

Barcelona, 15 d'abril de 2015

Fòrum Comarcal de la Mobilitat

*El Baix Llobregat, comarca líder
en l'ús de la bicicleta*

- Nova Guia de la bicicleta de l'AMB
- Evolució del servei Bicibox.
- Diagnosi del Pla Metropolità de Mobilitat respecte dels vianants i les bicicletes.

Nova Guia de la bicicleta de l'AMB



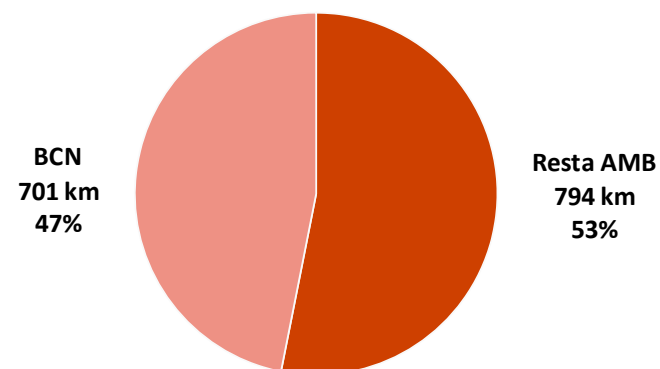
L'AMB acaba de publicar la Guia de la bicicleta 2015 on, per primer cop, s'inclou la xarxa ciclable de tota l'àrea metropolitana.

Nova Guia de la bicicleta de l'AMB

Longitud total vies ciclables a l'AMB

TOTAL AMB KM VIES CICLABLES

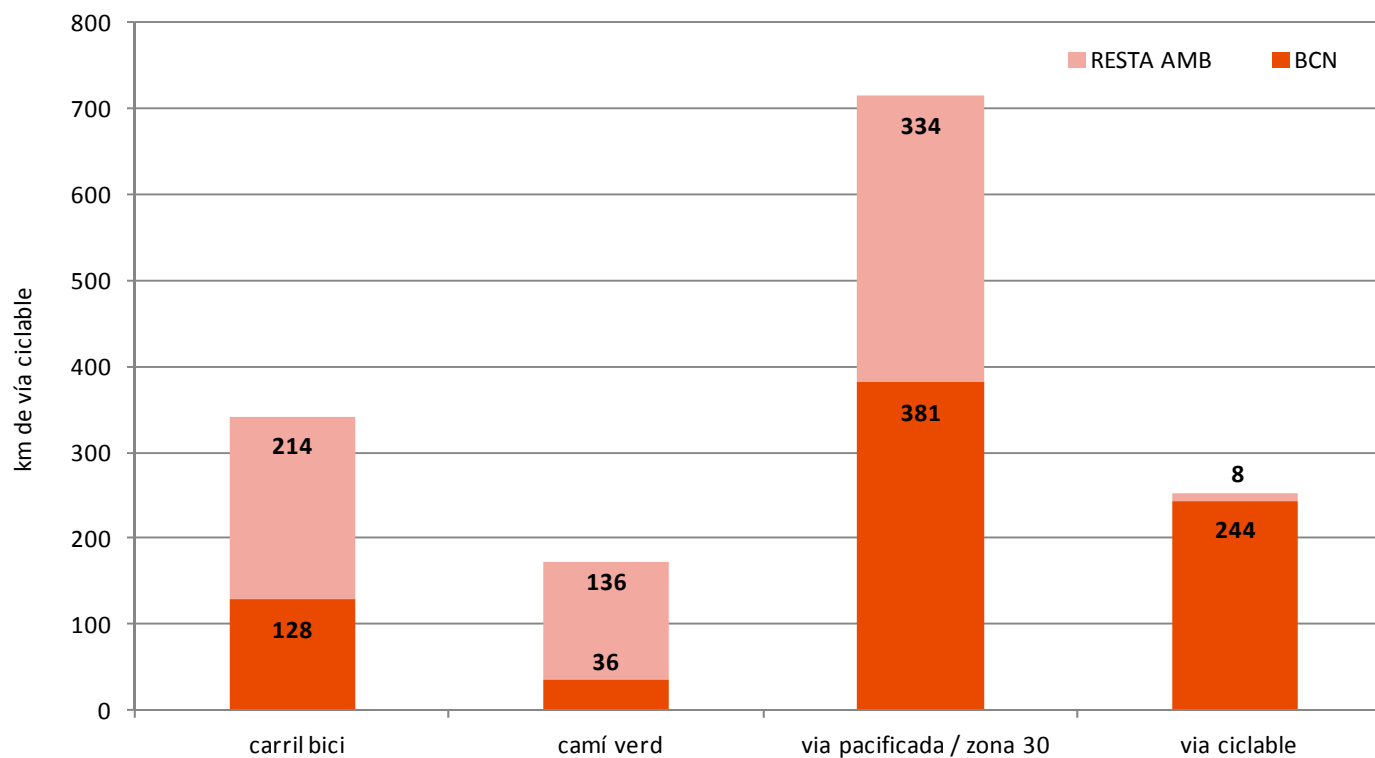
TIPUS VIA	km
carril bici	343
camí verd	172
via pacificada/ zona 30	715
via ciclable	252
carril bici en construcció/previst	14
TOTAL	1.497



