

Proposta de xarxa de carrils bici local i interurbana,
d'aparcaments i de servei “bicing”



Associació Cerdanyola Via Verda
Desembre 2008

Consideracions generals

En bicicleta un espai de 3 a 5 quilòmetres es pot fer fàcilment en 10 minuts a un ritme suau. És per tant el vehicle ideal per a la majoria de desplaçaments urbans de més de dos quilòmetres a les ciutats d'una mida i topografia com la de Cerdanyola. A més la bicicleta es pot aparcar molt més fàcilment que els cotxes (ocupa menys espai) pel que comptabilitzant els trajectes de porta a porta és més competitiva que els cotxes en velocitat.

Avantatges de la bicicleta:

- És ràpida en trajectes urbans i recorreguts “porta a porta”
- És un transport net, silenciós, no contaminant i el desballestament pràcticament no genera residus
- És energèticament eficient, en aquest sentit no té competència possible
- La primera inversió és barata, assequible per a totes les economies
- Cadascú es pot fer el manteniment que a més és increïblement econòmic
- Ocupa poc espai i ajuda a redimensionar l'entorn urbà a una mida més humana
- És apte per a quasi tota la família
- És un exercici saludable

Sembla evident, doncs, que la bicicleta pot ser un element clau que catalitzi el canvi de model per fer les ciutats més humanes i complementar el transport públic. Hi ha però alguns problemes que cal tenir en compte.

Inseguretat viària

Usar la bicicleta com a transport habitual suposa enfrontar-se a una cultura del transport privat molt agressiva. Cotxes i motos assoleixen volums, pesos i velocitats desproporcionadament grans respecte de les bicicletes. Només una actitud decidida permet circular dins el trànsit motoritzat sense sentiments d'inferioritat i tot i això el ciclista segueix sent el més vulnerable dels vehicles.

Sens dubte, reduir la velocitat en els carrers és una solució desitjable no només pels ciclistes sinó per la resta de ciutadans que viuen en qualitat de veïns, vianants, comerciants, turistes, etc.

La reducció dels límits de velocitat de 50 km/h a 30 km/h no suposa una pèrdua de temps significativa en els trajectes curts, que són la majoria en circuit urbà. En canvi permet una pacificació del trànsit suficient com per fer possible la inclusió de la bicicleta en el flux del trànsit.

On aquesta pacificació no és possible cal separar la circulació motoritzada dels ciclistes mitjançant carrils bici segurs. L'espai per a la bici no es pot detreure dels vianants ja que entraria en contradicció amb la voluntat de modificar el model de mobilitat.

Por al robatori de la bicicleta o al vandalisme

Pel que fa als robatoris reals de bicicletes es poden combatre des de diversos fronts (policial, assegurances, models d'aparcabicis apropiats, etc.). El principal però és la correcta instal·lació dels aparcaments per a bicicletes en espais visibles però que no entorpeixin els vianants.

Pel que fa a la por, o a la sensació d'inseguretat, és un factor subjectiu. Sovint es pot desactivar amb elements com els abans esmentats però només el temps, una massa

crítica d'usuaris sense por i limitar de fet els robatoris a una quantitat mínima ajudaran a vèncer la por.

Falta d'espai on guardar-la

Aquest argument és majoritàriament vàlid per als veïns que viuen en pisos. Sovint els pàrquings privats no tenen espai per a diverses bicis i és una incomoditat si se'n vol fer un ús habitual. Caldria habilitar pàrquings de bicicletes en zones ben il·luminades i transitades dels carrers i barris amb més habitants per als veïns que no tenen alternativa. No és el cas però dels barris de cases i torres aparellades que sovintegen a Cerdanyola. En alguns d'aquests casos, els més perifèrics com Serraparera, Montflorit, Turonet, Canaletes i Guiera la bicicleta seria el transport perfecte per a enllaçar amb el tren o pels desplaçaments al centre. Aquests usuaris necessiten aparcaments funcionals i pràctics als seus destins i unes rutes segures i còmodes.

