

El Gira-sol

L'Hospitalet de Llobregat, maig de 2010



www.lasaboga.org

L'accés al riu des de l'Hospitalet de Llobregat podria ser una realitat el 2011

Aquest any s'inicia la segona fase de recuperació del riu Llobregat que promou l'Àrea Metropolitana de Barcelona i que contempla el tram de riu comprès entre Sant Boi i el Prat de Llobregat. A l'Hospitalet es preveu construir un aparcament amb capacitat per a 2 autocars darrera de la gasolinera de l'autovia C-31 (que hi ha a prop del riu) i arranjar l'accés fins al camí de la mota. Tant al camí de la mota com a la zona més inundable es faran plantacions de vegetació autòctona, tal i com s'ha anat fent en altres trams propers. També es continuarà amb la construcció de deflectors que alterin el curs recte del riu i es creïn meandres, tot i així, en el tram hospitalenc n'hi haurà

el riu, i l'Ajuntament ha trobat finançament a través de la Mancomunitat de Municipis. El projecte, que encara no hem vist, es podria començar a executar aquest mateix any i finalitzar l'any 2011. El camí d'accés al riu projectat és el que sempre hem proposat des de la Saboga, que transcorre des de l'Hospital de Bellvitge i la zona agrícola fins darrera de la gasolinera situada a pocs metres del riu.

La connexió amb el Prat queda pendent

La creació d'una passarel·la annexa al pont de l'autovia C-31 de moment queda pendent de trobar finançament.

Cal Trebal i el soterrament de la Gran Via

Tot i que se'ns diu que el projecte d'accés al riu és provisional fins al soterrament de la Gran Via, entenem que l'itinerari d'accés no es veurà especialment alterat pel projecte. Pel que fa a la zona agrícola de Cal Trebal, esperem que aquest camí faci més evident la necessitat de conservar aquest espai que està intrínsecament lligat al riu.

<http://lasaboga.org/web/node/267>



Camí d'accés al riu des de Bellvitge

com a màxim un i allunyat del pont de la C-31, ja que es vol que en aquest tram més estret l'aigua circuli de pressa.

A part de totes aquestes actuacions, el projecte ha inclòs la redacció d'un projecte executiu per unir Bellvitge amb

Editorial

El Grup Ecologista de Bellvitge va organitzar l'any 2004 l'última Festa del Sol després de més de 20 edicions. Ara la Festa del Medi Ambient torna de la mà de l'Associació de Veïns de Bellvitge i la Saboga.

Amb els anys, la necessitat de viure de forma més sostenible ha anat penetrant en la nostra societat. Malgrat tot, així ens trobem amb reptes molt similars als de fa 30 anys, però ara potser tenim menys temps per trobar solucions. Un exemple n'és la zona agrícola de Cal Trebal: tot i que vivim en una de les ciutats amb més densitat de població d'Europa, es projecta destruir l'últim reducte del nostre patrimoni natural i històric.

En aquest butlletí, us mostrem un extracte de les nostres activitats per aconseguir una ciutat i un món més sostenibles.

Visita tècnica als carrils bici de l'Hospitalet

El passat mes de gener, la Saboga va guiar una visita tècnica de la Comissió de Mobilitat del Consell de Sostenibilitat als carrils bici de la ciutat. Durant la sortida vam poder fer aturades a diversos punts de la xarxa de carrils bici per tal de comentar les millores que es poden realitzar i els traçats dels carrils planificats en el Pla Director de la Bicicleta.



Amb la senyalització actual els ciclomotors poden anar per alguns carrils bici de la ciutat.

Posteriorment, en una sessió de la Comissió de Mobilitat vam aprovar un document resum amb les propostes de millora que s'ha fet arribar a les àrees implicades de l'Ajuntament.

Des de fa uns anys a la Saboga realitzem un inventari de les deficiències dels carrils bici de l'Hospitalet i els fem arribar periòdicament a l'Ajuntament amb propostes de millora. A més a més, des de l'any 2008 disposem d'una base de dades consultable per web que facilita la tramitació de les propostes i la consulta del seu estat i a la vegada obre aquest procés a la participació ciutadana.