Més de 340 km de carril bici (d'una o dues direccions)

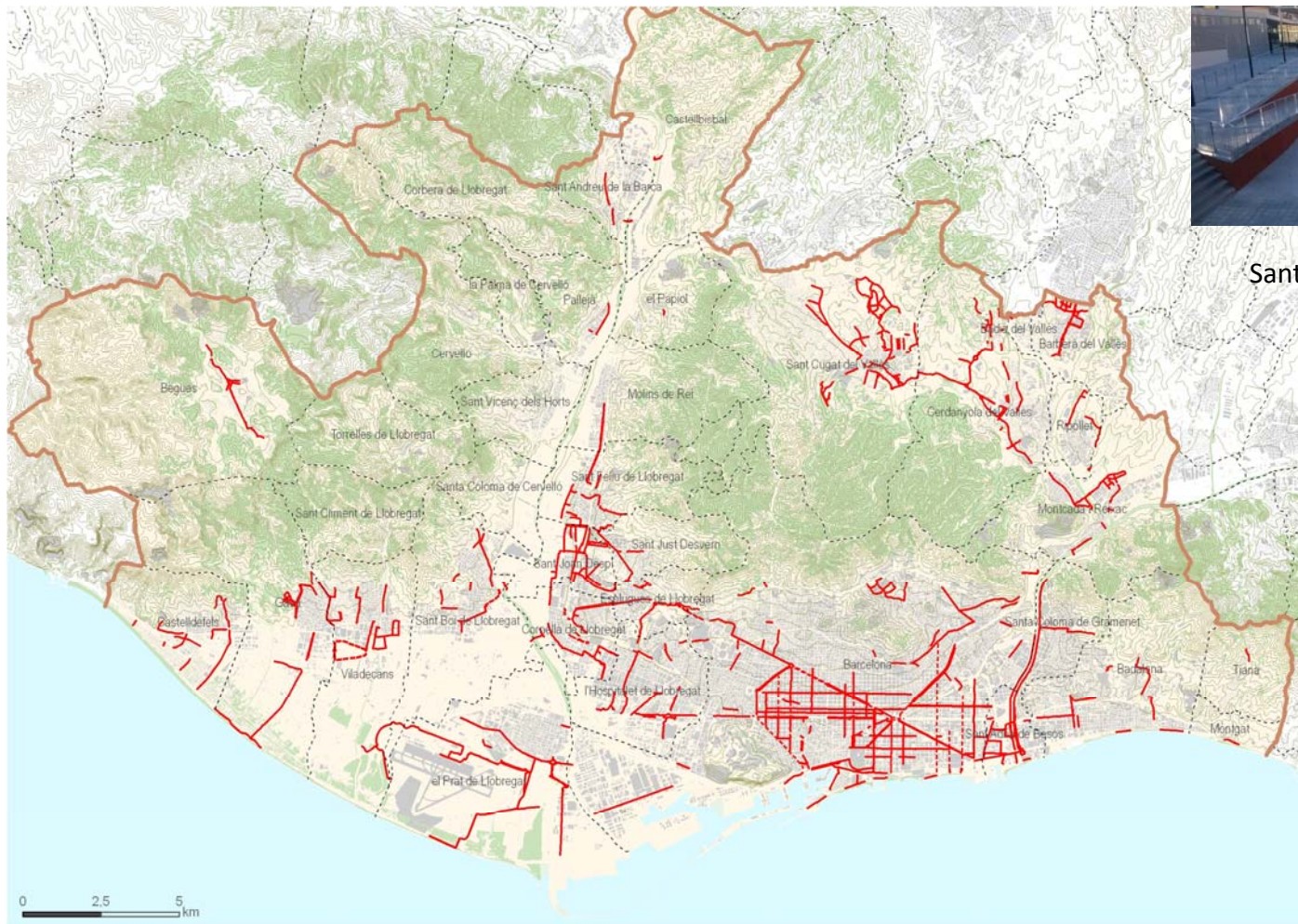
Més de 700 km de carrers pacificats (convivència entre vianants, bicicletes i vehicles)

