

**Mesura per la promoció del
bon aparcament de
bicicletes al districte de
Sants Montjuïc**



1. Introducció / Justificació / Diagnòstic / Dades generals / Situació
2. Objectius
3. Línies de treball / Metodologia
4. Propostes d'actuació / Pla d'actuació
5. Pressupost
6. Calendari
7. Proposta de continuïtat
8. Agraïments
9. ANNEX

1. INTRODUCCIÓ

Barcelona aposta per una mobilitat més saludable i sostenible, per millorar la qualitat de l'aire i la qualitat de vida de la ciutadania.

Al 2015 vam posar en marxa la mesura de govern "Estratègia de la bicicleta per Barcelona" que volia fomentar l'ús de la bicicleta, amb actuacions com l'ampliació i millora de les vies ciclistes, la millora de la senyalització i les accions per assegurar la convivència entre usuàries de la via pública, fos quin fos el seu mitjà de transport.

La bicicleta és el transport més eficient, més pràctic, saludable i sostenible. No fa fums, ni sorolls, ni consumeix derivats del petroli i recupera els carrers com a espais de convivència. Tot i que hem de tenir en compte que com a vehicle que és, cal circular amb precaució i respectar les normes del trànsit.

Un objectiu concret era incrementar més de 100 quilòmetres la trama urbana actual (que al 2015 tenia 116 quilòmetres). Això ens porta a que el 95% de la població de Barcelona tindrà un carril bici a 300 metres de distància de casa seva (al 2014 era el 72%).

Des de l'inici de mandat fins ara el Govern municipal ja ha executat més de 130 actuacions de carril bici que sumen un total de 88 nous quilòmetres d'infraestructura ciclista i que suposen un increment del 75. Al Setembre Barcelona comptarà amb més de 209 quilòmetres de carril bici a la ciutat.

Al districte de Sants Montjuïc de moment hem fet diverses actuacions ja per aconseguir aquest desplegament, que permeti als ciclistes arribar a tot arreu en condicions de seguretat, per a ells i per als vianants. Durant aquest mandat, a Sants-Montjuïc s'han duplicat els quilòmetres de carril bici:

- Passeig de Sant Antoni: carril bici bidireccional en calçada, tocant la mitjana pel costat muntanya, entre el carrer de Galileu i la plaça de Joan Peiró (355 m). Projectat al 2014, l'obra es va acabar a finals de 2015. L'any passat es va prolongar al llarg de la plaça de Sants.
- Carretera de la Bordeta: carril bici unidireccional en sentit Besòs i zona 30 en sentit Llobregat a la carretera de la Bordeta (379 m) + carril bici bidireccional entre Moianès i Farell (102 m) + zona 30 al carrer de la Constitució (371 m). Tot plegat, 852 m de carril bici projectats al 2014 i acabats a finals de 2015, per donar continuïtat al carril bici bidireccional del carrer de Gavà.
- Plaça de les Drassanes: carril bici bidireccional a la part interior de la calçada, a tocar de la rotonda central (257 m). No dona la volta completa perquè la sortida de la ronda del Litoral ho impedeix, però connecta el carril bici del Paral·lel amb la Ronda Verda que passa per la zona del Port. Es va projectar el mateix a la plaça d'Espanya, però només es va executar aquí, a finals de 2015.
- Carrer de Joan Güell: carril bici bidireccional en calçada al costat Besòs des del carrer de Sants fins al d'Europa (1.300 m) i zona 30 fins a la Diagonal (112 m més). Estrenat a l'abril de 2016.

