

Proposta de treball per a un nou model de mobilitat sostenible a Cerdanyola



Associació Cerdanyola Via Verda
Abril 2008

ÍNDEX

	Pàgina
1. Preàmbul.....	3
2. Objectius.....	4
3. Consideracions.....	5
4. Proposta.....	7
A. TramVallès.....	8
B. Adaptació del servei d'autobús urbà i interurbà.....	10
C. Xarxa de carrils bici i aparcaments de bicicleta local i interurbana.....	11
D. Reordenació de l'espai urbà per a prioritzar els desplaçaments a peu i en bici.....	14

Preàmbul

Cerdanyola té una demanda de mobilitat de gairebé 480.000 desplaçaments diaris en xarxa viària amb vehicle privat i 210.000 desplaçaments diaris en transport col·lectiu segons dades de 1996. Suportem centres que generen una demanda important com la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i grans infraestructures viàries que actualment ja estan saturades. Situació que pot arribar al col·lapse si s'arriba a construir tot el planejament previst a la Plana del Castell. És inviable comunicar-nos amb els municipis veïns amb el transport públic actual i la xarxa d'autobusos no pot superar el llast de compartir els embussos de trànsit del transport privat. El treball publicat per l'Ajuntament de Cerdanyola La mobilitat al Vallès, de Màrius Navazo, Manel Larrosa i Maties Serracant ofereix una anàlisi quantitativa i qualitativa d'aquest problema.

Tampoc escala local està resolta la mobilitat interna i la ocupació de l'espai públic està determinada per la necessitat d'aparcament d'uns vehicles sovint imprescindibles.

Simultàniament Cerdanyola té tres línies de tren amb parades excèntriques i poc o gens mallades. La C4 de RENFE i els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) són una bona alternativa al vehicle privat per anar i tornar de Barcelona però queden massa lluny de la majoria dels veïns. Els temps de trajecte per als destins que demanen un enllaç (línies de Vic, Girona o Mataró) són tremendament llargs ja que els transbordaments s'han de fer forçosament a Barcelona. La resta de destins no radials són impossibles.

El sistema de transport públic actual ni tan sols és pràctic per anar de Cerdanyola a la UAB. Aquest és una assignatura pendent des de que es va suprimir el servei d'autobusos directe amb la universitat.

Les perspectives d'esgotament de les reserves de petroli ens portaran en breu a un augment del preu del petroli que pot deixar en ridícul la pujada del darrer any (un 50%). Aquest problema, aparentment econòmic, pot convertir-se en el detonador d'altres conflictes, com que la gent no pugui pagar el cost dels seus desplaçaments de mobilitat obligada.

Per no parlar de la contaminació atmosfèrica que suporta Cerdanyola, com la resta de regió metropolitana i que està causada en la seva major part pels vehicles de combustió.

Creiem, doncs, que **cal plantejar-se una intervenció urgent en mobilitat a Cerdanyola que doni transport públic de qualitat a bona part de la mobilitat obligada actual** i que es pugui adaptar al possible creixement futur. Aquest replantejament s'ha de fer a partir de l'anàlisi de les necessitats reals i amb els recursos més apropiats. Això vol dir repensar la manera de moure's a Cerdanyola i des de Cerdanyola. Les eines que proposem són: el tramvia, el bus urbà, els carrils bici i, en conseqüència, la reordenació de l'espai públic.

Tota aquesta tasca s'ha de fer amb participació ciutadana, amb consens polític local (i supramunicipal). I amb gosadia. Cal un punt de valentia per canviar la societat. No fer res és un desastre anunciat.

2 Objectius

L'associació Cerdanyola Via Verda demana que el Consell de la Mobilitat de Cerdanyola elabori una proposta per tal de planificar els mitjans i les infraestructures necessàries per a un nou model de mobilitat per a Cerdanyola. El pla de mobilitat s'ha de fer amb participació ciutadana i amb el màxim consens possible. Aquest pla de mobilitat hauria d'estar inspirat pels següents principis generals:

- Tothom ha de tenir un mínim de dues alternatives al vehicle particular per moure's dins del nucli urbà (a peu, en bici o en transport públic)
- Tothom ha de tenir una alternativa real al vehicle particular per a desplaçaments fora de Cerdanyola
- El transport públic ha de ser fiable, ràpid i econòmic
- Davant d'un conflicte entre transport públic i transport privat, es prioritzarà els recursos per als transport públic

El pla de mobilitat ha de poder acomplir els següents objectius:

- L'accés a la xarxa de transport públic no ha d'estar a més de 10 minuts a peu o 500 metres
- Permetre desplaçar-se per Cerdanyola amb transport públic fins als principals pols de mobilitat (estacions de ferrocarril, mercats, centre, jutjats, ambulatoris, etc.)
- Els trajectes de mobilitat obligada fora de Cerdanyola han de ser possibles amb una xarxa de transport públic eficient que no demandi més d'un transbordament
- Els barris que no tenen accés directe a la xarxa de transport públic per llunyania o per baixa densitat demogràfica han de disposar d'alternatives com el bus urbà i el carril bici.

