PROPOSTA DE XARXA BÀSICA

D'ITINERARIS CICLISTES RECOMANATS PER A LA CIUTAT DE PALMA

Documents pel debat

Coordinació: Stefan Nolte
stefan.nolte@palmaenbici.com

Resum:

La ciutat de Palma, capital administrativa de les Illes Balears i amb una població que supera els 400.000 habitants, ha vist com als darrers anys s'ha multiplicat el nombre d'usuaris de la bicicleta. L'increment de la presència d'aquest vehicle als carrers ha posat de manifest l'endarreriment històric en matèria d'infraestructura ciclista -tant a nivell de viari, com d'aparcaments i elements accessoris-, i la necessitat d'actualitzar a la nova realitat les diverses normatives que regulaven la convivència entre els diferents mitjans de transport.

A l'espera de l'aprovació d'un nou *Reglament General de Circulació* a les Corts de l'Estat Espanyol, s'ha redactat una ordenança municipal reguladora de la mobilitat ciclista, que introdueix importants novetats respecte als hàbits adquirits per bona part dels usuaris de la bicicleta -com ara la prohibició de circular per carrers de vianants en horari comercial, o la prohibició taxativa de fer-ho per voreres-.

Les noves restriccions, afegides a la mancança de viari ciclista específic -que no millorarà per falta de pressupost-, poden posar en greu risc l'expansió d'aquest mitjà de transport sostenible, i en alguns casos la integritat física dels usuaris de la bicicleta. Per aquest motiu, s'ha impulsat des del col·lectiu ciutadà *PALMAENBICI.COM* l'elaboració d'una **Xarxa Bàsica d'Itineraris Ciclistes Recomanats**, que ofereixi una alternativa ràpida i segura per als ciclistes inexperts o forans.

Aquest document defineix una proposta inicial de Xarxa Bàsica per tal d'arribar a tots els barris de Palma, seguint les *"línies de desig"* definides al pla de mobilitat redactat per l'enginyer de camins Hugo Badia. Tanmateix, suggereix a l'actual consistori una sèrie d'actuacions urgents de baix cost per tal de millorar la situació en que ha quedat la mobilitat en bicicleta a Ciutat.

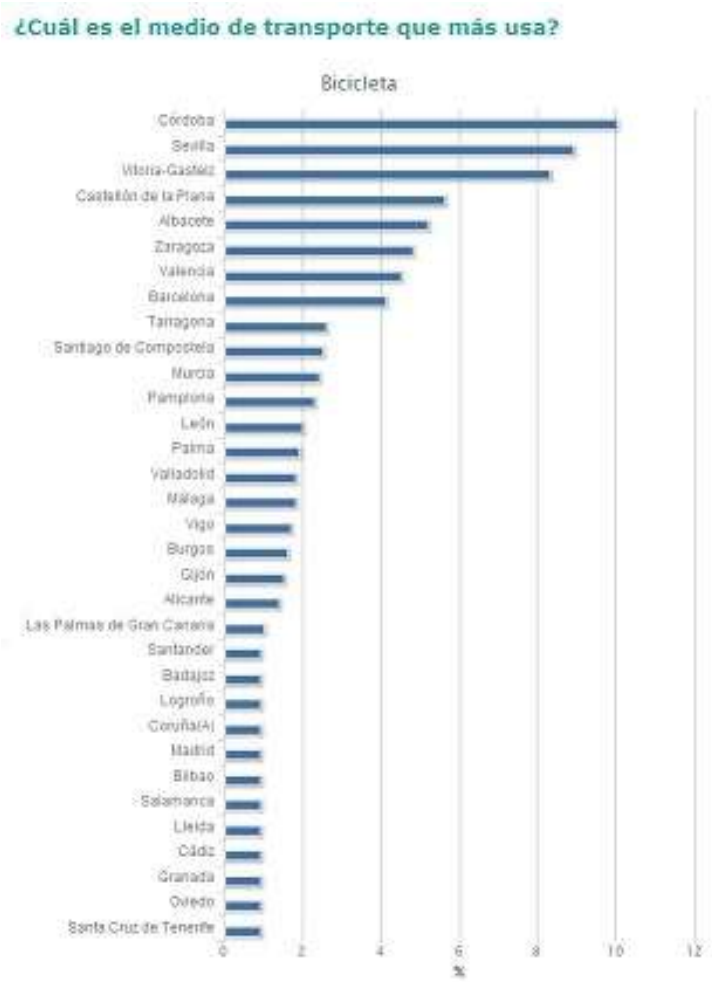
Índex

Resum: 2
Introducció 5
Antecedents i estat actual de la xarxa ciclista de Palma 7
Xarxa Bàsica d'Itineraris Ciclistes Recomanats 13
Casc antic (1) 15
Sector oriental (2) 16
Sector septentrional (3) 17
Sector occidental (4) 18
Bellver/El Terreno (5) 20
Pla de mesures urgents 21
Aplicació de les excepcions previstes a l'Ordenança 21
Canvis a l'ordenació del viari 24
Infraestructura de baix cost 25

Introducció

La ciutat de Palma és la capital administrativa de les Illes Balears. Amb una població lleugerament superior als 400.000 habitants, una meteorologia francament benigna, i un model urbà compacte i radial -amb la major part de la població residint dins un àrea de menys de 5 km de diàmetre-, presenta unes condicions ideals per a l'ús massiu de la bicicleta com a mitjà de transport.

Malauradament, existeix a la societat palmesana una forta cultura de l'automòbil -autèntic símbol d'èxit social dins una comunitat dominada per la població immigrant[1], i fins l'any 2007 no s'inicia una veritable aposta per la mobilitat sostenible. D'aquesta manera, només l'1,9% de la població de Ciutat opta per aquest vehicle com al seu mitjà de transport principal [2].



Però les noves polítiques de mobilitat semblen haver tingut efecte, i el nombre de ciclistes augmenta ràpidament, molt per damunt de la mitjana de l'Estat. Aquest augment ha posat de manifest un important endarreriment en matèria d'infraestructura ciclista, tant pel que fa al viari com pel que fa als aparcaments i altres elements accessoris.

L'actual context de crisi econòmica, que en un primer moment va permetre una ràpida expansió dels carrils bici gràcies als fons del *Plan E*, ha originat amb el canvi de polítiques macroeconòmiques una reducció sense precedents a totes les inversions -fins al punt d'assignar 0 € a mobilitat ciclista als pressupostos de l'any 2012-.

En contrast amb aquestes greus carències, s'acaba d'aprovar una nova ordenança municipal reguladora de la mobilitat ciclista, que per un costat defineix més clarament la convivència entre les bicis i la resta d'usuaris de la via, però que per l'altra limita molt severament el trànsit per espais de gran utilitat per als ciclistes -com ara els carrers de vianants i les voreres-.

---

[1] Un dels efectes del procés de construcció de la identitat per part de la població immigrant –tant peninsular com estrangera- és l'adopció d'estils de vida i nivells de consum superiors als que es poden permetre amb la seva renda, similar al que succeeix amb els "nous rics". Això és tradueix, entre d'altres, en un ús de l'automòbil desproporcionadament alt.

[2] *Bici urbana: diferencias entre ciudades*. Organización de Consumidores y Usuarios (2012)

Per aquest motiu, s'està impulsant des del col·lectiu ciutadà *PALMAENBICI.COM* l'elaboració d'una **Xarxa Bàsica d'Itineraris Ciclistes Recomanats**, que serveixi d'orientació per als ciclistes inexperts o forans, fins que l'Ajuntament executi noves infraestructures.

Aquest document neix com a "Projecte Final" del curs d'especialització *Planificació de la mobilitat en bicicleta a les ciutats*, impartit conjuntament per les entitats Eco-Union.org i Bicicleta Club de Catalunya (BACC). Pretén formalitzar-se com a proposta inicial del col·lectiu *PALMAENBICI.COM* per aquesta Xarxa d'Itineraris -pendent d'un procés de participació ciutadana que el millori-, de seguiment voluntari per als ciclistes urbans.

Tanmateix, s'inclou un llistat de mesures urgents, suggerències i millores que l'Ajuntament hauria de dur a terme per tal de garantir la seguretat dels ciclistes i una adequada convivència amb la resta d'usuaris de la via pública.

Antecedents i estat actual de la xarxa ciclista de Palma

Tal i com s'ha indicat, fins l'any 2007 no s'inicia a la ciutat de Palma una vertadera política d'impuls de la mobilitat sostenible. La xarxa de vies ciclistes en aquella època era escassa, i sobre tot de molt poca utilitat per als desplaçaments quotidians, ja que s'ubicava principalment a l'extraradi.

