la **bicicleta**

un **vehicle** per humanitzar **Mataró**

V1.4

La ciutat de Mataró té les característiques suficients per circular bé amb bicicleta, però està poc preparada per garantir la circulació amb seguretat. Caldria destinar espais i adoptar mesures per aparcar bicicletes, així com protegir les bicicletes en moviment.

És necessari eliminar les amenaces plantejades pel trànsit de vehicles a motor i **protegir els ciclistes**. Segons la situació, això implica la **separació** dels diferents tipus de trànsit i/o la reducció de la velocitat del trànsit motoritzat.

També cal proporcionar **aparcaments segurs** per garantir un servei ampli i evitar robatoris.

Això exigeix una planificació del transport que consideri **la bicicleta com un valor** i que li doni la mateixa prioritat que reben altres mitjans de transport.

Cal concedir una atenció especial a fer possible que **els nens** puguin desplaçar-se en bicicleta **de manera independent i segura**.

L'**educació** de tots els usuaris de la via pública i l'aplicació de les lleis de trànsit són elements fonamentals d'una política de transport compatible amb l'ús de la bicicleta.

Un document de la **CUP Mataró**
amb el suport i l'assessorament tècnic de
Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
i del **Grup de Mataró - Bicicleta Club de Catalunya**

LA **BICICLETA**

UN VEHICLE PER HUMANITZAR MATARÓ

"La bicicleta és un mode de transport saludable i eficient, ja que només amb l'esforç físic es poden recórrer grans distàncies, sense generar cap emissió contaminant.

"Com la mobilitat a peu, la pràctica del ciclisme urbà té molts avantatges: no genera emissions, no produeix soroll i contribueix a reduir el nombre de vehicles a motor en circulació. És ideal per a desplaçaments inferiors als 8 quilòmetres -aproximadament, i segons les característiques dels carrers-, per la qual cosa pot substituir perfectament el cotxe o la moto en els viatges quotidians."

Font: Generalitat de Catalunya

L'entorn urbà de Mataró té unes dimensions on els desplaçaments no superen els 4 km de distància, això ens permet dissenyar una mobilitat que potenciï l'ús de la bicicleta com a transport alternatiu per a un gran nombre de persones. L'esforç d'anys enrere dels ciclistes per pujar les pendents més fortes, s'ha resolt amb una millora important del sistema mecànic de plats i pinyons de les bicicletes.

"Per a distàncies més grans, es pot utilitzar la bicicleta de forma combinada amb el transport públic, atès que tots els mitjans col·lectius -metro, ferrocarril, tramvia i autobús- permeten el seu transport."

"Donada la necessitat de reduir l'actual ús intensiu dels combustible fòssils en el transport, cal plantejar com ha de ser la mobilitat urbana per tornar el protagonisme als desplaçaments a peu o en bicicleta."

"En els darrers anys, la bicicleta s'està consolidant com una bona alternativa als desplaçaments quotidians amb altres mitjans de transport."

"La bicicleta, en el seu vessant més lúdic, facilita la realització de rutes turístiques i de descoberta de l'entorn."

"La bicicleta és un vehicle molt apte per a moure's per la ciutat i reduir significativament l'impacte del transport a l'àrea urbana."

El cert és que, fins ara, cap govern municipal de Mataró ha potenciat de forma decidida l´ús de la bicicleta. Els desplaçaments en bicicleta haurien de ser una alternativa real de mobilitat segura, ràpida, econòmica i ecològica. Tenim molt per fer i tot és possible.

"La prioritat és la seguretat del ciclista en tots els seus àmbits. Per tant, caldrà invertir en els carrils-bici segregats, les zones pacificades i controlades o preveure la quantitat necessària d'aparcaments segurs per satisfer la demanda dels ciclistes. Només així creixerà l'ús de la bicicleta privada a la ciutat."

Doncs posem fil a l'agulla, urgeix capgirar l'actual preferència del cotxe privat sobre la bicicleta, com també definir i millorar per on i com han de circular i aparcar les bicicletes.

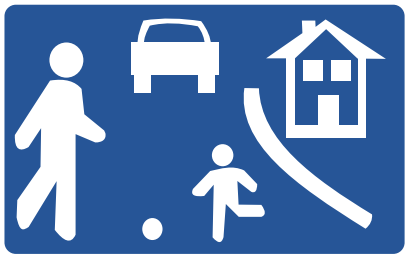
Proposem 29 mesures per humanitzar Mataró i pedalar amb seguretat i eficiència:

Velocitat vehicles

La principal causa dels accidents de circulació són produïts per l'excés de velocitat dels cotxes. La bicicleta no és un vehicle perillós, però es mou en un entorn perillós. Per garantir una circulació segura de la bicicleta, s'ha de reduir la velocitat dels cotxes a la majoria de vies de la ciutat. Reduir la velocitat a les ciutats baixa la sinistralitat de tots els vehicles i els vianants fins a un 30%.

