

DOCUMENT DE SÍNTESI

del Projecte Fi de Carrera de
Ciències Ambientals

Autora: Alba Sanuy Puche

Director: Àngel Cebollada i Frontera

Bellaterra, 4 de Setembre de 2008

1. INTRODUCCIÓ

Les nostres ciutats s'han anat adaptant per respondre, quasi únicament, a les necessitats de mobilitat i aparcament generades pels vehicles, deixant de banda les dels altres usuaris de l'espai públic, com és el cas de les dels ciclistes.

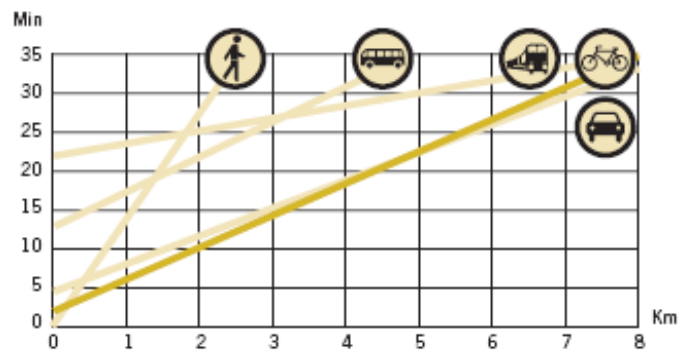
És precisament en aquest aspecte on aquest estudi pretén incidir. El Pla Director de la Bicicleta de Santa Perpètua pretén, no tan sols oferir unes condicions òptimes per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport al municipi, sinó promocionar el seu paper com a element revitalitzador de la vida als carrers de la població.

1.1 L'ÚS DE LA BICI I ELS SEUS CONDICIONANTS

La bicicleta presenta un gran nombre d'avantatges. No obstant, el seu ús a les nostres ciutats es considera encara marginal i residual.

La bicicleta es presenta com un mitjà de transport que no contamina, no fa soroll, ocupa poc espai, és el vehicle més ràpid per a distàncies inferiors als 5 Km (gràfic 1.1), és econòmic i energèticament eficient.

Gràfic 1.1: Comparativa de la velocitat de diferents mitjans de transport a la ciutat.



Font: Dekoster, J. i Schollaert, U. (1999).

Els factors que dissuadeixen l'ús de la bicicleta estan estretament relacionats amb la comoditat i la seguretat. Alguns d'aquests són la distància a recórrer, el pendent, la contaminació i soroll dels carrers, la manca d'espai en origen, la facilitat de robatori i el risc derivat del trànsit i de l'estat nen que es troben molts carrers.

També existeixen condicionants lligats al model urbà i al model de transport de cada ciutat., a banda dels condicionants culturals. En grans sectors socials la bicicleta es continua veient com un mitjà de transport de baixa categoria o, en tot cas, propi de joves, esportistes o ecologistes. (Sanz, A. et al. 1999).

2. ANTECEDENTS

2.1. EL PAPER DE LA BICICLETA AL LLARG DEL TEMPS

La bicicleta ha desenvolupat diferents papers en funció del context històric del moment. És comú associar la bicicleta amb el món del lleure, en canvi, el que ha costat més d'assimilar en determinats àmbits socials i culturals és el seu valor com a mitjà de transport.

2.2. CONTEXT ACTUAL

En l'actualitat són moltes les iniciatives que s'han dut a terme a favor de la bicicleta, tant a nivell de planificació com de promoció.

2.2.1 ASSOCIACIONS

El teixit associatiu és una mostra clara de l'interès per al foment de la bicicleta. En l'actualitat són moltes les associacions que treballen per a la difusió, el suport i la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible: el BACC, Amics de la bici, Conbici, entre d'altres.

2.2.2 INICIATIVES

Les associacions anteriorment anomenades han dut a terme moltes de les iniciatives per al foment de la bicicleta com a mitjà de transport. Es tracta d'iniciatives de diferents tipus, des de la creació de vies ciclistes, fins la realització de congressos.

