

CP
29 DE MAIG 2017
6.8



19 MAIG 2017



MOCIÓ QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL ERC-MES-MDC PER IMPLEMENTAR L'EIX BONAVISTA-COMPLEX EDUCATIU-URV-SANT PERE I SANT PAU DE LA XARXA CARRILS BICI DE TARRAGONA

En les darreres setmanes hem assistit a dues mobilitzacions remarcables en favor de la bicicleta com a mitjà de transport i d'esport, a Tarragona. La 27a Bicietada Popular (30 d'abril de 2017), encertadament organitzada pel Patronat Municipal d'Esports i el Club Ciclista Campclar, va comptar amb la participació d'unes 5.000 persones de totes les edats. Aquesta diada evidencia any rere any l'extensa i transversal estima que molts tarragonins tenim per la bicicleta i el potencial que té com a mitjà de transport, hores d'ara latent.

Dies abans tenia lloc la pedalada i concentració reivindicatives, que van protagonitzar unes 400 persones, entre estudiants i professors, sota el lema *Del Vidal a la Laboral, per un carril bici i peatonal*. L'objectiu era reclamar més seguretat en l'accés al Complex Educatiu de la Laboral per a ciclistes, patinadors i peatons. Aquesta manifestació comptava amb el suport del Grup de Mobilitat Tarragona i de nou el Club Ciclista Campclar, així com dels instituts implicats. Malauradament, unes setmanes enrera, una professora de l'IES Pere Martell va ser atropellada per una furgoneta en aquest mateix trajecte que cada dia feia en bicicleta.

Aquesta demanda creixent de seguretat en el transport sostenible per part de la ciutadania exigeix una resposta política. En particular la bicicleta i els patins han de ser entesos més enllà de la pràctica lúdica i esportiva amb que tradicionalment s'han associat, regulant-los com a mitjà de transport quotidià. Un transport que als poders públics interessa promoure perquè és eficient, net i saludable i, en conseqüència, beneficiós pel conjunt de Tarragona.

Aquests canvis de pràctiques ciutadanes i actituds polítiques corre paral·lels als canvis que es produeixen a nivell de país pel que fa al marc normatiu i regulador. La *Llei de*

mobilitat 9/2003, de 13 de juny, prioritza els sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic, anar a peu o amb bicicleta. I el *Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya 2008-2012* defineix la bicicleta en uns termes tan justos que val la pena tornar a recordar:

"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."

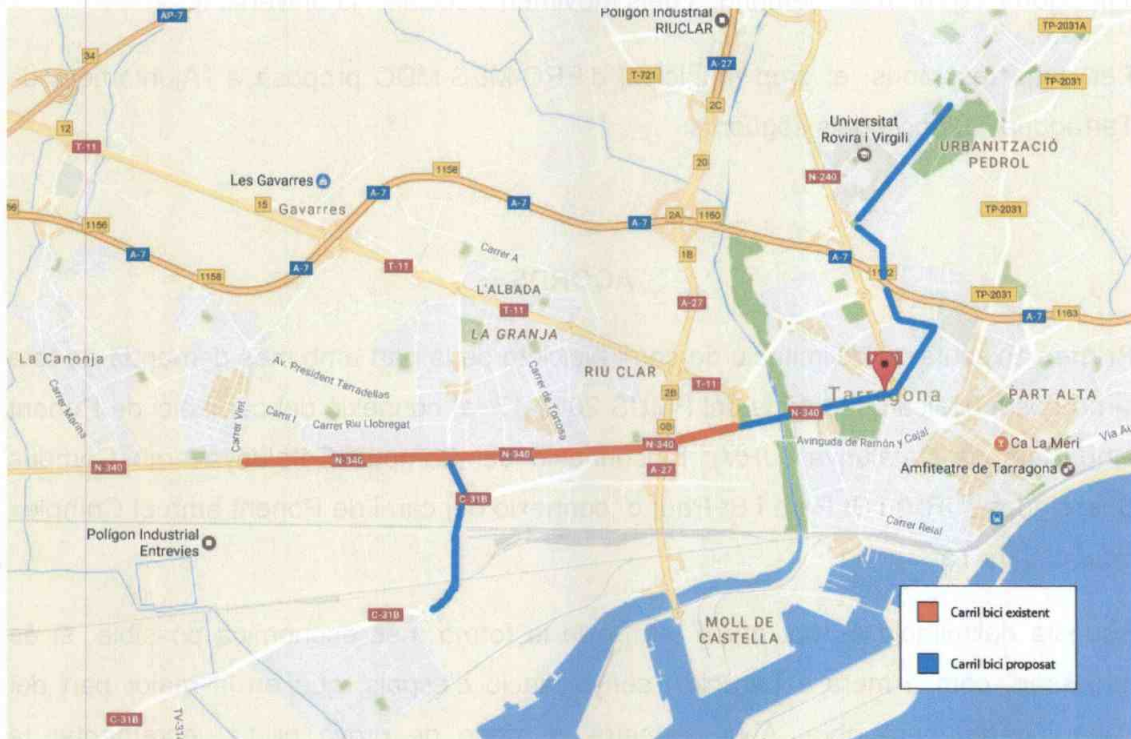
Més a prop de casa, el *Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona* (2010) encomana a promoure el transport en bicicleta en els nuclis urbans mitjançant plans de mobilitat urbana als municipis del Camp, assentant xarxes urbanes ciclables d'accessibilitat i mobilitat cap al centre dels nuclis des de les seves perifèries urbanes i de localització de les activitats productives.

I així és com arribem al nostre propi municipi, on 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, es marca la finalitat de configurar estratègies de mobilitat sostenible a Tarragona. Entre els seus objectius destaquem el de *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, connectant zones i equipaments; 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; i revisar l'ordenança pel que fa a l'ús de la bicicleta, entre d'altres.

