



PROPOSTA PER A REGULAR LA MOBILITAT AMB BICICLETA EN ELS CARRERS PER A VIANANTS DE SANT CUGAT

Donada la situació d'ambigüitat existent respecte la circulació de bicicletes en l'illa de vianants de Sant Cugat, i en especial, degut a que alguns membres de la Policia Local han començat a prohibir les últimes setmanes l'entrada dels ciclistes a la zona de vianants, des de l'Assemblea de la Bicicleta volem fer palesa una situació actual que considerem que no està ben resolta, i volem aportar propostes que millorin la convivència entre ciclistes i vianants i que no vagin en detriment de la promoció de la bicicleta, que al nostre entendre ha de ser una de les prioritats de la ciutat.

Aquesta proposta desenvolupa una proposta ja recollida en el Mapa d'Inventari Ciutadà que l'Assemblea ja va fer públic fa un any (7 d'octubre de 2015) recollint les mesures més urgents per a millorar la mobilitat en bicicleta a la ciutat:

<http://www.instamaps.cat/geocatweb/visor.html?businessid=077e832b21e5644d658d14a7ad2f9385&id=12328059#16/41.4708/2.0819>

SITUACIÓ ACTUAL

1. Als accessos amb pirona de la zona de vianants existeix senyalització que prohibeix la circulació de tots els vehicles (R-100) amb una placa complementària que especifica excepte residents i càrrega i descàrrega en horari específic. Estrictament això vol dir que únicament podrien entrar bicicletes en aquestes mateixes condicions
2. Existeixen senyals d'entrada prohibida (R-101) que són d'aplicació a tots els vehicles en diferents punts de l'illa de vianants i que, per tant, no permeten la circulació de bicicletes en cap cas
3. Existeixen alguns punts de l'illa de vianants sense cap senyalització específica, per exemple per a un ciclista que arriba amb el tren.
4. En diversos punts de l'illa de vianants existeix la senyal de via de prioritat invertida (S-28) que permet la circulació de bicicletes en doble sentit i respectant la prioritat dels vianants, i també permet la circulació de qualsevol vehicle a una velocitat màxima de 20km/h (si no es complementa amb altra senyalització)
5. En la informació difosa per l'Ajuntament sobre la mobilitat amb bicicleta es permet circular per tota la zona de vianants amb bicicleta sense restriccions horàries, respectant sempre la prioritat dels vianants i a una velocitat màxima de 10km/h. No hi ha cap senyalització actualment que reflecteixi aquesta voluntat de regulació (tampoc es disposa d'una ordenança de mobilitat aprovada que la recolzi)



CRITERIS GENERALS PER A LA PROPOSTA

No fer una regulació general restrictiva per a la bicicleta sinó regular aquelles situacions específiques on actualment la bicicleta pot posar en perill la seguretat dels vianants, i fer-ho de forma positiva, proporcionada i coherent.

1. **Positiva:** que mostri una imatge positiva de la bicicleta, per tant, no basada en difondre que la bicicleta és un problema. Fins i tot que contribueixi a promocionar la bicicleta a la ciutat perquè mostri que el ciclista vol ser respectuós amb el vianant, que és l'usuari prioritari de la via pública.
2. **Proporcionada:** que no generi problemes més greus dels que vol resoldre (per exemple, obligar a escollir itineraris alternatius que actualment no ofereixen un nivell de seguretat suficient per als usuaris novells de bicicleta als que es crida a utilitzar més aquest vehicle pel bé de la ciutat)
3. **Coherent:** que per exemple no requereixi a la bicicleta dins la zona de vianants condicions per a la circulació més restrictives que les que es demana a la resta de vehicles en el mateix àmbit

PROPOSTA DE SENYALITZACIÓ

A continuació es proposa de forma general com resoldre la situació actual a curt termini amb senyalització, donat que la nova ordenança porta anys pendent de ser debatuda i aprovada.

