



Desenvolupament del Pla director de la bicicleta

L'Hospitalet de Llobregat (Barcelonès)

Estudi de la mobilitat en bicicleta al municipi i creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes per a fomentar els desplaçaments en aquest vehicle.



-
- **Municipi:** L'Hospitalet de Llobregat (267.000 habitants, 12,5 km²)
 - **Any de realització:** 2005-2012
 - **Cost total:** Entre 10.800.000€ i 6.750.000€ (entre 240€ i 150€ el metro lineal, en funció de la tipologia de carril bicicleta)
 - **Agents implicats:** Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, Consell Comarcal del Barcelonès (Ronda Verda).
-

► Situació de partida

Des de l'any 1999 a l'Hospitalet compta amb espais viaris destinats als usuaris de la bicicleta, quan es va posar en funcionament el primer carril bici, de 2 quilòmetres de longitud, que recorria la rambla Marina i la rambla Just Oliveras en doble sentit, i segregat del trànsit de vehicles a motor. A més d'aquest carril, la ciutat es va dotar d'aparcaments universals en superfície i subterranis per a bicicletes repartides per tots els barris.

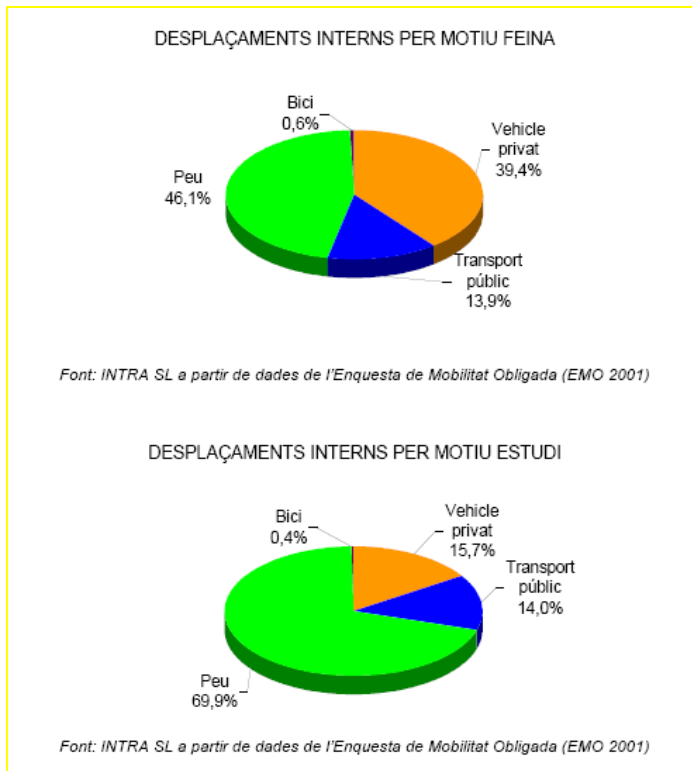
Segons l'Enquesta de mobilitat obligada de l'any 2001, els desplaçaments en bicicleta per motius de feina representaven el 0,6% del total (uns 180 diaris), mentre que els desplaçaments per motiu d'estudi suposaven el 0,4% (22 diaris).

Per a donar un impuls a l'ús d'aquest vehicle a l'Hospitalet de Llobregat, l'any 2005 es va elaborar el Pla director de la bicicleta, una peça clau per al desenvolupament del Pla director de mobilitat sostenible aprovat pel Ple de l'Ajuntament el juny de 2002. Amb aquest pla es pretenia, de forma específica en matèria de bicicletes, avançar cap a un model de mobilitat més sostenible i, alhora, més funcional.

El mateix any 2002, es va signar el Pacte per la mobilitat, el qual, en l'àmbit de la mobilitat en bicicleta, proposava augmentar-ne la presència en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització. El Pacte també recomana dissenyar una xarxa de carril bici amb bones condicions de seguretat (espais protegits i senyalitzats), amb accessibilitat als principals punts d'atracció de viatges del municipi i als principals carrers comercials, i amb connexió entre els itineraris urbans i els camins periurbans o interurbans.



