MOCIÓ PER AL FOMENT I ÚS DE LA BICICLETA A CALAFELL

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La planificació urbana ha comportat un increment de desplaçaments recurrents, que al costat d'una oferta insuficient de serveis de transport públic i una gran facilitat donada al cotxe privat ha fet que els carrers dels pobles i ciutats deixin de ser espais de trobada pública per convertir-se en carreteres de tràfic a motor, omplint-los de soroll i de contaminació atmosfèrica i emetent gasos que contribueixen al perniciós efecte hivernacle global.

Així mateix, la mobilitat basada en el consum de combustibles fòssils és la primera causa de contaminació atmosfèrica urbana i la contaminació ambiental té una incidència mes alta a la mortalitat que la causada per accidents de transit, convertint aquest fet en un problema de salut pública.

La bicicleta està cridada a convertir-se en una manera de transport habitual als pobles i ciutats perquè, juntament amb els desplaçaments a peu, representa el mitjà idoni per implantar una mobilitat sostenible. Alhora, pot considerar-se l'únic vehicle que té externalitats positives, atès que millora la salut de les persones que l'utilitzen.

D'altra banda, la inversió per adaptar les ciutats al trànsit en bicicleta és una inversió més que rendible, i no només des d'un punt de vista ambiental i ecològic, sinó també estrictament econòmic. Al sud d'Europa l'avaluació de polítiques públiques encara dista molt dels estàndards dels països del centre i nord d'Europa. Amb tot, existeixen diversos estudis en aquests últims països que posen de manifest que les infraestructures ciclistes retornen a la societat molt més del que costen. Per exemple, un estudi recent de l'Autoritat del Transport de Londres[1] constata que de mitjana, per cada euro invertit en aquest tipus d'infraestructures, la societat en té un retorn de cinc, a través d'una millor salut de la gent (i la conseqüent reducció de la despesa mèdica) o la descongestió del trànsit i la millora de l'entorn urbà.

[1] https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/348943/vfm-assessment-of-cycling-grants.pdf

L'ÚS DE LA BICICLETA

El Baròmetre de la Bicicleta[2] de l'any 2015 mostra la importància que té aquest mitjà de transport per a la mobilitat al nostre país. Més de 400.000 catalans fan ús de la bicicleta a diari, una xifra que s'ha incrementat més d'un 50% en els últims 10 anys. Paral·lelament, un 40% de la població la utilitza amb alguna freqüència. Aquestes xifres augmenten considerablement entre la gent jove i els estudiants.

Cal destacar que prop d'un 15% de la gent que no la utilitza ho fa per la manca de facilitats, entre les quals la no adaptació dels municipis i la conseqüent perillositat. D'altra banda, gairebé la meitat de la població que en fa ús considera que la principal dificultat per desplaçar-se en bicicleta pels nuclis urbans és la interacció amb el trànsit motoritzat i la insuficiència d'espais adequats per circular en bicicleta, i dues terceres parts considera que no és un mitjà de transport segur precisament per aquestes deficiències.

D'entre la gent que la utilitza amb alguna freqüència, prop de dues terceres parts ho fan en el seu temps de lleure. Aquesta dada és especialment important en un municipi de marcat caràcter turístic com és Calafell.

Finalment, tres quartes parts dels enquestats consideren que els seus respectius municipis haurien d'invertir més per adaptar-se a la circulació en bicicleta.

Un altre exemple simptomàtic de l'extensió de la bicicleta és el cas del "bicing" a Barcelona, un projecte pioner que va superar amb escreix les previsions inicials d'usuaris i que l'any 2015 ja comptava amb prop de 100.000 abonats[3].

MOBILITAT SOSTENIBLE

La Generalitat de Catalunya, a través del portal de Mobilitat Sostenible[4], proposa una sèrie de mesures encaminades a fomentar la mobilitat sostenible. En relació a la mobilitat en bicicleta, es recullen les següents actuacions:

- Fomentar la utilització de la bicicleta com a vehicle urbà i no només com a element de lleure.
- Ampliar les xarxes de carril bici per fomentar l'ús de la bicicleta.