- Carrer de Numància: estrenat al setembre de 2016 el nou carril bici bidireccional en calçada al costat Besòs des de la Diagonal fins a la plaça dels Països Catalans (1.227 m). L'any passat se'n va millorar la connectivitat en arribar a la plaça, amb nous vials que enllacen amb els carrils bici de l'avinguda de Josep Tarradellas i el carrer de Provença.
- Connexió del passeig de la Zona Franca amb el carrer A: des del juliol de 2017, un carril bici bidireccional de 520 m amb nova vorera de vianants creua per sota la ronda del Litoral
- Avinguda de la Reina Maria Cristina: carril central bici bidireccional de 315 m al centre de la calçada estrenat al març de 2018.
- Avinguda del Parc Logístic, la paral·lela a la ronda del Litoral: des del juliol de 2018, reducció d'un carril de circulació i 1.115 m de nou carril bici bidireccional per la calçada mar entre el carrer 28 i el 27 i per la de muntanya fins al final del trajecte.
- Carrer 2 de la Zona Franca: des de l'agost de 2018, nou carril bici bidireccional des del carrer A fins al 62 (715 m) aprofitant la franja lliure que hi havien deixat les obres de reurbanització realitzades pel Consorci de la Zona Franca.
- Carrer de la Minería, connexió entre el passeig de la Zona Franca i la Gran Via: des del novembre del 2018, dos carrils bici unidireccionals (un per cada calçada) fins al carrer de la Química i un de bidireccional a la plaça de les Matemàtiques i al carrer de la Minería (per la calçada mar) fins a la Gran Via. La longitud total són 1.141 m.
- Carrer del Consell de Cent: tot implantant la superilla d'Hostafrancs, entre els carrers de Tarragona i de la Creu Coberta (350 m), substitució d'un dels dos carrils de circulació per un carril bici bidireccional en calçada (entre la vorera de la banda mar i una filera d'aparcament de motos).

A més a més aquest 1 de gener de 2019 ha finalitzat la moratòria que permet circular a bicicletes per les voreres de 4.75m i 3 metres d'espai lliure que va ser aprovada en la modificació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles (OCVV) el maig del 2015.

Així tal com va quedar recollit a la modificació que es va fer al maig de 2015, les bicicletes només podran circular per les voreres en el cas que:

- L'ample d'aquestes voreres sigui superior a 5 m i hi hagi 3 m d'espai lliure.
- El carril bici estigui situat en vorera, circulant a un màxim de 10 km/h.
- Es circuli de nit (entre les 22.00 i 7.00h) per voreres superiors a 4.75m i 3 m d'espai lliure.
- Es tracti de ciclistes menors de 12 anys i els adults que els acompanyin.

- També estara prohibida la circulació de bicis per voreres quan hi hagi senyalització que ho prohibeixi o quan el carrer disposi d'infraestructura ciclista en calçada.

L'Ajuntament de Barcelona disposa d'un plànol que inclou els quilòmetres construïts i en construcció, dades sobre altres mitjans de transport, estacions de Bicing i informació bàsica sobre l'actual normativa de circulació dels ciclistes. Com a novetat, enguany el mapa inclou també les direccionalitats dels carrils bici, tant si són d'un únic sentit com bidireccionals. A banda, s'hi pot consultar també la normativa de circulació dels Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) i cicles de més de dues rodes, que va entrar en vigor l'any passat, així com el canvi que es produirà respecte la circulació de bicicletes en voreres quan finalitzi la moratòria a finals d'aquest any. A Internet, la versió interactiva i en pdf es pot descarregar des dels diferents webs municipals: Ecologia Urbana, Mobilitat i Bicicleta barcelona.cat/bicicleta. El document s'actualitza quatre vegades l'any, recollint els nous carrils que vagin entrant en funcionament i aquells que estan en construcció i en projecte i porta una mitjana de 300 descarregues diàries. Des de que va entrar en funcionament la pàgina web barcelona.cat/bicicleta el número de vistes i de consultes no ha deixat de créixer. Al voltant de 10.000 visitants al mes consulten una mitjana de 20.000 pàgines al mes.

Podem dir que en els últims 10 anys el nombre de desplaçaments diaris en bicicleta a la ciutat de Barcelona s'ha doblat, en gran mesura degut a l'augment dels quilòmetres de carril bici fet que ha augmentat les dificultats per als usuaris es el fet de no trobar aparcament al carrer.

La solució que troben aquells que no tenen un aparcament reglat a prop del seu domicili es lligar-les indègudament: senyals de trànsit, arbres, tanques, etc.

2. OBJECTIUS

L'objectiu principal d'aquesta mesura és **millorar l'aparcament de bicicletes** a Sants - Montjuïc.