Per elaborar el pla de mobilitat caldrà tenir en compte donar el millor servei possible als principals pols generadors de mobilitat. A continuació en proposem una llista no exhaustiva.

Mobilitat interurbana

- Universitat Autònoma de Barcelona
- Les quatre estacions de tren del terme municipal de Cerdanyola
- Nous jutjats de Canaletes

Urbana

- Mercats municipals de Fontetes i Serraparera
- Centres de salut de Fontetes, Serraparera, Canaletes, CAP-II i l'Hospital Comarcal Ernest Lluc
- Centre urbà (eix Av. Catalunya – carrer Sant Ramon)
- Centres escolars
- Ateneu
- Biblioteca

3 Consideracions

Per fer una planificació acurada, proposem reflexionar sobre alguns temes que per diverses raons mereixen una atenció singular.

UAB

Dotar d'un bon servei de transport públic a la UAB ha de ser una prioritat. Per la seva idiosincràsia demanda una mobilitat obligada d'unes 40.000 persones diàries que actualment es cobreix en gran part en vehicle privat. Els objectius principals per a la connexió entre Cerdanyola i la UAB podrien ser:

- Establir un sistema de transport públic d'alta capacitat i freqüència elevada en hores punta que pugui aportar una part significativa de la seva mobilitat.
- Vertebrar part de la seva comunicació interna enllaçant les dues estacions (RENFE i FGC).
- Afavorir la comunicació amb els nuclis més propers (Ripollet, Cerdanyola, Badia, Barberà) on es puguin establir els estudiants.

Línia C7 de RENFE

És previsible que en dos o tres anys s'obri en la seva totalitat fins a Granollers la línia C7 amb parada a l'estació de RENFE Cerdanyola Universitat. Aquesta línia serà la primera que trencarà l'estructura radial del servei ferroviari a Catalunya. La interconnexió d'aquesta amb les línies de Terrassa-Manresa, Vic-Ripoll i Granollers-França posarà una gran quantitat de destins a l'abast dels usuaris del tren que, fins llavors, eren impensables pel temps que es perdia en anar a buscar els enllaços a Barcelona. Cal aprofitar tota la seva potencialitat ja que l'actual alternativa viària (A7 i B30) està al límit del col·lapse.

Expansió a la plana

La present crisi immobiliària, afegida a les previsions energètiques que auguren una davallada de les disponibilitats a curt termini (fa 3-5 anys es calculava que el punt de màxima extracció de petroli seria entre 2006-2010 i que el punt o pic de màxima producció energètica global amb tots els recursos renovables i no renovables, es probable que es doni simultàniament), fan que creiem aventurat assegurar què, com i quan es portarà a terme aqueix projecte. Per tant, la més elemental prudència aconsella solucionar ara la mobilitat obligada dels actuals residents a Cerdanyola i això ho solucionaria per la part sud un tramvia o un metro lleuger o un tren. Sortint de Torre Baró vorejant el coll de Montcada (1,2 Km. soterrat) donant cobertura al futur hospital comarcal Ernest Lluch, al barri de Canaletes i al Parc Tecnològic/ final de Sant Ramon donant als seus residents facilitats cap a Barcelona i altres destins i deixant per més endavant la possible connexió des d'aquí fins a Renfe-UAB tancant el cercle pel que fa a Cerdanyola. Es aplicar el principi de precaució: que es la minimització dels futurs penediments possibles. Quant el futur es magre...

Desdoblament de RENFE al Coll de Montcada

El projecte de desdoblament de la via fèrria mitjançant un túnel sota el Turó de Montcada permetria que la línia C4 augmenti la capacitat i millori el temps i la qualitat del servei. Aquesta millora ha de suposar també una millora del servei a Montcada i permetre recuperar espais periurbans degradats així com les futures remodelacions

urbanes que suposaria el soterrament del traçat urbà de la línia C4. Amb aquest desdoblament i la nova estació intermodal de la Sagrera es podria millorar significativament el servei ferroviari entre Barcelona i Cerdanyola.