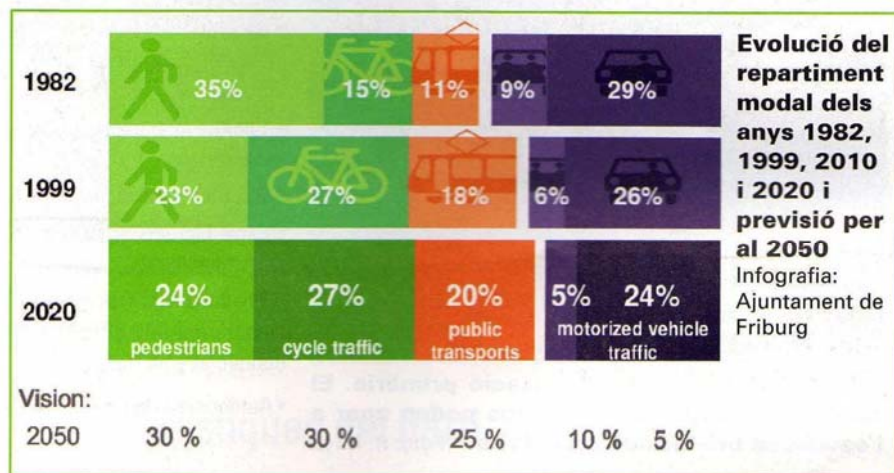
2.2.3 EXPERIÈNCIES EUROPEES A FAVOR DE LA BICI

Cada dia són més les ciutats que es decideixen a integrar la mobilitat en bicicleta dins les polítiques urbanístiques. A continuació es mostra un dels exemples més representatius (a tall d'exemple).

FRIBURG (Alemanya)

Friburg (210.000 habitants) destaca pel baix ús del vehicle privat en comparació amb altres ciutats mitjanes: representa només un 34% dels desplaçaments. La reducció de desplaçaments a peu, característica a tantes ciutats catalanes, no s'ha traduït en un increment de cotxes sinó en un més gran ús de les bicicletes i del transport públic.

Gràfic 2.1. Evolució del repartiment modal a Friburg.



Font. Associació per a la promoció del transport públic (2008).

3. MARC LEGAL

Existeixen un conjunt de normes, de diferent nivell administratiu, que regulen la mobilitat en bicicleta. En aquests apartat es parla dels diferents tipus de normatives, plans, programes, catàlegs, ...que tracten la bicicleta com a mitjà de transport. La normativa corresponent s'ha diferenciat segons l'àmbit d'aplicació sigui internacional, europeu, estatal, autonòmic, supramunicipal o local. No es relacionen en aquest document per la seva extensió. Es poden consultar a la memòria.

