

Situació de context general

1. Qualitat ambiental. Soroll i trànsit motoritzat

La crisi de la COVID19 i les mesures de confinament imposades han provocat un important descens dels desplaçaments en cotxe, camió i altres vehicles a motor, amb el conseqüent impacte positiu en la reducció dels sorolls i la contaminació atmosfèrica. **La ciutadania hem pogut experimentar i valorar, en primera persona, la transformació de la qualitat de vida que suposa reduir el trànsit motoritzat.**

Fa anys que diverses plataformes i moviments ciutadans reclamen una disminució del trànsit rodat.

La web de l'Ajuntament de la nostra ciutat recull que **"La mobilitat sostenible es presenta al segle XXI com a punt d'inflexió dins les polítiques urbanes.** Com a conseqüència, resoldre els problemes existents a Rubí en l'àmbit de la mobilitat i treballar per assolir un model de mobilitat més humà i sostenible **és una de les prioritats del govern municipal."**

Transformar els patrons de mobilitat, en el moment anterior a la pandèmia global, suposava una forta aposta política que havia de confrontar certa oposició ciutadana (per la dependència del vehicle privat i la manca de transport públic suficient), el rebuig de la gran indústria afectada (petroliera i de l'automòvil), la transició en els mercats de treball, i la necessària inversió en transport públic.

L'impacte de la crisi del coronavirus, però, ens situa en un marc completament diferent. L'activitat econòmica s'ha aturat i ha entrat en crisi, es reconeix la necessitat de la seva reconversió; el servei públic s'ha posat en valor, la qualitat ambiental i les xarxes locals tant empresarials, comercials com de relació s'han posat en el primer lloc de l'agenda pública. Tot plegat, **un marc favorable per a reiniciar els hàbits i replantejar les prioritats de la mobilitat a la ciutat,** d'acord amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible i la Declaració d'Emergència Climàtica subscrita per l'Ajuntament de Rubí.

Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya



¹ Una part de la moció està basada en la proposta d'Osona en bici a l'Ajuntament de Vic per a la promoció de la bicicleta i els VMP.

Segons dades de l'Ajuntament de Rubí, el 65% dels desplaçaments a la ciutat són a peu, però només un 16% de les voreres tenen una mida de 1,8m, que permeti el distanciament social. L'espai públic resta doncs àmpliament ocupat pel trànsit motoritzat. Recordem a més que les diferències en l'ús dels mitjans de transport venen molt marcades per les desigualtats de gènere, origen, edat, estat de salut, o situació econòmica. També, pel lloc on es viu (nucli urbà o fora d'ell). Per tant, són un element de segregació (o, pel contrari, d'equitat) cabdal en les nostres ciutats.

Cal considerar el foment del transport a peu, la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal (VMP) com a mitjans de transport imprescindibles per a la sortida del confinament. A més, són una opció econòmica i amb baix risc de contagi, que a més augmenten la capacitat dels carrers (en precisar menys espai per als vehicles de motor) i descongestionen el transport públic, alliberant espai per a qui més el necessita. Són fonamentals per tant 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.

No són, però, universalitzables, atenent a la orografia del terreny de la ciutat i les diferents necessitats de les persones amb mobilitat reduïda o estats de salut diversos. **És indispensable promoure, també, el transport públic, i molt especialment en zones de Rubí com les urbanitzacions o els barris més allunyats del nucli urbà.**

A diverses ciutats europees i també de la resta del món, s'està eixamplant l'espai per a la relació i la trobada, s'està ampliant l'espai per a vianants, i promocionant i apostant per l'ús de la bicicleta i els VMP, com una forma viable per desplaçar-se en temps de coronavirus i com a estratègia pel post confinament. S'estan creant xarxes de carrils bici provisionals per donar cabuda de forma segura a l'augment de les bicicletes i dels VMP, i també s'efectuen cessions públiques i/o privades de bicicletes per a desplaçaments imprescindibles. (Veure exemples a l'Annex).