Dins d'aquest objectiu ens trobem amb objectius secundaris que serien:

- Pal·liar l'ús indegut de l'espai públic.
- Assegurar aparcament de bicicletes en tots els equipaments i edificis públics del districte
- Ajudar a fer complir la normativa municipal d'aparcament.
- Detecció d'aparcaments de bicis existents en l'espai públic i que actualment no poden encabir més bicis.
- Detecció de bicis mal aparcaades.
- Detecció d'espais propers a les bicis mal aparcaades i aparcaments saturats on encabir aparcaments de bicis.

3. LÍNIES DE TREBALL / METODOLOGIA

La proposta té dues línies de treball:

- PART TÈCNICA:
 - Estudiar tots els equipaments i edificis públics del districte i detectar la seva situació en quant a aparcament de bicicletes: si en tenen, si no en tenen, on i com estan situats i si són suficients.
 - Fer un mapeig del districte de Sants-Montjuïc detectant per un costat tots els aparcaments de bicicletes i la seva situació (si estan infrautilitzats, sobre utilitzats, males i bones ubicacions....) i per un altre visibilitzar els espais on s'aparca malament al districte (carrers amb voreres inferiors a 80cm, arbrat, tanques escolars...)
- PART PARTICIPATIVA: Demanar als i les veïnes del districte de Sants Montjuïc on:
 - Detecten manca d'aparcament
 - Detecten incivisme alhora d'aparcar
 - Propostes de nous aparcament

Aquesta és fa en tres nivells diferents:

- En trobades amb el veïnat del barri però centrades amb els col·lectius usuaris com el de la bicicleta, la joventut o els esportistes.
- En totes les comissions de seguiment i els consells de barri .
- Via correu electrònic on es recullen totes les propostes per aquells que no han pogut assistir presencialment.

4. PROPOSTES D'ACTUACIÓ / PLA D'ACTUACIÓ

Es realitzen les següents actuacions basades en totes dues línies de treball

En quant a la línia de treball de la participació ciutadana es realitzen tres actuacions:

- La primera actuació va ser una primera reunió el 21 de juny a les 19:30h a la Seu del Districte de Sants-Montjuïc, Creu Coberta, 104, (a la sala Anselm Cartanyà) on es volia mapejar plegades les necessitats en quan aquest àmbit. Aquesta convocatòria va ser enviada a tots els inscrits al districte de Sants Montjuïc, i va ser reforçada a les sectorials d'urbanisme, mobilitat, joventut i esport, a més a més dels diferents col·lectius de ciclistes del barri . A més a més es va demanar que es fes extensiva la convocatòria i la possibilitat d'enviar via correu electrònic propostes.
- La segona actuació van ser a tots els consells de barri, i a algunes comissions de seguiment. En ella es van explicar la proposta i en els consells de barri es va passar l'enquesta que trobem en l'annex 1.
- La tercera va ser la gestió de tots els correus electrònics que es van rebre, desde les convocatòries de les diferents trobades anteriors, com directament als i les tècniques que desenvolupaven el projecte del districte

La resposta de la trobada temàtica va ser poc satisfactòria amb una assistència molt reduïda.

La resposta dels consells de barri va ser molt diversa, la gent va recolzar la proposta però ens va fer poques aportacions.

La resposta telemàtica pot ser la que va tenir més pes, això ens fa pensar que possiblement els usuaris de bicicletes no acostumen a usar els òrgans de participació tradicionals, però hi tenen molt a dir.

En total vam rebre una trentena de propostes, les quals es van estudiar i es van creuar amb el estudi posterior. Propostes com la de l'escola Maristes, la de més aparcaments a la Gran Via, al carrer Béjar, a la plaça de la Farga, al passeig de Sant Antoni, al carrer Parcerisa, al carrer Gavà, al carrer Vilà i Vilà van ser recollides i acceptades. Cal tenir en compte que les demandes genèriques no s'han estudiat en aquesta primera fase, però si es tindran en compte en la continuïtat del projecte.

En quant a la part tècnica es realitza una actuació.