1. **Incloure en totes les senyals existents de prohibit circular (R-100) i entrada prohibida (R-101) una placa complementària que digui excepte bicicletes.** Triar una solució que utilitzi el pictograma de la bicicleta, i no únicament text, per tal de facilitar-ne la comprensió a tothom.
2. **Definir un únic límit màxim de velocitat de circulació per a tots els vehicles dins de la zona de vianants. O bé deixar el límit actual de 20km/h o bé baixar-lo a 15km/h** (al nostre criteri una velocitat adequada per a garantir la convivència i mantenir una certa atractivitat per a la bicicleta). En tot cas, que el límit que s'esculli es senyalitzi correctament i que es faci complir a tots els vehicles per igual.
3. **Senyalitzar alguns trams de la zona de vianants on s'identifica un clar conflicte en hores punta, indicant que es pot passar en bicicleta però desmuntant, és a dir, caminant amb la bicicleta a la mà.** A falta d'una anàlisi més profunda de la mobilitat en aquestes zones (amplada lliure de pas i capacitat, convivència d'usos a la via, aforaments i



compartges de vianants i bicicletes, etc.) l'Assemblea de la Bicicleta de Sant Cugat es reafirma en la mateixa proposta que porta defensant des de l'inici i que es va publicar en el "Mapa d'Inventari Ciutadà":

Trams:

- Tram del C/Santamaria entre la plaça del Dr. Galtés i la plaça dels Quatre cantons
- Tram del C/Santiago Rusiñol entre la plaça dels Quatre Cantons i la plaça Octavià

Horari:

- De dilluns a divendres de 17h a 19:30h
- Dissabte i diumenge de 11:30h a 13:30h i de 17h a 19:30h

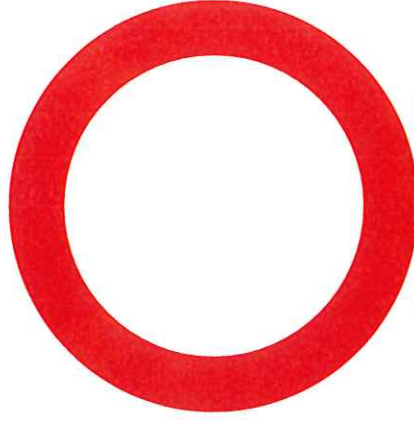
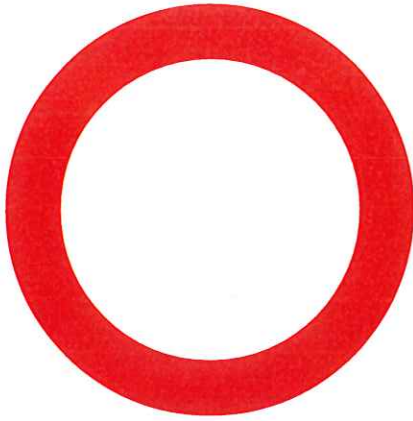
Una vegada posada en marxa aquesta regulació es podrà avaluar si cal o no estendre-la a altres trams viaris o franges horàries

Mapa d'Inventari Ciutadà

<http://www.instamaps.cat/geocatweb/visor.html?businessid=077e832b21e5644d658d14a7ad2f9385&id=12328059#16/41.4708/2.0819>

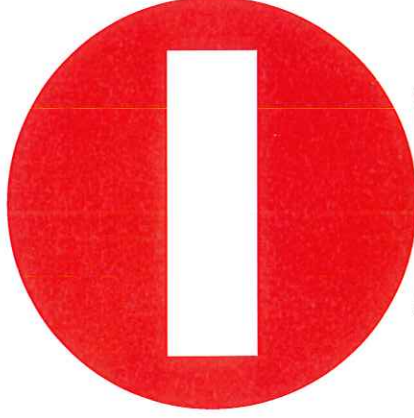
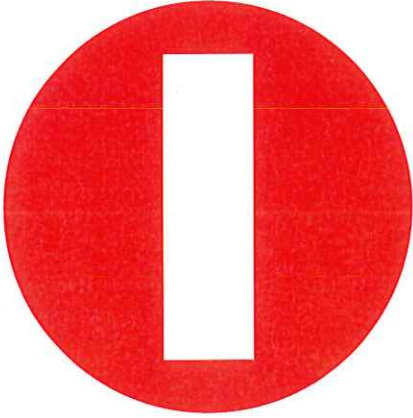
R-100

Circulació prohibida



R-101

Entrada prohibida



S-28

Carrer residencial



Els carrers amb prioritat invertida són carrers en els quals tenen prioritat els vianants i les bicicletes enfront la resta de vehicles.

