

## Mesura de Govern

Millora de l'oferta d'aparcaments de bicicletes al  
districte de Gràcia

B  
BC  
BN



## Í N D E X

1. Introducció
2. Antecedents
3. Estudi de la situació actual
4. Elaboració de les actuacions
5. Recursos, Calendari i Pressupost
6. Seguiment de la mesura
7. Annexes



## 1. Introducció

---

Entre les línies d'actuació del districte Gràcia d'aquest mandat, hi ha una que preveu la millora de l'oferta d'aparcaments de bicicletes, mancança a la que pretenem donar sortida amb aquesta mesura i les actuacions que d'ella se'n deriven.

El foment de la bicicleta és un dels principals objectius de mobilitat ja que és beneficiós per la salut de les persones, produeix un efecte directe en la reducció de les emissions de CO2 versus altres mitjans de transport, en especial el vehicle privat i el control de les emissions contaminants de vehicles (NOx i PM10), actua en concordança al Pla d'Actuació de la Zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric i contribueix a la reducció de la contaminació acústica.

Gràcia és un districte amable amb la bicicleta fet que fa que el seu ús sigui important tant pels residents com pels veïns d'altres parts de la ciutat que venen al districte tant per treballar com per visitar-nos.

Per tots aquest motiu, és evident que s'ha de promoure l'ús de la bicicleta.

L'ús quotidià de la bicicleta com a transport urbà requereix de la reserva d'espais segurs destinats al seu estacionament en els punts d'origen i destí dels desplaçaments. Quan l'oferta d'aparcaments per a bicicletes és inferior a la demanda s'acostuma a produir una elevada ocupació dels aparcabicis existents i la presència de bicicletes estacionades en l'espai públic, fixades a l'arbrat i a diversos elements del mobiliari urbà com fanals, senyals de trànsit, bancs o papereres. Aquest fet comporta certs problemes, com ara l'obstaculització de l'espai públic,

conflictives amb els vianants i increment dels robatoris, situacions que poden desincentivar l'ús de la bicicleta a la ciutat i a Gràcia.

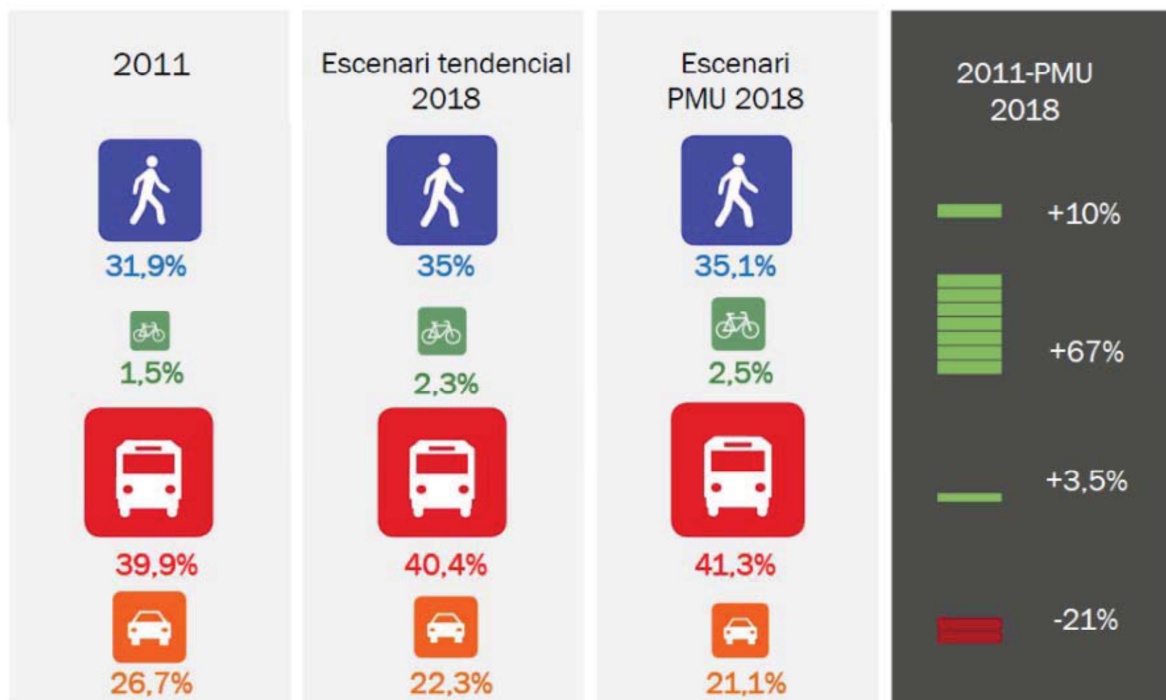
Per aquest motiu és necessari realitzar un anàlisi de la dotació d'aparcaments per a bicicletes al districte, així com detectar aquelles zones que mostren una manifesta manca de places d'aparcament i que, en conseqüència, puguin presentar conflictes amb l'ús de l'espai públic.

