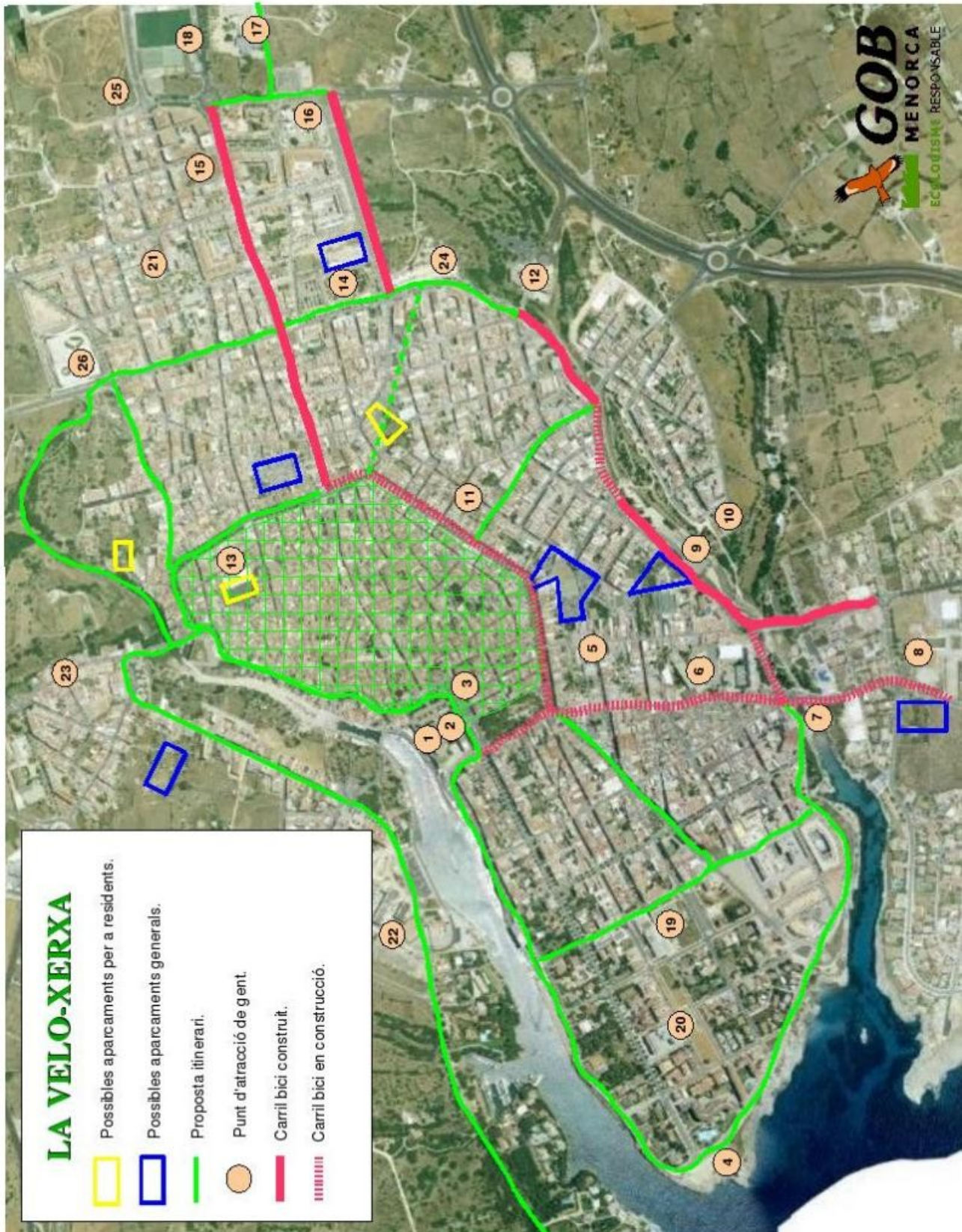


# LA VELO-XERXA

Una proposta de mobilitat alternativa per a Ciutadella

Juny 2009.

[www.gobmenorca.com](http://www.gobmenorca.com)



### Objectius

- Aconseguir una ciutat més agradable (manco renous, fums, perills..).
- Disminuir les emissions de CO2 derivades del trànsit rodat.
- Augmentar la convivència ciutadana.
- Recuperar presència infantil al carrer.
- Incrementar facilitats per gent amb mobilitat reduïda.
- Distingir un element característic de Ciutadella: la velo.

### Metodologia

- Buscar la interacció amb els vehicles a motor.
- Apostar per una teranyina de connexions alternatives.
- Combinar-ho amb una política d'aparcaments per a cotxes.
- Connectar el màxim de punts d'interès que provoquen mobilitat.
- Fomentar el debat i la implicació de la ciutadania.