Longitud vies ciclables segons tipologia a Barcelona i a la resta de l'AMB



Nova Guia de la bicicleta de l'AMB

Xarxa de carrils bici de l'AMB



Sant Feliu de Llobregat

**Una xarxa de
343 km amb
connexions
pendents**

Nova Guia de la bicicleta de l'AMB

Xarxa de camins verds de l'AMB

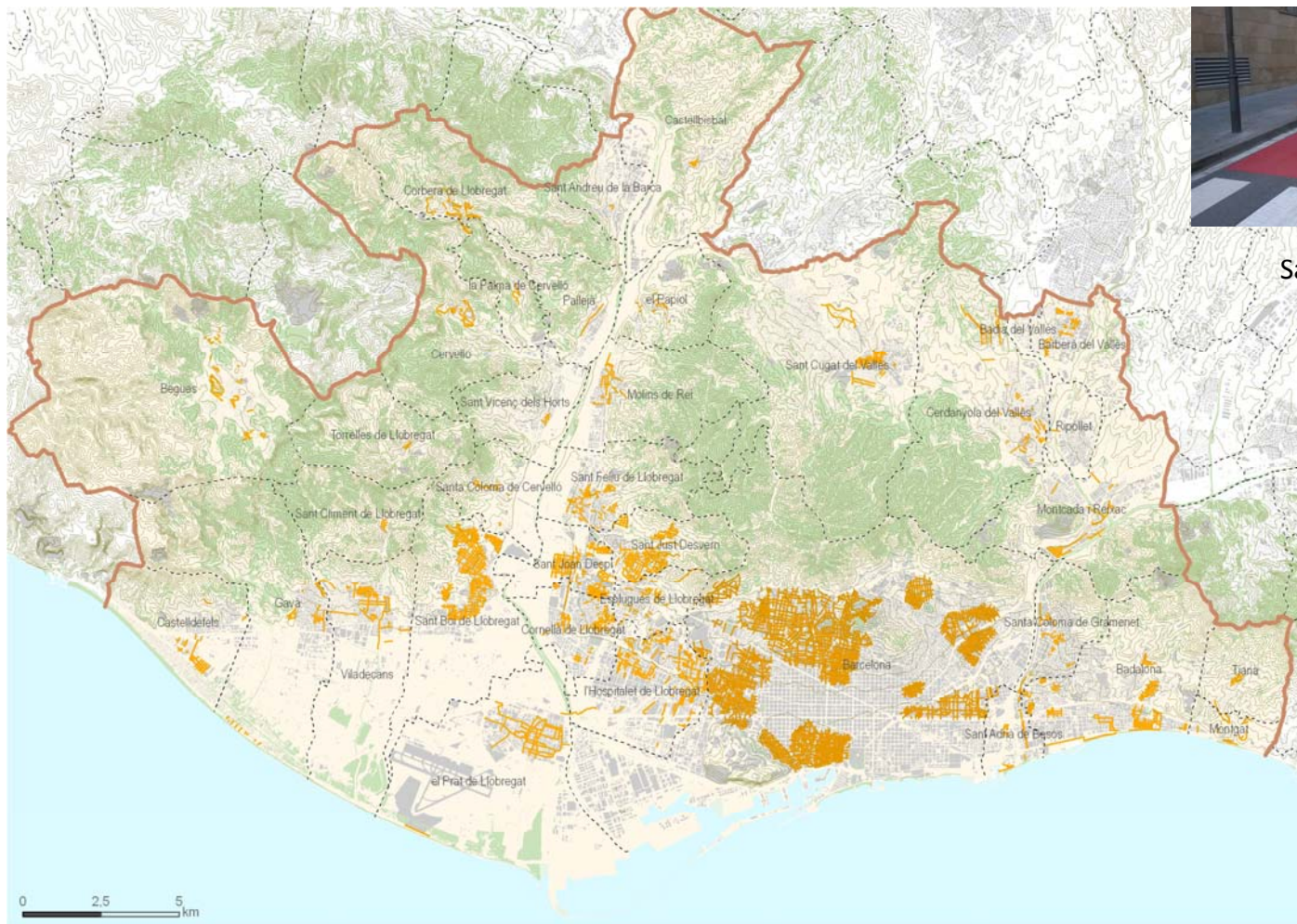


Parc Riu Llobregat

**Una xarxa de
172 km
en entorns
ambientals**

Nova Guia de la bicicleta de l'AMB

Zones 30 i àrees pacificades de l'AMB

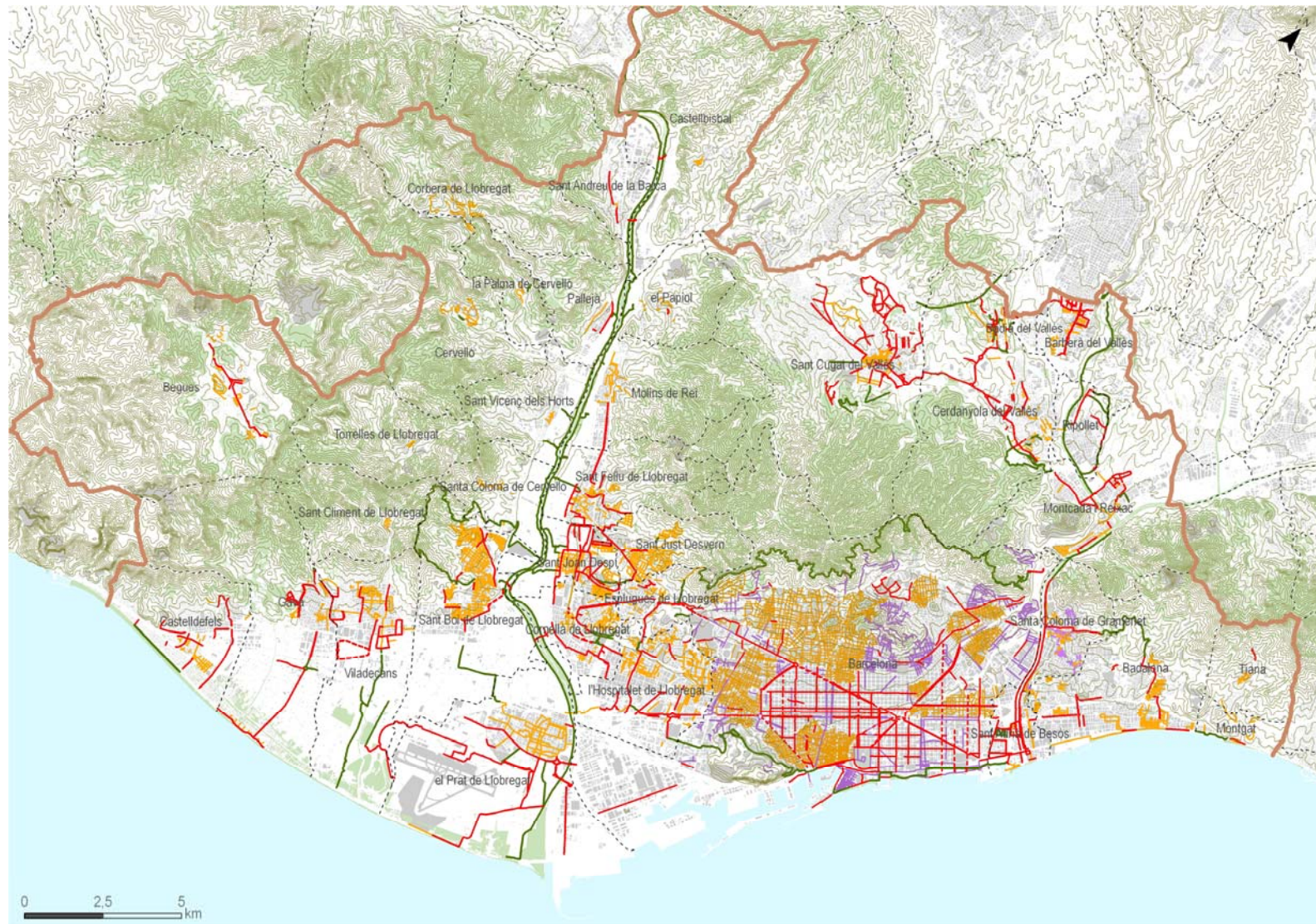


Sant Just Desvern

**Molts centres
urbans dels
municipis