Repartiment del nombre de desplaçaments per mitjans de transport (2001)



Imatges del primer carril bici de l'Hospitalet de Llobregat



► Descripció de l'actuació

El Pla director de la bicicleta proposa uns eixos ciclistes bàsics que connecten els principals centres d'atracció de la ciutat: escoles, equipaments culturals, parcs i jardins, biblioteques, edificis administratius, estacions de ferrocarril i metro, equipaments esportius, centres sanitaris, i també els carrils bici supramunicipals.

La xarxa proposada consta de 18 trams, amb una longitud total de 45,5 quilòmetres:

1. Carril de la rbla. Marina i rbla. Just Oliveras
2. Carril de la Gran Via
3. Carril de l'av. Vilanova
4. Carril de la travessia Industrial
5. Carril del carrer d'Amadeu Torner
6. Carril de l'av. Mare de Déu
7. Carril de l'av. del Carrilet
8. Carril de l'av. Josep Tarradellas
9. Carril de la Cornisa Verda
10. Carril de la carretera d'Esplugues
11. Carril de l'av. del Masnou
12. Carril de l'av. Electricitat
13. Carril de l'av. del Torrent Gornal
14. Carril de l'av. d'Isabel la Catòlica
15. Carril del carrer Motors
16. Carril del carrer Pedrosa A
17. Carril de l'av. de la Fabregada
18. Carril del carrer de Famadas

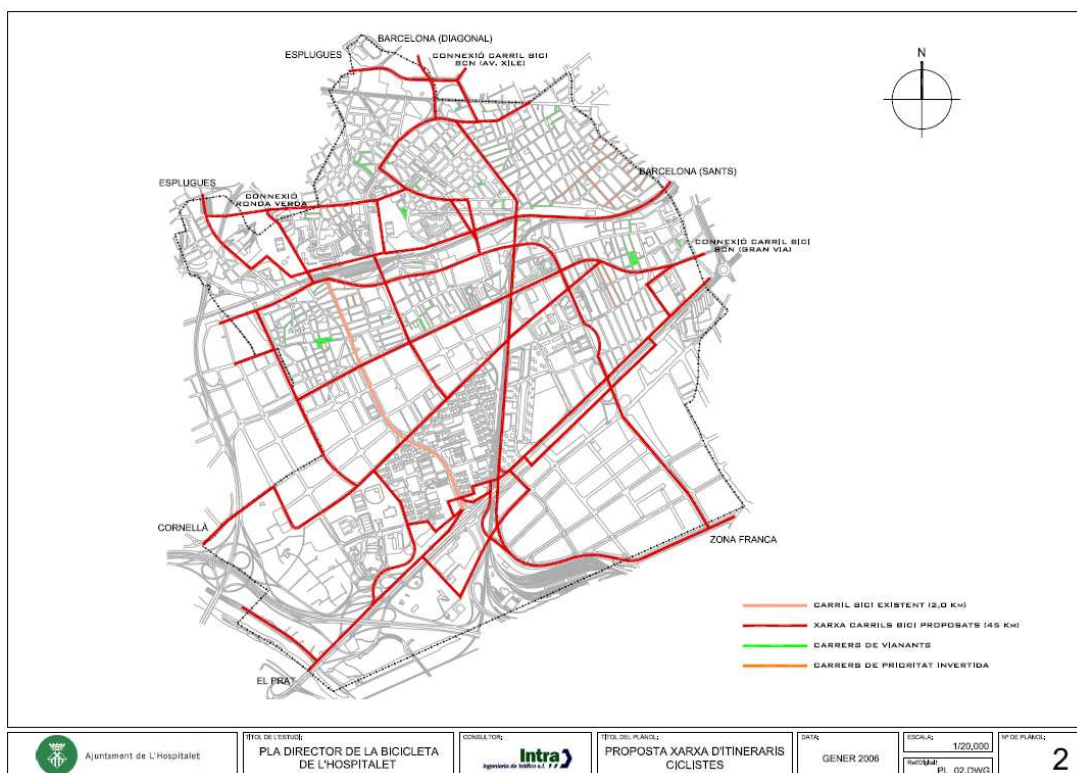
La implantació d'aquesta xarxa es planteja en tres fases:

- Fase 0: 1999-2003, 2,0 km.
- Fase I: 2004-2007, 10,3 km.
- Fase II: 2008-2011, 15,4 km.
- Fase III: A partir de l'any 2012, 19,2 km.

