



## **MOCIÓ PER L'AMPLIACIÓ D'ESPAI PELS VIANANTS I PER LA CREACIÓ DE CARRILS BICI PROVISIONALS COM A ESTRATÈGIA DE LA MOBILITAT EN EL POST CONFINAMENT DE LA COVID-19**

El procés de desconfinament progressiu que caldrà afrontar durant les properes setmanes i mesos pot suposar un col·lapse de la mobilitat al nostre país que, alhora, comportarà un increment de la contaminació atmosfèrica amb efectes perillosos per a la salut. La situació actual obliga a repensar la manera d'organitzar la societat i, paradoxalment, dóna l'oportunitat d'adoptar canvis cap a una ciutat millor.

Diverses entitats reconegudes del món de la mobilitat estimen un augment important de la mobilitat en vehicle motor. Els operadors de transport públic pronostiquen una saturació dels serveis, amb capacitats de com a màxim el 30% o 50%, per poder mantenir la distància física entre passatgers. Això suposarà que un elevat nombre de persones que feien ús del transport públic hauran de buscar alternatives, per assegurar que qui en faci ús és qui realment no té cap altra opció. A la vegada, un estudi del RACE diu que un 25% de la gent que abans es desplaçava a peu per anar a la feina, farà servir el cotxe quan s'acabi el confinament.

Es preveu, doncs, un increment significatiu de l'ús del vehicle privat per part de la població amb poder adquisitiu i disponibilitat de vehicle. Un increment del trànsit que agreujarà de forma alarmant la situació d'emergència climàtica que continua vigent malgrat el confinament. Les alternatives passen per evitar els desplaçaments, amb teletreball, la flexibilitat horària per fer els desplaçaments en hores de menys saturació, i buscar sistemes de transport alternatiu.

El 91% de la població mundial respira aire contaminat. Segons l'OMS, la contaminació de l'aire està relacionada amb el 29% de totes les morts i afeccions per càncer de pulmó, el 17% de totes les morts i afeccions per infecció respiratòria aguda, el 24% de totes les morts per infart, el 25% de totes les morts i afeccions per fallada isquèmica de cor i 43% de totes les morts i afeccions per malaltia crònica de pulmó.

En les ciutats europees, gairebé un 50% del CO<sub>2</sub> prové del sector del transport (sense comptar la contaminació de la pròpia fabricació dels vehicles). S'ha demostrat que la reducció del trànsit a motor ha estat la mesura més eficaç per a reduir la contaminació atmosfèrica. És conegut l'efecte immediat que el confinament ha tingut sobre la qualitat de l'aire arreu del món: Xina va experimentar una davallada dels índexs de contaminació atmosfèrica ara fa dos mesos, efecte que s'ha reproduït a Catalunya, com les dades indiquen. A part, els experts ja estan parlant d'una greu crisi econòmica que precisament repercutirà en la mobilitat, fent palès la desigualtat que provoca l'augment del vehicle motoritzat en persones que no s'ho puguin permetre.

Per aquests motius cal considerar la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal (VMP) com a mitjans de transport imprescindibles per a la sortida del confinament, com una opció amb baix risc de contagi de cara a recuperar una mobilitat que eviti la propagació i els rebrots de la COVID-19, i que no ens aboqui encara més ràpid al col·lapse climàtic que tenim a tocar i a uns nivells inacceptables de contaminació de l'aire que no faran més que agreujar la situació de les persones amb malalties respiratòries, les quals són especialment vulnerables al coronavirus.

