

Grup Municipal
d'ERC-MES-MDC**MOCIÓ QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL D'ERC-MES-MDC PER AVANÇAR EN LA IMPLEMENTACIÓ DE LA BICICLETA COM A MITJÀ DE TRANSPORT SOSTENIBLE D'ACORD AMB EL PLA DE MOBILITAT URBANA DE TARRAGONA**

Malgrat que en els darrers anys el municipi ha començat a implementar espais per a la circulació en dues rodes, la ciutat de Tarragona encara no disposa d'una infraestructura de carrils per a biciletetes i patins suficient, interconnetada i degudament senyalitzada com per a permetre l'ús d'aquest mitjà de transport tant en condicions d'esbarjo com, sobretot, en desplaçaments per formació, treball, tràmits administratius, comerç, turisme o altres assumptes. Aquesta ha estat, precisament, la reivindicació d'algunes associacions altament mobilitzades, com Grup Mobilitat Tarragona, Tarragona en bici o Massa Crítica.

De resultes d'això, als problemes que afecten tradicionalment el centre de la ciutat per falta d'aquesta infraestructura, com són la congestió de vehicles privats (mitjà de transport que seria evitable, en molts casos, si es plantegeessin les oportunes alternatives), la contaminació o la lentitud dels desplaçaments, se n'hi afegeixen de nous, derivats de l'increment de l'ús de la bicicleta, com són la inseguretats de vianants, ciclistes i altres conductors, derivats de la falta d'un espai per a cada forma de transport, d'una normativa clara i d'una tasca de pedagogia que protegeixi les formes més sostenibles i vulnerables de transport.

La *Llei de mobilitat 9/2003*, de 13 de juny, determina la visió global de la mobilitat com un sistema que ha de donar prioritat als sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic, anar a peu o amb bicicleta. I, respecte a aquesta darrera, el *Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya 2008-2012* la defineix en els següents termes:

"La bicicleta no contamina, és silenciosa, ocupa poc espai, proporciona llibertat de moviments i en petites i mitjanes distàncies (fins a 5-8 km) és el vehicle més ràpid (...). Es pot adquirir amb pocs diners i el seu manteniment és senzill i econòmic. A més permet l'exercici físic simultani al desplaçament, contribuint a la prevenció de malalties cardiovasculars. Cal recordar que la bicicleta és el mitjà de transport més utilitzat, amb més de 1.000 milions de persones d'arreu del món que la fan servir en els seus desplaçaments quotidians."

Al seu torn, el *Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona (2010)* encomana a promoure el transport en bicicleta en els nuclis urbans mitjançant plans de mobilitat urbana als municipis del Camp, assentant xarxes urbanes ciclables d'accessibilitat i mobilitat cap al centre dels nuclis des de les seves perifèries urbanes i de localització de les activitats productives. En paral·lel, el *Pla director* indica la necessitat de crear places d'aparcament en els principals llocs generadors de mobilitat, equipaments i estacions i principals parades d'autobús i tren. Tot plegat sense escatimar es actuacions necessàries per augmentar la seguretats de ciclistes i vianants.