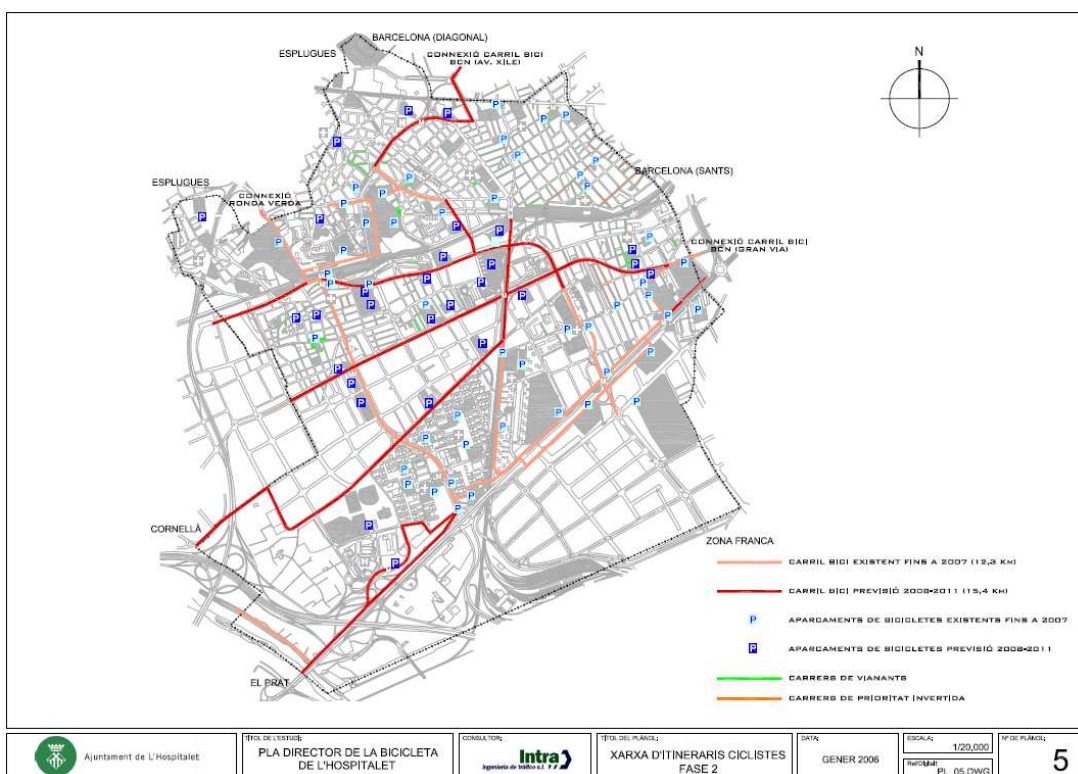
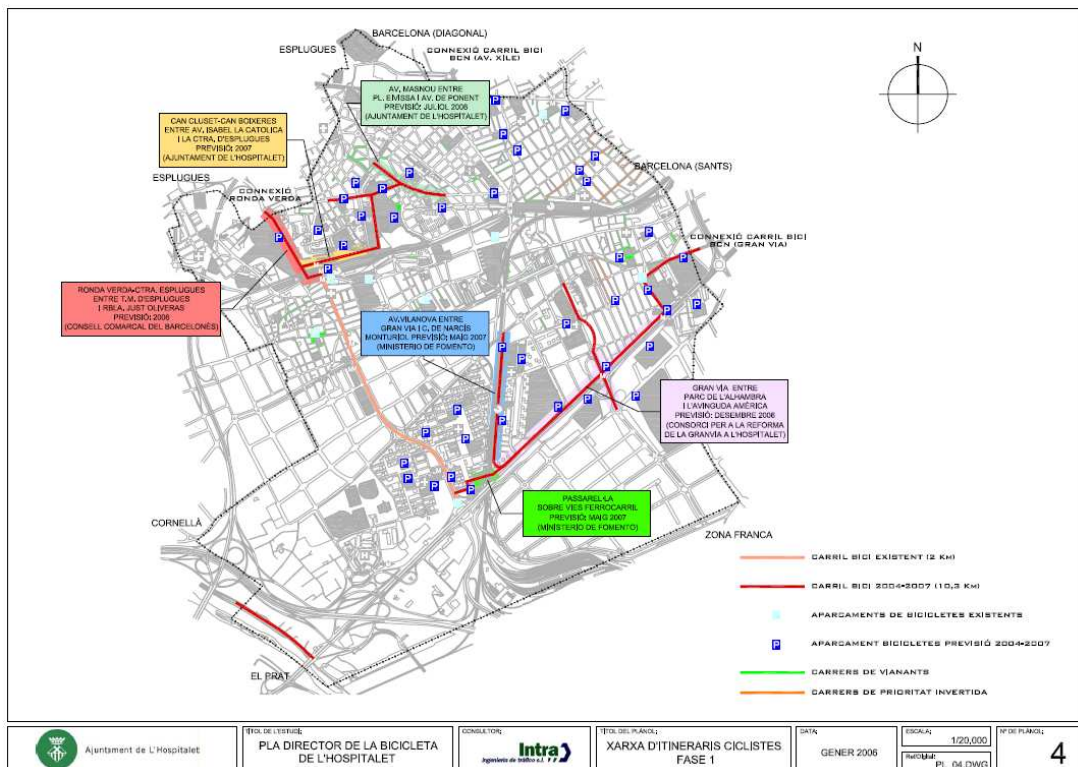
Amb relació a la connectivitat amb els itineraris supralocals, la xarxa urbana de l'Hospitalet entra en contacte amb la Ronda Verda, una iniciativa del Consell Comarcal del Barcelonès i de l'Ajuntament de Barcelona que ha d'envoltar la ciutat de Barcelona tot passant pels municipis de Barcelona, l'Hospitalet, Esplugues, Montcada i Reixac, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià i Badalona.