20 vies residencials

A les vies residencials s'ha de donar prioritat a les persones i a les bicicletes, i limitar la velocitat dels vehicles motoritzats a 20 km/h.



Senyalització de via residencial.

30 vies d'un carril

A les vies urbanes s'ha de limitar i senyalitzar la velocitat dels vehicles a 30 km/h.

Carrer d'un sol carril.

50 vies xarxa bàsica

Xarxa bàsica de Mataró
[font: *Pla de la Mobilitat Urbana de Mataró*. Ajuntament de Mataró, 2010]

Només a les vies urbanes definides com a xarxa bàsica principal, els vehicles a motor han de poder circular a 50km/h com a màxim.

En vies d'**un carril** unidireccional

Aquest carrers tenen la velocitat limitada a 30km/h i representen la majoria de carrers de la ciutat.
La norma general diu que per avançar una bicicleta cal passar a l'altre carril, és per això que en carrers d'un sol carril no es pot permetre l'avançament de bicicletes.

prohibit avançar

S'ha de prohibir als vehicles a motor l'avançament de les bicicletes (l'amplada d'un sol carril no permet l'avançament amb suficient distància de seguretat).

pel mig de la calçada

L'amplada del carrer no permet fer un carril bici, i per això les bicicletes han de poder circular amb seguretat pel mig de la calçada.

bici doble direcció

Les bicicletes han de poder circular indistintament en les dues direccions, tal com fan altres països europeus amb molta mobilitat de bicicletes.

En vies de **dos carrils** en un mateix sentit

En aquests carrers, on l'amplada ho permet, cal adaptar la mobilitat i l'ús de l'espai per permetre carrils bici segurs, directes i àgils. L'urbanisme ha de garantir la preferència i la seguretat de les persones i la bicicleta.

carril bici segregat

Les infraestructures per on circula la bicicleta (carrils bici o carrils mobilitat) s'han de situar a la calçada i han de tenir amplades suficients per permetre moure's amb seguretat.