A part dels ja coneguts avantatges de la bicicleta, i dels VMP, com ser un mitjà de transport ecològic, saludable, ràpid, pràctic i silenciós, i ser un vehicle molt eficient en la ciutat amb distàncies curtes i fàcils de fer, en aquests moments estan esdevenint elements protagonistes per a l'estratègia de la mobilitat en el post confinament. Els avantatges que representen envers altres mitjans de transport són:

- Permet mantenir la distància interpersonal de seguretat en desplaçar-se.
- Augmenta la capacitat dels carrers, en precisar menys espai que els vehicles a motor.
- Descongestiona el transport públic, alliberant espai per a qui més el necessita.
- Millora l'estat físic i emocional de les persones, quelcom preuat especialment després del confinament.
- Contribueix a mantenir baixos els índexs de contaminació de l'aire i acústica.
- És el transport en vehicle privat més econòmic, assequible i universal.
- Si es treuen els carrils bici de les voreres i es traslladen a les calçades, quedarà més espai per als vianants.
- De la mateixa forma, l'ús de la bicicleta per al transport de mercaderies també és una realitat palpable, postulant-se com la més idònia a nivell funcional en els centres urbans.

Per tant, ens trobem davant d'una situació complicada, però que alhora és una oportunitat d'or per canviar els nostres hàbits de mobilitat. Un canvi possible i molt necessari, per enfocar-nos cap a un model de ciutat que gira entorn la sostenibilitat, el benestar social, i que deixa enrere lògiques de transport nocives per a tothom. No només hem de prendre mesures per la mobilitat que tindrem els dos propers mesos, sinó que hem de pensar estratègies per la mobilitat del nostre futur, per afrontar l'emergència climàtica.

Prioritzar la bicicleta i els VMP com a mitjà de transport quotidià és clau per preservar la salut de la ciutadania. El baix nivell de trànsit actual a la ciutat degut al confinament, marcat especialment per l'absència dels desplaçaments a les entrades i sortides dels centres educatius, suposa un bon escenari de mobilitat en el qual dur a terme els acords que es proposen.

És per tot això que proposem al Ple de l'Ajuntament els següents **ACORDS**:

1. Proporcionar més espai als vianants, tenint en compte també les persones amb mobilitat reduïda, eliminant els carrils bici en vorera existents en aquells carrers on es puguin crear carrils bici provisionals en calçada.
2. Crear carrils bici provisionals en calçada de baix cost (per exemple, amb pintura groga per la senyalització horitzontal i elements verticals mòbils) en carrers principals que disposin de dos carrils en un mateix sentit de circulació o de carrils d'aparcament, que estructurin una xarxa a través de la qual es pugui circular en bicicleta i VMP per tota la ciutat, de forma segura i fluïda. En un primer moment es faria mitjançant una senyalització provisional que es pugui desplegar de forma ràpida, i a mig termini, on sigui adequat, fer una senyalització definitiva.
3. Elaborar el disseny de la xarxa de carrils bici provisionals conjuntament amb la Taula de mobilitat i les associacions i entitats que fomenten i treballen per una ciutat ciclable.
4. Informar a la ciutadania de l'ampliació de l'espai pels vianants i de la creació de la xarxa de carrils bici provisionals, a través dels mitjans de comunicació i de la pròpia web de l'ajuntament.
5. Iniciar els acords de la moció al més aviat possible, perquè la ciutadania pugui disposar de l'ampliació de l'espai pels vianants i dels carrils bici provisionals el juny d'aquest any, amb una durada de la xarxa provisional d'un mínim de 6 mesos i realitzar una avaluació de la xarxa amb participació de la ciutadania a finals del 2020.

6. Impulsar l'ampliació tàctica de manera urgent i de baix cost de les xarxes ciclistes urbanes fins als polígons industrials, urbanitzacions perifèriques i de connexió amb els municipis veïns.
7. Reduir la velocitat a 30 km/h a dins les ciutats i a la xarxa interurbana per facilitar els desplaçaments en bici.
8. Establir aparcaments segurs de bicicleta de fàcil instal·lació sense afectar l'espai pels vianants a punts estratègics de la ciutat com també en els aparcaments o les estacions de bus i tren.
9. Promoure la logística en bicicleta per reduir el nombre de furgonetes i camions circulant que reparteixen paqueteria.

Candidatura d'Unitat Popular de Reus,  
19 de maig de 2020