A l'Estat espanyol, els últims dies, el Ministeri de Salut (entre d'altres instàncies) ha recomanat expressament utilitzar la bicicleta en els seus butlletins d'informació. Tot i això, no hi ha hagut cap comissió per posar la bicicleta al centre de la mobilitat, com s'ha fet a l'Estat francès (Veure exemples a l'Annex), ni cap reunió amb la Mesa de la Bicicleta (principal taula de reunió amb la Generalitat de Catalunya amb el sector de la bici).

A nivell de ciutats, es comencen a sentir algunes iniciatives per la creació de carrils bici provisionals i ampliació de l'espai de vianants a ciutats com Barcelona, Madrid, Sevilla, Lleida o Girona, Cornellà de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, i a la nostra pròpia ciutat.

2. Distanciament. Relació, activitats socials i culturals. Activitat econòmica.

L'aturada de l'activitat econòmica i sociocultural ha dut a la **paràlisi de moltes de les activitats rubinenques que sostenien la vida i cohesionaven el municipi: el joc, la relació, la cultura, l'educació, l'oci, la gastronomia, etc.**

Durant les fases de desconfinament, la recuperació de part d'aquesta activitat mantenint les necessitats de distanciament suposa importants dificultats. Es requereix buscar solucions creatives, així com certa previsió de cara al futur.

La necessitat de distanciament social fa que el sector de la restauració, les associacions, centres cívics, o empreses del sector educatiu o cultural requereixin incrementar el seu espai, o traslladar el lloc o la forma com es desenvolupava la seva activitat.

D'una banda, alguns municipis estan proposant que l'espai per a les terrasses de bars i restaurants s'incrementi en detriment, en molts casos, de l'espai per als cotxes: És el cas de Terrassa, Ripollet, Sant Cugat o Cerdanyola.

Aquest fet que pot ser possible en diverses zones o carrers, suposa en alguns casos reduir espai per a altres usos no privats, tot perjudicant la vida al carrer, llevat que aquesta ampliació vagi en detriment del desplaçament privat motoritzat.

De l'altra banda, aquestes propostes obvien tot sovint la dinamització i recuperació del teixit cultural, educatiu i social de la ciutat, i l'ús de l'espai públic com a lloc de relació, cohesió i lleure.

És necessari repensar l'ús de l'espai públic i el desenvolupament de les diverses activitats per tal de reprendre la vida de la ciutat. Les activitats poden passar de produir-se en espais tancats a espais públics; es poden pactar horaris de desenvolupament en espais oberts de tallers, cursos, sessions de debat, d'esport, etc.; es pot buscar la necessària reactivació del sector privat equilibrant l'ocupació de l'espai amb usos comuns i públics; es pot utilitzar aquestes activitats per a disminuir la bretxa de la desigualtat en l'accés a serveis, etc.

És per això que entenem que l'anàlisi dels punts 1 i 2 d'aquesta moció convergeixen cap al mateix objectiu: fomentar la vida a la ciutat des d'una perspectiva saludable, que contribueixi a l'equitat i la sostenibilitat de la ciutat.

Previsions per a la mobilitat en context de desconfinament

Diverses entitats reconegudes del món de la mobilitat (Associació per la Promoció del Transport Públic, Qualitat de l'aire, Barcelona en bici, etc.) preveuen un increment important de la mobilitat en vehicle motor en el procés de desconfinament.

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.

Les alternatives passen per evitar els desplaçaments, amb teletreball, la flexibilitat horària per fer els desplaçaments en hores de menys saturació i, especialment, buscar sistemes de transport alternatiu.

Recordem que el 91% de la població mundial respira aire contaminat, i que en les ciutats europees gairebé un 50% del CO₂ prové del sector del transport (sense comptar la contaminació de la pròpia fabricació dels vehicles). 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.

A part, la greu crisi econòmica que s'espera repercutirà en la mobilitat, fent palès la desigualtat que provoca l'augment del vehicle motoritzat en persones que no s'ho puguin permetre.