---

2 http://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/estadistica/publicacions_estadistiques/territori_i_mobilitat/Barometre_de_la_Bicicleta/Enquesta_Barometre_Bicicleta_2015.pdf

3 http://www.bcn.cat/estadistica/catala/dades/anuari/cap15/C1505030.htm

4 http://mobilitat.gencat.cat/ca/temes/mobilitat_sostenible/coneix_mobilitat/propostes_actuacio/

- Instal·lar aparcaments i millorar la senyalització de les vies per a bicicletes, sobretot en els punts de confluència amb altres mitjans de transport.
- Crear carrils bici intermunicipals per fomentar la bicicleta com a mitjà de transport urbà i interurbà.
- Incorporar la bicicleta a la flota de vehicles dels diferents serveis de l'Administració.

PLANS I PROJECTES PER FOMENTAR L'ÚS DE LA BICICLETA A CALAFELL EN ELS ÚLTIMS ANYS

Ja l'any 2005, en el marc de l'Agenda 21, el Pla Estratègic per a la Sostenibilitat de Calafell plantejava el disseny de carrils de bicicleta com una de les accions a endegar en el marc de la promoció de la mobilitat sostenible.

Més recentment, el Pla d'Acció per l'Energia Sostenible de Calafell, aprovat aquest any 2016, preveu com una de les seves actuacions la planificació i promoció de la mobilitat en bicicleta[5]. El Pla recull les següents actuacions:

- Pacificació de carrers.
- Construcció o ampliació de vies ciclistes (a ser possible segregades del trànsit).
- Senyalitzacions en les cruïlles que donin prioritat als ciclistes i vianants.
- Senyalitzacions (en horitzontal i vertical) de les vies ciclistes.
- Potenciació de les zones de prioritat invertida per afavorir els desplaçaments en bicicleta.

Amb tot, el Pla no preveu cap dotació econòmica específica per a la implementació d'aquesta línia d'actuació ni un replantejament i abordatge integral de la mobilitat en bicicleta al municipi, sinó més aviat mesures concretes i puntuals.

El POUM

L'únic document que ha abordat amb una certa especificitat les problemàtiques d'infraestructures de mobilitat en bicicleta a Calafell ha estat el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM)[6]. Aprovat definitivament el mes de gener de l'any 2011, planteja com una de les seves finalitats la reconsideració de l'estructura i la jerarquia de les xarxes viàries per tal d'assolir una mobilitat sostenible que convidi a deixar el cotxe a casa i moure's amb

[5] PAES Calafell, p. 59, pp. 106-107.
http://mycovenant.eumayors.eu/docs/seap/21175_1467717532.pdf
[6] http://calafell.cat/transparencia/plans-projectes/poum/aprovacio-definitiva

bicicleta i transport públic[7]. En aquest sentit, s'estableix l'objectiu urbanístic de completar el sistema viari, millorant les relacions interiors i creant una malla múltiple per als diversos tipus de desplaçaments, inclosos els efectuats en bicicleta[8]. L'Informe sobre la sostenibilitat ambiental del Pla proposa el disseny de carrils bici i l'establiment d'una normativa específica al respecte[9].