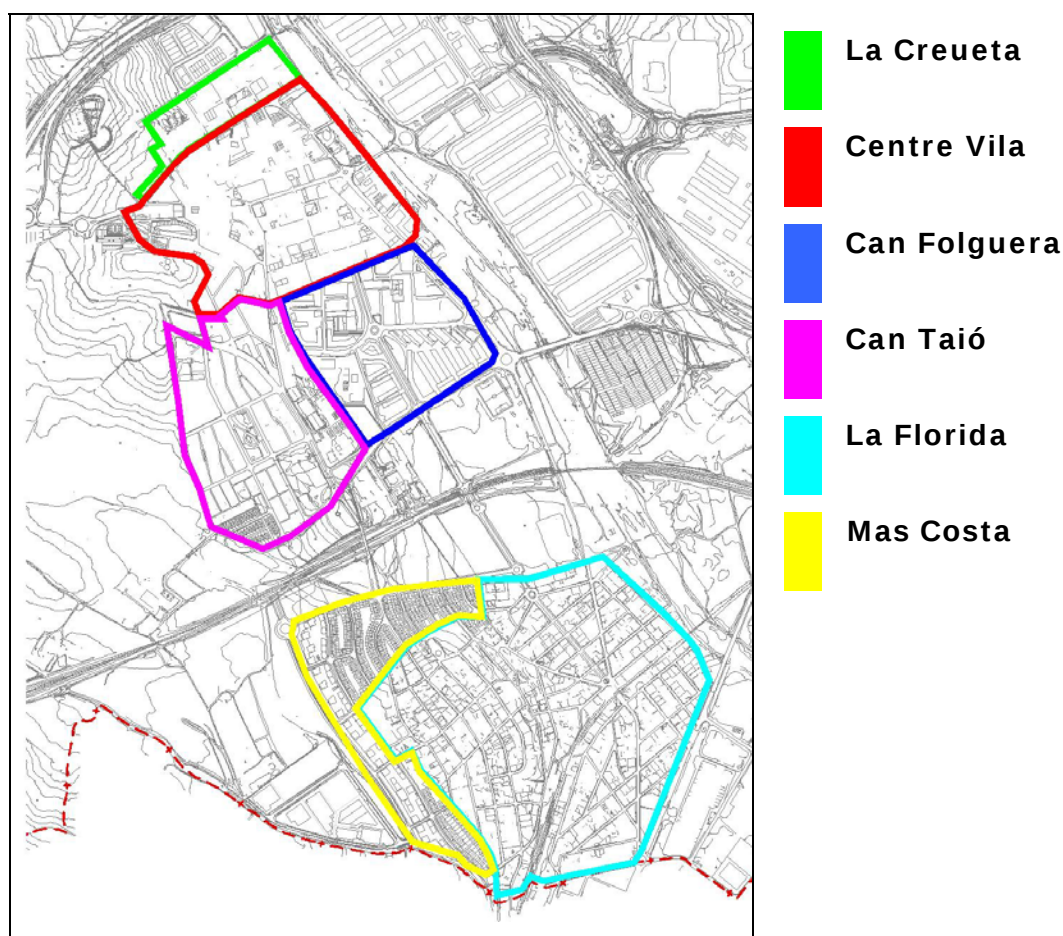
5. ANÀLISI DE LA REALITAT EXISTENT

En aquest apartat es pretén fer un recull d'aquells factors que configuren la realitat municipal i que són d'interès pels objectius definits al present Pla Director de la Bicicleta. Es presenten en aquests document tan sols els principals.

5.1. ZONA D'ESTUDI

La població és de 24.585 habitants (dades 2007, Ajuntament de Santa Perpètua), i la superfície, de 15'83 Km². Un fet característic del municipi és la distribució i divisió de l'estructura urbana. La població de Santa Perpètua es distribueix en dos grans nuclis urbans clarament separats: per una banda el conjunt format pel centre de la ciutat i els barris de La Creueta, Can Taió i Can Folguera, i per l'altra, el barri de la Florida i de Mas Costa.

Imatge 5.1. Distribució dels barris de Santa Perpètua



Font. Elaboració pròpia.

5.2 MODEL DE MOBILITAT

Per a tenir una idea del model de mobilitat que caracteritza el municipi cal integrar diversos factors: els mitjans de transport existents al municipi i les

característiques d'aquests, i el tipus de mobilitat de les persones del municipi.

Transport privat

Gairebé tres quartes parts (71.30%) dels vehicles del municipi són turismes. Si es té en compte la població de Santa Perpètua l'any 2005 (21.409 hab. segons dades de l' Idescat), la taxa de motorització del municipi és de gairebé 1 turisme cada 2 persones. Un 52% dels habitants de Santa Perpètua disposen de cotxe privat.

Transport públic

Santa Perpètua compta amb 2 línies de Ferrocarril (de les quals només una és per al transport de passatgers) i diverses línies d'autobús. Es relacionen les seves característiques, i el paper de la bicicleta en aquests mitjans de transport al document de síntesi.