PASSI AL DEPARTAMENT DE

Actes

PER L'OAC



Grup Municipal d'ERC-MES-MDC

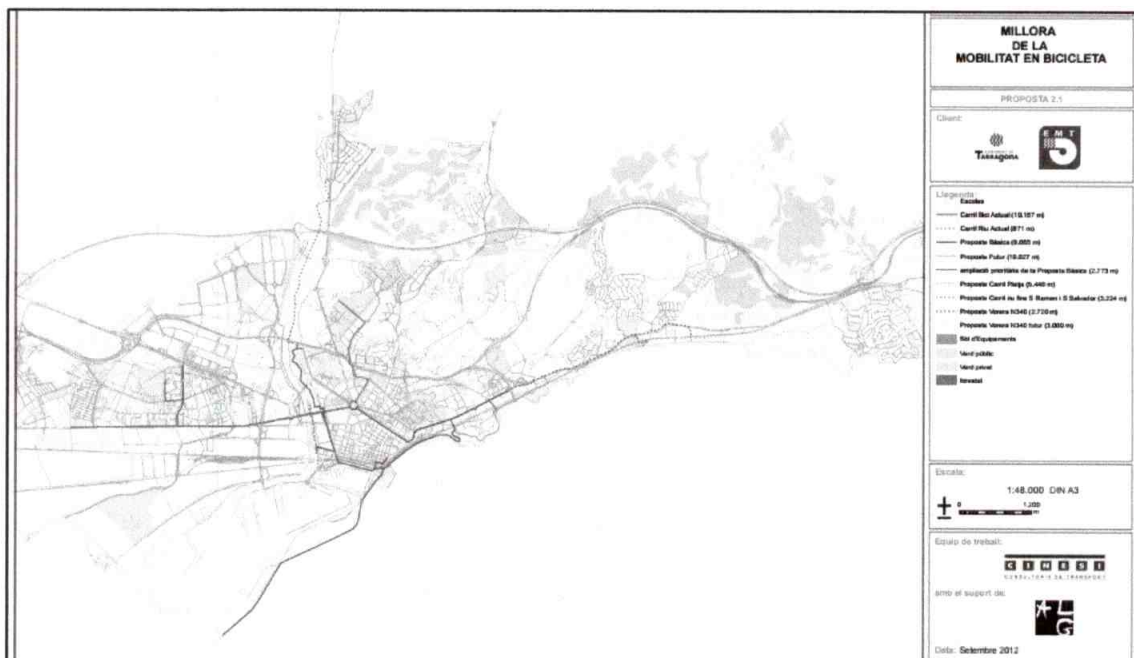
Per aquestes raons, entre d'altres, va ser elaborat el *Pla de mobilitat urbana i sostenible de la ciutat de Tarragona 2012-2017* (PMUS), en el marc de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i de les directrius nacionals de mobilitat. La finalitat del PMUS és la configuració d'estratègies de mobilitat sostenible a Tarragona i entre els seus objectius, trobem el següent, que és el segon: *fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià*.

En aquest sentit, el PMUS proposa diverses actuacions: ampliar la xarxa de bicicletes de la ciutat, conenctant zones i equipaments de la ciutat; implantar aparcaments per a bicicletes en relació a la xarxa i als punts generadors de mobilitat; fer campanyes de promoció i sensibilització de l'ús de la bicicleta; revisar l'ordenança pel que fa a l'ús de la bicicleta.

Amb més concreció, el PMUS proposa, per al període 2012-2017, desenvolupar 10 km de la xarxa bàsica, de ponent a llevant, tot passant pel centre (vegeu el mapa, en vermell i lila):

"En els pròxims 6 anys, els de vigència de l'actual PMUS, es proposa realitzar 10 km d'aquesta xarxa. Aquests s'han anomenat **Proposta Bàsica**, l'objectiu dels quals és obtenir una xarxa que actuï com a nexa d'unió entre el carrils existents de la N-340 a Ponent, passant pel nucli urbà de Tarragona i connectant fins a la zona de Llevant, per posteriorment enllaçar amb la proposta de vorera segura a la N-340 a Llevant que incorporarà un carril bici (veure proposta 1.5 Pacificació de la N-340)."

Mapa de la xarxa ciclista de Tarragona prevista al PMUS 2012-2017



Com s'observa, la importància de la proposta bàsica és cabdal, atès que connecta les vies actualment existents de forma fragmentària, i enllaça les zones més poblades de la ciutat amb

Grup Municipal d'ERC-MES-MDC

el centre, de forma cohesionada, així com els principals equipaments generadors de mobilitat, i les zones de ruta lúdica i turística amb les zones proclius als altres usos.

D'igual forma, el PMUS de la ciutat proposa, per al mateix període, la creació de 350 aparcaments (per a unes 1.750 places de bicicleta) tant en llocs connectats amb la xarxa, com en llocs que, tot i estar-ne provisionalment al marge, generen una forta demanda. Així com també aparcaments amb punts de recàrrega per tal d'estimular l'ús de bicicletes elèctriques per ampliar el perfil d'usuaris.