L'anàlisi que duu a terme el POUM posa de manifest que en el moment de la seva elaboració, pel que fa a la xarxa de carrils bici urbans que transcorrin pel municipi, no existia cap tipus d'infraestructura d'adequació del viari a aquest tipus de desplaçaments, a excepció d'un tram de carril bici en calçada a l'avinguda de l'Estació. Únicament es podia considerar el passeig marítim com a itinerari d'ús adequat per a tals desplaçaments urbans, tot i que no existia una separació física entre ciclistes i vianants, cosa que podia provocar conflictes[10]. El Pla estableix alguns indicadors de compliment dels seus objectius. Quant a la mobilitat en bicicleta, es recull el percentatge de superfície viària exclusiva o prioritària per a bicicletes en relació a la totalitat del sistema viari[11]. A dia d'avui, prop de sis anys després, la situació és pràcticament idèntica. En el transcurs d'aquests anys s'han assajat diversos intents puntuals, localitzats en zones concretes, especialment a la façana marítima, de crear carrils bici o espais de convivència entre vianants i ciclistes. Alguns d'ells s'han acabat tirant enrere per manca de consens veïnal i dels usuaris, d'altres s'han aplicat només de forma temporal, estacional o horària i amb un impacte molt limitat.

Finalment, l'Estudi de mobilitat generada és el document del POUM que s'aproxima amb un major nivell de detall a un primer esbós del que hauria de ser, en l'àmbit de les infraestructures viàries, un futur i més ampliat Pla Director per al Foment i Ús de la Bicicleta al municipi. El document projecta una xarxa interna de carrils bici que prioritzi l'ús d'aquest mode de transport i permeti bones connexions regionals per tal d'afavorir-ne els desplaçaments[12]. Es planteja una especialització formal dels carrers, diferenciant al municipi una xarxa d'itineraris de vianants, una xarxa de ciclovies, una xarxa de transport col·lectiu i una xarxa especialitzada en la circulació de vehicles rodats. Paral·lelament, es contempla la

---

[7] POUM, Memòria justificativa, p. 42.
http://calafell.cat/poum/APOUM/01/memoria.pdf
[8] Íbid, p. 178, 182.
[9] POUM, Informe de sostenibilitat ambiental, p. 98.
http://calafell.cat/poum/APOUM/07.INFORME%20SOSTENIBILITAT%20AMBIENTAL/Informe%20sostenibilitat%20ambiental.pdf
[10] POUM, Memòria justificativa, p. 98.
http://calafell.cat/poum/APOUM/01/memoria.pdf
[11] POUM, Informe de sostenibilitat ambiental, p. 166.
http://calafell.cat/poum/APOUM/07.INFORME%20SOSTENIBILITAT%20AMBIENTAL/Informe%20sostenibilitat%20ambiental.pdf
[12] POUM, Estudi de mobilitat generada, pp. 59-60.
http://calafell.cat/poum/APOUM/10.ESTUDI%20MOBILITAT%20GENERADA/Estudi%20mobilitat%20generada.pdf

creació d'espais de coexistència de tots aquests tipus de mobilitat. L'Estudi preveu la implementació d'una àmplia xarxa de vies ciclistes per a desplaçaments de fins a cinc o més quilòmetres, amb establiment de carrils exclusius que ofereixen seguretat als seus usuaris, o de carrers amb calçades d'ús amb prioritat per a la bicicleta; el que suposa implantar mesures de moderació de la velocitat del vehicle automòbil als itineraris que es permeti. La xarxa de vies ciclistes inclou també alguns itineraris de desplaçament a zones de localització laboral per a fomentar la seva utilització en el viatge a la feina, a l'estació de tren o als centres urbans[13].

Calafell té una topografia complicada per a que es doni un ús generalitzat de la bicicleta. Tot i això, a la proposta (vegeu Annex 1) es defineixen uns itineraris planers i segurs, normalment segregats de la xarxa viària bàsica. Els trets més característics de la xarxa d'itineraris de bicicletes que es proposen són[14]:

- Xarxa mallada de vies ciclistes connectant les zones residencials amb els principals equipaments, amb especial atenció als que estan més allunyats de les zones residencials més denses.
- La xarxa traça 4 eixos transversals potents que es connecten buscant els carrers de penetració mar – muntanya de mínima pendent, i major secció, intentant la màxima segregació de la xarxa viària bàsica proposada.
- La tipologia dels carrils concrets per a cada via, no especificada en l'estudi, s'haurà de decidir segons la superposició a la xarxa viària i segregant les vies en aquells carrers on coincideix amb la xarxa bàsica de vehicles.

