

ESTRATEGIA PARA LA CREACIÓN DE UNA RED CICLABLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Rossend Bosch Casadevall

Responsable de proyectos de Movilidad Sostenible
Dirección de servicios de Movilidad Sostenible
Área Metropolitana de Barcelona - AMB
rbosch@amb.cat

Resumen

Después de una fase de diagnóstico y de conocimiento de las vías ciclables existentes, el Área Metropolitana de Barcelona ha afrontado la definición, y posterior ejecución, de una red ciclable de ámbito metropolitano que garantice una movilidad interurbana en bicicleta de manera cómoda y segura. La fase de ejecución, que abarcará varios años, se apoya en programas de subvenciones desde el AMB a los municipios y en convenios de colaboración específicos entre diversas administraciones para la resolución y construcción de aquellas infraestructuras ciclables de mayor presupuesto y complejidad. Por último, todo el proceso se complementa con medidas de acompañamiento para impulsar el uso de la bicicleta como modo de transporte principal dentro de un modelo de movilidad sostenible.

1 Antecedentes

Desde la creación del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) como ente supramunicipal, según la Ley 31/2010 aprobada por el Parlamento de Cataluña el 27 de Julio de 2010, ésta tiene atribuidas competencias en cuanto a la promoción del transporte sostenible.

Los sucesivos Acuerdos de Gobierno de cada mandato han aplicado dicha competencia con distintas acciones que han conducido, en el actual Acuerdo de Gobierno para el mandato 2015-2019, a plantear la creación de una red metropolitana para la circulación en bicicleta que conecte las distintas redes locales ya existentes.

Esta acción pretende articular las distintas redes de carriles bici que cada Ayuntamiento metropolitano, de acuerdo con su Plan de Movilidad Urbana (PMU), han venido desarrollando, así como otras iniciativas como la implantación, en Julio de 2011, del servicio metropolitano de aparcamientos seguros de bicicletas (conocido como servicio Bicibox).

2 Diagnóstico

El primer paso para la creación de una red ciclable metropolitana fue el diagnóstico de la infraestructura existente (2014) a partir de la confección de un plano tipológico de vías ciclables dentro del ámbito del AMB.

De este primer trabajo se obtuvieron dos resultados:

- De una parte, la *Guía de la bicicleta del área metropolitana de Barcelona*[1], un plano (dividido entre ámbito Norte y ámbito Sur) que muestra la red ciclable existente en los 36 municipios del AMB. Este plano fue editado y difundido en Febrero de 2015.
- De otra, una cuantificación y un diagnóstico de los 1.497 km de vías ciclables identificadas, de los cuales 701 km en la ciudad de Barcelona. La ilustración 1 muestra su distribución según cuatro tipologías, entre las cuales las vías pacificadas o zonas 30 son mayoría.

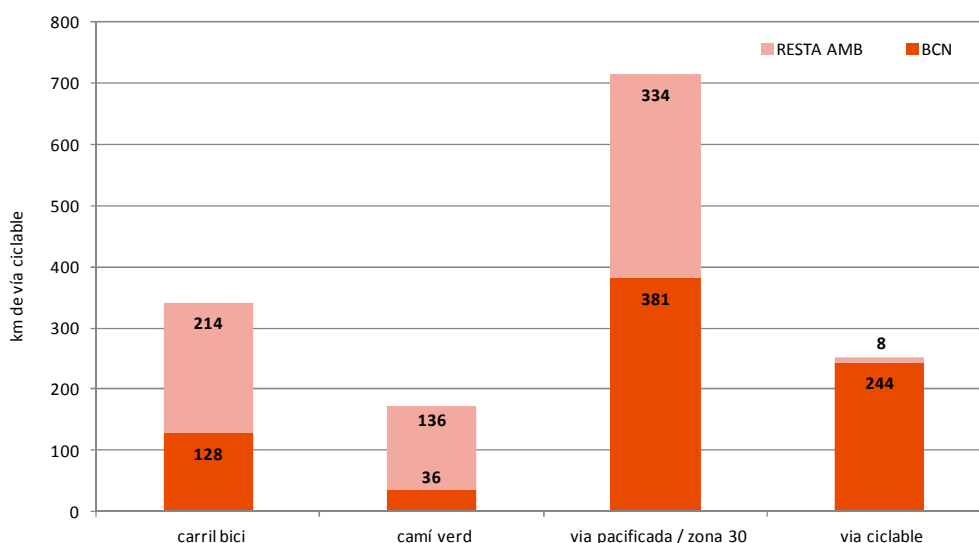


Ilustración 1. Distribución tipológica de las vías ciclables existentes en el área metropolitana de Barcelona

