

Un pla ambiciós per poder anar per Olot en bici

En els pròxims nou anys es pretén augmentar la xarxa de carrils bici i VMP dels 8,8 km actuals als 55 km

Els eixos viaris més transitats no tenen encara cap espai condicionat per a aquests vehicles

L'Ajuntament d'Olot, amb la complicitat d'una part significativa de la societat local, s'ha proposat per al 2031 tenir coberts els principals carrers de la ciutat amb carrils bici (també per a vehicles de mobilitat personal, VMP, bàsicament patinets). És un repte gran, ja que implica passar dels 8,8 km de vies ciclables actuals a gairebé 55 km, en nou anys. El projecte s'ha concretat al pla de foment de la mobilitat amb bicicleta i vehicles de mobilitat personal (VMP) a partir d'un procés participatiu (l'Olot Pedala) en què usuaris de la bicicleta, amb la col·laboració de tècnics, van fer una radiografia de la situació actual i van anar apuntant aspectes a corregir i trams a afegir. En total es preveuen 43 accions en infraestructures, formació, promoció i normativa viària. El cost estimat és de 2,5 milions d'euros. En el document, elaborat per l' Ajuntament [<http://www.olot.cat>] , la cooperativa Raons [<http://www.raons.coop>] i Vaic Mobility [<http://www.vaicmobility.com>] , s'obre la porta a més accions, a partir del 2031.

Punt de partida

A banda dels resultats del procés participatiu, el pla té de referència un document de mobilitat (en un sentit més genèric) del 2016, en el qual figura una enquesta sobre els sistemes que els veïns d'Olot fan servir per als desplaçaments a l'interior de la ciutat: la meitat es fan a peu i el 47%, en cotxe. Només el 2% són en bicicleta i un 1%, en transport públic. Cal tenir en compte, però, que aleshores pràcticament no existien els VMP.

Sobre el paper, la zona urbana d'Olot és físicament assequible per la majoria d'usuaris de bicicleta (elèctriques a part), ja que la majoria de la superfície de la ciutat no té pendents superiors al 2%. No obstant, hi ha barris on les inclinacions són grans o molt grans: Montolivet, Bonavista, Sant Cristòfol-les Fonts, l'Hostal del Sol o sectors del Morrot i Sant Roc.

Un decàleg

Les propostes fonamentals del pla es resumeixen en deu punts: establir una xarxa ciclable bàsica; compartir l'espai públic per disposar d'una ciutat 100% ciclable; millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP; facilitar que l'ús de la bicicleta i el VMP sigui inclusiu; facilitar l'ús de la bici i VMP per als desplaçaments a l'escola; fomentar l'ús d'aquests vehicles per anar i tornar dels llocs de treball; contemplar-los també des del vessant de lleure i turisme; la bicicleta com a element de desenvolupament social i econòmic; pensar en la bici i VMP quan es planifica i gestiona el municipi i, finalment, la governança i gestió del pla.

Els dèficits

En la diagnosi de la xarxa actual s'apunta una llista extensa d'aspectes a millorar. En termes generals s'assenyalen barris desconnectats de la xarxa : els barris del sud (Sant Roc, Bonavista, Pequín i el Parc Nou), el barri vell i el marge dret del Fluvià.

Amb més concreció, s'observen dèficits rellevants com ara una mala senyalització d'orientació; la falta de continuïtat al carril bici del carrer Pou del Glaç; l'existència de trams desconnectats i compartits amb vianants al Pla de Dalt; la falta de continuïtat als encreuaments de l'avinguda Europa o una connexió deficient entre trams al pont de Sant Roc.

S'hi assenyalen també cruïlles especialment perilloses, entre les quals hi ha la plaça Palau, la rotonda de la Solfa o l'entrada a la carretera de les Feixes des del polígon del Pla de Baix.

Els carrers principals

El que més crida l'atenció de la diagnosi és el fet que no hi ha carrils bici a les principals artèries, espais on precisament és més complicada la convivència entre bicicletes i vehicles a motor degut al gran volum de trànsit que hi ha: les avingudes de Santa Coloma i de Girona, la carretera de les Tries, el Passeig de Barcelona, els carrers que formen el carrer Nou (Mulleras, Lorenzana i Onze de Setembre) o els carrers de l'anomenat Vial Sant Jordi (usats com a variant).

Les prioritats

La millora i ampliació de la xarxa s'anirà executant per fases. La primera es desplegarà fins al 2023; la segona, del 2024 al 2027 i la tercera, del 2028 al 2031. Al final del procés s'han d'haver construït o condicionat prou carrils per arribar a tenir-ne 54,8 km. D'aquests, 31,6 km seran exclusius per a bicis i VMP; 11,9 km seran compartits amb vehicles de motor; 3 km, compartits amb vianants i 8,2 km correspondran a camins. Dels 2,5 milions d'euros del cost estimat, 1,5 milions en l'ampliació de la xarxa. La resta anirà a parar a la millora de la senyalització i campanyes de promoció i difusió.

Molta participació

En el procés participatiu que ha permès elaborar el pla hi van intervenir un miler de persones, el nombre més gran de les quals, correspon a les persones que van respondre les enquestes.

A banda dels qüestionaris, es van organitzar tallers i reunions de formats diversos. La majoria dels participants van ser dones (63,2%) i, si mirem les edats, la franja dominant van ser la de 35 a 44 anys (gairebé la meitat del total), seguida de la de 45 a 54 anys (28,1 %) i la de 23 a 34 anys (12,2 %).

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 28-02-2022, Pàgina 18

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2104561-un-pla-ambicios-per-poder-anar-per-olot-en-bici.html>