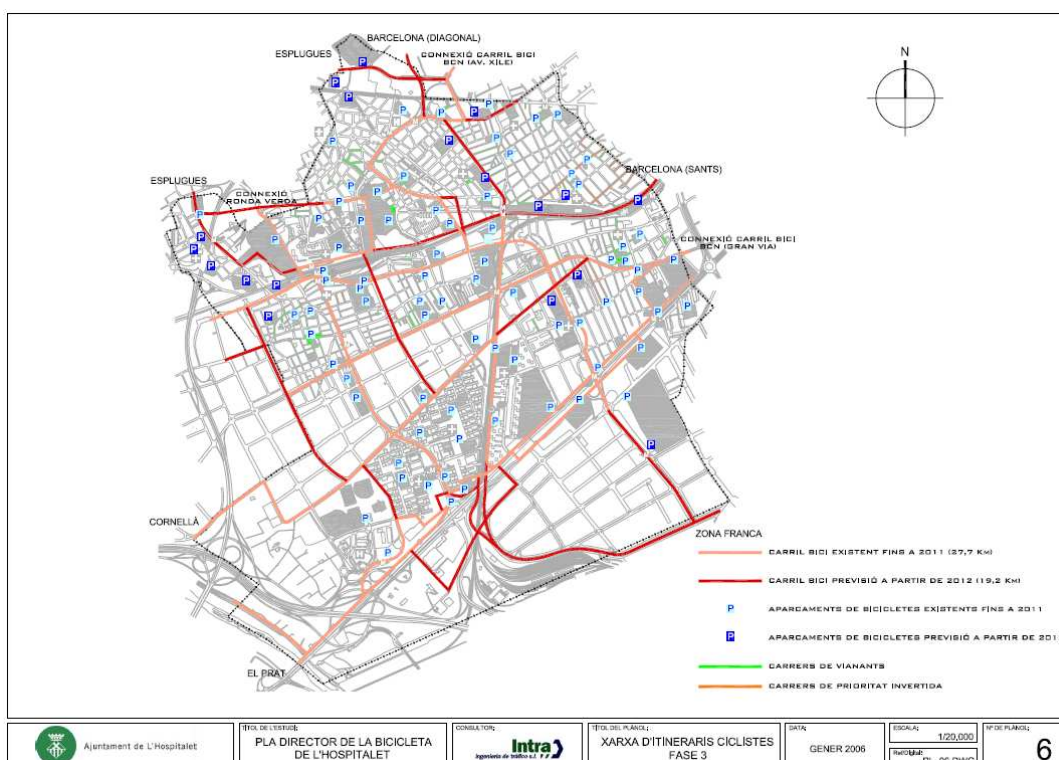
El seu recorregut es divideix en tres trams: el primer va des del municipi d'Esplugues fins a l'actual carril bici de rbla. Marina i rbla. Just Oliveras per la ctra. d'Esplugues i l'av. Josep Tarradellas; el segon tram es correspon amb el carril bici existent en l'actualitat a l'Hospitalet; i el tercer tram connecta aquest carril amb Barcelona a través de la Gran Via. D'aquesta forma l'Hospitalet queda connectat, per als usuaris de la bicicleta, directament amb Esplugues pel nord i amb Barcelona pel sud.