En cuanto a la evaluación o diagnóstico de las vías ciclables existentes, las conclusiones serían las siguientes:

- Los carriles bici, entendidos como vías segregadas exclusivas para bicicletas, suman 342 km (de los cuales 128 km en la ciudad de Barcelona), una longitud muy inferior a la de las vías pacificadas, zonas 30 y vías ciclables (todas ellas vías ciclables compartidas con otros vehículos), que son claramente mayoritarias.
- La conclusión anterior confirma el carácter eminentemente local de la infraestructura ciclable existente, fruto de la iniciativa de los distintos Ayuntamientos metropolitanos orientada a pacificar sus centros urbanos y crear ámbitos de circulación segura para las bicicletas (aunque sea compartiendo la calzada esporádicamente con los vehículos a motor).
- Por contra, el mapa de las vías ciclables existentes en el ámbito metropolitano muestra la falta de carriles bici interurbanos cómodos y seguros, segregados de las carreteras y las grandes avenidas, que permitan la circulación en bicicleta entre municipios vecinos. Y éste es un déficit crítico para alcanzar un modelo de

movilidad sostenible no basado en el recursos sistemático al vehículo (a motor) privado.

- Cabe mencionar los problemas de continuidad de las vías ciclables cuando éstas deben superar grandes infraestructuras de transporte (autopistas, autovías, ferrocarriles) o cauces fluviales. La complejidad técnica, el coste y la falta de coordinación entre administraciones competentes bloquean los posibles proyectos.
- El mapa de las vías ciclables existentes también muestra la existencia de 172 km de caminos o vías verdes, aptos para la circulación en bicicleta, que recorren los principales entornos medioambientales de interés metropolitano: los cauces de los ríos Besos y Llobregat, la sierra de Collserola.
- Finalmente, se constata que las vías ciclables identificadas responden a un amplio abanico de soluciones y características técnicas, algunas de las cuales poco aptas para una circulación segura. En consecuencia, un mismo itinerario, especialmente si es interurbano, suele ser heterogéneo en cuanto a sección, ubicación, pavimentación, señalización...

3 Establecimiento de un plan de acción

A partir del diagnóstico de la infraestructura ciclable existente, la Dirección de servicios de Movilidad Sostenible del AMB ha afrontado la definición y posterior ejecución, de una red ciclable de ámbito metropolitano que garantice una movilidad interurbana en bicicleta de manera cómoda y segura, mediante un plan de acción formado por cuatro actividades principales:

1. **La definición de la red**, dividida entre red básica (la que conecta entre sí los núcleos urbanos y éstos con los polígonos de actividad económica) y red secundaria (la que conecta los intercambiadores de transporte, equipamientos y polígonos industriales con la red básica). También se determinará un cuadro de características técnicas para los tramos de la red básica y de la red secundaria atendiendo a su orden jerárquico y nivel de demanda.
2. **Los programas de subvenciones** que se convocarán anualmente por parte del AMB para la ejecución de proyectos de carriles bici, prioritariamente los que contribuyan a completar la red básica o secundaria. Estas subvenciones se concederán previa solicitud por parte de los Ayuntamientos. La subvención oscilará alrededor del 50% del presupuesto total de ejecución del proyecto presentado, con un importe máximo por municipio.
3. **Los convenios de colaboración y financiación**. Algunos proyectos singulares de carriles bici pueden requerir presupuestos de ejecución elevados (por ejemplo, los que deben superar infraestructuras de transporte o ríos, o los que requieren reordenaciones urbanísticas significativas) que los Ayuntamientos no pueden afrontar ni con subvenciones del 50%. Para estos casos se ha previsto la firma de convenios específicos de colaboración y financiación entre los distintos Ayuntamientos implicados, los gestores autonómicos o estatales de las infraestructuras afectadas y el AMB.