de l'AMB estan
pacificats i són
zones ciclables**

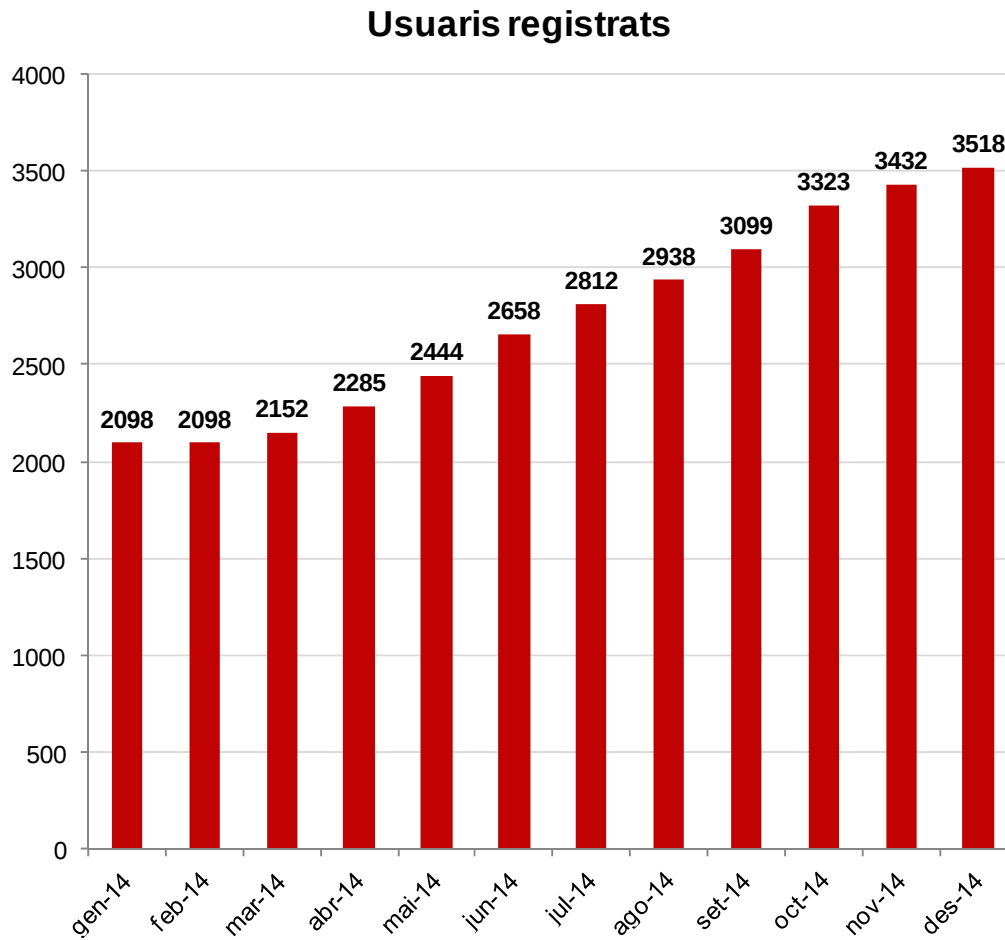
Nova Guia de la bicicleta de l'AMB

Xarxa ciclable de l'AMB



- Nova Guia de la bicicleta de l'AMB
- Evolució del servei Bicibox
- Conclusions del PMMU respecte dels vianants i les bicicletes