### Itineraris de mobilitat alternativa (a peu i amb velo)

#### Criteris

- Per definir els itineraris s'han tingut en compte la situació dels punts que generen majors desplaçaments dins la ciutat (centres escolars, administratius, esportius, sanitaris, etc), a la vegada que s'han intentat buscar carrers que permetin una adequada convivència entre usos.
- El principal objectiu és definir itineraris segurs i agradables, que permetin enllaçar el centre amb la perifèria i un barri amb un altre, per anar-hi a peu o en velo. Es busca així disminuir la necessitat d'agafar el cotxe, però sense apostar per grans illetes peatonitzades, que acostumen a convertir-se en espais de botigues i poca residència.
- Alguns d'aquests carrers permeten la construcció d'un carril velo sense massa alteracions; d'altres haurien d'apostar per un sol sentit de circulació i, en alguns casos, potser caldria eliminar algunes places d'aparcament, que quedarien compensades pels aparcaments nous que es proposen.

#### Propostes

- Es dibuixa un itinerari perimetral, que surt des Born, bordeja el passeig marítim, agafa el Canal Salat, creua per St.Antoni Ma. Claret i es dirigeix cap a Sa Muradeta (amb una opció de passeig pel Canal dels Horts).

- D'aquest perimetral surt una connexió cap a Sa Farola, que passa pel C/ de Santa Bàrbara.
- Les connexions interiors passen pel Camí de Maó, Contramurada, C/ Mallorca, així com ramificació per Lepant, Magnífics Jurats, València i Salord i Farnès. Així mateix, una altra connexió, pel carrer de La Creu, queda pendent de la ubicació definitiva de la terminal d'autobusos així com de l'operació urbanística prevista al PGOU.

### Punts d'interès que s'han considerat

- 1) Ajuntament
- 2) Escola des Born
- 3) Correus
- 4) Castell de Sant Nicolau
- 5) Escola infantil Es Fabiol
- 6) Institut Josep Ma. Quadrado
- 7) Platja Gran
- 8) Institut Ma. Àngels Cardona
- 9) Col·legi Monte Toro
- 10) Escola infantil Verge del Toro
- 11) Escola infantil Xipell
- 12) Centre de salut Canal Salat
- 13) Ca-Los
- 14) Cementiri
- 15) Col·legi La Consolació
- 16) Escoles infantils Borja Moll i Roser i Gener
- 17) Col·legi Pere Casasnovas
- 18) Zona esportiva
- 19) Col·legi Margarita Florit
- 20) Escola infantil Es Poriol
- 21) Escola infantil Joguina
- 22) Escola infantil Es Mussol
- 23) Escola infantil Pintor Torrent
- 24) Futur auditori
- 25) Futur institut
- 26) Centre socio-sanitari de Santa Rita



### **Aparcaments destinats a residents del centre**

#### Criteris

- Estan destinats a oferir aparcament a la gent resident al centre, no als visitants.
- S'han de situar en el centre o pròxims al centre.
- Per evitar l'efecte cridada de vehicles no desitjats cap al centre, cal que aquests aparcaments siguin en propietat o de lloguer, però no itinerants.

#### Propostes

- Hi ha un espai aprofitable a Ca Ets Anglades (sud del C/Barcelona). Es podria eliminar el carrer previst cap a llevant. Potser es podria plantejar un acord amb alguns veïns per ampliar l'operació.
- També dins l'U.A.1, (C/ Gral. Morera i Bajolí) es podria plantejar algun edifici aparcament.
- Sota el pati de Ca-Los hi tindria cabuda un aparcament per a residents molt interessant. Caldria plantejar-ho per quan sigui necessari abordar obres de reforma de les actuals instal·lacions.

### **Aparcaments de caràcter general**

#### Criteris

- Estan destinats a l'aparcament de visitants o residents.
- S'han d'ubicar de manera perifèrica, per evitar el pas indesitjat de vehicles en les seves rodalies.
- Per evitar que alberguin vehicles aturats tota la setmana, és convenient dotar-los de zona blava de baix cost.

#### Propostes

- El Príncep hauria d'albergar un aparcament de caràcter general, al qual se li hauria d'aplicar zona blava en el moment que hi hagi alternatives per als residents.
- L'OAR, sumat a l'espai recentment lliurat d'edificis que dona al C/ Pau, és també un lloc molt adient per aparcament i a considerar per la futura estació d'autobusos.
- En la futura ordenació de l'actual sòl rústic al nord de Santa Bàrbara, es podria plantejar un aparcament que donaria servei a la gent que ve de la zona nord del terme.
- Vora el cementiri vell també es pot ordenar un espai amb prou capacitat.
- Caldria preveure l'habilitació d'un espai a l'entrada sud de la ciutat, per facilitar l'estacionament dels vehicles que accedeixin des d'aquesta orientació.