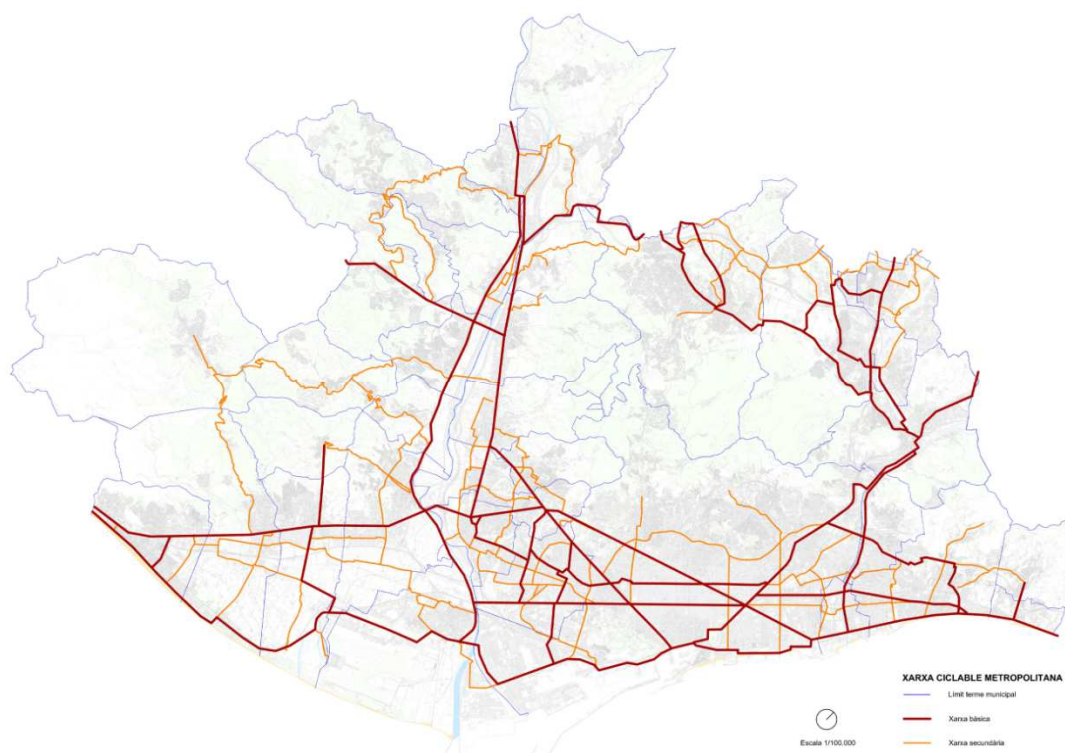
4. **Las medidas de acompañamiento**, que deben contribuir a fomentar el uso de la bicicleta a la vez que se construye la red ciclable metropolitana. Por parte del AMB, se está trabajando en tres campos principales: la armonización de las Ordenanzas Municipales de los Ayuntamientos metropolitanos relativas a la circulación de bicicletas, la popularización de la bicicleta eléctrica (para que cualquier ciudadano pueda utilizar una bicicleta en cualquier itinerario), y la expansión del servicio metropolitano de aparcamientos seguros de bicicletas (servicio Bicibox).

4 Primeros resultados

La puesta en práctica del anterior plan de acción ha comportado ya los primeros resultados durante 2015 y 2016.

4.1 Definición de la red ciclable

La ilustración 2 muestra la red ciclable metropolitana definida por el AMB y aprobada en Mayo de 2016. Consta de 201 km de red básica y 212 km de red secundaria, de los cuales entre un 20 y un 30% ya existentes y con características adecuadas.



*Il·lustració 2. Red ciclable metropolitana: red bàsica y red secundaria.
Aprobada en Mayo de 2016 por el AMB*

La red ciclable metropolitana se organiza en 9 itinerarios o bicivías: 5 bicivías Este-Oeste (una por el Vallès y 4 paralelos a la costa) y 4 bicivías Norte-Sur (una en cada margen de los ríos Besos y Llobregat).

Los criterios utilizados para su definición han sido:

- Partir de las redes ciclables ya definidas, a nivel municipal, en cada PMU.
- Establecer una red continua (sin desconexiones) y directa (siguiendo el itinerario más corto).
- Conectar, con la red básica, todos los municipios y los polígonos de actividad económica más importantes, además del área metropolitana con el exterior.
- Conectar, con la red secundaria, los intercambiadores de transporte, equipamientos, polígonos industriales y otros centros generadores de movilidad de importancia con la red básica.

4.2 Características técnicas de la red ciclable

Junto a la definición de la red ciclable metropolitana, se han establecido las características técnicas a respetar en los tramos de la red básica y de la red secundaria.