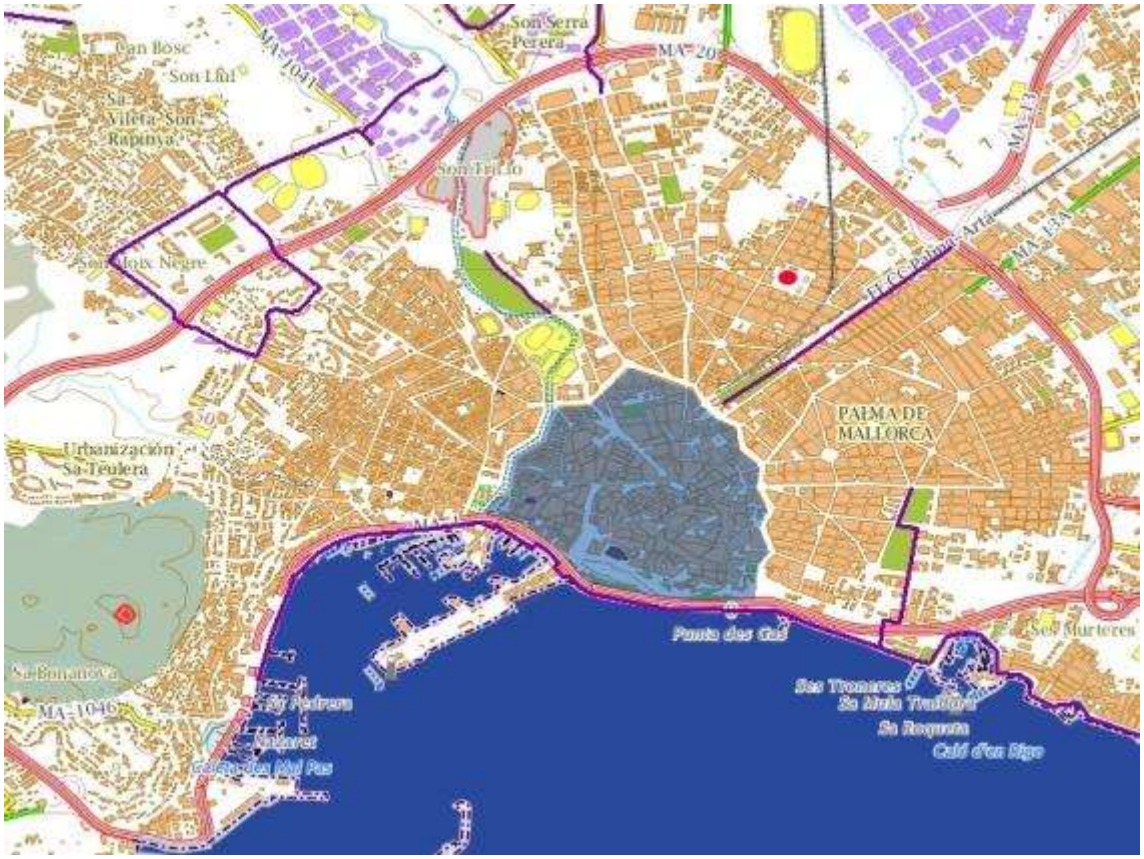


Fig. 1 - *Estat de la xarxa ciclista (morat) l'any 2007. El casc antic (blau) constituïa l'única "Zona 30" de Ciutat, tot i que el traçat dels carrers exteriors tampoc no afavoreix la circulació a velocitats superiors, excepte a les grans avingudes.*

Ja a finals de la legislatura 2003-2007 s'intueix un primer intent d'afavorir la mobilitat en bicicleta, centrat en acompanyar les grans actuacions de transformació urbana -com ara el soterrament de les vies del tren d'Inca o el sanejament del parc de la Riera- amb la construcció de viari ciclista.

Malauradament, aquestes actuacions improvisades no disposen de la coherència i la continuïtat necessàries per tal d'assegurar-ne el seu ús, i l'únic carril amb forta presència de ciclistes es trobava al Passeig Marítim -amb finalitats principalment lúdiques-. La resta de vies es mantenien eternament en fase d'estudis previs, sense arribar a executar-se mai.

Però l'any 2007 canvia radicalment el panorama amb l'arribada a la batlia de n'Aina Calvo, de la ma d'un pacte d'esquerres que llençà un ambiciós programa de construcció de carrils bici i intentà donar coherència a la xarxa existent, de forma que es pogués utilitzar aquest vehicle per a qualsevol tipus de desplaçament urbà.

Durant la primera fase de la crisi econòmica, gràcies a l'arribada dels diners del Fons Estatal d'Inversió Local (*Plan E*), es va poder executar bona part d'aquesta xarxa en un temps rècord, arribant d'una o altra manera a pràcticament tots els barris de Ciutat. Cal destacar molt especialment la construcció de dues vies perimetrals: un primer anell al voltant de les Avingudes, i un segon anell a mitja distància entre les Avingudes i la Via Cintura.

La construcció d'aquest viari generà una notable expansió del nombre d'usuaris de la bici que, tot i mantindre's encara a nivells relativament baixos, sí que sembla haver-se incrementat proporcionalment molt per damunt de la mitjana del territori peninsular durant aquest període[3].

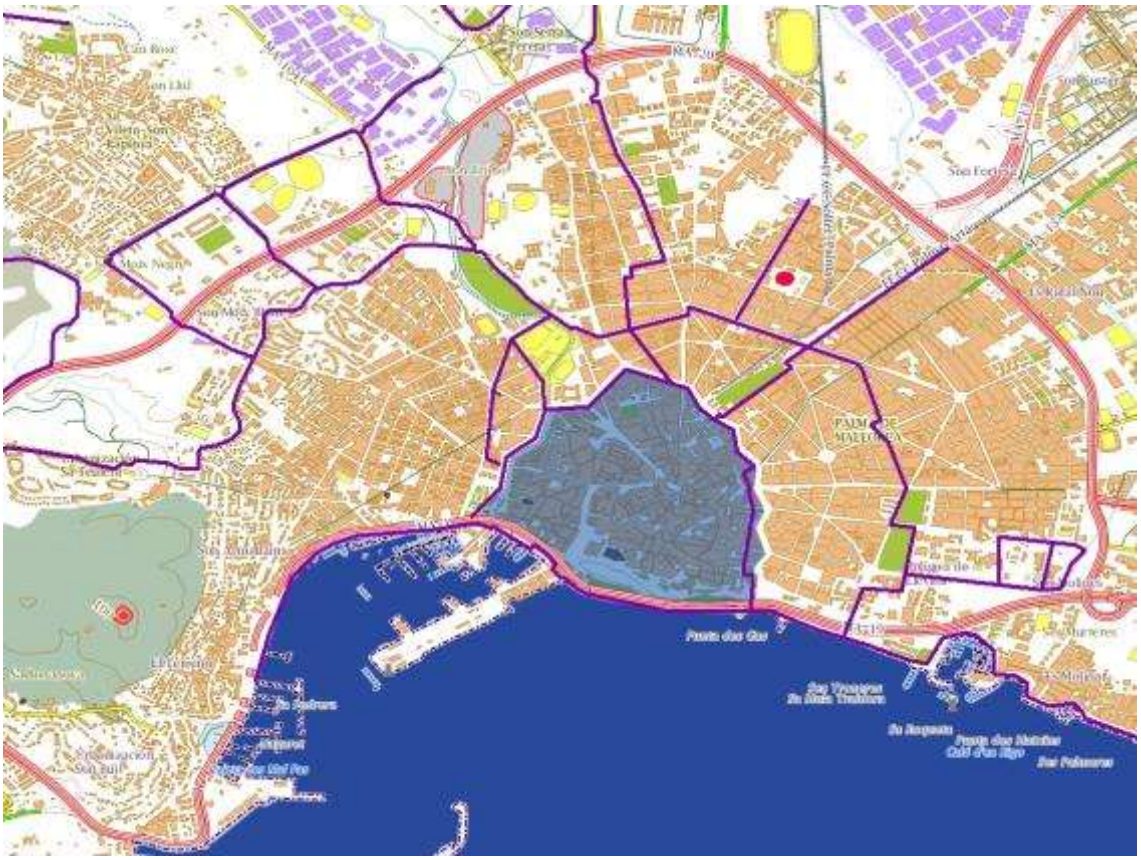


Fig. 2 - *Estat de la xarxa ciclista l'any 2011.*

[3] D'acord amb el *Baròmetre Anual de la Bicicleta 2010*, publicat per la Direcció General de Trànsit, l'augment dels nombre de ciclistes habituals es situa al voltant del 50% entre els anys 2006 i 2010 a tot l'Estat Espanyol.

L'any 2011 es produeix un nou canvi de color polític a l'Ajuntament, i el nou consistori decideix -entre una gran polèmica- eliminar el carril bici perimetral d'Avingudes i substituir-lo per un traçat alternatiu "interior" que combina carrils bici amb alguns tram de ciclocarrers -als quals el ciclista circula per la calçada en convivència amb els automòbils, però amb prioritat sobre els mateixos-.

Tot i que la major part dels ciclistes rebutgen el nou traçat -tant per les seves carències intrínseques com per desconnectar-se de la xarxa anterior a molts de punts, com ara al Passeig de Blanquerna-, cal destacar com a novetat interessant la introducció a Palma del concepte de *ciclocarrer*, que en un futur podria permetre una sensible expansió del viari ciclista a baix cost i a l'hora contribuir a la pacificació del trànsit motoritzat.

Què és un ciclocarrer?

Un ciclocarrer és un espai no segregat, de convivència entre el trànsit motoritzat i el trànsit ciclista, on aquest darrer gaudeix de prioritat i de mesures actives de protecció front dels mitjans de transport motoritzats -fet que el diferencia d'un simple "itinerari recomanat"-.

Normalment es situa sobre carrers d'un sol carril i sentit, on es limita la velocitat dels vehicles a un màxim de 30 km/h, evitant les zones d'aparcament d'automòbils i les interseccions amb carrers de gran intensitat de trànsit -per no interrompre la circulació normal de les bicis-. Ocasionalment es permet la circulació en sentit contrari al del trànsit motoritzat, tot i que per aquest propòsit és més convenient afegir-hi un carril bici de sentit únic.

Els ciclocarrers de Palma incompleixen aquests criteris amb freqüència, motiu pel qual difícilment poden ser titllats d'altra cosa que d'itineraris recomanats per l'Ajuntament.

Una altra de les mesures preses pel nou consistori ha estat l'aprovació -en sentit restrictiu- d'una ordenança ciclista que havia deixat preparada l'equip de govern anterior, a la qual es prohibeix la circulació per les voreres, així com als carrers de vianants en horari comercial. Cal dir també que aquesta nova ordenança permetria la circulació de bicis en sentit contrari als automòbils a les Àrees de Circulació Restringida (ACIRE), donat que no pateixen d'una alta intensitat de trànsit.

L'efecte d'aquesta ordenança és una profunda modificació de les pautes de circulació al casc antic, així com la impossibilitat d'utilitzar les voreres com a "alternativa segura" a la circulació per calçada per les principals vies radials. Tots aquests canvis estan generant una gran confusió entre els ciclistes, i per tant requereixen d'un important paquet de mesures d'acompanyament -que podrien incloure la construcció de nou viari ciclista-.