Finalment, la connexió de Tarragona amb Altafulla, per un costat, i la Canonja, per l'altra, i Perafort, per dalt, és una mesura intel·ligent per relacionar la ciutat amb el territori del Camp, però també d'Europa. En efecte, ens posicionaria forts per a ser la opció escollida (entra d'altres alternatives) en la ruta mediterrània (ruta 8) de l'Eurovelo, una forma emergent de cicloturisme a través dels grans itineraris europeus.

Mesures que, per elles mateixes, són altament incentivadores per a considerar la bicicleta com la opció de transport més raonable. D'acord amb l'estudi-diagnòstic del PMUS, amb la implementació de les mesures proposades, l'any 2017 hi haurà 3.303 desplaçaments interns diaris en bicicleta (5,6 vegades més que en un escenari com l'actual) -el 0,8% de tots els desplaçaments, font el 0,1% actual-; de forma similar, es produiran 1.290 desplaçaments externs (2,8 vegades més que ara) -el 0,5% de tots els desplaçaments, pel 0,2% actual-.

Així que, atès que calen mesures de descongestió del transport privat del centre i cal fomentar formes de transport nètes, sostenibles i saludables,

Atès que cal resoldre la inseguretats que suposa la no delimitació d'espais per vianants, ciclistes i vehicles de motor,

Atès que Tarragona necessita mesures creatives de cohesió social i geogràfica,

Atès que hi ha amplis moviments cívics que promouen l'ús de la bicicleta i en reivindiquen la infraestructura adequada, com Grup Mobilitat Tarragona, Tarragona en bici, Massa crítica o el multitudinari esdeveniment de la biciletada,

Atès que l'Ajuntament va adoptar el PMUS que preveu la creació de 10 km de xarxa bàsica i aparcaments el període 2012-17, i atès que només estem a un any de completar aquesta etapa,

Atès que per a cada tram pot escollir-se el tipus de via que millor s'ajusti en termes tècnics i econòmics (bici a vorera, carril bici adossat, carril vici protegit, via ciclista...), fins i tot en condicions austeres (delimitació d'espais amb pintura) a fi i efecte d'avaluar-ne els resultats,

Atès que l'estiu de 2017 Tarragona serà el centre de l'atenció internacional en matèria esportiva,

**Grup Municipal
d'ERC-MES-MDC**

Atès que cal posar Tarragona al mapa d'Europa per augmentar l'arribada de noves formes de turisme de notable poder adquisitiu, com és el cicloturisme,

El grup municipal d'ERC-MES-MDC a l'Ajuntament de Tarragona proposa els següents:

ACORDS

Primer. Complir el calendari d'implementació (2012-2017) de la proposta bàsica de carrils bicicleta (9,6 km de Ponent a Llevant, passant pel Centre) i l'ampliació prioritària de la proposta bàsica (2,7 km entre el Campus Catalunya i el Campus Sescelades, de la URV), amb les formes segures més econòmiques de que es diposi, si és necessari.

Segon. Implementar durant l'any 2016 la delimitació i/o construcció d'aproximadament la meitat dels trams que resten per fer de la esmentada proposta bàsica i ampliació prioritària prevista al PMUS.

Tercer. Ampliar les places d'aparcament per a bicicletes disponibles i, en particular, diposar d'alguns punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques, en el nombre i ubicació que els tècnics estimin oportuns (probablement els aparcaments municipals són un bon lloc per a aquests punts de recàrrega), a realitzar durant l'any 2016.

Quart. Emprendre campanyes de sensibilització, seguretat i foment del transport sostenible dirigides a vianants, ciclistes i patinadors i usuaris del vehicle privat, així com cursos de formació per al personal de mobilitat, seguretat vial i guàrdia urbana.

P.O



Pau Ricomà i Vallhonrat
Portaveu Grup Municipal
ERC-MES-MDC

Tarragona, 15 d'abril de 2016