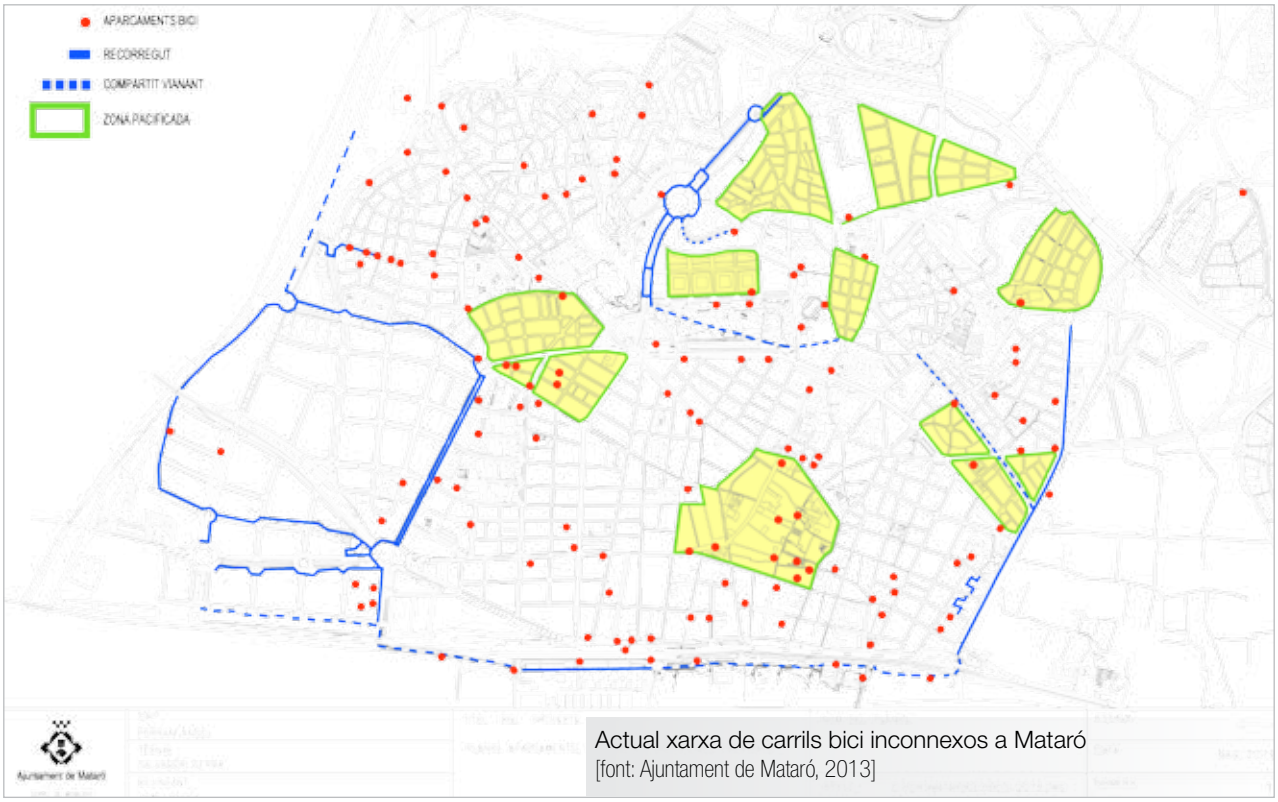
carril bici directe i àgil

Els carrils bici han de ser directes i àgils. A les vies on s'incorpora un carril bici s'ha de garantir la preferència que té la bicicleta per llei (segons la llei de trànsit les bicicletes tenen preferència als carril bici).

Quan un carril bici travessa una cruïlla, s'ha de mantenir la seva indicació per tal de garantir la preferència de la bicicleta. El carril bici entre la Ronda Cervantes i la Ronda Rafael Estrany queda tallat sense la continuïtat necessària entre els dos carrers

Els **carrils bici**

L'actual xarxa de carrils bici a la ciutat de Mataró és deficitària, inconnexa, i poc segura. Els principals centres de referència no estan interconnectats a través del carril bici i resulat impossible desplaçar-se d'una banda a l'altra de la ciutat a través del carril bici.



Actual xarxa de carrils bici inconnexos a Mataró
[font: Ajuntament de Mataró, 2013]

nova xarxa de carril bici

Cal crear una xarxa per on circular les bicicletes que connecti els diferents espais de referència a la ciutat de Mataró: Renfe, prinicpals parades d'autobusos interurbans, l'Hospital, centres educatius, CAP de Cerdanyola, equipaments públics, zones comercials, Mataró Park, Tecnocampus, la platja, les biblioteques, el Parc Central, els polígons industrials i els equipaments esportius.

Tota la **xarxa bàsica principal de Mataró** hauria de tenir un carril bici. És urgent i prioritari **unir els actuals carrils bici** que ara mateix resten inconnexes: Cal un nou carril bici que uneixi la **Plaça Granollers i la Plaça Alcalde Serra i Xifra**, i un carril bici que uneixi la **Ronda Cervantes amb la Plaça Granollers**.

Des de la Plaça Granollers també és urgent un carril bici cap al **barri de Cerdanyola** a través de l'Avinguda Puig i Cadafalch, i des de la **Laia l'Arquera** un carril bici fins la **Plaça Santa Anna**.

xarxa comarcal

Cal crear un carril bici d'oci que envolti tota la ciutat i una **xarxa comarcal** per circular en bicicleta que connecti tots els pobles del Maresme. El camí de ronda entre Mataró i Llavaneres ja és una proposta aprovada que s'hauria d'accelerar.

tipologies de carril bici

Mataró hauria d'implementar diferents tipologies de carrils bici:

A. Carril Mobilitat: allà on hi hagi un Carril Bus, convertir-lo en un "carril mobilitat" per a l'ús de la bicicleta, l'autobús i el taxi. Aquests carrils necessiten una amplada més gran per permetre avançaments segurs a la bicicleta.

B. Carril bici bidireccional per carrers amb un sol sentit de circulació pels cotxes.

C. Un carrer amb dos carrils bici, un per cada sentit de circulació dels cotxes.

carril bici d'amplada generosa

Els carrils bici han de tenir una amplada suficient que garanteixi la seguretat i també prevegi la circulació d'un bon nombre de ciclistes. Ciutats com Copenhaguen disposen de carrils bici amb una amplada mínima de 3m per sentit, i en la nova regulació preveuen ampliar fins a 5m d'amplada per sentit (2m per a les bicicletes lentes i 3m per a les bicicletes ràpides).

recuperem espais per la bicicleta

Els cotxes privats usurpen abusivament l'espai públic a través dels aparcaments en superfície. S'ha de reduir aquest espai en benefici de les persones i la bicicleta, ja sigui per a socialitzar aquest espai o per a crear carrils bici o carrils mobilitat.