- La quarta i última actuació és la contractació per la redacció d'un projecte executiu (ANNEX 2)

L'objecte del projecte és evitar el mal ús de l'espai públic per aparcar bicicletes i així proposar espais nous d'aparcament. L'àmbit que engloba aquest projecte és el Districte de Sants-Montjuïc, als barris de Sants, Hostafrancs, La Bordeta, La Marina, La Font de la Guatlla i el Poble Sec.

S'ha executat un estudi previ de cada un dels equipaments del Districte per a determinar la quantitat d'aparcament de bicicletes que cal col·locar i per a determinar la seva ubicació. En ell s'han detectat

centres que no tenen aparcaments o necessiten una ampliació dels mateixos ja que es troben sobrepassats en capacitat o disponibilitat.

Per altra banda, com hem comentat prèviament, s'han incorporat les aportacions del veïnat, amb referències a la manca d'espais habilitats a determinats carrers o davant determinades escoles.

Es col·locarà el tipus més comú d'aparcaments i de major utilitat, el suport en U invertida i es respectarà el compromís de la mínima ocupació d'espai públic, per donar el màxim confort a l'usuari i al no usuari.

A mode de resum, en la primera imatge trobem la situació actual. On es situen els diferents aparcabicicletes en els diferents equipaments del districte. En l'annex trobarem una fitxa de cada equipament, on s'especifica el tipus d'equipament, l'adreça, les places existents de bicicletes (si n'hi ha), les places que s'estimen necessàries, la estimació proposada, un planell situació i fotografies.

La proposta inclou 174 nous aparcaments de bicicletes, en 32 ubicacions diferents. En el planell resum es poden visualitzar quines seran les diferents ubicacions i en el projecte annex trobem una fitxa de cada un dels emplaçaments on es senyalen els aparcaments existents (si s'hi havia) i la proposta de les noves ubicacions.

5. PRESSUPOST

Pressupost d'execució material 18.484,91 €

PEC (amb baixa del 29,15%) 12.408,90 €

Despeses generals (13%) i Benefici industrial (6%) 2.357,69 €

Pressupost TOTAL de Contracte amb IVA : **17.867,58 €**

6. CALENDARI

Any	2018								2019			
Mes	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04
Inici projecte												
Trobada temàtica												
Comissions de seguiment i consells de barri												
Recepció de propostes telemàtiques												
Redacció projecte F1												
Procés de revisió i modificació												
Presentació documentació												
Implantació												

7. PROPOSTA DE CONTINUÏTAT

Com queda palès en els objectius aquesta mesura no acaba aquí, doncs el projecte no deixa de ser un inici per la promoció del bon aparcament de bicicletes al districte de Sants Montjuïc. La proposta de continuïtat vol anar més enllà.

Primer de tot vol respondre a totes aquelles propostes genèriques que es van rebre en els consells de barri on es demanaven més aparcaments bicicletes a tot el Poble Sec, o a zones com la Gran Via, el carrer de Sants o la zona central del barri de Sants que trobem gran part de la problemàtica amb bicicletes que ocupen voreres de 80cm.

A més a més vol complementar aquest projecte i donar resposta a petits focus on no trobem aparcaments de bicicletes i estan allunyats d'equipaments públics.

La proposta englobaria

- Crear un pla d'ocupació on poder formar a dues persones per realitzar el projecte de mapeig i recull d'informació. Ens hem trobat que molts dels aparcaments no estan mapejats, alguns estan sobreexplotats i altres infrautilitzats. Per tant demanem un mapeig que inclogués i dongués informació al respecte de:
 - Tots els ancoratges de bicicletes
 - Tots els punts on contínuament aparquen malament les bicicletes
 - Els ancoratges que sempre estan plens, si és per abandonament o per necessitats d'ús.
 - Els ancoratges que sempre estan buits, que s'han de replanificar o bé senyalitzar correctament.
- Un cop acabat l'anàlisi un procés participatiu que amb un mapa amb tota la informació es valorés els canvis i les incorporacions necessàries. Seguiriem treballant amb les tres grups que hem fet fins ara:
 - Comissions de seguiment i consells de barri.
 - Trobades temàtiques amb èmfasi a les sectorials d'esports, joventut i mobilitat
 - Demandes telemàtiques per aquells que no poden assistir presencialment a les trobades.