Conclusió

La ciutat de Rubí s'enfronta a la gran responsabilitat i oportunitat de repensar-se. La crisi que vivim, la més dura de les darreres dècades a nivell econòmic i sanitari, obre una finestra d'oportunitat per a posar en marxa mesures que, de fet, ja tenia en part planificades.

L'emergència climàtica i la subscripció dels Objectius de Desenvolupament Sostenible reclamen una actuació ràpida, creativa, valenta. La necessitat de revitalitzar el teixit social, cultural, educatiu i empresarial de la ciutat, fan d'aquesta actuació una mesura urgent.

Rubí disposa d'una rica xarxa ciutadana, i té prevista una important inversió en transport públic. Si som capaces d'optimitzar les possibilitats que ens ofereix el context actual, podria esdevenir referent en aquest àmbit. Però cal emprendre mesures pioneres que projectin la "marca de ciutat" cap a l'equitat i la sostenibilitat: una ciutat moderna, dinàmica, neta, sostenible, segura i de mida humana.

És per tot això que proposem al Ple de l'Ajuntament l'adopció dels següents

ACORDS

En relació a la reorganització de l'espai públic per a reprendre de forma segura l'activitat social, cultural i econòmica:

1. Vianantitzar i/o organitzar l'espai públic per tal de facilitar el lleure i la relació amb distanciament i permetre la represa de les activitats socioculturals de forma presencial i amb distanciament, al carrer.
2. Incrementar els patis oberts per al desenvolupament d'activitats durant l'estiu i mentres duri el distanciament social (activitats associatives, culturals, educatives, de lleure, etc).
3. Oferir d'activitats amb entitats que permetin una represa parcial de la seva activitat, garantint el distanciament social i, per tant, posant a disposició d'aquestes activitats espais a l'aire lliure.

Els punts 1, 2 i 3 (activitats com La Nuu, Teatre sense Teatre, envelaRts, activitats associatives o altres) han de complir les directrius de Protecció Civil: tancaments perimetrals, control d'accés d'entrada i sortida, senyalització específica, determinació de fluxes de mobilitat, etc.

En un context postconfinament, i tenint en l'horitzó la implantació de la mobilitat urbana sostenible:

4. Proporcionar un major espai per a vianants, tenint en compte també les persones amb mobilitat reduïda. Aquest espai ha de permetre el trànsit a peu, però també el joc, la convivència, o el desenvolupament d'activitats.
5. Redistribuir, en conseqüència, la mobilitat entorn de les àrees pactades, procurant la reducció del trànsit motoritzat i regulant el pas de VMP.
6. Accelerar la implantació de mesures previstes al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, començant, si s'escau, per solucions tàctiques i de baix cost que poc a poc esdevinguin definitives:
 - a. Xarxa de carrils bici radial, que permetin circular quotidianament en bicicleta i VMP per tota la ciutat, de forma segura i fluïda.
 - b. Aparcaments segurs de bicicleta sense afectar l'espai pels vianants a punts estratègics de la ciutat com els aparcaments existents, els equipaments o les estacions.
 - c. Limitar la velocitat a 20km/h en algunes zones, i a 30 km/h a dins el nucli urbà i a les urbanitzacions.
 - d. Redacció del Pla Director de la Bicicleta i l'VMP.
 - e. Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica i els VMP en les urbanitzacions amb orografies amb molts desnivells o als afores, seguint la línia de les activitats al Ressó de Sant Muç per a reconvertir bicicletes, a través de subvencions, etc.

7. Treballar amb els municipis veïns per a l'ampliació o unió (inicialment tàctica, si cal) de les vies ciclables i carrils bici interurbans.
8. Accelerar la tramitació del nou contracte del transport urbà per a implementar tan aviat com sigui possible el bus a demanda a les urbanitzacions i l'increment de la freqüència de les línies.
9. A mig termini, estudiar mesures per a incentivar la logística en bicicleta per tal de reduir el nombre de furgonetes i camions circulant que reparteixen paqueteria (mesures fiscals, promoció d'ocupació, etc).
10. Informar a la ciutadania de les mesures empreses, així com a entitats, empreses afectades i sector de la restauració. La informació hauria de promoure l'ús dels mitjans de transport alternatiu al cotxe, i molt especialment el transport públic.
11. Revisar i adaptar les accions a mesura que es desenvolupin, donada la seva urgència i la manca d'estudis previs.
12. Els acords dels punts 1 a 6 seran prioritzats per la seva execució a curt termini, ja que les mesures estan lligades en gran part a la situació d'emergència i la necessitat de respectar les distàncies socials.