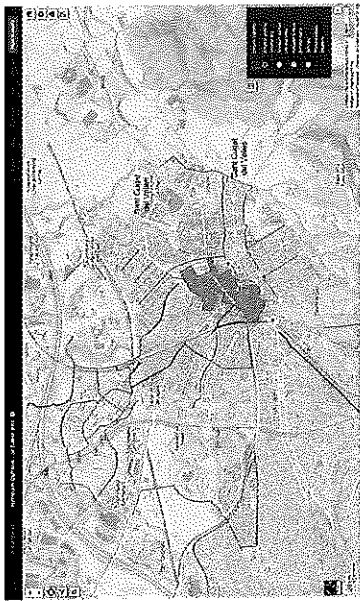
En aquests carrers desapareix la diferenciació entre la vorera i la calçada i tot l'espai es transforma en una zona destinada al desplaçament dels vianants, als jocs dels infants, a les passejades i a la vida social al carrer.

Els vehicles a motor també hi poden circular, però amb una velocitat màxima de 20 Qm/h.

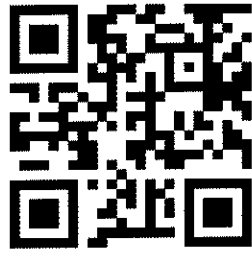
Es publica el Mapa d'Inventari de la Bicicleta

El procés de participació i recollida d'aportacions ha permès plasmar en un mapa col·laboratiu aquelles mancances d'infraestructura que es consideren prioritàries al municipi, i que s'emmarquen dins les línies 3, 4 i 5 de l'estratègia.

En el mapa es mostren les mancances convertides en possibles actuacions de millora prioritzades en 3 nivells, així com alguns #Bicinyaps corresponents a detalls desafortunats que compliquen la mobilitat amb bicicleta innecessàriament.



El plànol es pot consultar a:
<http://bit.ly/1KU2nLO>



Entre les actuacions identificades com a urgents (nivell de prioritat 1) cal destacar:

- La millora de connexions nord-sud entre el centre i l'àmbit de Can Sant Joan, millorant les relacions entre tots els barris que es creuen. En concret a través d'un carril-bici entre Can Sant Joan i Volpelleres així com entre Volpelleres i el centre de Sant Cugat passant pel Parc Central i Sant Domènec. La millora de la connexió amb carril-bici entre Volpelleres i el monestir a través de Coll Favà.
 - La millora de connexions amb Valldorèix, de forma més urgent amb la zona més propera a l'estació de FGC Valldorèix a través del Passeig Valldorèix i el c/ Andana, regulant-los i senyalitzant-los com a zona 30 on es permet la circulació semi-segregada de bicicletes en contra direcció (aquesta prova pilot es podria estendre a molts altres carrers), i en una segona fase amb la zona central de Valldorèix a través de Pla de la Pagessa.
 - La millora de les interseccions d'accés al centre, molt especialment de rotondes on la bicicleta no té una solució definida (rotonda de Rambla del Celler, Coll Favà, o les interseccions semaforitzades del c/ Francesc Moregas).
 - Consolidació de zones 30 amb senyalització clara de bicicletes en diversos barris, entre els que cal destacar el barri del Monestir, Sant Domènec o l'Exemple Sud.
- ### La resposta de l'Ajuntament i nova invitació a l'alcaldesa
- Després de diversos contactes previs, finalment l'Assemblea es va reunir amb l'Ajuntament la primera setmana de setembre i es van entregar les propostes detallades que aquí s'exposen breument. Tot i que la rebuda va ser molt amable i interessada, a dia d'avui l'Ajuntament no ha emès cap resposta ni posicionament al respecte.
- A més a més aprofitem per repetir la invitació a l'alcaldesa, els regidors i els tècnics de l'Ajuntament per a portar-los a fer un recorregut en bicicleta per la ciutat on puguin conèixer de primera mà i damunt d'una bicicleta els carrers i interseccions on calen actuacions més urgents.