## 2. Antecedents

---

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 (PMU) planteja un conjunt de mesures encaminades a donar més protagonisme als vianants i als ciclistes, a fomentar l'ús del transport públic col·lectiu i a reduir l'ús del vehicle privat, amb l'objectiu de millorar la qualitat de la ciutat, la seguretat viària i l'eficiència del conjunt del sistema de mobilitat.

El repartiment modal objectiu del PMU és el següent:



El PMU de Barcelona recull la tendència creixent que té la bicicleta a la ciutat i es marca l'objectiu d'incrementar els desplaçaments en aquest mode de transport en un 67% respecte els valors del 2011, i passar d'aquesta manera d'una quota modal del 1,5% al 2,5%.

És per això que l'Ajuntament de Barcelona té per objectiu arribar als 308 quilòmetres de carril bici l'any 2018, fet que suposa un increment del 165% respecte el punt de partida de la Mesura de l'estratègia de la bicicleta al 2015 (que parteix d'una trama de 116 quilòmetres). D'aquesta manera, el 2018, el 95% de la població de la ciutat disposarà de, com a mínim, un carril bici a 300 metres de distància del seu domicili.

Per aquest motiu, es preveu efectuar prop de 130 actuacions en carrers i ubicacions per tal d'aconseguir el desplegament total de la xarxa de carrils bici.

Per això, en data d'Abril de 2016 l'Ajuntament de Barcelona mitjançant BIMSA convocà un concurs per a la redacció d'un projecte constructiu base (PCB) que definís les actuacions necessàries per tal d'implantar 80 nous km de carril bici a la ciutat.

El districte de Gràcia, amb molt dels seus carrers pacificats amb plataforma única, és un districte especialment ciclable i per tant molt amable als desplaçaments amb bicicleta, fet que fa que haguem de reforçar la demanda interna d'aparcaments per a bicicletes. Sempre intentant mantenir els criteris dels aparcaments que s'estableixen a la ciutat (en calçada, sense interferències amb altres serveis o amb el pas de vianants).

Per tot això el districte de Gràcia el proppassat any 2016 encarrega a l'empresa VAIC Mobility una diagnosi de la situació actual, per estudiar la demanda i l'oferta d'aparcaments de bicicletes que tenim al districte i l'ús que se'n fa. D'aquell estudi es treuen una sèrie de conclusions que detallarem en aquesta mesura de govern.

### 3. Estudi de la situació actual

---

L'estudi de la situació actual recull tant l'anàlisi de l'oferta com l'anàlisi de demanda.

Dintre de l'anàlisi de l'oferta s'ha estudiat la capacitat actual (aparcaments regulars) la senyalització de la mateixa, la sensació de seguretat així com l'estat de conservació i aspectes complementaris a tenir en consideració, tanmateix s'han estudiat els casos d'interferència amb vianants i amb vehicles que aquests puguin ocasionar.

