

## Eleccions municipals 2019:

### 14 propostes per a una mobilitat més sostenible a Osona

**Vic, 1 d'abril del 2019.** L'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) fa arribar als grups polítics de la comarca d'Osona diverses propostes per millorar la qualitat de vida, el medi ambient i les oportunitats de la ciutadania de la comarca. La PTP és una organització no governamental fundada a Barcelona l'any 1993 i treballa per impulsar l'ús del transport públic i la mobilitat sostenible a tot el país.

**També a Osona?** Sovint, creiem que les accions encaminades a una mobilitat més sostenible s'han de centrar a les grans ciutats i a les àrees metropolitanes. Tanmateix, des dels pobles i ciutats mitjanes també hi ha accions a fer, que tenen un impacte directe en la qualitat de vida de les persones que hi vivim.

**És habitual dir "aquí no es pot viure sense cotxe", però a Osona hi ha 158.334 habitants i 97.062 vehicles (turismes i motocicletes). És a dir, hi ha 6 vehicles per cada 10 persones. I les altres 4?**

A la nostra comarca, les persones que no tenen accés a cotxe o moto veuen reduïdes les seves oportunitats: se'ls fa més difícil anar al metge, a l'escola o a un lloc de treball.

Cal tenir en compte, a més, que les persones sense accés a cotxe o moto inclouen la majoria de menors d'edat, així com un percentatge elevat de gent gran o persones migrades. Fins i tot a nivell de gènere, el percentatge de persones amb accés al cotxe és inferior en dones que en homes.

Com més fàcils fem els desplaçaments que no necessiten cotxe als nostres municipis, facilitant la mobilitat a peu, amb bicicleta o amb transport públic, més reduïrem la diferència d'oportunitats entre aquella gent que té vehicle propi i la que no en té.

A Osona sabem que, a curt termini, és poc probable un canvi massiu cap a l'ús del transport públic. Ara bé, sí que es poden plantejar mesures amb l'objectiu de millorar les alternatives al cotxe o moto.

Amb aquest objectiu, des de la PTP us proposem 14 accions per si les voleu incloure als programes electorals, a la futura acció de govern i/o a l'estratègia d'oposició per a la legislatura que començarà el proper mes de maig.

# Mobilitat activa: a peu, patinet o en bicicleta



## 1. Eliminar barreres arquitectòniques

La disposició dels bancs, arbrat, fanals, mobiliari urbà, etc. forma sovint un obstacle per a la circulació a peu. Això és especialment rellevant per a persones amb cadires de rodes, famílies amb cotxets o gent amb dificultat per caminar (i que circulin amb carretó de la compra). Augmentar l'amplada de les voreres, substituir esglaons per rampes o col·locar arbrat i fanals a l'espai dels aparcaments (en format "queixal") i no sobre voreres estretes faria més segur i agradable la circulació a peu. Especialment per als col·lectius amb més necessitats, però per a tothom: tots preferim caminar amb 2 o 3 persones en paral·lel podent mantenir una conversa, que anar en fila índia per un espai estret.



Figura 1: Exemple de com arbrat, bancs o faroles poden dificultar la circulació a peu. Font: PTP.

## 2. Facilitar la convivència entre vianants, bicicletes, ginyes de mobilitat personal i vehicles a motor

La promoció de la bicicleta i l'increment d'ús de ginyes de mobilitat personal ha de respectar la integritat i seguretat de les persones que van a peu, així com ser respectades pels vehicles a motor. Cada municipi ha d'establir quina és la millor estratègia, quan aquests vehicles han de compartir espais amb els vianants (voreres) i quan amb els vehicles a motor (calçades). També cal estudiar com els carrils bici poden desenvolupar-se i fer lloc a vehicles elèctrics lleugers de similar velocitat, com el patinet elèctric.

## 3. Passos de vianants més segurs i visibles

Eleva els passos de vianants al mateix nivell que les voreres perquè sigui el cotxe el que redueixi la velocitat al passar-hi, o a la vorera a l'entorn dels mateixos per a donar més seguretat i visibilitat al vianant i als conductors. La llargada del pas de vianants ha de ser la mínima possible, just l'espai per creuar els carrils de circulació.



Figura 2: Exemple de reconversió d'un pas de vianants. Font: PTP.

## 4. Il·luminació

Assegurar que, a la nit, la il·luminació sigui suficient de manera que els trajectes a peu, amb bicicleta o amb altres ginys de mobilitat personal es facin més segurs i còmodes.

## 5. Rutes escolars segures

Establir itineraris a peu des dels principals orígens fins a les escoles. Senyalitzar-los i analitzar si tenen punts amb risc d'accident o incomoditat. Promoure, des de les escoles, l'ús d'aquestes rutes. D'altra banda, intentar evitar les aglomeracions de vehicles just davant dels centres escolars, movent-los uns metres més lluny si és possible. La mala qualitat de l'aire és un fenomen que afecta directament a la capacitat d'aprenentatge dels menors.