ANNEX: Exemples d'actuacions o propostes en altres ciutats.



<https://ciudadesquecaminan.org/noticias/covid19-reconexion/> Enllaç que recull les iniciatives de ciutats de tot l'Estat i del món.



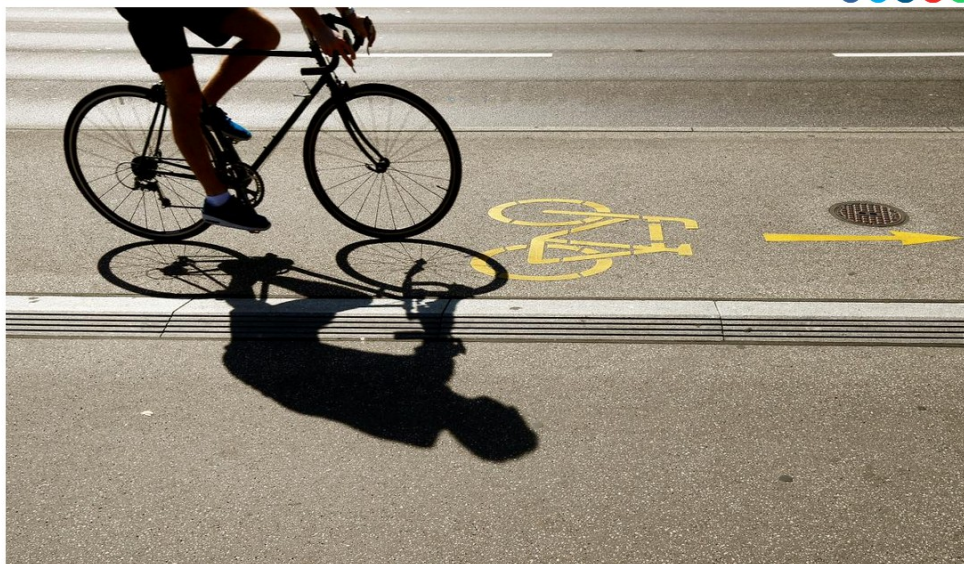
Proposta d'actuació a una via principal de la ciutat de Milà (Itàlia).



Reconversió d'un carrer a prioritat invertida a Oakland (Califòrnia - USA).

Ciudades de todo el mundo están cerrando calles al tráfico para facilitar los paseos con distanciamiento social

Alba Asenjo 14 Abr 2020 07:46h.



Silueta de un ciclista en un carril bici en Zurich, Alemania. REUTERS/Arnd Wiegmann

- Ciudades de todo el mundo están cerrando temporalmente calles al tráfico para facilitar el distanciamiento social y que los vecinos puedan salir a pasear.
- Es el caso de Berlín, Bogotá, Ciudad de México, Filadelfia o Vancouver, que también están habilitando carriles bicis para que los trabajadores puedan desplazarse de una forma más sostenible y sin acceder al transporte público, que presenta un mayor riesgo de contagios.

GRACIAS A TODOS



La bicicleta gana protagonismo durante la pandemia: varias ciudades europeas promueven su uso para evitar contagios

Mejores ciudades

- Los desplazamientos ciclistas se han reforzado en muchas ciudades del mundo. Algunas administraciones ofertan viajes gratuitos en servicios compartidos y otras aumentan el espacio de circulación reservado para este vehículo

Laura Galaup [Seguir a @gallaup](#)

15/04/2020 - 22:20h



Un hombre circula en bicicleta por una carretera solitaria en Alemania EFE