Ates les peculiaritats orogràfiques i urbanístiques, l'Estudi també preveu un tractament diferenciat per a l'àrea central de Segur de Calafell[15], amb itineraris específics connectant amb les principals zones de generació de mobilitat, buscant els carrers de menor pendent i els recorreguts més directes, procurant segregar-los de la xarxa bàsica de vehicles.

CONCLUSIONS

En resum, podem afirmar que les polítiques per incentivar la mobilitat en bicicleta a Calafell, especialment les infraestructures viàries, no s'han desenvolupat en els últims anys ni amb la intensitat ni amb l'extensió necessàries. A diferència del trànsit motoritzat, que per bé que amb deficiències i millores pendents, ha estat objecte d'importants inversions viàries, en el cas de la mobilitat ciclista observem com els avenços han estat molt tímids i no s'ha plantejat mai una estratègia integral al respecte.

[13] Ibid, pp. 78-79.
[14] Ibid, pp. 86-87.
[15] Ibid, pp. 105-107.

Paral·lelament, però, Calafell disposa d'un POUM que esbossa les línies bàsiques del que podria ser una futura xarxa ciclista, entesa com una de les pedres angulars i condició necessària per a un augment de la utilització de la bicicleta al municipi.

Per tot l'exposat, la Candidatura d'Unitat Popular de Calafell proposa al Ple l'adopció dels següents

ACORDS

PRIMER.- Elaborar un Pla Director per al Foment i Ús de la Bicicleta a Calafell:

1. El Pla contemplarà, com a mínim, les següents línies d'actuació:
    a. Desenvolupament, adaptació i concreció de les estructures viàries de mobilitat en bicicleta contingudes en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Calafell.
    El Pla haurà de contemplar una desvinculació parcial entre l'execució i adaptació de les xarxes ciclables i les eventuals reurbanitzacions d'infraestructures viàries generals, per tal de no condicionar completament les primeres a les segones.
    b. Zones d'aparcament per a bicicletes.
    c. Registre municipal de bicicletes.
    d. Viabilitat d'un sistema de "bicing" o lloguer de bicicletes al municipi.
    e. Campanyes de conscienciació i seguretat envers la mobilitat sostenible i l'ús de la bicicleta, la convivència entre els diversos modes de transport i l'aprofundiment vers una cultura de major respecte cap als modes de transport no motoritzat.

2. El Pla haurà d'elaborar-se en el transcurs de l'any 2017.
3. El Pla comptarà amb un procés de participació ciutadana durant la seva confecció per tal d'aconseguir un document d'ampli consens social.

SEGON.- En cas que estigui previst desenvolupar altres instruments d'ordenació de la mobilitat més amplis, tals com un Pla de Mobilitat Urbana per al conjunt del municipi, es

considerarà que es compleixen els objectius del Pla Director sempre i quan aquest o aquests instruments contemplin els objectius, terminis i línies d'actuació detallades en l'acord primer d'aquest document.

TERCER.- Les actuacions del Pla Director que suposin inversions estratègiques i d'una quantia econòmica considerable, s'incorporaran com una intervenció més en el Pla d'Acció Municipal de Calafell per al període 2015-2019[16], en el bloc variable sotmès a participació ciutadana.