En la demanda s'ha fet inventari tant diürn com nocturn, en el diürn s'ha fet un recompte de quins aparcaments regulars i irregulars es fan i en el nocturn tan sols dels regulars.

En l'inventari d'aparcament regular diürn s'han analitzat, a part de l'ocupació, la tipologia de bicicletes i de cadenat, la metodologia d'ancoratge i la cobertura.

Tanmateix, tot i que no és significatiu, s'ha analitzat la oferta de aparcament regular soterrat per a bicicletes.

De tot aquest estudi s'han derivat una sèrie de conclusions:

L'oferta d'aparcament en **superfície** al Districte de Gràcia és de **2.095 places**, repartides en **183 aparcaments**. El 89% de les places en superfície es troben per sota la Travessera de Dalt, que actua com a frontera entre la zona de pendents adequades per a la circulació amb bicicleta mecànica, i la zona amb pendents superiors.

L'oferta d'aparcament **soterrat** presenta **204 places**, repartides en **8 aparcaments**. Tots ells estan situats per sota la Travessera de Dalt, a excepció d'un aparcament, que es troba a la mateixa Travessera de Dalt, al costat muntanya.



### **Demanda diürna (comercial-laboral)**

El nombre de bicicletes en els aparcaments durant el dia és de 1.318, el que suposa una ocupació del 63%. Tanmateix, el 41% dels aparcaments presenten una ocupació per sobre del 75%. En conseqüència, tenint en compte l'estacionalitat de les dades, 4 de cada 10 aparcaments són susceptibles d'arribar al màxim a de la seva capacitat al llarg de l'any.

Els punts que registren una ocupació més elevada durant el dia es troben a la part baixa del Districte (per sota la Travessera de Dalt), especialment a les places i les estacions de metro/FGC.

Es comptabilitzen un total de 614 bicicletes aparcades fora dels aparcaments regulars. D'aquesta manera, 1 de cada 3 bicicletes aparcades durant el dia al Districte de Gràcia ho fa fora dels aparcaments regulars (mobiliari urbà, arbrat, etc.).

L'ocupació mitjana dels aparcaments soterrats durant el dia és del 52%. Cap d'ells està al límit de la seva capacitat.

### **Demanda nocturna (residencial)**

El nombre de bicicletes en els aparcaments durant la nit és de 1.353, el que suposa un 2,5% més que durant el dia. El 48% dels aparcaments registren una ocupació igual o superior al 75%. D'aquesta manera, durant la nit s'observa una major polarització de l'ocupació que durant el dia (els aparcaments plens estan més plens, i els buits estan més buits).

Els aparcaments que registren una ocupació superior durant el dia es troben situats majoritàriament al voltant de les vies bàsiques de circulació i a la zona del Districte amb trama Cerdà (part baixa del Camp d'en Grassot). En canvi, els aparcaments amb una ocupació superior a la nit es troben en els carrers locals/veïnals interiors del Districte.



### **Cobertura**

El 31% de la població del Districte té un aparcament de bicicletes en superfície a menys de 50 metres del seu lloc de residència, però existeix un dèficit significatiu de cobertura dels equipaments, situat especialment a:

- La part nord del Districte (per sobre la Travessera de Dalt). Tanmateix, no s'observen ocupacions elevades en els aparcaments d'aquesta zona, ni ocupació irregular significativa a l'entorn dels equipaments identificats.
- El rectangle delimitat pels carrers Gran de Gràcia, Travessera de Dalt, Escorial i Providència. En aquesta zona sí s'observen ocupacions elevades dels aparcaments regulars existents, i una ocupació irregular significativa a l'entorn dels equipaments identificats.