Un apunt estratègic

El municipi que accepti tenir les cotxeres del TramVallès serà el primer a tenir servei. Aquestes cotxeres haurien de ser prop de la intersecció de les línies principals i relativament centrades respecte la resta de la xarxa, com ara Cerdanyola. Es podrien fer prop de l'estació Cerdanyola Universitat on hi ha espai disponible i logísticament tindria diversos avantatges (per al transport del material rodant). El posterior desenvolupament de la xarxa a partir d'aquest punt central permetria rendibilitzar els trams a mida que es vagin posant en funcionament ja que les múltiples connexions de la UAB i Cerdanyola garantirien un ús intensiu des del mateix inici del servei.

4 Proposta

L'associació Cerdanyola Via Verda proposa que s'estudiï la implantació de les següents infraestructures en el conjunt d'un pla de mobilitat local de forma que es complementin entre si per donar el millor servei possible de transport públic urbà i interurbà:

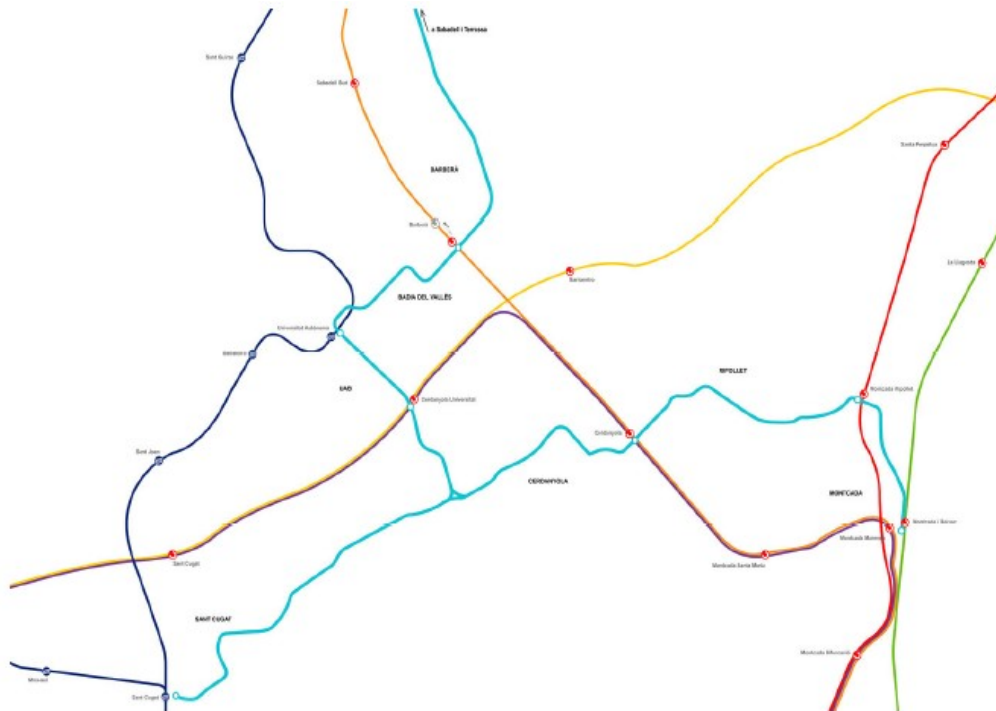
- TramVallès
- Adaptació del servei d'autobús urbà i interurbà
- Xarxa de carrils bici i aparcaments de bicicleta local i interurbana
- Reordenació de l'espai urbà per a prioritzar els desplaçaments a peu i en bici

A TramVallès

La Plataforma pel Transport Públic proposa la implementació d'un tramvia en forma d'estrella de tres puntes amb el centre a Cerdanyola. Els tres ramals anirien de Cerdanyola a:

- UAB, Badia, Barberà, Sabadell, Terrassa
- Ripollet, Montcada
- Sant Cugat

Actualment està desenvolupat en la seva meitat nord de Badia fins a Sabadell.