Xarxa de carrils bici proposada pel Pla director de la bicicleta



Previsió de l'execució de la xarxa de carril bici (fases 1, 2 i 3)





El Pla director contempla igualment un pla d'aparcaments a fi de garantir la disponibilitat d'un nombre suficient de places protegides a la via pública i en els principals punts d'atracció ciutadana com les estacions de transport públic, les escoles, les biblioteques i els centres de salut, així com també als centres de treball.

Altres mesures introduïdes en el Pla són la realització de campanyes de sensibilització i d'educació viària per a fomentar els desplaçaments en bicicleta i el seu ús segur, la creació d'un coordinador de la bicicleta a l'Hospitalet, i la creació d'un parc mòbil de bicicletes per als treballadors i la policia local.

D'altra banda, també està convingut amb les empreses que porten els aparcaments municipals la reserva d'espai per a aparcament de bicicletes. En concret en tres d'aquests pàrkings: Centre, Collblanc i Santa Eulàlia.



Cartell informatiu de la xarxa de carril bici



Tram del carril bici ments a la Gran Via (Ciutat Judicial)



▶ Resultats

Per bé que la previsió feta en el Pla Director de la Bicicleta s'estructurava en 3 etapes (en les 18 actuacions concretes a les quals s'ha fet esment), l'execució ha diferit de les fases inicialment programades, si bé els itineraris de carril bicicleta previstos s'han mantingut en la forma planejada.

La implantació dels carrils bicicleta ha estat en bona part condicionada a les obres de desenvolupament dels grans plans previstos per a la ciutat en el darrer quadrienni, així com a la prioritització de les obres de reurbanització que s'han anat executant (en funció de l'estat i ubicació dels diversos vials que s'havien de transformar i també de la reordenació de la mobilitat local).

Així, actualment hi ha un total de carril bicicleta de 13.718 metres lineals construïts, dels quals 13.022 metres són en vorera i la resta en calçada. És a dir, resten per executar poc menys de 31 quilòmetres de carril. A aquestes dades cal afegir les illes de vianants i els vials de prioritat invertida construïts, conjuntament amb els carrers que tenen límit de velocitat a 30 km/hora.

Així doncs, amb respecte a les previsions fetes en el Pla Director de la Bicicleta de l'Hospitalet de Llobregat, s'ha aconseguit un bon resultat de desenvolupament de la xarxa, si bé no tant com en un principi s'havia previst degut al desenvolupament urbanístic de la ciutat en els darrers anys.

L'impuls de la bicicleta com a mitjà de transport urbà es veurà incrementat amb la implantació del Bicing metropolità, previst per al primer semestre de l'any 2010. Això farà que es desenvolupi més ràpidament la xarxa actual i que, alhora, amb la presència de més ciclistes a la ciutat es produeixi el mateix efecte col·lateral que a la ciutat de Barcelona: que hi hagi més bicicletes privades al carrer.