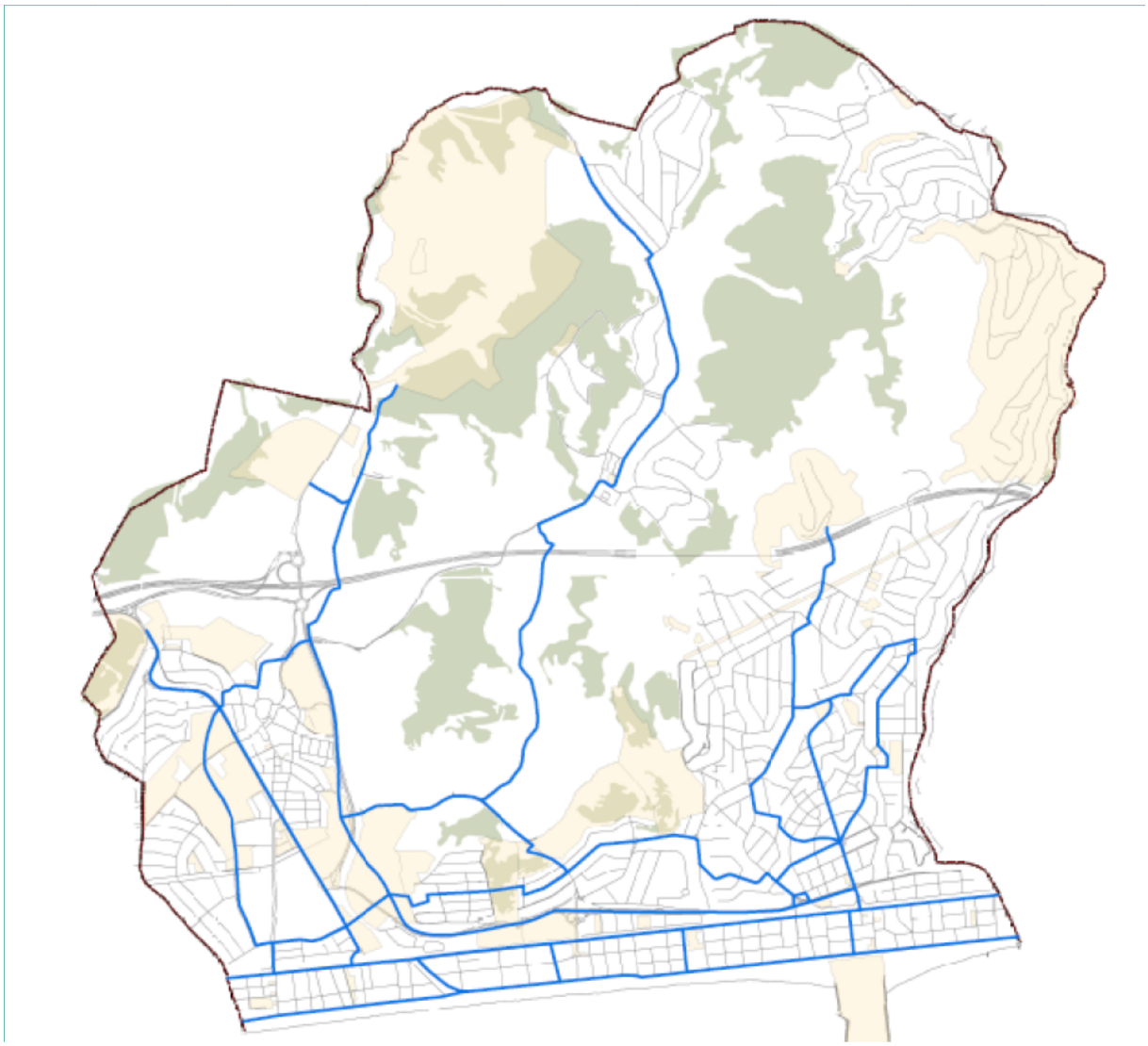
QUART.- Difondre aquests acord a través dels mitjans d'informació i comunicació municipals i donar-ne trasllat a les entitats del món de la bicicleta.

Candidatura d'Unitat Popular de Calafell

Calafell, 30 de novembre de 2016

[16] http://calafell.cat/transparencia/plans-projectes/pla-actuacio-municipal

ANNEX 1[17]



[17] [17] POUM, Estudi de mobilitat generada, p. 88.
http://calafell.cat/poum/APOUM/10.ESTUDI%20MOBILITAT%20GENERADA/Estudi%20mobilitat%20generada.pdf