Figura 3: Exemple d'una ruta escolar a Vic.  
Font: PTP.

## 6. Aparcaments de bicicleta segurs

Habilitar places d'aparcament de bicicleta tancades i segures contra robatoris, similars al model "BiciBox" implantat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Fer-ho al centre dels municipis i prop de les estacions d'autobús i/o tren.

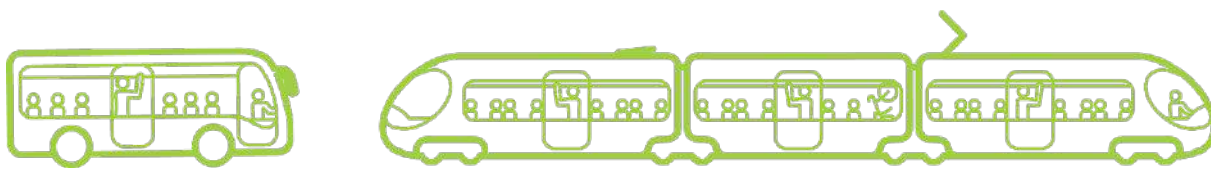
## 7. Camins interurbans

Habilitar i senyalitzar camins a peu entre municipis, aprofitant camins preexistents. L'objectiu és evitar la circulació a peu pel voral de la carretera, una pràctica existent actualment i perillosa. Coordinar-ho també amb l'accés a les estacions de tren des dels municipis propers.



Figura 4: A l'esquerra, mostra del model d'aparcament de bicicleta BiciBox implementat a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (Font: [http://www.totsantcugat.cat/actualitat/l-us-del-bicibox-augmenta-en-el-seu-segon-any-a-la-ciutat\\_124450102.html](http://www.totsantcugat.cat/actualitat/l-us-del-bicibox-augmenta-en-el-seu-segon-any-a-la-ciutat_124450102.html)). A la dreta, exemple de senyalització d'un camí en zona no urbana, en el punt on es bifurca d'una carretera en zona no urbana (Font: PTP).

# Amb transport públic



## 8. Millora de la informació

Imprimir el mapa de busos d'Osona ([www.busosona.cat](http://www.busosona.cat)) i penjar-lo a les estacions de bus en format vinil. Afegir, si no hi és, la informació del bus a Google Transit (Google Maps) i plataformes tipus Moovit o CityMapper.