## VELO-XERXA: UN PROJECTE INTEGRADOR.

### Condicionants amb què es vol treballar:

- **SEGURETAT.** La idea és que els nous carrils velo que es vagin fent estiguin físicament separats del pas habitual de vehicles a motor. Per aconseguir-ho, resulta de gran utilitat mantenir l'aparcament lineal de cotxes, que fan de barrera entre les bicis i els vehicles motoritzats.  
Al mateix temps, el carril velo enganxat a la vorera de vianants, augmenta també la distància entre la gent que va a peu i els vehicles a motor, fent que la vorera sigui més segura per a infants.  
Entre el carril bici i els vehicles aparcats, es proposa deixar un espai per evitar que les portes dels cotxes envaeixin el pas de les bicicletes.
- **COEXISTÈNCIA.** Es busca la interacció entre diferents modalitats de transport. Com s'ha vist, sovint el propi aparcament de vehicles pot actuar com a barrera de seguretat molt efectiva per a vianants i ciclistes. D'altra banda, s'ha de tenir present també la necessitat de poder-se combinar amb el transport públic.
- **COST.** La xarxa d'itineraris que es vol promoure no ha de tenir com a condició gran obres de remodelació, que disparin la despesa econòmica. Ans al contrari, la idea és buscar fórmules senzilles que permetin aplicar una mobilitat alternativa al casc urbà de Ciutadella sense causar grans trasbalsaments.
- **CONCERTACIÓ.** La velo-xerxa es planteja com un programa on hi tinguin cabuda totes les parts implicades. L'objectiu, en conseqüència, no és tant demanar a les administracions públiques que actuïn, sinó també involucrar la societat civil. En aquesta idea de concertació, tothom pot aportar suggeriments de millora i cal treballar amb la visió d'un projecte de consens i d'interès general.

### Aspectes positius de la Velo-xerxa.

- **ESTALVI DE TEMPS.** Les proves fetes a diferents ciutats, demostren que el desplaçament en bicicleta dins zones urbanes acostuma a ser sempre el sistema més ràpid per arribar al lloc de destinació.
- **ESTALVI DE DINERS.** La circulació amb cotxe per dins zona urbana és molt poc eficient. Les constants frenades i arrancades es tradueixen en una gran despesa de combustible per molt pocs quilòmetres. La bicicleta s'amortitza molt ràpidament a partir de l'estalvi de combustible, i en poc temps es converteix en una manera d'estalviar respecte de la despesa actual dels qui es desplacen en cotxe.
- **DISMINUCIÓ DE LA VELOCITAT DELS COTXES.** L'efecte de reducció de l'amplada dels carrers que el carril velo pot significar en diversos casos (com els vists en el primer itinerari) es tradueix també en que els cotxes no troben un espai tan adient per augmentar la velocitat, amb la qual cosa la ciutat guanya en seguretat vial.
- **AUTONOMIA A PARTIR DE CERTES EDATS.** Disposar d'una xarxa de carril bici, o de voreres per anar a peu, que augmenti significativament la seguretat per als seus usuaris, permet que molts infants ja no necessitin l'acompanyament diari dels pares per anar al centre escolar. Això es tradueix en què s'han de concertar manco horaris i també en una molt significativa

disminució de col·lapses de vehicles dins el casc urbà.

- UNA NOVA MANERA DE VEURE LA CIUTAT. Deixar de fer els desplaçaments habituals en cotxe i passar a fer-los en bicicleta o a peu, implica un canvi substancial en la manera de veure i viure la ciutat. A les ciutats que fa un temps que han promogut l'ús de la bicicleta, aquesta experiència de descobrir un altre entorn és una de les respostes més significatives que apareix a les enquestes.