En primer lugar, estas características establecen unas condiciones mínimas para cualquier tramo de la red ciclable metropolitana:

- Anchura mínima de un carril bici de 2 m si es unidireccional, y de 2,5 m si es bidireccional.
- Prioritariamente por calzada
- Iluminada
- Con señalización horizontal y vertical

En segundo lugar, se ha establecido una prioridad tipológica a la hora de proyectar un tramo de carril bici que sería la siguiente, de más a menos recomendable:

- Carril bici por calzada, protegido de otros tráficos
- Carril bici (no protegido, a nivel de la acera...)
- Zona 30
- Vías urbanas de convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos a motor (plataforma única, zonas peatonales...)

Por último, se han establecido criterios para adecuar las anteriores especificaciones técnicas según sea red básica o secundaria, o según el nivel de demanda previsto.

Las características o especificaciones técnicas para la red ciclable metropolitana tienen su precedente en el *Manual para el diseño de vías urbanas para una movilidad sostenible*[2] publicado digitalmente por el AMB en 2014.

4.3 Conexión ciclable entre Barcelona y Esplugues por la Diagonal

La conexión ciclable entre Barcelona y Esplugues de Llobregat, paralela a la avenida Diagonal, es la primera actuación singular que se afronta mediante un convenio de colaboración y financiación entre dos Ayuntamientos (Barcelona y Esplugues) y el AMB. Además, el proyecto ha requerido la coordinación con el Ministerio de Fomento y el Departament de Territori i Sostenibilitat, gestores de las grandes infraestructuras viarias afectadas.

El proyecto consiste en una vía apta para peatones y ciclistas (con calzadas separadas) de 1,5 km. La obra incluye un paso superior sobre un ramal de la Ronda de Dalt, y varios pasos bajo la Ronda de Dalt y bajo ramales entre la Ronda y la B-23.

Dentro de la red ciclable metropolitana, esta conexión permitirá unir los carriles bici del Baix Llobregat (el eje de la N-340 hasta Molins de Rei y el eje de la C-245 hasta Castelldefels) con los de la ciudad de Barcelona.

El presupuesto de la obra es de aproximadamente un millón de euros.

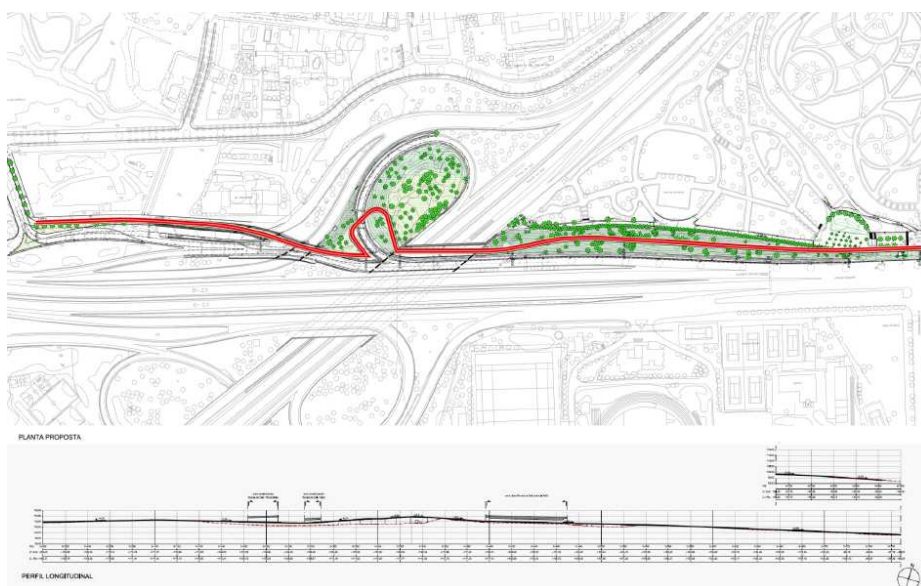


Ilustración 3. Conexión ciclable entre Barcelona y Esplugues de Llobregat por la avenida Diagonal actualmente en ejecución

4.4 Programa de subvención para carriles bici 2016-2017

En Junio de 2016 se convocó, por primera vez, un programa de subvención 2016-2017 para la ejecución de proyectos de carriles bici que contribuyeran a completar la red ciclable metropolitana. El programa está dotado con dos millones de euros y prevé una subvención de hasta el 50% para cada proyecto aceptado.