Proposta del TramVallès (blau clar) i correspondències amb la xarxa ferroviària de Renfe i FGC. Detall entre Montcada i Sant Cugat

El TramVallès té, entre altres, els avantatges següents:

Interconnexió de totes les línies de tren del Vallès Occidental

Aquesta interconnexió no serveix per a que usuaris d'una línia enllacin amb una altra. Serveix per acostar usuaris potencials al tren. Actualment barris sencers (fins i tot municipis com Badia) queden massa lluny de les línies existents. Aquesta xarxa permetria que pràcticament tot el baix Vallès Occidental pogués desplaçar-se en tramvia a diferents punts de les línies de FGC, C7 i C4 de RENFE i fins i tot a les línies de Vic i Granollers de Montcada.

Amb el TramVallès es multiplicarien els destins possibles en transport públic que es podrien fer amb un sol transbordament tramvia-tren.

A Cerdanyola permetria enllaçar amb un tren amb destins com:

- La línia de FGC de Sant Cugat a Sabadell a la UAB (amb parades al polígon Sant Joan, Bellaterra o Sant Quirze)
- La línia de FGC de Sant Cugat a Terrassa per Rubí

- la futura línia C7 de RENFE (del Baix Llobregat, passant per Rubí, Sant Cugat, Barberà, Ripollet, la Llagosta, Santa Perpètua, Mollet o Granollers)
- la línia de RENFE a Vic i Puigcerdà
- la línia de RENFE a Granollers i Girona
- la línia de RENFE de Barcelona a Terrassa i Manresa

Tot això amb un sol transbordament i sense aprofitar tota la potencialitat de la futura línia C7 pel que fa als enllaços amb altres línies.

Connexió amb els municipis veïns

Un altre punt feble de la mobilitat a Cerdanyola és que es va en cotxe a qualsevol dels municipis veïns ja que comparat amb el servei d'autobús és més ràpid i barat el desplaçament en cotxe. El disseny del TramVallès en forma d'estrella fa que Cerdanyola sigui el centre de les tres puntes amb destins com:

- UAB, Badia, Barberà i Sabadell
- Ripollet i Montcada
- Sant Cugat

Estalvi de temps

L'actual xarxa d'autobusos presenta diferents mancances. La principal, però, és que comparteix la xarxa viària urbana i interurbana que actualment està col·lapsada en hores punta. El tramvia, pel fet de circular en la seva pràctica totalitat, de forma segregada permet una velocitat mitjana superior a la dels cotxes per circuit urbà (fins a 22km/h). Aquest sol element ja el fa més competitiu que l'autobús per a trajectes curts com enllaçar amb altres línies i enllaçar municipis veïns. Seria una possibilitat de desplaçar-se o enllaçar amb el tren que actualment no existeix per a la majoria de veïns de Cerdanyola.

Estalvi econòmic

Els trajectes habituals es podrien fer amb la tarifa integrada de l'AMT pel que el cost del tramvia per als usuaris habituals seria realment econòmic. En realitat el que permetria el tramvia és que molts usuaris de transport privat es passessin al transport públic per una simple raó d'estalvi econòmic.

B Adaptació del servei d'autobús urbà i interurbà

El taló d'Aquil·les de l'autobús com a mitjà de transport públic és que comparteix l'espai viari amb la resta d'usuaris particulars. Això fa impossible que sigui competitiu en temps de trajecte i el sotmet als mateixos embussos que els particulars. Per això cal tenir-lo com a un mitjà complementari d'altres sistemes com el tren o el tramvia on pot fer de manera òptima dues funcions:

- Donar servei als barris i pols generadors de mobilitat que no quedin coberts per altres mitjans de transport públic
- Aportar usuaris a la xarxa de transport públic

Per tot això cal pensar que les línies d'autobús urbanes i interurbanes s'hauran d'anar adaptant a les noves infraestructures que es vagin implementant (TramVallès o carrils BUS-VAO, per exemple). Mentrestant són la única opció de transport públic per a una majoria de soferts usuaris.

Així doncs, cal valorar de manera immediata les mesures més adients per millorar la qualitat d'aquest servei com ara:

- Establir sistemes de prioritat semaforica a les cruïlles més conflictives com la carretera de Barcelona o els semàfors del centre de la ciutat.
- Reservar espai viari per a carrils bus als trams on les diverses línies coincideixen generant un ús intensiu de la via.
- Evitar mitjançant control policial l'ús indegut de les parades d'autobús així com qualsevol infracció que pugui suposar embussos o endarreriments als carrers on circulen autobusos.
- Millorar la informació als usuaris potencials dels diversos serveis d'autobús fent especial èmfasi en la possibilitat de transbordaments intermodals i l'ús de títols de transport integrats.