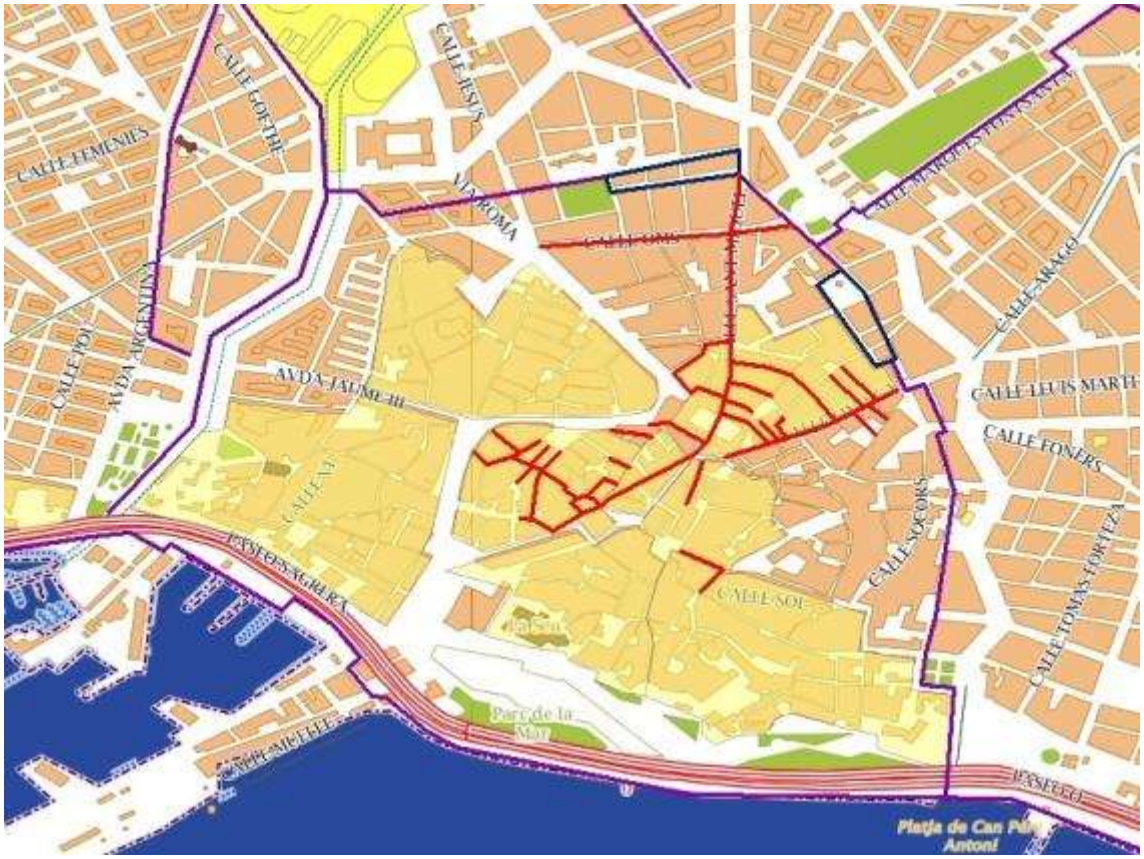


Fig. 3 - *Estat de la xarxa ciclista al casc antic l'any 2012. Inclou carrils bici (morat) i ciclocarrers (blau). Els carrers de vianants (vermell) suposen una gran barrera per a la circulació ciclista al quadrant nord-est, al temps que la presència incompleta de zones ACIRE (groc) obliga al ciclista a seguir itineraris molt complexos.*

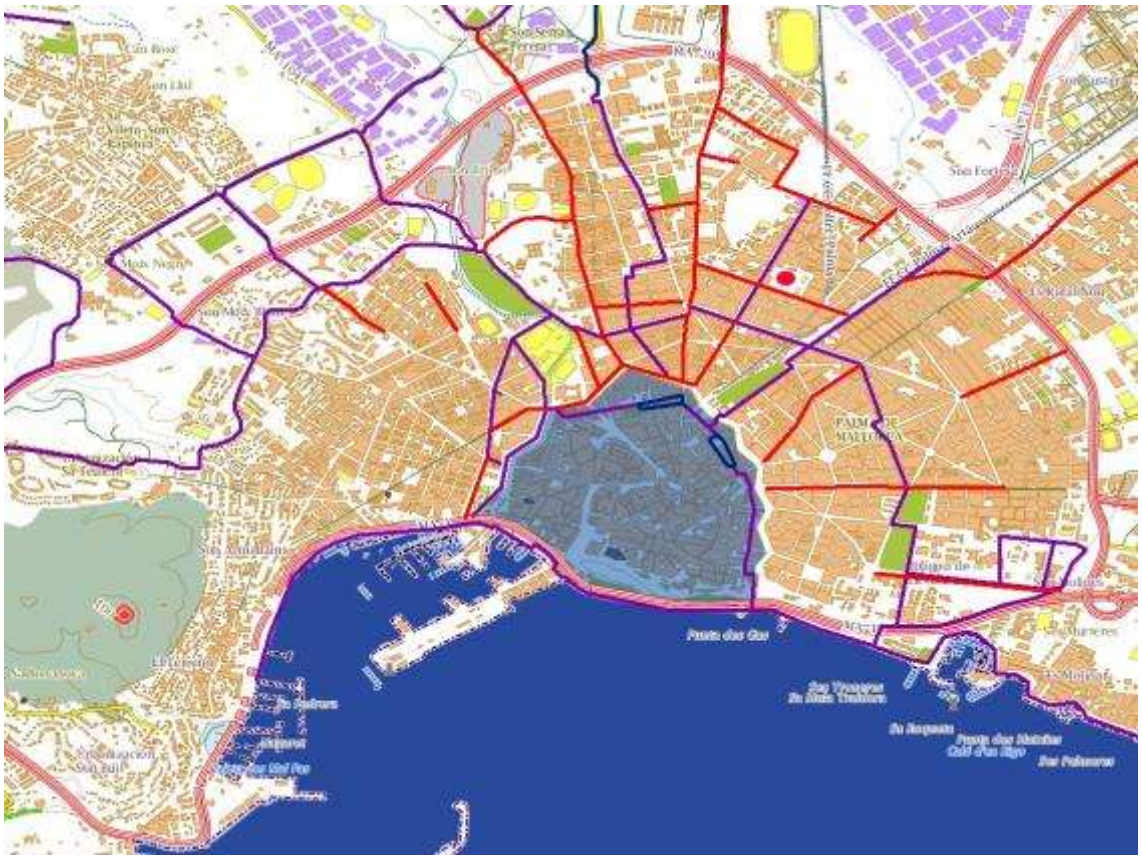


Fig. 4 – *Les voreres amples (> 3 m, en vermell) completaven el viari ciclista, tot i que el seu ús contravenia l'actual Reglament General de Circulació -però no el nou que està preparant la Direcció General de Trànsit-.*

Xarxa Bàsica d'Itineraris Ciclistes Recomanats

L'actual perspectiva d'estancament en les inversions en matèria ciclista, i la prohibició de circular per voreres i carrers de vianants, fan molt necessària l'elaboració d'una xarxa d'itineraris recomanats, que serveixi als ciclistes inexperts o forans desplaçar-se per la calçada en condicions de seguretat i confort.

Aquest document mostra una proposta inicial d'itineraris recomanats, basant-se en l'actual normativa de circulació ciclista i sentits de circulació, i s'ha orientat d'acord amb les "línies de desig" definides a l'estudi de mobilitat realitzat l'any 2009 per l'enginyer de camins Hugo Badia[4].

La xarxa d'itineraris presentada no té caràcter oficial sinó orientatiu, representa únicament les opinions de *PALMAENBICI.COM*, i queda subjecta a la crítica i les suggerències de qualsevol particular o col·lectiu interessat en millorar la mobilitat a Ciutat. Però neix amb vocació d'influenciar la política municipal i servir de base per a una nova xarxa de carrils bici i ciclocarrers.

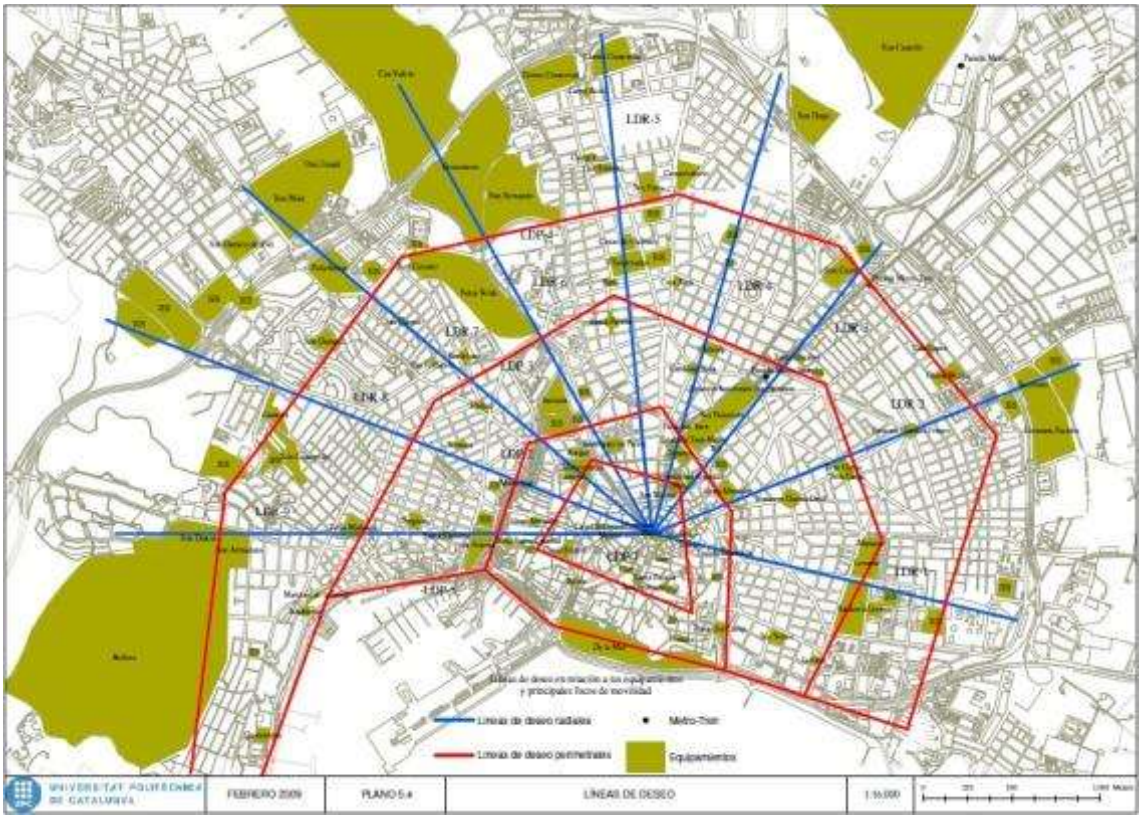


Fig. 5 – *"Línies de desig" definides a l'estudi de mobilitat de l'enginyer Hugo Badia. Mostra les direccions de circulació que caldria satisfer per la xarxa ciclista.*

[4] Tesina de la UPC: http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/8400

Al citat estudi es realitza una proposta de xarxa bàsica de mobilitat ciclista, fortament basada en la implantació de carrils bici segregats del trànsit motoritzat. La xarxa ciclista actual s'ha executat sense tenir en compte les recomanacions de l'estudi, i donat el canvi de color polític de l'Ajuntament i els menors recursos econòmics disponibles, resulta altament probable que qualsevol ampliació es realitzi en forma de ciclocarrer -i per tant evitant els principals eixos motoritzats-.