La realització de la visita als carrils de la ciutat es va realitzar a proposta de la Saboga per donar un impuls a la millora de les infraestructures ciclistes de la ciutat. Nosaltres mateixos vam proposar un itinerari que de nord a sud enllacés la majoria dels carrils bici permetent aturar-nos a tots els punts on hem realitzat propostes de millora. El document resultat d'aquesta visita inclou doncs, la majoria de propostes que des de la Saboga portem realitzant des de fa temps i que de moment no han obtingut gran resposta. Esperem que les àrees implicades de l'Ajuntament prenguin nota i vegem canvis en un període curt de temps.

<http://lasaboga.org/web/node/243>

Continuem superant els límits de contaminació recomanats per l'OMS. El 90% prové dels cotxes

L'any 2009 es van tornar a superar els nivells de contaminació que fixa la UE i quedem lluny de les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut. Per contra del que es pensa, **hi ha més morts per contaminació que per accidents de trànsit.**

S'estima que reduint la contaminació al nivells de l'OMS tindríem 3.500 morts anuals menys a l'Àrea Metropolitana, i també:

- 5.100 casos menys de bronquitis crònica en adults
- 31.100 casos menys de bronquitis aguda en nens
- 54.000 crisis asmàtiques menys en nens i adults.

<http://lasaboga.org/web/node/281>

L'Hospitalet aprova la seva nova ordenança de mobilitat

La norma recull part de les al·legacions presentades per la Saboga.

El ple municipal del mes de març va aprovar definitivament la nova ordenança de mobilitat de l'Hospitalet de Llobregat incorporant diverses de les al·legacions de la Saboga, però tot i així, en alguns aspectes, es continua dificultant la circulació en bicicleta, limitant-la a la velocitat d'un vianant en els carrils bici situats a la vorera (la majoria dels de la ciutat) o prohibint aparcar bicicletes en tot el mobiliari urbà de la ciutat.

La Saboga va presentar al·legacions al projecte de nova ordenança de mobilitat, ja que presentava importants deficiències especialment pel que fa a la circulació en bicicleta. El redactat definitiu incorpora bona part de les nostres al·legacions.

Hem elaborat una taula recollint els resultats de les al·legacions:

Què demanàvem?	Què diu finalment?	Observacions
No fixar la velocitat de les bicicletes a la vorera, dir que s'ha d'adequar a la dels vianants.	[...] sense <i>sobrepasar la velocitat normal d'un vianant (al voltant d'uns 5 km/h)</i> [...]	Ara la velocitat està entre parèntesis i és orientativa. Continua però la fixació en els 5 km/h, una velocitat que per equilibri costa de mantenir en bicicleta.

Què demanàvem?	Què diu finalment?	Observacions
No fixar la velocitat de les bicicletes en carrils bici a la vorera. Especificar que els vianants puguin creuar el carril bici.	[...] <i>Els ciclistes respectaran sempre la preferència de pas dels vianants que el travessin i no podran superar la velocitat normal d'un vianant (al voltant de 5 km/h).</i>	Un dels punts més negatius de l'ordenança. A la majoria de carrils bici de la ciutat (situats damunt les voreres) caldrà anar a la velocitat d'un vianant! Entra en contradicció amb els 20 km/h que es permet anar als carrers de prioritat invertida (carrers residencials). A Barcelona es pot anar a 20 km/h en carrils bici a la vorera.
Que s'autoritzeu els remolcs per al transport de persones.	<i>Les bicicletes podran dur remolc, homologat, per al transport de persones, de animals o mercaderies, circulant de dia, sense disminució de la visibilitat i a velocitat moderada, quan el conductor sigui major d'edat i sota la seva responsabilitat.</i>	S'accepta la utilització de remolcs per al transport de persones o mercaderies, però es limita la seva utilització al dia. A Barcelona no es restringeix l'horari de circulació.
Que circular pel carril de la dreta fos preferible, però opcional.	[...] <i>ho faran preferentment pels carrils més propers a les voreres, i poden ocupar la part central d'aquests [...]</i>	S'accepta la nostra al·legació.
Que s'especifiqués en quins elements del mobiliari urbà es prohibeix aparcar i que no es prohibeixi fer-ho en tots.	[...] <i>al mobiliari urbà com ara arbres, fanals, semàfors, bancs, papereres o similars [...]</i>	Aquesta frase prohibeix aparcar en tot el mobiliari urbà, fins i tot en tanques o senyals de trànsit tot i que no es tapin. És molt més restrictiu que a Barcelona. Hi ha molt pocs aparcaments per a bicicletes.
Que en els aparcaments de bicicleta només hi poguessin aparcar les bicicletes.	[...] <i>En els estacionaments de bicicletes situats a la via pública que tinguin la corresponent senyalització i que estan reservats exclusivament per aquest tipus de vehicle [...]</i>	S'accepta la nostra al·legació. Era una petita esmena molt lògica i que no venia recollida en el redactat.