S'identifiquen tres tipologies d'estacions de metro/ferrocarril segons la seva intermodalitat potencial amb la bicicleta:

- Estacions de caràcter metropolità de la part baixa del Districte (Gràcia FGC): estacions que, degut al seu caràcter metropolità (major distància entre estacions) i a la menor densitat i mallat de la xarxa ferroviària, presenten una major intermodalitat tren-bici. Els aparcaments de bicicletes situats a l'entorn de l'estació de Gràcia es troben saturats (ocupació > 110%).
- Estacions de caràcter urbà de la part baixa del Districte (Fontana, Joanic): estacions que, malgrat trobar-se en una zona favorable a la circulació amb bicicleta mecànica, la proximitat entre estacions, densitat i mallat de la xarxa de metro fan menys necessària la intermodalitat metro-bici. Els aparcaments de bicicletes situats a l'entorn d'aquestes estacions es troben propers a la saturació (ocupació > 80%).



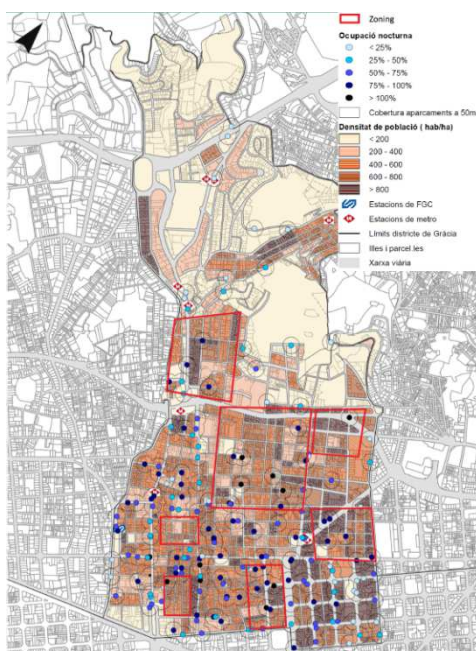
- Estacions de caràcter urbà de la part alta del Districte (Lesseps, Vallcarca, Penitents, El Coll | La Teixonera): estacions que degut a trobar-se en zones pendents significatius, no afavoreixen la intermodalitat metro-bici. Els aparcaments de bicicletes situats a l'entorn d'aquestes estacions es troben per sota de la seva capacitat (ocupació < 30%). En aquestes estacions convindria analitzar la possibilitat d'instal·lar aparcaments de bicicletes segurs per a bicicletes elèctriques.

Les ubicacions actuals dels aparcaments en superfície no afavoreixen la intermodalitat bus-bici a través de la nova xarxa ortogonal d'autobusos.

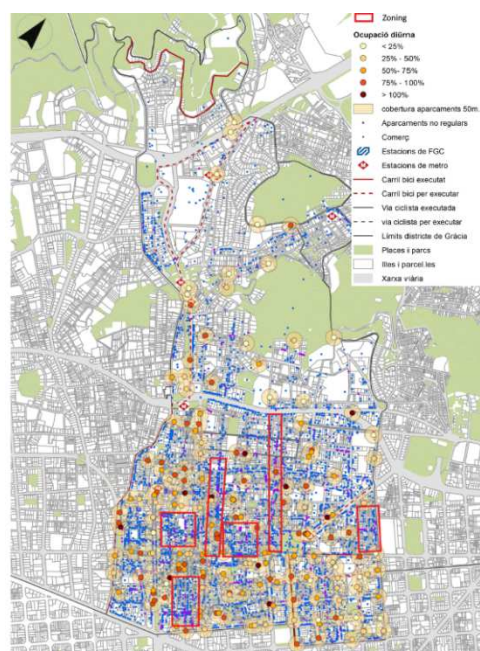
S'identifiquen certes zones comercials amb una cobertura d'aparcaments insuficient per al teixit comercial existent: C/Verdi, C/Sardenya, barri de Vallcarca i els Penitents i la franja situada entre els carrers Providència i la Travessera de Dalt.

A nivell d'ús residencial i a nivell d'ús comercial, per tant, s'ha mapificat on tenim els dèficits més importants.