Transport no motoritzat

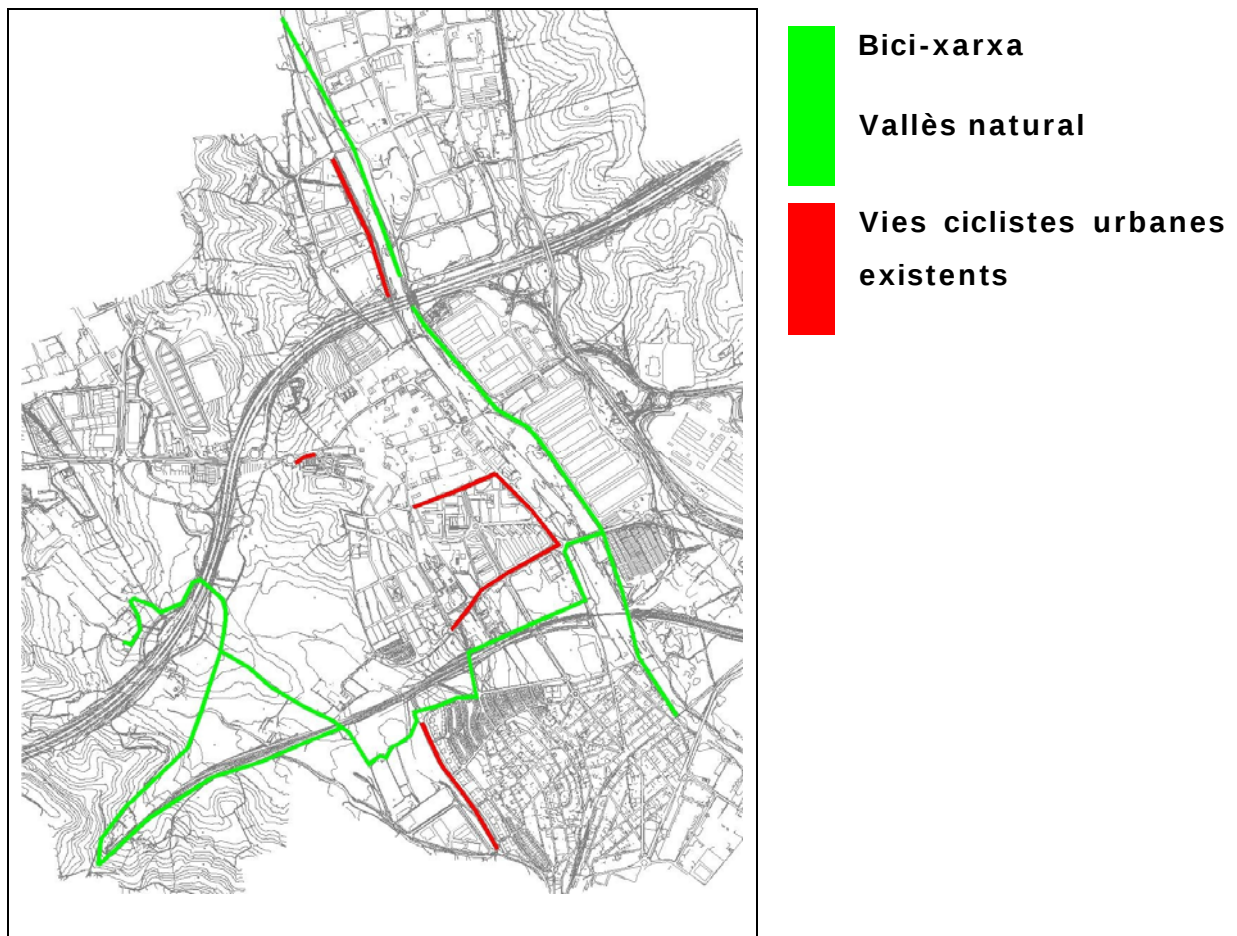
Bicicleta

Santa Perpètua disposa actualment d'alguns trams de vies ciclistes. En tots els casos es tracta de vies ciclistes del tipus vorera bici. A més, també recorren pel municipi trams dels camins del Vallès Natural (veure imatge 5.8).

Vianants

El disseny de la majoria de carrers del centre analitzats a l'estudi dona preferència als vehicles, essent l'espai destinat als vianants mínim. A més, a diferents carrers del Centre i de La Florida està permès l'aparcament quinzenal en cordó, fet que sumat a l'existència de senyals de trànsit, fanals o d'altres obstacles, dificulten la circulació del vianant, obligant-lo en alguns casos a baixar a la calçada per continuar el seu recorregut.