C Xarxa de carrils bici i aparcaments de bicicleta local i interurbana

En bicicleta un espai de 3 a 5 quilòmetres es pot fer fàcilment en 10 minuts a un ritme suau. És per tant el vehicle ideal per a la majoria de desplaçaments urbans de més de dos quilòmetres a les ciutats d'una mida i topografia com la de Cerdanyola. A més la bicicleta es pot aparcar molt més fàcilment que els cotxes (ocupa menys espai) pel que comptabilitzant els trajectes de porta a porta és més competitiva que els cotxes en velocitat.

Avantatges de la bicicleta:

- És un exercici saludable
- És un transport net, silenciós, no contaminant i el desballestament pràcticament no genera residus
- És energèticament eficient, en aquest sentit no té competència possible
- La primera inversió és barata, assequible per a totes les economies
- Cadascú es pot fer el manteniment que a més és increïblement econòmic
- Ocupa poc espai i ajuda a redimensionar l'entorn urbà a una mida més humana
- És apte per a quasi tota la família

Sembla evident, doncs, que la bicicleta pot ser un element clau que catalitzi el canvi de model per fer les ciutats més humanes i complementar el transport públic. Hi ha però alguns problemes que cal tenir en compte.

Inseguretat

Usar la bicicleta com a transport habitual suposa enfrontar-se a una cultura del transport privat molt agressiva. Cotxes i motos assoleixen volums, pesos i velocitats desproporcionadament grans respecte de les bicicletes. Només una actitud decidida permet circular dins el tràfic motoritzat sense sentiments d'inferioritat i tot i això el ciclista segueix sent el més vulnerable dels vehicles.

Sens dubte, reduir la velocitat en els carrers és una solució desitjable no només pels ciclistes sinó per la resta de ciutadans que viuen en qualitat de veïns, vianants, comerciants, turistes, etc.

La reducció dels límits de velocitat de 50 km/h a 30 km/h no suposa una pèrdua de temps significativa en els trajectes curts, que són la majoria en circuit urbà. En canvi permet una pacificació del trànsit suficient com per fer possible la inclusió de la bicicleta en el flux del trànsit.

On aquesta pacificació no és possible cal separar la circulació motoritzada dels ciclistes mitjançant carrils bici segurs. L'espai per a la bici no es pot detreure dels vianants ja que entraria en contradicció amb la voluntat de modificar el model de mobilitat.

Por al robatori de la bicicleta

Pel que fa als robatoris reals de bicicletes es poden combatre des de diversos fronts (policial, assegurances, models d'aparcaments apropiats, etc.). El principal però és la correcta instal·lació dels aparcaments per a bicicletes en espais visibles però que no entorpeixin els vianants.

Pel que fa a la por, o a la sensació d'inseguretat, és un factor subjectiu. Sovint es pot desactivar amb elements com els abans esmentats però només el temps, una massa

crítica d'usuaris sense por i limitar els robatoris a una quantitat mínima ajudaran a vèncer la por.

Falta d'espai on guardar-la

Aquest argument és majoritàriament vàlid per als veïns que viuen en pisos. Sovint els pàrquings privats no tenen espai per a diverses bicis i és una incomoditat si se'n vol fer un ús habitual. Caldria habilitar pàrquings de bicicletes en zones ben il·luminades i transitades dels carrers i barris amb més habitants per als veïns que no tenen alternativa. No és el cas però dels barris de cases i torres aparellades que sovintegen a Cerdanyola. En alguns d'aquests casos, els més perifèrics com Serraparera, Montflorit, Turonet, Canaletes i Guiera la bicicleta seria el transport perfecte per a enllaçar amb el tren o pels desplaçaments al centre. Aquests usuaris necessiten aparcaments funcionals i pràctics als seus destins i unes rutes segures i còmodes.