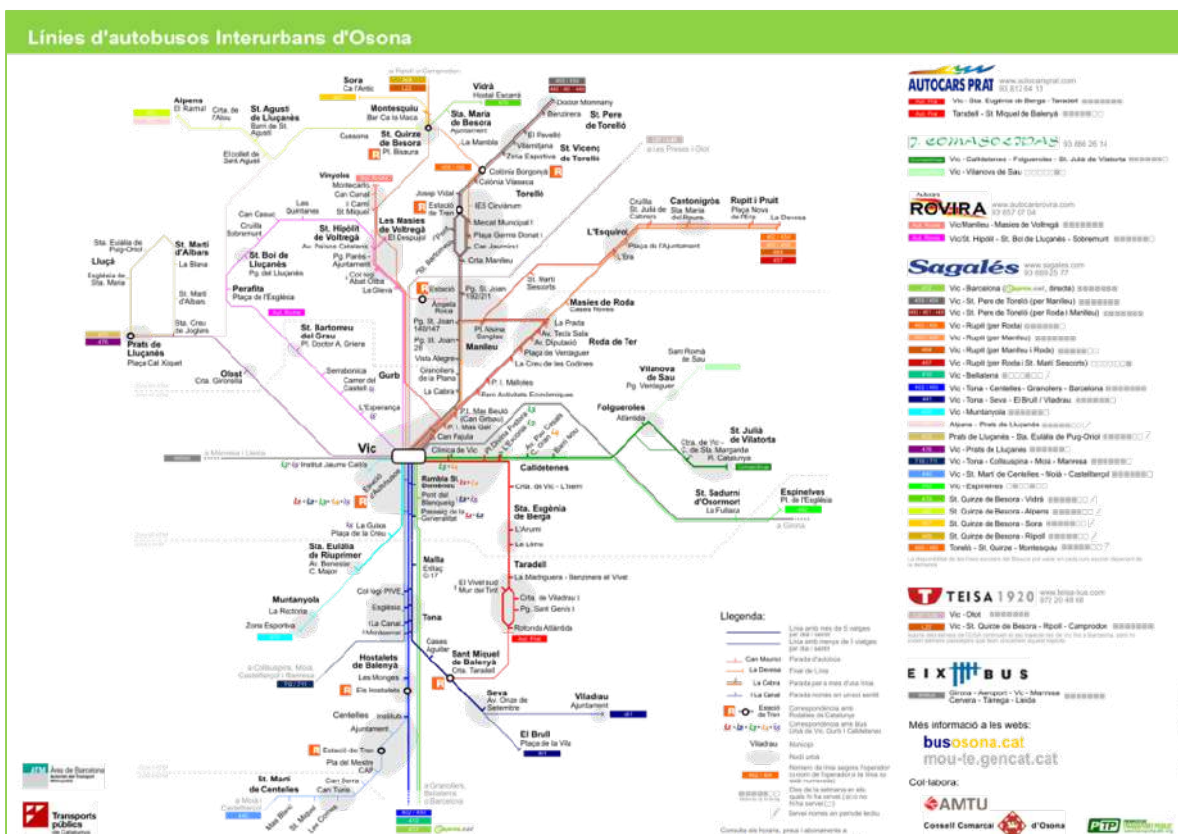


Figura 5: Mapa de busos d'Osona dissenyat per la PTP, presentat el 2013 a Vic i actualitzat el 2016. (<https://www.naciodigital.cat/osona/noticia/37574/planol/integra/totes/linies/bus/comarca>)

Incloure un enllaç horaris de la línia R3 de Rodalies de Catalunya i de busos interurbans als webs i mitjans comunicació municipals. En els municipis amb tren, instal·lar panells digitals amb horaris dels propers trens a espais municipals rellevants (ex: ajuntament, plaça, etc.)

## **9. Coordinació comarcal en la planificació del transport públic interurbà**

Establir reunions periòdiques amb la resta de municipis de la comarca per a planificar el transport interurbà d'autobusos i trens de la línia R3 de Rodalies de Catalunya de forma coordinada. Per exemple, coordinar horaris perquè es pugui viatjar entre dos municipis d'Osona amb un intercanvi a Vic.

## **10. Executar i reclamar millores al voltant de la línia de tren R3**

En aquells municipis amb tren, executar millores a l'entorn de les estacions, vetllant per la seva accessibilitat (a peu, en bicicleta i amb vehicles a motor) i el seu manteniment (per exemple, ubicant-hi serveis per a evitar que caiguin en un desús progressiu).

Des de tots els municipis d'Osona, i de forma coordinada, reclamar de forma activa a administracions superiors la millora integral de la línia: desdoblaments de via, millora de freqüències, més tarifes socials per a col·lectius específics, devolució exprés a totes les estacions, màquines expenedores de bitllets disponibles a qualsevol hora del dia, consistència de per quina via passa el tren (sempre per la mateixa via en el mateix sentit), manteniment en general, etc.

## **11. Transport nocturn**

Establir un transport nocturn a la demanda que permeti tornar de Vic al municipi més tard de les 9 del vespre, que és quan s'acaba el servei actual. Una proposta, a discutir i valorar-ne la seva viabilitat, seria contractar-ho amb taxistes, fer-ho a preu subvencionat (ex: 5€ per trajecte i persona), amb trucada prèvia i unificant peticions diferents amb un mateix vehicle. Establir una sèrie d'horaris (per exemple: a les 10:00, les 12:00 i les 2:00) als quals es pot demanar.

## Per al vehicle individual (cotxe i motocicleta)



### 12. Zones de rotació d'aparcament

Crear o ampliar zones de rotació d'aparcament on el temps d'aparcament sigui limitat a 1h i mitja. L'espai del centre dels municipis és escàs i per crear espais còmodes per caminar cal reduir places aparcament. Amb les zones de rotació, s'aconsegueix que les places d'aparcament de les zones comercials s'aprofitin més perquè tenen una rotació més alta de vehicles.

### 13. Indicadors de velocitat i zones 30

La velocitat a la que va el vehicle és el principal factor per a la gravetat d'un accident. Proposem establir una jerarquia de carrers, diferenciant on tenen prioritat els vehicles a motor i on no: una xarxa primària amb les vies principals del municipi limitada a 50km/h, i una xarxa secundària amb la resta de vies limitada a 30 km/h, on els vehicles de motor comparteixin espai amb altres modes de transport, com la bicicleta. Per a controlar la velocitat, establir panells informatius amb LEDs que informin de la velocitat dels conductors.



Figura 6: A l'esquerra, exemple d'un rètol informatiu de zona blava gratuïta però amb temps d'estacionament limitat (Font: PTP). A la dreta, exemple de panel informatiu LED de velocitat (Font: <https://www.taradell.com/2017/07/28/installat-radars-pedagogics-taradell/>)

### 14. Estratègia conjunta de cotxe compartit o amb xofer

Potenciar la possibilitat d'ús puntual del cotxe sense que sigui necessari tenir-ne un en propietat; compartir trajectes (carpooling), que els usuaris comparteixin flotes de vehicles en moments diferents (carsharing, per als treballadors del propi ajuntament o empreses), serveis de viatges personals (taxi o bus a demanda). Cal fer recerca de quines possibilitats existeixen a la comarca amb plataformes tecnològiques (apps) o sistemes locals, posar-les en comú i impulsar-les de forma conjunta amb el transport públic.