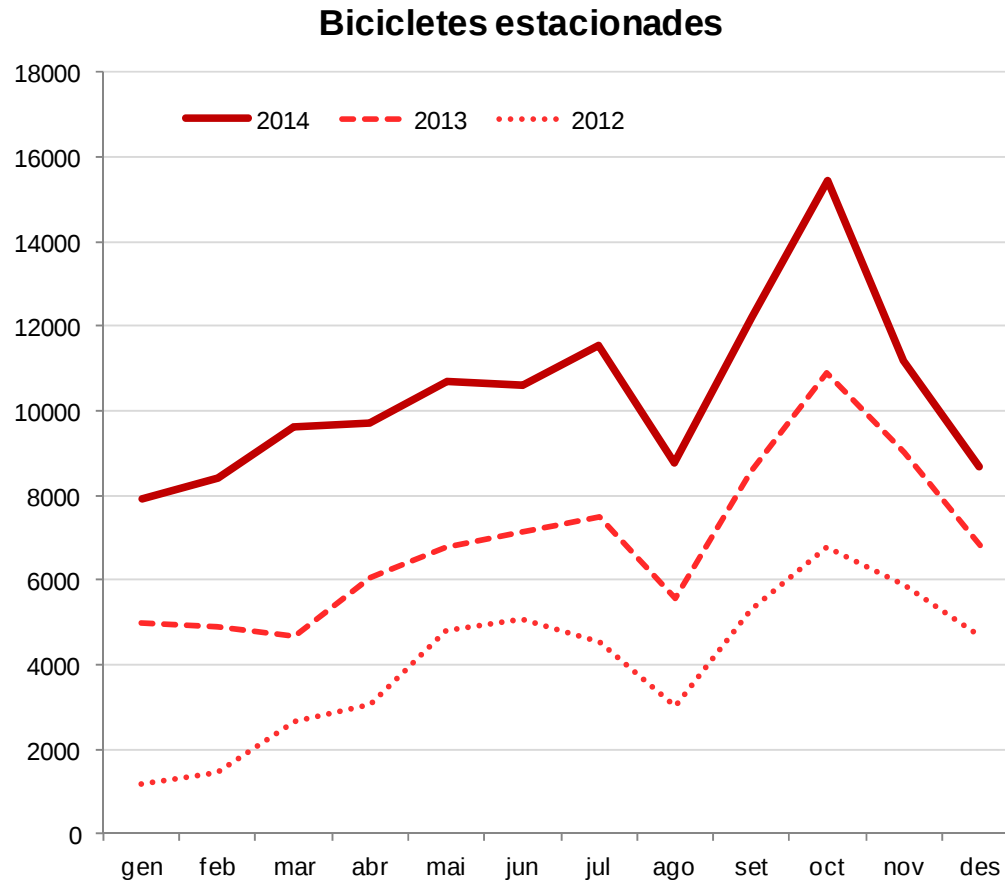
Evolució del servei Bicibox



El nombre d'usuaris registrats al servei Bicibox ha crescut aquest any 2014 en aproximadament 1.500 nous usuaris.

Percentualment, l'increment aquest any ha estat del 70% al conjunt de municipis, i superior al 50% a quasi tots ells.

Evolució del servei Bicibox



El nombre total de bicicletes estacionades al servei Bicibox ha augmentat un 50% durant l'any 2014 respecte del 2013.

De nou, el mes d'octubre ha marcat un record amb 15.400 bicicletes estacionades al mes.

Evolució del servei Bicibox

Nou mòdul Bicibox de 14 places



Evolució del servei Bicibox

Nou mòdul Bicibox al Centre Mercè Rodoreda de Sant Joan Despí (imatge virtual)



- Nova Guia de la bicicleta de l'AMB
- Evolució del servei Bicibox.
- Diagnosi del Pla Metropolità de Mobilitat respecte dels vianants i les bicicletes.