ASSEMBLEA DE LA BICI



Sumeu-vos-hi!

Cal sumar forces per a fer aquest pas endavant cap a una ciutat 100% ciciable!
Des de l'**Assemblea de la Bicicleta** es fa una crida a tothom que es vulgui sumar a la iniciativa a participar-hi:

- Enviant idees, comentaris i propostes al **Mapa d'Inventari de la Bicicleta** a través de **equip_treball@bicistcugat.cat**
- Enviant piulades (Twitter) amb "Assemblea @BicistCugat" i el hashtag #BicistCugat



Neix

ASSEMBLEA DE LA BICI



El dimecres 7 d'octubre, en la prèvia a la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura (de l'11 al 18 d'octubre de 2015), es presenta l'Assemblea de la Bicicleta (AB) de Sant Cugat, nascuda a partir dels tallers organitzats pel Grup d'Ecologia del **Ciutadà Muntanyenc Sant Cugat** i oberts a la ciutadania.

La plataforma, amb prop de 50 participants, aglutina usuaris de la bicicleta a títol individual, entitats, botigues de bicicletes i tècnics vinculats al món de la mobilitat que comparteixen la necessitat de fer un salt endavant significatiu per avançar cap a una ciutat 100% ciclable.

La necessitat de crear una Taula de la Bicicleta

Els participants de l'AB compartim la necessitat de crear una **Taula de la Bicicleta de Sant Cugat**, com a espai d'interlocució estable entre l'Ajuntament i la ciutadania. Fer el salt endavant que necessita la ciutat comporta feina i compromís, i cal un espai per a fer pinya en aquest procés on tothom pugui aportar i rendir comptes perífodicamente de l'evolució dels objectius marcats.

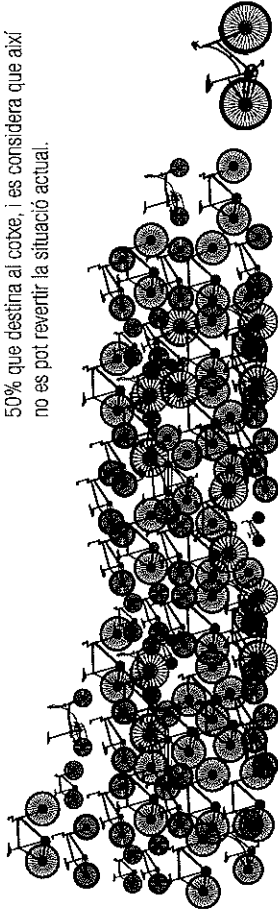
Una Estratègia per a Prioritzar la Bicicleta a la ciutat a l'horitzó 2020

L'AB proposa que una de les primeres feines de la Taula de la bicicleta sigui aprovar una Estratègia per a Prioritzar la Bicicleta a Sant Cugat a l'horitzó 2020. En aquest sentit, l'AB ha elaborat a partir de dos tallers participatius, reunions tècniques i aportacions via internet una estratègia que recull objectius per al 2020 i 11 línies d'actuació per a assolir-los.

L'objectiu general és convertir la bicicleta en un mode de transport prioritari per a desplaçar-se per Sant Cugat, situant-la per davant dels vehicles contaminants com el cotxe o la motocicleta, a partir d'un model que ofereixi seguretat, coherència, rapidesa, confort i atractivitat per a la mobilitat amb bicicleta.

Aquest canvi s'ha de concretar assolint un mínim d'un **5% de quota de bicicleta al 2020** en els desplaçaments quotidians de Sant Cugat, superant clarament l'1,8% actual (dades de l'enquesta de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per a l'any 2013) que ens situa a la cua de les ciutats europees i per sota de Barcelona.