Ús Residencial



Ús Comercial





Es comptabilitzen un total de 111 equipaments públics sense cobertura d'aparcaments per a bicicletes, d'un total de 201. Per tant, 1 de cada 2 equipaments públics no disposa de cobertura d'aparcaments per a bicicletes.

#### 4. Elaboració de les actuacions

---

Un cop realitzat l'estudi de l'oferta i de la demanda i detectats els dèficits del districte, treballat des de la Direcció de Llicències i Espai Públic, amb la col·laboració i coordinació indispensable de la Direcció de Mobilitat (responsables de la implantació de la xarxa de carrils bici i del manteniment dels aparcaments de bicicletes), i l'acompanyament dels tècnics de barri de la Direcció de Serveis a les Persones i el Territori, s'encarrega novament a principis d'aquest any a VAIC Mobility, l'elaboració d'un nou estudi de proposta de possibles ubicacions.

Aquestes ubicacions seran estudiades per la comissió de mobilitat del districte de Gràcia, així com pels diferents consells de barri i les comissions d'urbanisme i comerç del Coll, i es prioritzaran, segons les possibilitats pressupostàries, tenint especial cura en els centres educatius i els punts de connexió amb els serveis de transport públic.

Com a criteri general es procurarà instal·lar en proximitat a recorreguts ciclables, en zones que l'oferta actual és insuficient, zones en que la densitat de població és indicatiu de dèficit d'oferta actual, zones del districte que mostren unes millors condicions de partida per a la mobilitat ciclista com a complementarietat a la xarxa de bicicletes, en proximitat a edificis o equipaments, així com altres criteris que afavoreixin l'ús de la bicicleta.

Els dispositius estaran formats per elements ancorats a terra i amb materials resistent a la intempèrie i permetran l'estacionament en condicions de seguretat de les bicicletes.

Un altre aspecte important és generar també aquest increment en els intercanviadors de transport públic, per tal de facilitar l'intercanvi modal preferentment entre els modes no motoritzats i amb el transport públic.

Aquesta estratègia pot ajudar a incrementar els intercanvis modals amb bicicleta, dels ciutadans de Gràcia i també dels que resideixen fora del districte.

Com igualment la prioritat segueix sent els desplaçaments a peu, l'aparcament de bicicleta s'ubicarà preferiblement en calçada, per tal d'alliberar les voreres per als vianants.

No s'inclouran en les actuacions derivades d'aquesta mesura els emplaçaments que van associats a la xarxa de carrils bici ja que aquests es pressupostaran i es realitzaran en la implementació de la mateixa, però si que es tindran en consideració per tal de no duplicar oferta d'aparcaments on no sigui necessari.

## 5. Recursos, calendari i pressupost

---

- Recursos econòmics 2016/2017 /2018

### 2016

Estudi d'aparcaments per a bicicletes al Districte de Gràcia (document de diagnosi) 5600 €

### 2017

Estudi d'aparcaments per a bicicletes al Districte de Gràcia (propostes d'actuació) 6300 €

Execució de 25 emplaçaments de bicicletes al Districte (250 places) 20.000€

### 2018

Execució de 50 emplaçaments de bicicletes al Districte (500 places) 40.000€

---

**Pressupost total 71.900€**



## 6. Seguiment de la mesura

---

El **seguiment** de compliment d'aquesta mesura, així com el procés participatiu per definir les actuacions a realitzar, es durà a terme mitjançant la **Comissió de mobilitat** del districte de Gràcia, això com per la comissió d'urbanisme i comerç del Coll i els diferents consells de Barri del districte.

## 7.- Annexes

---

Annex a aquesta mesura presentem l' "**Estudi d'aparcaments per a bicicletes al Districte de Gràcia (document de diagnosi)**"

Així com la separata de Gràcia del "**Projecte constructiu base del pla de reforma integral de carrils bicicleta a implantar a la ciutat de Barcelona en el període 2017-2018**"