Imatge 5.8. Vies ciclistes existents al terme municipal



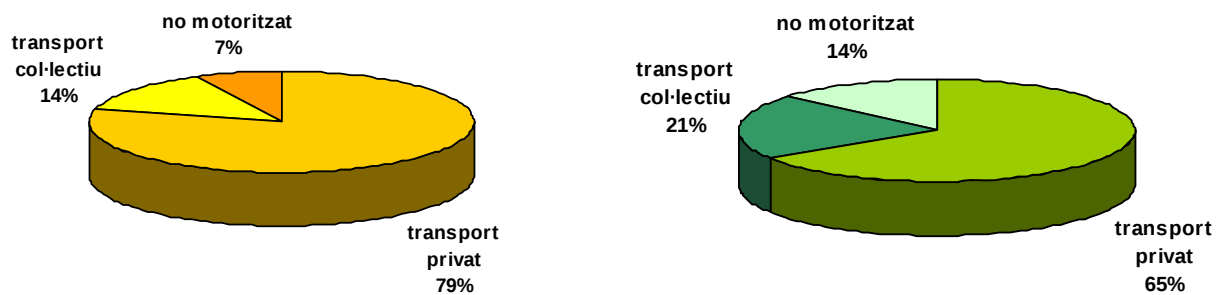
Font: elaboració pròpia

5.2.2 MOBILITAT DE LES PERSONES

El 79% dels desplaçaments totals de Santa Perpètua són realitzats en transport privat. (veure gràfic 5.3, esquerra). Aquest tipus de mitjà és el predominant al municipi, independentment de l'origen o destí del desplaçament.

Així doncs, gairebé 8 de cada 10 desplaçaments realitzats amb origen i/o destinació Santa Perpètua es realitzen en transport privat. Si es comparen aquestes dades amb les corresponents al total de desplaçaments realitzats per motiu de feina i estudis al total de la comarca (veure gràfic 5.3, dreta), s'observa com els desplaçaments en transport privat que es realitzen a Santa Perpètua se situen 14 punts per sobre que al conjunt del Vallès Occidental. A més, tant els desplaçaments realitzats amb transport col·lectiu com els realitzats amb transport no motoritzat estan 7 punts per sota dels respectius al conjunt de la comarca.

Gràfic 5.3. Distribució dels desplaçaments realitzats a Santa Perpètua (esquerra) i al Vallès Occidental (dreta), per motiu de feina i estudis, en funció del mitjà de transport utilitzat.



Font. Elaboració pròpia a partir de les dades de l'EMO 2001.

⁹ L'autora desconeix la composició del grup altres. Per comparació amb altres enquestes suposa que el transport no motoritzat (la bicicleta i l'anar a peu) és el que correspon a aquest grup.

5.3 PROMOCIÓ I PARTICIPACIÓ CIUTADANA

“La ciutadania és cada cop més sensible a la importància de les polítiques de sostenibilitat. Cal implicar-la i fer-la partícip de la formulació i desenvolupament d'aquestes polítiques. Cal el màxim compromís de les administracions en els processos de participació: les regles del joc, la qualitat de tot el procés, tenir en compte els resultats i garantir-ne el retorn.” (Diputació de Barcelona, 2007).

A la memòria s'explica les polítiques de promoció i participació ciutadana dutes a terme des de l'Ajuntament.

6. PROPOSTA DE LA XARXA D'ITINERARIS

La proposta de xarxa s'ha diferenciat en dues parts. En la primera es defineix la xarxa d'itineraris urbans, aquells que recorren pel nucli urbà i amb els quals es pretén potenciar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport al municipi (veure plànol 14.5). A la segona part es defineix el traçat d'un circuit periurbà, la Ronda Verda. L'itinerari discorre per espais naturals periurbans en gran part del recorregut, tot i que utilitza algun tram de la xarxa urbana d'itineraris ciclistes per a completar el circuit (veure plànol 14.6).

7. PROPOSTA D'APARCAMENTS PER A BICICLETES

“La disponibilitat d'un aparcament còmode i segur en origen i destinació dels desplaçaments és una condició imprescindible per a l'ús de la bicicleta”. (Sanz, A. et al. 1999).

A la memòria es pot observar la situació dels emplaçaments existents i la proposta de nous emplaçaments.

8. INSTRUMENTS DE GESTIÓ PER AL FOMENT DE LA BICICLETA COM A MITJÀ DE TRANSPORT

“La política de promoció del ciclisme urbà ha de partir de la construcció d'un pla a partir del qual tractar no només els aspectes enginyerils (sense sobrevalorar-los ni deixar-los de banda), sinó també els educativo-culturals i els normatius que condicionen la circulació en bicicleta. Per una altra banda, qualsevol pla ha d'incloure un anàlisi financer i pressupostari i una estratègia de participació ciutadana” (Sanz, A. et al. 1999).

Així doncs, en aquest apartat es tracten els diversos aspectes que cal treballar per tal d'assolir una política favorable a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport, que sigui eficient i completa. Es poden veure a la memòria.

La resta d'apartats, dedicats a la temporalitat d'aplicació de cadascuna de les actuacions, el pressupost del projecte i les conclusions no s'inclouen en aquest document de síntesi. No obstant, es pot consultar a la memòria.