Amb la finalitat de facilitar la visualització i explicació de la xarxa d'itineraris recomanats, s'ha procedit a dividir Palma en cinc sectors: casc antic (1), sector oriental (2), sector septentrional (3), sector occidental (4) i sector Bellver (5). L'objecte de l'estudi es limita a la mobilitat a l'interior de la Via Cintura, donat que concentra el gruix de la població, punts d'atracció i viari de tipus urbà.

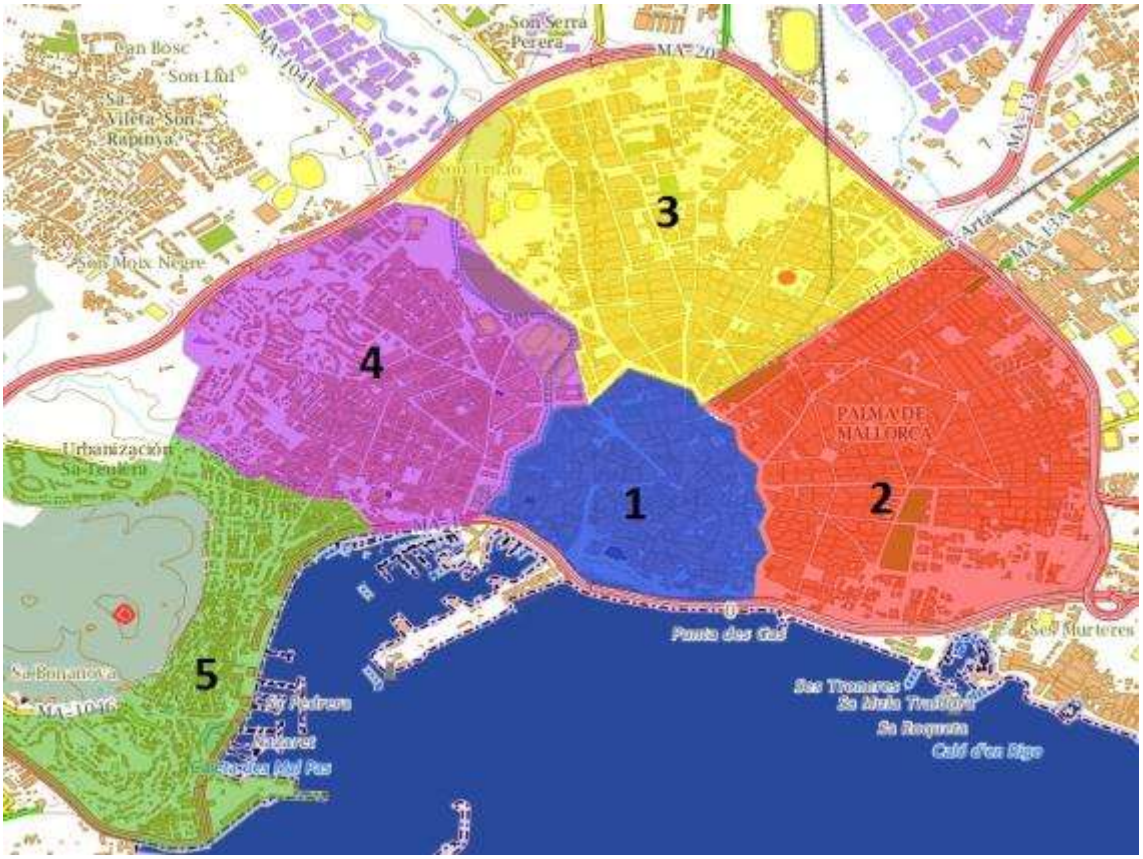


Fig. 6 – *Sectorització de Palma, de cara a la proposició d'itineraris recomanats.*

Casc antic (1)

La zona del casc antic es caracteritza per l'escassa presència d'automòbils -amb l'excepció d'algunes vies obertes al trànsit normal, con la Rambla o Jaume III-. La major part del viari es troba dins d'Àrees de Circulació Restringida (ACIRE), on la nova ordenança permet circular en sentit contrari al reglamentari. Tanmateix, nombrosos carrers s'han tancat completament al trànsit, quedant prohibida la circulació de bicicletes en horari comercial.

El traçat d'aquest sector es típicament medieval, cosa que implica carrers estrets i sinuosos, que ocasionalment poden disposar d'escales o d'altres barreres arquitectòniques que interrompen la circulació normal en bicicleta i que per tant cal evitar.

Allà on els carrers no han estat oficialment catalogats com a ACIRE, es presenten nombroses dificultats per a la circulació en bici, per l'existència de carrers de sentit únic dissenyats per a la pacificació del trànsit.

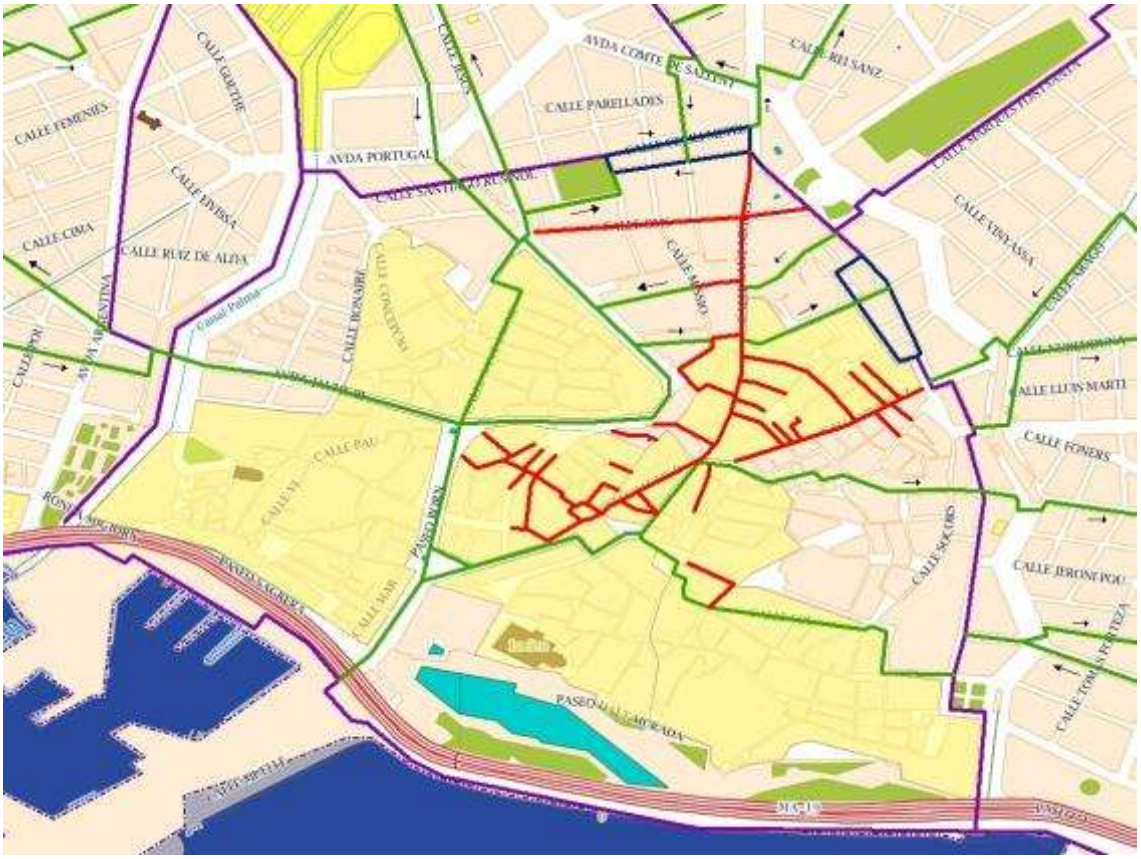


Fig. 7 – *Itineraris recomanats (verd) al casc antic. Es pot observar l'efecte barrera dels carrers de vianants, així com la dificultat d'acostar-se al model de línies de desig de l'estudi de mobilitat de l'enginyer Hugo Badia per l'existència de carrils de sentit únic fora de la zona ACIRE.*

Sector oriental (2)

El sector oriental es correspon amb una zona d'eixample de la ciutat de Palma. Dins d'aquest sector es poden diferenciar dues zones ben definides: al nord del Carrer de Manacor i l'interior del carrer Manuel Azaña generalment es va seguir l'ordenació proposada per Calvet i Alomar de la primera meitat del s. XX. A la resta del sector l'activitat edificadora es va seguir de forma desordenada, ignorant els projectes municipals, convertint-se en una zona marginal amb nombrosos carrers sense sortida ("culs de sac") o amplària variable, que ara està patint una important remodelació.