Criteris bàsics de planificació

- Ha de ser possible un ús habitual i normal de la bicicleta com a mitjà de transport.
- Han de ser possibles tots els recorreguts urbans i altres recorreguts curts de fins a 5 quilòmetres com per exemple fins a la UAB i els municipis veïns de forma segura. S'ha de crear una xarxa bàsica de carrils bici segurs per vies principals que articuli els principals recorreguts urbans i enllaci amb els trajectes interurbans
- Els carrers de distribució del trànsit dins dels barris han permetre una pacificació del trànsit que faci possible la convivència de la bicicleta amb la resta de modes de transport. Tot el que no siguin arteries principals han de ser zones 30.
- Tots els centres d'interès locals susceptibles de generar mobilitat local han de disposar d'aparcaments de bicicletes.
- Sovint s'haurà de reservar espais per a carrils bici o aparcaments de bicicletes. Aquesta reserva no es pot fer a costa de l'espai de vianants. En tot cas els carrils bici s'han de fer a costa de l'espai de circulació i aparcament de vehicles motoritzats. Els aparcaments de bicicletes, quan competeixin en l'ús dels vianants, es poden fer en calçada com els de motocicletes.
- Cal treballar la conscienciació de tots els actors implicats (conductors, ciclistes, vianants i policia local) per tal que les disfuncions que sorgeixin en aquest procés tinguin una via on siguin canalitzades, escoltades i resoltes de forma ràpida i eficient.
- Substitució dels models d'aparcaments obsolets pels moderns
- Situació visible dels aparcaments per evitar desconfiança als robatoris
- Agrupació de quatre barres (8 bicis mínim) Revisió periòdica de l'ús per si cal ampliar-les.
- Si no hi ha espai disponible, posar-los a la calçada en substitució de places d'aparcament (igual que per les motos).
- Revisió periòdica de bicis robades o abandonades (implementant el mateix criteri que pels cotxes abandonats)

Propostes a elaborar

- Carrils bici
- Aparcaments de bicicletes
- Servei "bicing"

Cal entendre que la majoria de carrers no necessiten carril bici sinó un trànsit pacífic on la bicicleta s'hi pugui integrar. En les principals artèries viàries i els carrers on el trànsit suposi un perill per als ciclistes cal reservar un espai per a carril bici. Aquest ha de ser prou ample, segur, ha de permetre recorreguts llargs i que responguin a trajectes coherents. Pel que fa a les mesures de seguretat, en citem algunes sense ànim de ser exhaustius:

- Els carrils bici, com els aparcaments, no han de suposar un conflicte amb els vianants. En tot cas cal obtenir l'espai necessari a costa dels cotxes.
- Amplada mínima de 1,5 metres per sentit de circulació tot i que és preferible que sigui superior.
- S'ha d'estudiar la disposició dels carrils per evitar obstacles com pals de llum, arbres, o portes obertes dels cotxes aparcats.
- Separació física dels carrils de circulació viària mitjançant ressals de cautxú o altres materials segurs. Aquests dispositius han de suposar una barrera o molèstia als vehicles a motor sense que siguin perillosos en cas d'un canvi de carril involuntari o d'accident.
- Senyalització adequada tant per als ciclistes com per a la resta d'usuaris de la via.

Xarxa urbana

La xarxa bàsica hauria d'incloure com a mínim els eixos següents:

PASSEIG D'HORTA:

Carril bici ja existent en la major part del passeig d'Horta fins a l'entrada a Collserola pel camí de Can Catà. Caldria completar-lo i senyalitzar-lo adequadament, sobretot en la seva sortida de la plaça de l'Estatut, guanyant si cal espai als cotxes aparcats o reordenant el tram que disposa d'una mitjana malaguanyada.

EIX EST-OEST: Avinguda Catalunya – Francesc Layret – Sant Martí – Sant Ramón

Caldria senyalitzar la convivència de ciclistes i trànsit rodat excepte en el tram de vianants del carrer Sant Ramon. En el tram final del carrer Sant Ramon, i al pas pel Centre Direccional cal establir carril bici. Permetria als extrems connexions amb xarxes interurbanes de carrils bici cap a Ripollet i Sant Cugat. Vertebraria altres carrils bici pel centre urbà.