Pel que fa a la planificació concreta dels carrils bicicleta, és evident que la implementació dels carrils ha de respondre, pel cap baix, a tres principis, que al mateix temps motiven aquesta proposta: a) cobrir la demanda potencial (per optimitzar el rendiment de la mesura); b) incrementar al màxim la seguretat (entre vianants, ciclistes, patinadors i vehicles de motor); i c) cohesionar la ciutat a través de la mobilitat sostenible (apropant les zones allunyades més habitades al voltant del centre). Tots tres criteris apunten a una línia com l'eix de desenvolupament preferent per sobre de les altres: la que va de Ponent a Sant Pere i Sant Pau passant pel centre.

Mapa de l'eix Bonavista-Laboral-URV-Sant Pere i Sant Pau



L'eix Bonavista-Sant Pere i Sant Pau abarca una població de fins a 77.401 persones. Però si aquest itinerari té un valor distintiu és per la seva estratègica capacitat de connectar molts nodes generadors de mobilitat. En particular, és una línia amb un elevat impacte en el sector formatiu de la ciutat, precisament el segment més procliu ha adoptar aquestes formes emergents de transport sostenible que les administracions volem promoure.

Així, aquest recorregut enllaçaria el Complex Educatiu, l'escola Mediterrani, l'escola Camp Clar, l'IES Martí i Franquès, l'IES Vidal i Barraquer, l'IES Tarragona, el col·legi Sagrat Cor de Vedruna, el centre d'educació especial Sant Rafael, l'Institut Català d'Investigació Química "campus Sescelades", l'escola Pràctiques, l'IES Compte de Rius i el col·legi La Salle. Equipaments educatius als quals caldria sumar punts de mobilitat com l'estació d'autobusos, el Parc Central o els Jutjats, a banda de la pròpia connexió Bonavista-Sant Pere i Sant Pau, de per sí molt valuosa.

De manera que el que aquí es proposa: a) ve contemplat al PMUS de la ciutat; b) fomenta la seguretat de vianants, ciclistes i vehicles de motor; c) promou una mobilitat neta, sostenible, eficient i saludable; d) contribueix a descongestionar el centre de

vehicles privats contaminants; e) cohesiona la ciutat; f) incentiva el cicloturisme a Tarragona; i g) atén les demandes dels moviments socials i la universitat.

Per aquestes raons, el grup municipal d'ERC-MES-MDC proposa a l'Ajuntament de Tarragona l'adopció dels següents:

ACORDS

Primer. Executar la delimitació de carril bicicleta de la part amb més demanda de tota la proposta bàsica i prioritària del PMUS 2012-17: a) connexió del carril bici de Ponent amb Campus Catalunya (URV); b) connexió del Campus Catalunya amb Campus Sescelades (URV) i St Pere i St Pau; c) connexió del carril de Ponent amb el Complex Educatiu de Tarragona.

Aquesta delimitació es pot dur a terme de la forma més econòmica possible, si és necessari, com a mera separació i senyalització d'espais, que en la major part del traçat no requerirà obra. Això permetrà, a mode de prova pilot, incrementar la seguretat, satisfer la demanda i promoure un canvi d'hàbits gradual, sense incórrer en costos elevats ni decisions irreversibles.

Segon. Instar el govern de la Generalitat de Catalunya a adequar, delimitar i senyalitzar el tram que ha de transcórrer per la C-31b en direcció al Complex Educatiu de Tarragona per a que vianants i ciclistes el que puguin recórrer amb seguretat.

Tercer. Concretar la petició de traspàs de les carreteres de l'Estat al municipi de Tarragona amb la conseqüent dotació pressupostària per a inversions, a fi d'acondicionar, en un futur, la N-340, la N-240 i la T-11 amb carrils bicicleta en direcció a Altafulla, la Canonja, Valls i Reus. Això multiplicarà la mobilitat sostenible al Camp de Tarragona i consolidarà la Tarragona com a destinació cicloturística a la Ruta Mediterrània de la Eurovelo.

Quart. Ampliar les places d'aparcament per a bicicletes disponibles en els punts generadors de mobilitat de l'esmentat eix Complex Educatiu-Ponent-Plaça Imperial Tarraco-Campus Catalunya- Campus Sescelades-St Pere i St Pau. En particular, diposar d'alguns punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques, en el nombre i en la ubicació que els tècnics estimin oportuns.

Cinquè. Emprendre campanyes de sensibilització, seguretat i foment del transport sostenible dirigides a vianants, ciclistes, patinadors i usuaris del vehicle amb motor,

així com cursos de formació per al personal de mobilitat, seguretat vial i guàrdia urbana.

Sisè. Comprometre's a tenir elaborat el projecte d'execució de la proposta d'eix Ponent-URV-Sant Pere i Sant Pau en el decurs del 2017 i completada la delimitació, senyalització i equipament bàsic d'aquest eix per abans de finalització del present mandat, al maig de 2019.

Setè. Comunicar aquests acords al Grup de Mobilitat Tarragona, a BiciCamp, al Club Ciclista Campclar, a la URV, al Complex Educatiu, a l'escola Mediterrani, a l'escola Camp Clar, a l'IES Martí i Franquès, a l'IES Vidal i Barraquer, a l'IES Tarragona, al col·legi Sagrat Cor de Vedruna, al centre d'educació especial Sant Rafael, a l'Institut Català d'Investigació Química, a l'escola Pràctiques, a l'IES Compte de Rius, al col·legi La Salle, a l'estació d'autobusos, als Jutjats de Tarragona i al Parc Central.



Pau Ricomà i Vallhonrat

Portaveu GM ERC-MES-MDC

Tarragona, 18 de maig de 2017