El sector oriental limita al nord amb el carrer Jacint Verdaguer, que ja disposa d'un carril bici seguint una de les línies de desig definides per l'enginyer Hugo Badia (LDR-3). Tanmateix disposa de carrils aptes per a satisfer dues de les línies de desig "perimetrals" (LDP-2 i LDP-3), i part de la línia de desig "radial" al sud del Carrer de Manacor (LDR-1).

D'aquesta manera, la xarxa d'itineraris recomanats del sector oriental ha d'enllaçar la part existent de la LDR-1 amb el casc antic, i definir completament l'itinerari de les línies de desig LDR-2 i LDP-4.

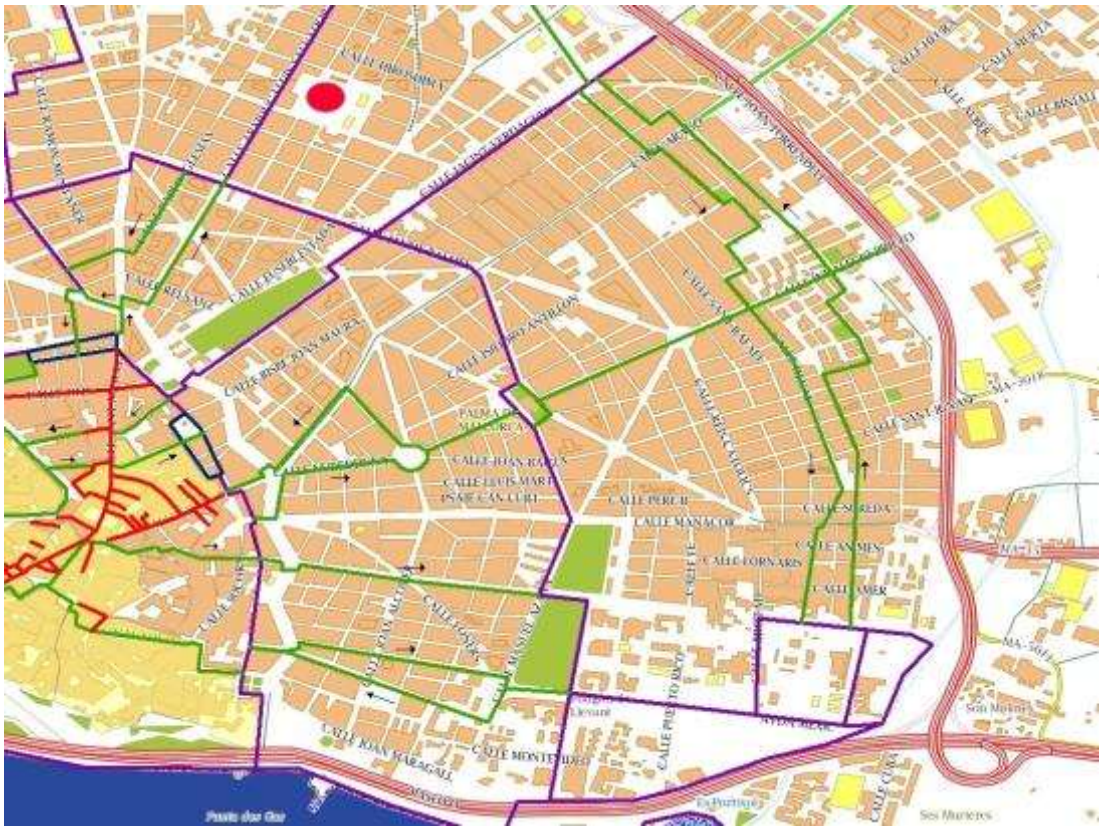


Fig. 8 – *Itineraris recomanats al sector oriental. Es satisfà la línia "radial" LDR-1 en sentit de sortida pel carrer Miquel Santandreu –i, alternativament, per General Ricardo Ortega-, i en sentit d'entrada pel carrer Pérez Galdós. La línia de desig LDR-2 es satisfà en sentit de sortida pel carrer Nuredduna i en sentit d'entrada pels carrers Uetam i Aragó, continuant en ambdós sentits per Francesc Manuel de los Herreros, Arquebispe Aspàreg i Indalecio Prieto. Finalment, la línia "perimetral" LDP-4 es satisfà pels carrers Rector Petro, Antoni Rosselló i Nadal, Tomàs Rullán i Son Gotleu en sentit antihorari, i per Llampugol, Llimona, Màlaga, Regal i Cabrera en sentit horari.*

Sector septentrional (3)

Al sector septentrional de Ciutat s'han respectat en bona mesura els projectes d'eixample i d'ordenació, generant una trama urbana molt compacta i àrees d'equipaments de gran extensió. A l'extrem exterior la densitat es redueix sensiblement, i també està en procés de remodelació per tal d'adaptar la trama al projecte original.

El sector limita a l'est amb el carrer Jacint Verdaguer -amb un carril bici a la línia de desig "radial" LDR-3-, i a l'oest amb el Parc de la Riera -que compta amb un carril bici al carrer de Jesús, a la línia de desig LDR-6-. Tanmateix, disposa de l'eix cívic del Passeig de Blanquerna i el carril bici de la Carretera de Valldemossa (LDR-5), el carril del carrer Arxiduc Lluís Salvador (part de LDR-4) i els carrils de Jaume Balmes i Pare Bartomeu Pou (LDP-3).

Per completar les línies de desig establertes a l'estudi de mobilitat de l'enginyer Hugo Badia seria necessari marcar els itineraris recomanats LDP-4 i la part de LDR-4 que falta. Tanmateix convé enllaçar la xarxa amb la Carretera de Sóller, on s'ha construït una senda ciclable cap al popular barri de Son Sardina.

El primer d'aquests itineraris es realitzarà per la ronda formada pels carrers Tomàs Lluís de Victòria - Pompeu Fabra - Miquel Arcas - Guillem Forteza - Uruguai, bona part de la qual és de recent construcció i encara no pateix d'un trànsit massa intens. Aquest itinerari està fortament condicionat per l'existència d'un únic pas sobre les vies del tren de Sóller (que circula en trinxera) i el carrer d'Uruguai entre la zona d'equipaments (tot i la seva perillositat).

Tal i com es veurà a l'apartat corresponent, les solucions ciclistes per aquesta ronda son, en tot cas, de molt alt cost: la implantació d'un carril bici segregat o be la creació d'una senda ciclable entre els equipaments i alguns solars degradats.

El segon itinerari es resoldrà pel carrer Arxiduc Lluís Salvador en sentit de sortida, i per Pablo Iglesias - Blanquerna en sentit d'entrada. La creació d'un carril bici a contrasentit al carrer de l'Arxiduc estalviaria als ciclistes creuar el carrer 31 de Desembre per un encreuament no semaforitzat.

El darrer d'aquests itineraris consisteix en connectar els carrils d'Arxiduc i Valldemossa en direcció perimetral. Aquesta solució es basa en l'ús dels carrers de Sant Vicent de Paül –accés des de Valldemossa-, i Mercè Rodoreda – Josep Plà – Guillem Reynés Font en sentit horari i Carrer E – Sant Francesc de Sales – Salvador Espriu en sentit antihorari des d'Arxiduc.

Tots aquests itineraris estan fortament condicionats a l'extensió de l'Eix Cívic del Passeig de Blanquerna pels carrers del Camp Redó i Cotlliure, que podrien suposar la supressió de l'actual carril bici de Valldemossa i donarien més sentit a l'hipotètic carril d'Alfons el Magnànim (antic carrer del Capitán Salom).

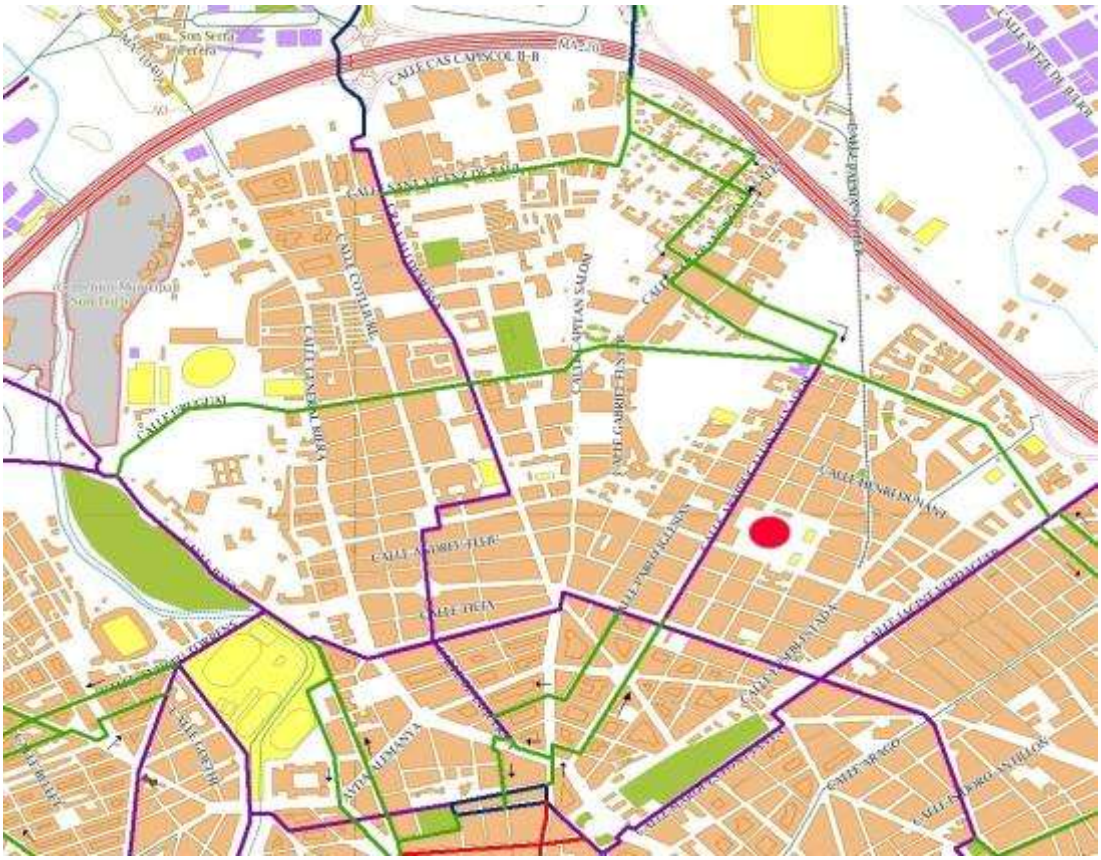


Fig. 9 – *Itineraris recomanats (verd) al sector septentrional. Les vies del tren de Sóller i els amplis equipaments del Parc de la Riera condicionen fortament les alternatives per al ciclista. La construcció d'un carril bici resulta especialment desitjable al Carrer d'Uruguai, on els automòbils assoleixen grans velocitats.*

Sector occidental (4)

El sector occidental es una zona de transició entre els espais de ciutat compacta, propis de l'eixample de Palma, i els espais residencials d'escassa densitat originalment destinats a la burgesia local, propis del voltant del Puig de Bellver, on la orografia es torna menys favorable per als ciclistes -que en general troben a la resta de Ciutat un entorn ideal per a pedalar, amb escassa pendent-.

