparcamiento de bicis particulares y la recogida-devolución de bicis de préstamo.

Fomentar la intermodalidad.

Mejorar la protección de las bicis frente a robos.

Medidas:

Mejora de los sistemas de aparcamiento para facilitar el uso de candados.

Instalación de cámaras de seguridad en los espacios de aparcamiento.

Las expuestas para el apartado de intermodalidad.

Ventajas: Tranquilidad del usuario y facilidad de uso.

Inconvenientes: Los expuestas para el apartado de intermodalidad.

Ejemplos: Aparcamientos: <http://www.parkabike.com/>

● TIPOS DE BICI (PRÉSTAMO)

Objetivos:

Minimizar los inconvenientes orográficos de Mérida para evitar esfuerzo y sudoración.

Hacer posible el transporte de bultos en la bici.

Poner a disposición de los usuarios complementos como sillas portaniños, carritos, etc.

Medidas:

Bicicletas de préstamo con cambios adecuados a los perfiles topográficos del callejero de Mérida.

Bicicletas de préstamo dotadas de cesta y portabultos con dispositivo de sujeción.

Préstamo de sillas portaniños, etc. para que sean probados por los ciudadanos...

Ventajas: Facilidad de uso para todo tipo de usuarios y necesidades.

Inconvenientes: Coste de bicicletas y complementos. Control del servicio de préstamo (en Ginebra -Suiza- se responsabilizan exdrogadictos en reinserción o condenados a servicios a la comunidad).

Ejemplos: [Rávena](#), [Ginebra](#), [Barcelona](#)... aunque son ciudades planas.

● CARRILES BICI

Objetivos:

Garantizar la movilidad y seguridad vial de los ciclistas.

Lograr la continuidad de los carriles bici y su conexión con los puntos neurálgicos de la ciudad, los barrios y los demás medios de transporte y parkings.

Asegurar el mantenimiento, limpieza y correcto estado de los carriles bici.

Fomentar el uso compartido con patinadores y minusválidos en silla de ruedas.

Evitar o, en su caso, minimizar las barreras arquitectónicas (bordillos, escaleras, etc.)

Medidas:

Desarrollo de una red de carriles bici.

Diseño de ejes de uso compartido con automóviles (incluso recurriendo a la delimitación de carriles por bandas sonoras al mismo nivel de la calzada).

Conectar los carriles bici ya existentes entre sí y con los lugares señalados.

Sustitución de baldosas por firmes más regulares (asfalto fino) en aceras y paseos.

Ventajas: Seguridad vial, facilidad de uso a todos los colectivos, potencial de uso turístico y deportivo, fluidez de la movilidad en bici.

Inconvenientes: Tráfico rodado y coste.

Ejemplos: cualquier ciudad europea moderna y sostenible.

Referencias:

<http://www.fundacionmovilidad.es:8080/>

http://w3.bcn.es/XMLServeis/XMLHomeLinkPI/0,4022,621827370_719712732_2,00.html

<http://www.bicing.com/home/home.php>

http://www.bicicletapublica.org/red_ciudades_bicicleta.htm

<http://www.soitu.es/soitu/hartosdelcoche.html>

<http://www.pedalibre.org/>

<http://www.conbici.org/joomla/>

● OTROS PROBLEMAS

- Un inconveniente grande para el uso de la bici es la sudoración. Para evitarla, es necesario el buen trazado de los carriles evitando pendientes y las campañas de información sobre técnicas de conducción (uso de platos y piñones) y de forma física (a mejor condición física, menor sudoración).

- Los actuales carriles bici no están pegados a las calzadas sino a las "fachadas" cosa poco habitual en otros lugares donde incluso están al mismo nivel que la calzada. Aquí se le une el problema de la ubicación de árboles, farolas y señalización. Para futuras intervenciones se hace preciso diseñar un protocolo de actuación.

Jorge Gozalo
Mérida, marzo de 2009.