Criteris bàsics de planificació

- Ha de ser possible un ús habitual i normal de la bicicleta com a mitjà de transport.
- Han de ser possibles tots els recorreguts urbans i altres recorreguts curts de fins a 5 quilòmetres com per exemple fins a la UAB i els municipis veïns de forma segura. S'ha de crear una xarxa bàsica de carrils bici segurs per vies principals que articuli els principals recorreguts urbans i enllaci amb els trajectes interurbans
- Els carrers de distribució del trànsit dins dels barris han de permetre una pacificació del trànsit que faci possible la convivència de la bicicleta amb la resta de modes de transport. Tot el que no siguin arteries principals han de ser zones 30.
- Tots els centres d'interès locals susceptibles de generar mobilitat local han de disposar d'aparcaments de bicicletes.
- Sovint s'haurà de reservar espais per a carrils bici o aparcaments de bicicletes. Aquesta reserva no es pot fer a costa de l'espai de vianants. En tot cas els carrils bici s'han de fer a costa de l'espai de circulació i aparcament de vehicles motoritzats. Els aparcaments de bicicletes, quan competeixin en l'ús dels vianants, es poden fer en calçada com els de motocicletes.
- Cal treballar la conscienciació de tots els actors implicats (conductors, ciclistes, vianants i policia local) per tal que les disfuncions que sorgeixen en aquest procés tinguin una via on siguin canalitzades, escoltades i resoltes de forma ràpida i eficient.
- Substitució dels models d'aparcaments obsolets pels moderns
- Situació visible per evitar desconfiança als robatoris
- Agrupació de quatre barres (8 bicis mínim) Revisió periòdica de l'ús per si cal ampliar-les.
- Si no hi ha espai disponible, posar-los a la calçada en substitució de places d'aparcament (igual que per les motos).
- Revisió periòdica de bicis robades o abandonades (implementant el mateix criteri que pels cotxes abandonats)

Propostes a elaborar

Pàrquings de bicis

Caldria fer una instal·lació massiva de pàrquings d'un model segur i fiable per tal que els primers usuaris que es decideixin a provar la bicicleta trobin el màxim de facilitats possibles. Aquesta campanya d'instal·lació es podria fer coincidint amb l'arribada del bon temps quan l'ús de la bicicleta és més atractiu.

Carrils bici

Cal entendre que la majoria de carrers no necessiten carril bici sinó un trànsit pacífic on la bicicleta s'hi pugui integrar. En les principals artèries viàries i els carrers on el trànsit suposi un perill per als ciclistes cal reservar un espai per a carril bici. Aquest ha de ser prou ample, segur, ha de permetre recorreguts llargs i que responguin a trajectes coherents. Pel que fa a les mesures de seguretat, en citem algunes sense ànim de ser exhaustius:

- Els carrils bici, com els aparcaments, no han de suposar un conflicte amb els vianants. En tot cas cal obtenir l'espai necessari a costa dels cotxes.
- Amplada mínima de 1,5 metres per sentit de circulació tot i que és preferible que sigui superior.
- S'ha d'estudiar la disposició dels carrils per evitar obstacles com pals de llum, arbres, o portes obertes dels cotxes aparcats.
- Separació física dels carrils de circulació viària mitjançant ressalts de cautxú o altres materials segurs. Aquests dispositius han de suposar una barrera o molèstia als vehicles a motor sense que siguin perillosos en cas d'un canvi de carril involuntari o d'accident.
- Senyalització adequada tant per als ciclistes com per a la resta d'usuaris de la via.

La xarxa interurbana hauria de preveure, com a mínim, les connexions següents amb origen a Cerdanyola:

- UAB – Bellaterra
- Sant Cugat
- Ripollet – Montcada
- Accés a Collserola
- Connexió a la xarxa del Besòs

Servei de “bicing”

Caldria veure si és interessant per a Cerdanyola l'establiment d'un sistema de préstec de bicicletes del tipus Bicing.

D Reordenació de l'espai urbà per a prioritzar els desplaçaments a peu i en bici

Els trajectes curts de fins a 2 quilòmetres fets a peu són perfectament competitius en temps i esforç. La majoria de veïns de Cerdanyola fan una gran part de la seva vida local a menys d'aquesta distància. Per a potenciar els trajectes locals a peu cal fer diverses intervencions que transformin la ciutat a una mida més humana.

- Pacificació del trànsit de manera que la majoria dels carrers i barris siguin “zona 30”
- Eliminar totes les barreres arquitectòniques
- Prioritzar l'ús de l'espai per a vianants, bicicletes i transport públic per sobre dels aparcaments i els carrils de circulació convencionals.
- Dimensionar adequadament els espais per als cotxes. Actualment molts carrils de circulació són innecessàriament amples.
- Urbanitzar l'espai de forma “amable” amb voreres amples, arbrat d'ombra on sigui possible, el mobiliari urbà necessari (ni més ni menys del necessari, es clar) i una il·luminació correcta, eficient i respectuosa amb el medi i els veïns.
- Senyalitzar els eixos per a vianants i els principals destins possibles
- Establir “rutes segures” per a escolars que comencen a desplaçar-se sols per anar als centres educatius