EIX RONDA: Plaça d'Europa – Santa Rosa – Av. Primavera – Plaça de l'Estatut – Ronda Cerdanyola

Aquesta via ha anat perdent el seu sentit com a ronda de Cerdanyola per a ser un eix urbà vertebrador de les comunicacions locals. De fet ha passat de tenir dos carrils a un de sol amb zones d'aparcament. Una revisió global de tot l'eix amb actuacions sobre la via pública permetria reordenar els usos de l'espai i guanyar un carril bici segregat en cada sentit. Valdria la pena replantejar-se la necessitat de la mitjana enjardinada ja que ara ja no és una via ràpida i permetria guanyar un espai precíós per als carrils bici.

Per la seva banda nord permetria connexions amb un carril bici interurbà cap a Sant Cugat. Pel sud podria connectar amb el Parc de la Riera de Sant Cugat i un futur carril bici que resseguís el riu Sec i Ripoll fins al carril bici del Besòs (de Montcada a

Barcelona per la llera). Connecta també a la Plaça de l'Estatut amb l'actual carril bici del passeig d'Horta que porta fins al camí de Can Catà.

EIX NORD-SUD: Carretera a l'Autònoma – carrer de la Serra de Galliners – Sebastià Garriga – Avinguda de la Flor de Maig – Santa Rosa – Avinguda de Guiera – Avinguda de Canaletes

Cal aplicar diverses solucions als diferents trams per on discorre. En la majoria dels casos només caldria una redistribució de l'espai dels carrers ja que els carrils de circulació són molt amples i la mitjana de separació entre els sentits es pot suprimir. En alguns trams com l'Avinguda Flor de Maig ja existeix un sentit del carril bici i en altres com el carrer Santa Rosa coincidiria amb l'eix RONDA. Ni l'avinguda Guiera ni la de Canaletes suposarien un problema d'espai sinó que, tot el contrari, ajudarien a pacificar el trànsit com demanen els veïns.

Sens dubte seria el més llarg i relligaria diversos punts d'interès tallant en el seu recorregut els eixos EST-OEST, RONDA i el carril bici del passeig d'Horta. En el seu extrem nord ha de permetre la connexió amb la UAB. En cas que no se li pugui habilitar un carril bici al pont de l'Autònoma cal reparar les juntes de dilatació del pont i senyalitzar convenientment la convivència de ciclistes i vehicles a motor així com limitar la velocitat a 30km/h.

EIX RIU SEC: Avinguda Catalunya – Santa Anna – La Clota – Ronda Serraparera

També l'heterogeneïtat dels diversos trams demana aplicar diverses solucions per implementar aquest carril bici. A l'avinguda Catalunya i a un primer tram del carrer Santa Anna només caldria mesures de pacificació de trànsit. Entre la Plaça de la Pau i la Ronda Serraparera caldria una redistribució dels espais de la via (incloent una reordenació del tram de La Clota on caldria fer voreres a la banda del riu a costa d'uns aparcaments en bateria sobredimensionats i infrautilitzats).

Pel nord permetria la connexió amb la UAB i pel sud arribaria a l'estació de Renfe.

Notes:

Quan es proposa que les bicicletes usin l'avinguda Catalunya en sentit nord immerses en el transit (pacificat i senyalitzat) s'obvia que cal definir un recorregut equivalent en sentit sud. Aquest pot ser pel carrer del Nord i/o pel Passeig del Pont segons la procedència.

També caldria plantejar un carril bici en cada sentit a l'avinguda primavera entre la Plaça de l'Estatut i l'estació de RENFE. L'espai del carrer ho permet i permetria connectar amb seguretat el carril bici del passeig d'Horta i l'Eix EST-OEST fins al mercat, l'intercanviador d'autobusos i l'estació de tren. També ajuda a connectar amb la xarxa interurbana en direcció a Ripollet.