Aquest sector s'enquadra entre el Parc de La Riera, i "Es Torrentó", configurats per les línies de desig "radials" LDR-6 i LDR-9. La primera d'aquestes queda satisfeta pel carril bici del carrer de Jesús, mentre la resta de línies radials no compta actualment amb cap tipus d'infraestructura.

Pel que fa a les línies "perimetrals", el sector s'enquadra entre les LDP-2, LDP-4 i LDP-5 -totes amb carril bici-. Només caldria satisfer la línia de desig "perimetral" LDP-3.

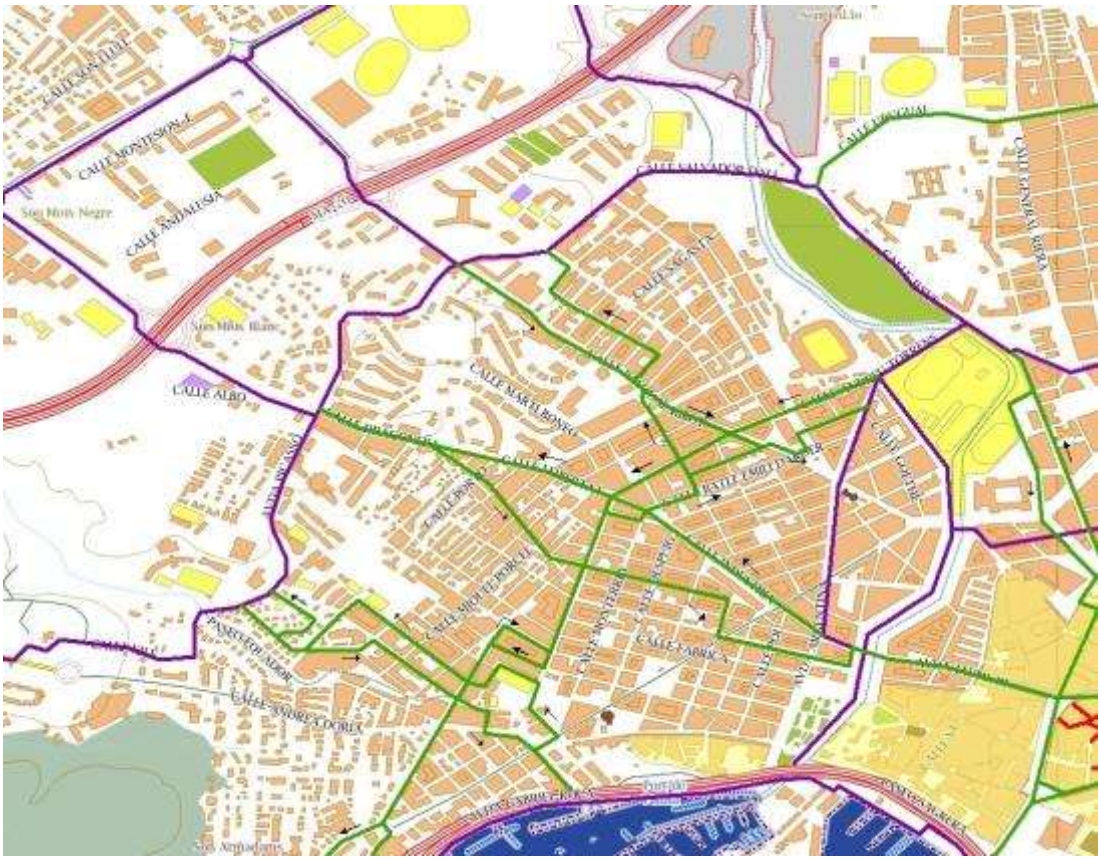


Fig. 10 – *Itineraris recomanats (verd) al sector occidental. La línia de desig "radial" LDR-9 delimita l'extrem sud del sector, amb itinerari recomanat pels carrers Soló i Panamà en sentit de sortida, i els carrers del Paraguai i del Poble Espanyol en sentit d'entrada. La LDR-8 es realitza, en sentit de sortida, pels carrers Indústria i Llibertat; i en sentit d'entrada pels carrers Barrera, Villalonga i Caro. La LDR-7 es satisfà, en sentit d'entrada, pel carrer Pasqual Ribot; i en sentit de sortida, pels carrers Bover, Principat, i Tomàs Aguiló. Finalment, la línia de desig "perimetral" LDP-3 utilitza els carrers Juníper Serra i Bartomeu Rosselló-Pòrcel en ambdós sentits, passant posteriorment a utilitzar Emili Darder i Antoni Pons en sentit horari, i Niceto Alcalá Zamora en sentit antihorari.*

Bellver/El Terreno (5)

El sector cinquè es configura com una estreta franja urbanitzada al peu del Puig de Bellver. Va néixer amb una trama de ciutat-jardí, destinada a la burgesia local, que després es va veure degradada per la construcció d'importants complexos turístics. Actualment es caracteritza per concentrar una important oferta d'oci nocturn -zones del Passeig Marítim i Gomila-.

Aquesta zona queda bastant relegada a l'estudi de mobilitat de l'enginyer Hugo Badia, senyalant-se únicament dues línies de desig "perimetrals" (LDP-4 i LDP-5), que en essència consisteixen en dos itineraris paral·lels, a escassa distància però a diferent cota.

La LDP-5 es correspon amb el Passeig Marítim, on es va construir el primer carril bici de Palma. Per desgràcia, part d'aquest itinerari resulta impossible de satisfer en desaparèixer el carril bici i resultar el Passeig Marítim excessivament perillós per a circular per la calçada -on els automòbils superen amb freqüència els 80 km/h, molt per damunt del límit reglamentari-. En cas de completar-se aquest itinerari es podria arribar en bicicleta fins a l'Estació Marítima, on els nombrosos creuers podrien augmentar el potencial cicloturístic de Ciutat.

Per la seva banda, la LDP-4 té un gran interès per a accedir al Parc de Bellver, molt freqüentat pels veïns de Palma en moments d'oci. Tanmateix, la LDP-4 podria connectar el centre amb alguns barris com el de Sant Agustí, o zones de platja com Cala Major.

Fig. 11 – *Itineraris recomanats (verd) al sector de Bellver. La LDP-4 transcorre per Joan Miró, enllaçant amb la LDP-3 al sector occidental. La LDP-5 no pot veure's completada per la prohibició de circular per les voreres amples -motiu pel qual és urgent establir una excepció per decret de batlia-.*

Pla de mesures urgents

Tal i com s'ha indicat, els recents canvis normatius al voltant de la mobilitat ciclista han generat una important confusió entre els usuaris. La Xarxa Bàsica d'Itineraris Recomanats, objecte d'aquest document, neix com a una possible resposta des de la societat civil per adaptar-se a la nova situació.

Però aquesta mesura, que es dirigeix principalment als ciclistes inexperts o foranis, resulta clarament insuficient quan ens enfrontam a alguns dels problemes indicats al llarg del capítol anterior. Aquests problemes només es poden resoldre des de la capacitat reguladora de l'Ajuntament, aprofitant tant les excepcions contemplades a l'Ordenança Ciclista, com d'altres competències d'ordenació viària i execució d'algunes infraestructures.

En conseqüència, s'ha decidit incloure en aquest document una sèrie de recomanacions i suggerències per a l'actual consistori, plasmades en un programa de mesures urgents d'implementació ràpida i de baix pressupost.

Per tal de mantindre una certa sistemàtica a l'hora d'exposar aquest programa, definirem tres categories de mesures: excepcions de l'Ordenança Ciclista, ordenació del viari, i construcció d'infraestructura de baix cost. Totes aquestes mesures s'haurien de complementar amb una adequada difusió mediàtica, per tal d'assegurar el coneixement per part de tots els ciutadans.

Aplicació de les excepcions previstes a l'Ordenança

L'ordenança reguladora de la mobilitat ciclista, que ha motivat l'elaboració d'aquest document pel seu marcat sentit restrictiu, contempla una sèrie d'excepcions a les restriccions que es poden activar per decret de batlia.

Aquestes excepcions son, per un costat, el permís per circular per voreres -article 11.2 de l'Ordenança-, i per l'altre la modificació de les hores en que s'aplica la prohibició de circular per carrers de vianants –article 12.3-.

Gràcies a l'aplicació de l'excepció de voreres es pot millorar la seguretat ciclista a les vies urbanes amb alta intensitat de trànsit i grans velocitats de circulació. Per la seva banda, el permís de transitar determinats carrers de vianants -fins i tot en horari comercial- milloraria la connectivitat dels itineraris ciclistes.

En tots els casos seria convenient una adequada senyalització d'aquesta situació excepcional, i una intensa campanya de comunicació.