Tot això fa preveure en un desenvolupament complet a mig termini de la xarxa prevista inicialment, així com en possibles connexions intermunicipals i de lleure amb la Ronda Verda.

http://www.l-h.es:80/webs/mediambient/47458_1.aspx

▶▶ Conceptes clau

Bicicleta, pla director, xarxa de carril bici, aparcaments de bicicletes

La valoració de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat

- *Quin paper ha de jugar la bicicleta en mobilitat urbana a l'Hospitalet, i com s'ha d'integrar en les diferents xarxes de mobilitat?*

La mobilitat a la nostra ciutat encaixa en la previsió del Pla Director de la Bicicleta de voler fer d'aquest mitjà de transport una alternativa real. Alternativa real que es concreta en dues actuacions complementàries:

- 1) El desenvolupament total de la xarxa ciclable prevista al Pla Director de la Bicicleta, que enllaci amb la Ronda Verda metropolitana.
- 2) L'establiment d'un servei públic de bicicleta conjuntament amb les altres ciutats metropolitananes, compatible amb el que ha funcionat a Barcelona ("Bicing")

Sens dubte, dins de la remodelació de la xarxa viària de la ciutat, la construcció de la xarxa de carril bicicleta ha de ser un factor imprescindible per canviar el model cap a la sostenibilitat i la disminució de la contaminació atmosfèrica, que és un altre dels grans problemes plantejat per la mobilitat en transport privat. En aquests moments, considerem que ja s'han posat les bases del desenvolupament de la xarxa de bicicleta i la previsió és que estigui totalment desenvolupada en el proper trienni, conforme a la previsió del Pla Director.

Per altra part, ja s'ha signat amb l'Entitat Metropolitana del Transport el Conveni que ha de permetre engegar el Bicing metropolità, que a la nostra ciutat té una previsió inicial de 37 estacions amb 16 ancoratges cadascuna. Com ha succeït amb Barcelona, amb el desenvolupament d'aquest servei s'incidirà molt positivament en la ciutadania a l'hora de fomentar l'ús d'un transport més sostenible. Aquestes dues previsions tenen com a objectiu, per tant, estimular un canvi modal en el transport i la sensibilització i mobilització del conjunt dels ciutadans, especialment els joves, per tal que facin servir la bicicleta en els desplaçaments quotidians.

- *Quines altres actuacions s'estan portant a terme en l'àmbit de la mobilitat urbana sostenible?*

L'objectiu de la mobilitat urbana a l'Hospitalet és anar cap a un model més sostenible que repercuteixi en la qualitat de vida de manera directa, duradora i estructural de la ciutadania. En aquest sentit, el nostre Pla Director de Mobilitat contempla tres components bàsics:

- 1) La reestructuració de la xarxa viària de la ciutat. Es jerarquitzarà la xarxa viària mitjançant la classificació en tres nivells, atenent als criteris de funcionalitat i de coherència morfogeomètrica de la xarxa. En aquest punt, cal remarcar que en el tercer nivell hi seran els carrers veïnals que poden ser de vianants o prioritat invertida, en els quals els vianants

tenen preferència sobre els vehicles. La qual cosa suposa una dotació d'espais de qualitat formal i ambiental. Aquest procés ja s'ha endegat a la nostra ciutat.

- 2) La previsió d'aparcaments subterranis municipals. Amb això es vol aconseguir una reducció significativa del nombre de vehicles estacionats als sistemes viaris, alhora que permet carrils guanyar fluïdesa en la circulació i augmentar la superfície de les voreres per al pas de vianants.
- 3) Les actuacions de millora del transport públic. D'una banda, s'incrementarà la xarxa de metro amb la nova línia 9 amb 7 noves estacions en dos ramals; es perllongarà la línia 1 de l'estació de la Feixa Llarga fins al Prat de Llobregat, i s'obriran noves estacions en la línia 5 i en els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. A més a més, està previst la construcció d'un intercanviador entre Rodalies RENFE la línia 9 i la línia 1 del metro, la qual cosa ha de generar també una millora important en el transport i una utilització més intensiva de la xarxa. D'altra banda, i ja en superfície, està previst ampliar el servei de diverses línies d'autobusos. Tot això ha de redundar en què a curt termini el transport públic absorbeixi una ràtio del 55% en els viatges externs i un 20% en els viatges interns.

Aquests components configuren una actuació que tendeix a disminuir el transport privat en favor del transport públic, incrementant-lo fins a un 43% per al 2010, la previsió que planteja el Pla Director.

✉@

Dades de contacte

Robert Álvarez Sastre i David Prieto Cabeza:
ralvarez@l-h.cat / jdprieto@l-h.cat