### Dificultats de la Velo-xerxa.

- CLIMATOLOGIA. Les condicions adverses de pluja o vent de l'hivern menorquí poden desincentivar a més d'un usuari. Tot i així, es pot aprendre molt dels sistemes que usen als països del nord d'Europa, on el rigor hivernal és molt més gran i on, malgrat això, hi ha un ús massiu de la bicicleta.
- PUBLICITAT DELS VEHICLES A MOTOR. La publicitat que es projecte a tot nivell per part dels fabricants de vehicles a motor té també un impacte evident en la mobilitat que usam per a desplaçar-nos. Els anuncis de cotxes acostumen a ser dels més elaborats del mercat i, per tant, convé ser conscient de la incidència que poden tenir en els costums de la gent.
- TENDÈNCIA A INCOMPLIR ORDENANCES. Segurament per la poca presència de la velo en la vida quotidiana, hi ha una tendència considerable per part d'alguns ciclistes a incomplir les ordenances de seguretat vial. La conflictivitat entre ciclistes i vianants, per exemple, és un dels problemes amb què s'han trobat les ciutats que en els darrers anys han apostat pel foment de la bicicleta. Un problema que cal abordar bàsicament amb campanyes de conscienciació.

### QUÈ HI PODEU APORTAR ?

- Els centres escolars.

El desembre del 2002 l'ONU va designar "El Deseni de les Nacions Unides de l'educació pel Desenvolupament Sostenible (2005-2014)". Actualment molts centres educatius participen dins el "Programa de Centres Ecoambientals de les Conselleries de Medi Ambient, Educació i Cultura". D'aquí en surt una **eina**, les Comissions Ambientals, que dinamitzen l'educació pel Desenvolupament Sostenible. A partir d'aquí, podem tractar el tema de la Mobilitat com un aspecte transversal dins del Centre Educatiu, que hi intervinguin diferents departaments, personal, àmbits del mateix centre. I tenint present que aquest és un concepte que lliga el centre educatiu amb l'exterior, aquest aprenentatge "pedala" cap a fora i traspassa les fronteres del centre. Aquí us enumerem algunes propostes per a treballar-hi:

- Organitzar entre els alumnes un concurs de disseny del logotip que haurà d'identificar tota la senyalètica per a bicicletes dins la ciutat.
- Elaboració a classe d'un Manual de Bones Pràctiques del Ciclista per part dels alumnes, entre els quals es fa una síntesi per ser editada per l'Ajuntament i difosa entre tots els escolars i les famílies.
- Auca del carril-velo: elaboració d'una auca que reculli les principals idees i valors de l'ús de la bicicleta.
- Elaboració d'un mural sobre la bicicleta: bones condicions i elements de seguretat.

- Redacció de textos amb el protagonisme de les bicicletes.
  - Il·lustracions sobre el carril: promoure la “decoració” del carril-bici a base de paraules relacionades amb els valors de l’ús de la velo i altres dibuixos al·lusius. Cada centre podria disposar d’un tram del carril.
  - Festa d’inauguració. En la inauguració del carril o d’un tram del carril es proposa una bicicletada per a celebrar l’ús de la velo.
  - Elaboració d’un mapa dels itineraris més segurs dels diferents alumnes del centre des del seu domicili al centre educatiu indicant els punts “negres” i “verds” de cadascun.
  - Càlcul de les emissions de CO<sub>2</sub> no emeses gràcies a la utilització de la bicicleta en comptes dels vehicles de motor en els trajectes habituals dels alumnes al centre (a les classes de matemàtiques, per exemple).
  - Curs d’habilitats de circulació amb velo (domini de la velo per circular amb seguretat). Dins les classes d’educació física, per exemple.
  - Taller de mecànica. Per aprendre a realitzar les reparacions bàsiques de la nostra velo.
  - Recull itineraris ambiental/culturalment interessants del nostre municipi (en un mapa)
  - Taller de decoració d’elements de la bici, taller d’elaboració d’“espantacotxes”...
  - Pensar quin és el millor lloc proper per dotar-ho amb aparcaments de bicicletes.
- Les empreses relacionades amb el tema
    - Oferir promocions i descomptes en elements de seguretat de la velo: timbres, llums, etc.
    - Oferir ajuts econòmics per a campanyes de conscienciació dels usuaris.
  - Els cossos tècnics (policia local, enginyers, arquitectes...)
    - Formació vial (carnet ciclista per a menors?)
    - Solucions tècniques a llocs conflictius (interseccions, rodones, etc).
    - Control de robatoris de bicicletes.
  - Els grups polítics
    - Treballar la velo-xerxa com un projecte comú que busca el consens.
    - Vetlar perquè les obres a d’altres carrers no hipotequin la materialització de la xerxa més endavant.
    - Tenir present les propostes en la revisió del Pla General.
  - Les altres administracions públiques
    - Donar suport tècnic i en la recerca d’ajuts, per fer possible la implantació gradual de tota la velo-xerxa proposada.
  - Els ciutadans
    - Fer un seguiment de l’evolució de la proposta.
    - Desplaçar-vos a peu o en velo i analitzar on hi ha els punts que necessiten millores.