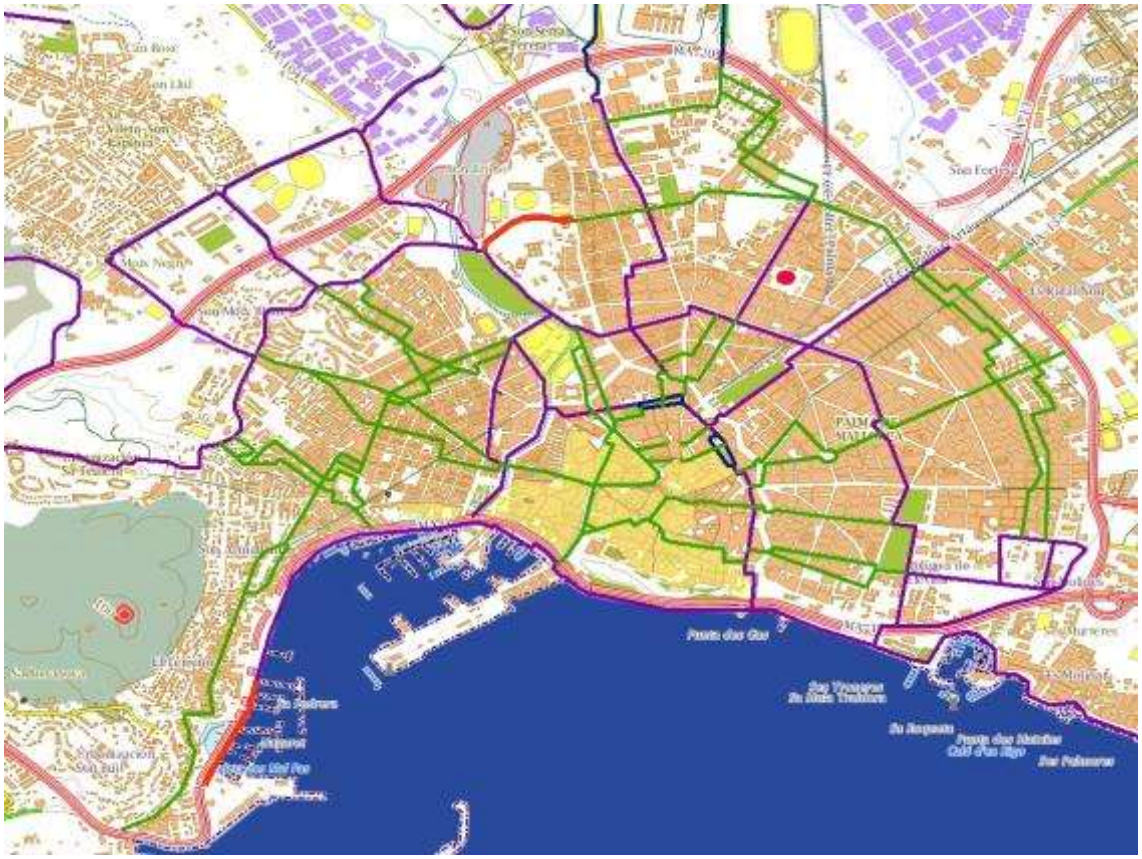


Fig. 12 – *En vermell, voreres amples (> 3m) on caldria autoritzar, de forma permanent, la circulació ciclista –fins a la construcció d'un carril bici-.*

Els carrers on cal aplicar molt especialment l'excepció a la prohibició de circular per la vorera son el Passeig Marítim i la Ronda d'Uruguai. Es tracta de dos vies que, per situar-se en espais més aviat oberts, indueixen a grans velocitats vehiculars -molt per damunt dels límits legals-. Per tant, és completament necessari segregar el trànsit ciclista del trànsit motoritzat.

L'autorització haurà de romandre en tant no es construeixin els corresponents carrils bici, o al cas de la Ronda d'Uruguai possibles alternatives travessant la zona d'equipaments -com ara l'Hospital Psiquiàtric-.

En tots dos casos es tracta de voreres de gran amplada, superant els 3 m que pretén imposar com a mínim la Direcció General de Trànsit al nou Reglament General de Circulació –i, per tant, assegura la legalitat de la mesura-.

Per tal de garantir la millor convivència possible entre vianants i ciclistes, resulta convenient delimitar la franja per la qual s'autoritza la circulació ciclista -el que es coneix com a *"carril bici suggerit"*-. No es tractaria d'un carril bici real, ja que es mantindria la prioritat de pas del vianant, però sí que suposaria una certa segregació entre una modalitat i l'altra de moure's.

Fig. 13 – *Carrers de vianants on caldria aixecar la prohibició de circular en bici en horari comercial –en blau-, i resta de carrers de vianants –vermell-.*

Com s'ha vist a la proposta de xarxa ciclista, la zona del casc antic es veu fortament condicionada per la cunya de carrers de vianants situats al voltant de Sant Miquel i Sindicat. La barrera que s'origina impedeix una adequada circulació durant l'horari comercial -quan queda prohibida la presència de bicis-.

Es pot corregir aquest defecte modificant -per decret de batlia- l'horari de circulació permesa per alguns carrers o, més concretament, aixecant totalment les restriccions. Caldrà estudiar, d'altra banda, modificacions d'horaris i dies per la resta de carrers, per adequar-los a la presència de vianants -cosa que no es objecte d'aquest document-.

L'aixacament de restriccions s'hauria de dur a terme als carrers de Sant Francesc, e l'Oli, i la Costa de la Pols, per tal de poder redefinir la xarxa d'itineraris recomanats al casc antic. Tanmateix, un *"carril bici suggerit"* també seria necessari per millorar la convivència entre vianants i ciclistes.

Canvis a l'ordenació del viari

De la mateixa manera que alguns dels principals problemes per als ciclistes es poden solucionar aplicant les excepcions previstes a l'Ordenança, alguns altres punts necessiten una reordenació més profunda del viari, actuant bàsicament sobre els sentits de circulació permesos: be canviant el sentit per a tots els vehicles, be declarant una sèrie de carrers *"residencials"* on les bicicletes puguin circular a contrasentit –article 13.2 de l'Ordenança-.

A l'estudi dels carrers per on passa la Xarxa d'Itineraris Recomanats no s'ha detectat cap necessitat de canvi general del sentit de circulació. Respecte a la declaració de carrers residencials, caldria fer-ho entre el carrer Colom i la travessia Ballester –cosa que facilita la circulació en sentit d'entrada des de la zona de Manacor-, i als carrers de Ca n'Espanyol i de la Samaritana –facilitant la circulació interior cap a la zona de Sant Francesc-.

Fig. 14 – *En taronja, carrers que haurien de declarar-se residencials (senyal S-28), per tal de facilitar la circulació en bici en tots dos sentits.*

Infraestructura de baix cost

Alguns dels canvis necessaris per agilitzar la circulació ciclista a Palma passa necessàriament per les infraestructures. Algunes d'aquestes infraestructures –com ara els carrils bici segregats, amb asfalt pigmentat propi- son d'un cost difícilment assumible en temps de crisi. Però d'altres es podrien executar sense una despesa excessiva, com ara els carrils bici suggerits a nivell de calçada –amb un nivell baix de segregació- en sentit contrari al trànsit normal, la millora de la visibilitat als encreuaments, o l'eliminació d'obstacles molt específics.

D'aquest darrer tipus, cal destacar molt especialment l'existència d'un mur entre els carrers del Pare Antoni Oliver i de Nicaragua –que convindria esbucar, en cas de no estar protegit per qüestions patrimonials-, i d'unes escales que entre el primer d'aquests carrers i el del Poble Espanyol/Guatemala –cosa que també milloraria l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda-.

Fig. 15 – *En vermell, la ubicació del tram que caldria reformar a la zona del Poble Espanyol.*

Fig. 16 – *Escales on cal construir una rampa, i mur que caldria esbucar parcialment per connectar amb el carrer de Nicaragua.*

Els carrils bici en sentit contrari a la circulació de la resta de vehicles resulten especialment desitjables als carrers Arxiduc i Nuredduna –en tots dos casos eliminant una fila d'aparcaments per automòbils en bateria, cosa que també permetria ampliar l'espai dedicat als vianants-.

Tanmateix, al tram motoritzat del Carrer de Sindicat resulta convenient la recuperació de l'antic traçat del carril bici, aquesta vegada no per circular per Avingudes, sinó per connectar amb l'itinerari recomanat de Nuredduna. Això suposaria la necessitat de reubicar l'aturada de taxi que s'hi ha instal·lat amb la supressió d'aquest carril.

Al mateix carrer Sindicat / Porta de Sant Antoni ens trobam amb una altra intervenció urgent, que ens permet passar a l'anàlisi dels encreuaments. Es tracta del viari senyalitzat damunt la calçada per als ciclistes que arriben del passatge de Maneu i que volen agafar el "ciclocarrer" de Josep Anselm Clavé cap a la Plaça d'Espanya.

L'encreuament és un autèntic punt negre del "traçat interior" dissenyat per l'actual Consistori, donada la confusió que es genera respecte a les prioritats de pas i la poca visibilitat dels ciclistes –que surten d'un carreró per travessar d'esquerra a dreta un carrer amb altíssima intensitat de trànsit-.

La solució proposada és la segregació del viari ciclista fins al pas de vianants que prové del Carrer de Sindicat, de manera que vianants i bicicletes comparteixin el mateix encreuament –cosa que reforça la visibilitat de tots dos col·lectius-.