Una vez cerrado el plazo de presentación de solicitudes, se han presentado 24 proyectos que totalizan una inversión de 5,5 millones de euros en 17 municipios metropolitanos. Seguidamente, la dotación presupuestaria de la convocatoria será distribuida entre los proyectos presentados.

Se estima que esta convocatoria permitirá construir unos 27 km de nuevos carriles bici respetando las características de la red ciclable metropolitana. Al final del actual mandato (2019), y gracias a las sucesivas convocatorias de subvención como la actual, se espera alcanzar la cifra de 100 km de nuevos carriles bici.

5 Medidas de acompañamiento

Mientras se construye la red ciclable metropolitana, desde el AMB se están promoviendo una serie de medidas adicionales orientadas a impulsar el uso de la bicicleta como modo de transporte principal dentro de un modelo de movilidad sostenible.

Entre estas medidas de acompañamiento, se destacan a continuación tres que ya han sido aplicadas con resultados tangibles.

5.1 Armonización de las Ordenanzas Municipales

En Abril de 2015, el AMB aprobó y difundió entre los Ayuntamientos metropolitanos unas recomendaciones para armonizar las Ordenanzas Municipales relativas a la circulación de bicicletas.

El objetivo de este documento es crear un territorio con una regulación homogénea de la circulación de bicicletas, a medida que los Ayuntamientos integren en sus ordenanzas las recomendaciones del AMB.

Las recomendaciones incluyen una propuesta de redactado para una veintena de artículos, regulando aspectos como la circulación por calzada, por zonas reservadas a los peatones, la circulación de menores en bicicleta, el estacionamiento de bicicletas...

5.2 Campañas de promoción de la bicicleta eléctrica

Desde 2014, el AMB viene desarrollando dos campañas de promoción de la bicicleta eléctrica:

- Una campaña de cesión gratuita de bicicletas eléctricas para los trabajadores municipales de los Ayuntamientos, tanto para sus desplazamientos *in itinere* como para sus desplazamientos entre su residencia y el trabajo.

- Una campaña de subvenciones a la compra de bicicletas eléctricas por parte de los residentes metropolitanos. La subvención es de 250 € por la compra de una bicicleta eléctrica nueva de gama media.

Después de varias convocatorias, el balance de dichas campañas es muy positivo:

- Entre 2014 y septiembre de 2016, el AMB ha cedido alrededor de 300 bicicletas eléctricas a los Ayuntamientos metropolitanos para uso de sus trabajadores.
- En cuanto a la subvención a la compra, desde el AMB se ha subvencionado ya la compra de 2.000 bicicletas eléctricas para ciudadanos y empresas de los municipios metropolitanos.

5.3 Expansión del servicio de aparcamientos seguros de bicicletas

Desde Julio de 2011, el AMB viene ampliando su servicio de aparcamientos seguros de bicicletas (servicio Bicibox) para aumentar el uso de la bicicleta como modo de transporte, minimizando los actos vandálicos de que son objeto las bicicletas mientras están estacionadas.



Ilustración 4. Módulo de aparcamiento seguro de bicicletas de 14 plazas en Montcada i Reixac, perteneciente al servicio metropolitano Bicibox (www.bicibox.cat)

El servicio ofrece 1.500 plazas seguras en 19 municipios metropolitanos (junto a estaciones, intercambiadores, polideportivos, institutos, bibliotecas, Ayuntamientos...) y su demanda alcanza el millar de estacionamientos los días laborables.

Actualmente, el servicio Bicibox enfrenta su expansión al resto de municipios metropolitanos y el refuerzo de la oferta en los puntos de mayor demanda. La disponibilidad de una oferta suficiente de aparcamiento seguro, combinada con la creación de la red ciclable metropolitana, es clave para mantener el crecimiento del uso de la bicicleta en los desplazamientos metropolitanos.

Referencias

- [1] “Guia de la bicicleta de l’area metropolitana de Barcelona: àmbit Nordiàmbit Sud”, publicada por la Direcció de servicios de Movilidad Sostenible del AMB. 2015
- [2] “Manual peldisseny de viesurbanes per a la mobilitat sostenible”, publicada por la Direcció de Movilidad y Transporte del AMB. 2014

Disponibles digitalmente en www.amb.cat/ca/web/mobilitat/actualitat/publicacions