Xarxa interurbana

La xarxa interurbana hauria de preveure, com a mínim, les connexions següents:

UAB – Bellaterra

No cal dir que és ridícul que Cerdanyola no estigui connectada amb la UAB a ple segle XXI. Mentre no sigui possible un carril segregat cal buscar la manera de donar seguretat als ciclistes entre la UAB i l'entrada de Cerdanyola. Això inclou limitació de velocitat, senyalització horitzontal i vertical, il·luminació nocturna eficient, reparació del ferm i les juntes de dilatació, i fins presència policial si és necessari.

El Pla de Mobilitat de la UAB preveu aquesta actuació com a una de les més importants.

Camí verd

Arribar a la UAB ha de permetre una connexió amb el camí verd existent que s'hauria de finalitzar en els seus extrems (Sant Cugat, Rubí, Sant Quirze i Sabadell) d'acord amb el projecte original. Veure <http://www.camiverd.org>

Sant Cugat

La renovació de la carretera BP1413 de Cerdanyola a Sant Cugat ha de permetre la circulació de bicicletes per un carril segregat segur fins a la xarxa de carrils bici local de Sant Cugat.

Ripollet

El pont per a vianants de l'Avinguda de la Creu Roja fins a Ripollet per sobre de la C-58 i el riu Ripoll fa que la bicicleta sigui especialment competitiva per a trajectes entre aquests dos municipis. Cal compatibilitzar l'ús mixt de vianants i bicicletes per evitar conflictes i, segurament, fer algunes reformes en els accessos. Cal que les dues trames locals també estiguin preparades per protegir aquest vehicle.

Collserola per Can Catà

Actualment el camí de Can Catà és la major porta d'accés de Collserola des de Cerdanyola. Ja disposa d'un incipient carril bici al passeig d'Horta que s'hauria de potenciar amb diverses connexions a la xarxa local descrita.

Connexió a la xarxa del Besòs

El parc de la Riera de Sant Cugat veu com hi conflueixen el carril bici del Passeig d'Horta, l'Eix EST-OEST, l'eix RONDA i l'eix NORD SUD. Habilitar una connexió al final del parc cap al riu Ripoll, i d'aquí al carril bici de la llera del Besòs seria una aposta potentíssima per una xarxa de carrils bici interurbana segregada que relligués Cerdanyola, Ripollet, Montcada, i la resta de municipis del Besòs fins a Barcelona. Aquesta xarxa d'ús principalment lúdic podria ser la via ciclista més important de Catalunya en nombre d'usuaris.



Pàrquings de bicis

Caldria fer una instal·lació massiva de pàrquings d'un model segur i fiable per tal que els primers usuaris que es decideixin a usar la bicicleta trobin el màxim de facilitats possibles. Aquesta campanya d'instal·lació es podria fer coincidint amb l'arribada del bon temps quan l'ús de la bicicleta és més atractiu. A continuació es proposa una llista de llocs on creiem que seria imprescindible disposar d'aquests aparcaments:

- Escoles i instituts
- Gimnasos de titularitat pública o privada
- Pavelló municipal d'esports i Parc Esportiu Guiera
- Camps de futbol
- Piscines
- Club de tenis
- Edificis i serveis públics
 - Ajuntament
 - Ateneu
 - Biblioteca
 - Casal de Joves
 - Escola de música
 - Bosc tancat
 - Servei d'ocupació
 - Comissaria Mossos d'Esquadra
 - Jutjats
- Esglésies i centres de culte
- Centres cívics
- Esplais i agrupaments escoltes
- Nodes de transports
 - Renfe
 - Parada bus Av. Primavera
 - Parada bus Ajuntament
- Mercats, supermercats i zones comercials

Evidentment no és una llista tancada ni ordenada per prioritats.



Servei de “bicing”

Actualment ja s'està estudiant la possibilitat d'implementar a Cerdanyola un sistema de préstec de bicicletes del tipus Bicing.

En tot cas cal tenir en compte que aquest servei té un fort component d'intermodalitat. Això vol dir que les estacions han de permetre usar el Bicing en combinació amb els transports públics existents amb parada a les estacions de RENFE i principals parades d'autobús. Caldria integrar també la UAB en la planificació de la xarxa