1. Repartiment de l'espai públic descompensat

L'Àrea Metropolitana de Barcelona és una de les àrees metropolitanes europees on més es camina (més del 45% dels desplaçaments). Per tant, les zones de vianants (restringides al vehicle privat), presents al centre ciutat de la majoria de grans municipis, s'haurien d'ampliar i generalitzar a tots els municipis.

Als municipis de la primera corona metropolitana, el 25% de la longitud de voreres encara té menys de 2 m d'amplada, i aquest percentatge augmenta als municipis de la segona corona.

2. Manca de connexió amb els polígons industrials, els equipaments perifèrics...

Els itineraris per a vianants de qualitat (amb amplada suficient, senyalitzats, il·luminats, adaptats als PMR...) són escassos en les relacions entre nuclis urbans i polígons industrials, entre nuclis urbans i equipaments perifèrics, entre municipis, en les relacions intermodals dels intercanviadors...



3. Manca d'homogeneïtzació en els criteris de disseny i regulació

Cada zona de vianants té una regulació (restriccions) i una senyalització pròpia de cada cas (no hi ha tipologies homogènies que facilitin la interpretació per part dels conductors), i el mateix passa amb les zones 30. No hi ha senyalització específica pel vianant. En els trams comuns a varis municipis, els criteris de disseny acostumen a divergir.



4. Poques iniciatives de planificació o de promoció a favor dels vianants

Hi ha poc foment de l'hàbit de caminar (per exemple, en comparació a la bicicleta) com a manera de desplaçar-se. No s'explica al ciutadà com funciona la ciutat desplaçant-se a peu. No es planifica suficientment la ciutat per a les distàncies i les característiques idònies dels desplaçaments a peu.

1. Manca d'una xarxa ciclable completa de l'àrea metropolitana

Després d'aquests darrers anys dedicats al foment de la bicicleta, existeixen xarxes ciclables locals a la majoria de municipis. Però els desplaçaments amb bicicleta també són aptes per als desplaçaments interurbans (entre municipis) raó per la qual es requereix una xarxa ciclable metropolitana. Manca connectar les xarxes locals sovint heterogènies, superant distàncies, rius i rieres, grans infraestructures i convivint amb fluxos de trànsit superiors.



2. Manca d'homogeneïtzació en el criteris de disseny i de regulació

Com en el cas dels vianants, les xarxes ciclables locals s'han dissenyat amb criteris propis de cada municipi i, donada la falta d'experiència prèvia, la divergència formal és enorme. El mateix passa amb la senyalització horitzontal i amb la vertical (pràcticament inexistent). La regulació és també diferent a cada municipi: amb diferents graus de desenvolupament de les OO.MM., amb ordenaments poc coherents, amb aplicació nul·la i desconeixement per part de la població i les policies locals.

3. Manca de formació viària

Existeixen molt poques iniciatives de formació viària adreçades als ciclistes o futurs ciclistes. Tampoc són habituals les campanyes de formació dels conductors respecte de la convivència amb els ciclistes a la calçada.

4. Necessitat de continuar i ampliar les accions de foment

Tots els municipis metropolitans apliquen polítiques de foment de l'ús de la bicicleta amb més o menys intensitat (tal com reflecteixen els PDUs): seria possible una major coordinació entre municipis en aquest aspecte, el qual facilitaria una major efectivitat de les accions. Però on cal una major implicació i decisió a favor de la bicicleta és en el món empresarial, on les accions en favor de la bicicleta de les empreses (a través dels seus plans de desplaçaments d'empresa) són escasses.

5. Cal pensar en una planificació de la mobilitat en bicicleta global

Com en el cas dels vehicles a motor, no és suficient construir vials ciclables: cal analitzar la demanda (origen i destinació) i decidir els itineraris i les necessitats d'aparcament (us invertides, mòduls Bicibox o aparcaments en locals) per a finalment passar a la fase de disseny i construcció (dels vials i dels aparcaments).



Moltes gràcies!

bigas@amb.cat