Les zones de vianants

convivència amb vianants

Les zones de vianants s'han de convertir en zones no motoritzades on la bicicleta ha de tenir una regulació, però no una prohibició explícita.

prioritat vianants

En aquestes zones les bicicletes han de cedir la prioritat, en tot moment, als vianants. Les bicicletes haurien de circular poc a poc a una velocitat que no superi els 10 km/h.

doble direcció

Les bicicletes poden circular en les dues direccions.

Les voreres

només quan la calçada no sigui segura

Les bicicletes han de poder circular per les voreres només quan la circulació segura per la calçada no estigui garantida per l'Ajuntament. Els infants menors de 12 anys i els seus acompanyants sí poden circular per les voreres, tot respectant escrupolosament la preferència dels vianants.

Aparcament de bicicletes

aparcament en U

A cada cruïlla de la ciutat s'ha d'instal·lar un grup d'aparcament de bicicletes en forma de Us invertides en calçada a l'espai d'una plaça d'aparcament de cotxe.

aparcament segur

A l'estació de tren, a l'Hospital, als llocs públics i zones determinades de la ciutat s'han d'instal·lar sistemes d'aparcament segur tipus "Bicibox", amb la possibilitat de pupil·latge a més de la possibilitat d'abonar-se.

equipaments públics

Els equipaments públics han de disposar d'aparcaments protegits per a les bicicletes.

L'Hospital de Mataró no té ni una plaça per a bicicletes, cal esmenar-ho urgentment.

pàrquings públics

Els aparcaments subterranis públics han d'oferir un nombre proporcional de places per a bicicletes. Cal regular convenis per tal d'introduir la necessitat d'aparcament per a bicicletes.

habitatges

Tots els aparcaments privats d'habitatges de nova construcció han de disposar d'espai segur per a les bicicletes.

comerços

Promoure l'aparcament de bicicletes en els comerços locals. Permetre aparcaments promocionals davant les botigues, tal com es fa en molts llocs d'Europa.

Educació i seguretat viaria

conscienciar

Per canviar la mobilitat cal conscienciar i humanitzar la ciutat a través d'un sentit crític que qüestioni l'actual model. La Unitat d'Educació Viària de l'Ajuntament de Mataró realitza un curs dirigit a alumnes de primària i secundària per a la "identificació, reflexió i conscienciació vers les conductes incíviques i de risc en la conducció de la bicicleta". S'hauria de replantejar el contingut i objectius del taller, per poder confeccionar i donar classes d'educació viària al conjunt de la població, per així conscienciar i invertir l'ordre de preferència en la circulació segons aquest nou criteri: primer les persones, les bicicletes, el transport col·lectiu i per últim els automòbils.

cursets

S'ha de Promocionar els cursets d'educació viària i reciclatge que ofereix gratuïtament Transit Catalunya a tots els ciutadans.

la bici és segura

La bicicleta és un transport segur. L'ús del casc per a ciclistes no ha de ser obligatori per a la circulació en l'entorn urbà.

promoció de la bici

L'Ajuntament hauria de fer campanyes actives per promoure l'ús de la bicicleta entre els ciutadans de Mataró.

cadiretes infantils

La normativa local hauria d'autoritzar a les bicicletes portar dues cadiretes infantils homologades. Això facilita acompanyar en bicicleta els fills a l'escola com alternativa a l'abús i congestió del cotxe privat en les hores punta d'entrada i recollida.

subvencions

L'Ajuntament de Mataró hauria de promoure ajudes i subvencions a les persones que es comprin bicicletes i donin de baixa el seu cotxe privat.

Mataró, febrer-març 2015

"La vida és com anar en bicicleta: cal pedalar per avançar"

Aquest document està dedicat a en **Joan Egea** (1955-2015) apassionat defensor i promotor de la bicicleta a Mataró

Un projecte de la **CUP Mataró** amb el suport i l'assessorament tècnic de **Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta** i del **BACC Mataró**.

Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta

Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
info@ccub.org
facebook.com/ccub.usuarisbicicleta
www.ccub.org

bacc Mataró

Grup de Mataró
Bicicleta Club de Catalunya
GrupBaccMataro@gmail.com
facebook.com/BicicletaBACC
sites.google.com/site/grupbaccmataro

Assemblea CUP Mataró
Muralla de la Presó, 9 baix
08302 Mataró
Tel. 93 126 57 56
mataro@cup.cat
www.mataro.cup.cat

cupmataro
@cupmataro
crasti

cup MATARÓ