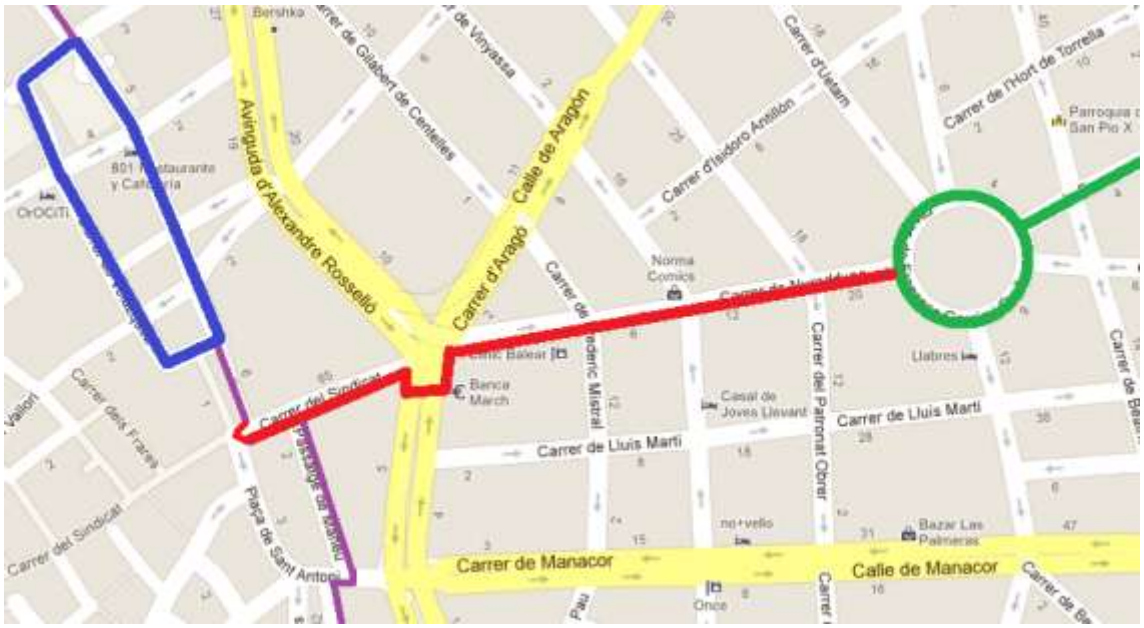


Fig. 17 – En vermell, *carril bici que cal construir per tal de superar la restricció de circulació en sentit únic que s'imposa als automobilistes, i que obliga als ciclistes a fer volta excessiva*.

Fig. 18 – Encreuament de la Porta de Sant Antoni, on l'itinerari ciclista suggerit per l'Ajuntament s'encreua amb el carrer Sindicat –on el trànsit és molt intens-. El carril podria arribar fins al pas zebra i situar-se en posició elevada –tipus "baden"-, per tal de protegir a tots dos col·lectius.

També al *"traçat interior"* –alternativa a l'antic carril d'Avingudes- ens podem trobar amb un bon grapat d'encreuaments conflictius que caldria modificar.

Un cas paradigmàtic en aquest sentit és el del carrer Velázquez –ciclable- i el carrer Josep Tous i Ferrer –per on circulen tots els cotxes que surten de l'aparcament de la Plaça de l'Olivar-. La presència de diversos elements de mobiliari urbà (un contenidor de paper, una caseta de l'ONCE, un arbre, etc.) impedeix als automobilistes veure als ciclistes que transiten cap al carrer Velázquez, generant un alt risc de col·lisió que es reforça per la confusió respecte a la prioritat de pas.

Caldria canviar de lloc tots aquests elements, i garantir la seguretat dels ciclistes amb un petit ressalt i una senyal de STOP per indicar als automobilistes que la prioritat correspon a les bicis.

Fig. 19 – Encreuament dels carrers Velázquez i Josep Tous i Ferrer, on el mobiliari urbà impedeix una adequada visibilitat dels cicles que arriben per l'esquerra –des d'on normalment arriba poc trànsit-, generant un alt risc de col·lisió i poca definició de les prioritats de pas.

Un altre exemple de poca visibilitat es produeix a la Porta de Sant Antoni, amb un encreuament entre carril bici i pas de vianants. Entre diversos elements del mobiliari urbà s'obstaculitza la visió entre bicis i vianants, cosa que pot originar col·lisions importants.

Fig. 20 – Encreuament a la Porta de Sant Antoni entre un carril bici i un pas de vianants, on aquests no poden veure l'amenaça d'un possible ciclista infractor circulant a gran velocitat.

Amb caràcter menys urgent, però sí prioritari, ens trobam amb tota una sèrie d'actuacions d'un cost superior, com ara la prolongació del carril bici del Passeig Marítim, la conversió de la *xarxa d'itineraris recomanats* en ciclocarrers, o la supressió del carril bici de la carretera de Valldemossa i substitució per un altre carril o ciclocarrer al Camp Redó i Cotlliure, i construcció d'un nou carril bici al carrer d'Alfons el Magnànim (antic carrer Capitán Salom) que enllaci amb la senda ciclable de Son Sardina i els carrers Rector Antoni Ferrer – Ca's Capiscol II-A.

Finalment, en cas de que la construcció del carrer Pompeu Fabra suposi un augment sensible de la intensitat de trànsit a la circumval·lació descrita entre Uruguai i Tomàs Lluís de Victòria, caldria fer una intervenció substancial que, a més de suposar la declaració de nombrosos carrers residencials (Son Oliva, Josep Melià, Salvador Allende, Fra Francesc Palou, Lluís Alemany i Pujol, i Prat de la Riba), inclouria la construcció d'un pas a nivell sobre les vies del tren de Sóller –entre Son Oliva i Josep Melià- i la creació d'un passeig ciclista paral·lel a la Ronda d'Uruguai, junt a l'hospital psiquiàtric.

Aquesta redefinició de la *"Línia de Desig Perimetral 4"* es traduiria al sector oriental en un canvi a l'itinerari recomanat en sentit antihorari, que passaria al carrer de Sant Rafel. Podria considerar-se l'existència d'una nova "línia de desig" septentrional, que fa recomanable declarar com a residencial el carrer de Ca l'Ardiaca.

Fig. 21 – *Trinxera del tren de Sóller que caldria superar amb un pas a nivell o amb rampes adaptades al pas dels cicles i de persones amb mobilitat reduïda.*

Fig. 22 – *Traçat aproximat del passeig paral·lel a la Ronda d'Uruguai, junt a l'Hospital Psiquiàtric.*

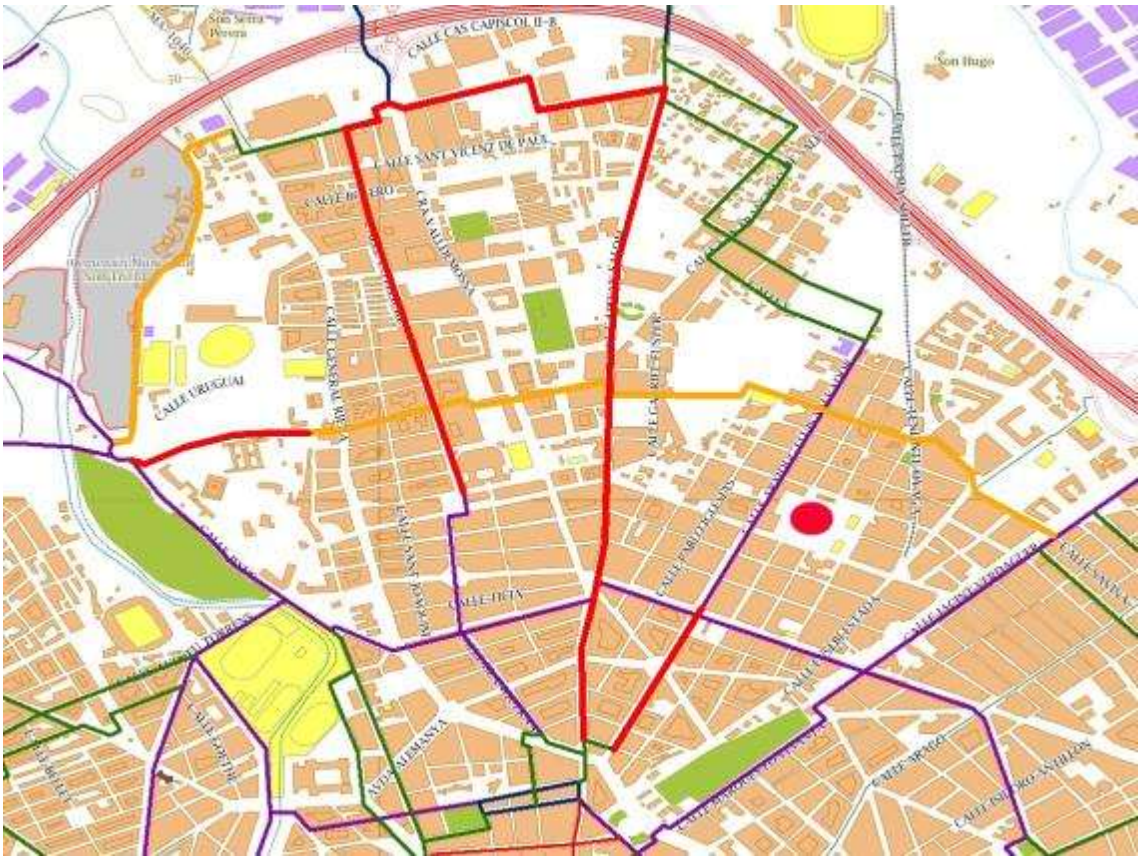


Fig. 23 – *Nova configuració de la xarxa ciclista al sector septentrional, una vegada implementades les mesures recomanades. En vermell ens trobam la infraestructura de nova creació que seria recomanable. En taronja, els carrers que caldria declarar com a residencials per tal de permetre als ciclistes circular en sentit contrari al trànsit normal. En verd, la xarxa d'itineraris recomanats, i en morat la xarxa de carrils bici existent.*

La xarxa ciclista de Palma quedaria així àmpliament definida, combinant diferents tipologies de viari –des de simples itineraris recomanats, fins a carrils bici segregats, passant per ciclocarrers, sendes ciclables i zones residencials-.

Quedaria per definir la xarxa més enllà de la Via de Cintura, però els barris exteriors i els enllaços amb municipis propers hauran de ser objecte de futurs estudis –en part també per possibles afeccions a carreteres gestionades pel Consell de Mallorca, i no per l'Ajuntament de Palma-.

També s'aplaça a documents futurs la definició de mesures diverses per a la promoció de l'ús responsable de la bicicleta, com ara millores al servei de lloguer públic *"BiciPalma"*, l'augment dels aparcaments de cicles, campanyes d'educació en circulació segura (*"biciescoles"*), etc.

El present document passa així a disposició pública, iniciant-se un procés de consultes amb les autoritats municipals, el teixit associatiu de Palma, i els ciclistes urbans de Ciutat que estiguin interessats en millorar els itineraris amb les seves experiències personals.

Passat un plaç de temps raonable, s'elaborarà una guia amb la xarxa recomanada definitiva.