Aquest canvi requereix un cert canvi de prioritats en la utilització del pressupost municipal i per aquest motiu es proposa destinar un **10% del pressupost de mobilitat i via pública** a la mobilitat amb bicicleta. Cal tenir present que segons el Pla de Mobilitat Urbana aprovat a maig del 2014, la previsió pressupostària per a la primera fase del pla preveu únicament un 1,7% del pressupost destinat a la bicicleta, davant del 50% que destina al cotxe, i es considera que així no es pot revertir la situació actual.



Les 11 línies d'actuació de l'Estratègia per a Prioritzar la Bicicleta

- 1. Compromís institucional i seguiment participatiu:** Aprovar una Taula de la Bicicleta a Sant Cugat, aprovar una Estratègia per a Prioritzar la Bicicleta, fer seguiment periòdic de l'evolució de la mobilitat ciclista en xifres i en opinió i fer seguiment públic de les actuacions previstes i realitzades.
- 2. Difondre constructivament l'ús quotidià de la bici:** Fer campanyes en positiu posant en valor la salut de cara a animar nous ciclistes, difondre plànol d'itineraris existents i recomanats, fer campanyes de cara als conductors d'altres vehicles de com respectar millor als ciclistes en una ciutat que cal compartir.
- 3. Promoure l'ús de la bici desde l'àmbit educatiu:** Pla de camins escolars amb tasques d'anàlisi i conscienciació compartides amb estudiants i famílies, connexions amb centres educatius, promoure activitats formatives de mecànica i circulació entre estudiants.
- 4. Articular una xarxa ciclable bàsica a curt termini:** Connexions entre els barris i el centre amb centres educatius, crear unes directrius de disseny de referència que considerin més prioritàriament la bicicleta, especialment en la gestió de les interseccions.
- 5. Compartir l'espai públic per a tenir una ciutat 100% ciclable:** Senyalitzar la cohabitació entre vianants i bicicletes en la zona de vianants, fer una prova pilot de carrers o zones 30, modificar l'ordenança i generalitzar les zones 30 com a mínim amb tots els carrers que no siguin vies principals.
- 6. Articular una xarxa ciclable intermunicipal:** Senyalitzar connexions amb municipis veïns, especialment Rubí, Cerdanyola i Bellaterra, promoure projectes de major intervenció i competència supramunicipal (p.ex. tota la carretera de Rubí).
- 7. Facilitar la intermodalitat amb el transport públic:** Crear aparcaments segurs a les estacions amb més capacitat, promoure que FGC millori l'espai per a bicicletes dins els trens, promoure una tarificació combinada amb el transport públic pel que fa a aparcaments segurs o altres serveis (p.ex. Bicicletes d'empresa), permetre l'accés de les bicicletes plegables al servei d'autobús municipal.
- 8. Permetre els complements que permeten conciliar la vida familiar:** Modificar l'ordenança per facilitar l'ús de cadiretes, remolcs de nens i de càrrega, permetre i promoure l'ús de la bicicleta elèctrica en les mateixes condicions que la bici convencional.
- 9. Crear incentius per a la mobilitat en bici a la feina:** Compensar amb exempcions de l'IAE o altres incentius les empreses que promoguin la bicicleta, promoure una tarificació combinada amb el transport públic pel que fa a aparcaments segurs o altres serveis (p.ex. Bicicletes d'empresa).
- 10. Completar la xarxa d'aparcaments:** Col·locar aparcaments addicionals en punts amb demanda, reforçar el control de robatoris, modificar ordenances d'edificació per obligar a col·locar aparcaments a la planta baixa dels edificis, fer un pla de senyalització dels punts d'aparcament i itinerari d'accés, crear unes directrius de disseny basades en la seguretat i la visibilitat per tal d'ubicar millors els aparcaments.
- 11. Promoure la distribució de mercaderies en bicicleta:** Estudiar la distribució i missatgeria en bicicleta de la pròpia activitat pública, i estudiar la creació d'una possible microplataforma de distribució per transvasar les mercaderies destinades a la zona centre que venen en camió a bicicletes.

Si us plau, si no és del teu interès lletja aquest paper a les escombraries :-)