Altres punts a destacar de l'ordenança:

Article	Observacions
43.3. <i>Les bicicletes també podran circular, excepte en moments d'aglomeració de vianants, i sempre respectant la prioritat dels vianants, per:</i> a) <i>Les voreres i passeigs de més de 5 metres i 3 metres d'espai lliure.</i> b) <i>Parcs públics i àrees de vianants.</i> c) <i>Zones de prioritat invertida en els dos sentits de circulació.</i>	Es permet la circulació de bicicletes en els dos sentits en carrers de prioritat invertida (carrers residencials).
43.2. <i>Quan hi hagi carrils bici senyalitzats específicament, ho faran preferentment per aquests, respectant la senyalització, l'ordenació del trànsit i les normes de prioritat de pas previstes per la resta de vehicles.</i>	El carril bici és opcional. Podem circular per la calçada si ens convé.
43.12. <i>Les bicicletes podran transportar, quan el conductor sigui major d'edat i sota la seva responsabilitat, menors de fins a set anys en seients addicionals acoblats a les bicicletes degudament certificats i homologats, amb les limitacions de pes que aquests dispositius estipulin. Els menors hauran de portar casc homologat obligatòriament.</i>	Es permet l'ús de més d'una cadireta.
42.4. <i>Als passeigs i voreres de més de 5 metres d'amplada i al costat més proper a la calçada, en el sentit de la marxa, es pot habilitar un carril o més reservats per a la circulació de bicicletes, sempre que l'espai útil que resti pels vianants no sigui inferior a 3 metres d'amplada. En general els carrils reservats per la circulació de bicicletes hauran de situar-se en la calçada i delimitats o segregats de la circulació dels vehicles a motor, excepte en illes de vianants o vials de prioritat invertida.</i>	Aquest article recomana que els carrils estiguin a la calçada i no permet carrils bici a la vorera quan aquesta és massa estreta. Caldrà revisar la xarxa de carrils bici de la ciutat, ja que no compleix aquests criteris.



Marques viàries al carril bici de l'av. Vilanova

Conclusions

La nova ordenança de mobilitat substitueix l'antiga ordenança de circulació que pràcticament no contemplava les bicicletes. El redactat definitiu incorpora bona part de les nostres al·legacions i alguns articles força interessants que fins i tot milloren algunes de les limitacions de l'ordenança de circulació de Barcelona. Tot i així, de forma incomprensible, es limita la velocitat de les bicicletes a la velocitat dels vianants en els carrils bici situats a les voreres (la major part dels que tenim a l'Hospitalet).

Tampoc s'ha acceptat la nostra al·legació demanant que s'especifiqués a quins elements del mobiliari urbà no es podria lligar la bici, l'ordenança ho prohibeix a tots, fins i tot en tanques. En aquest sentit, demanarem a l'Ajuntament un recompte de places d'aparcament per a bicicletes i la seva situació, ja que la nostra percepció és que la quantitat de places i la seva distribució és del tot insuficient. El següent pas serà demanar un pla d'instal·lació d'aparcaments per a bicicletes.

Tot i que finalment s'accepta l'ús de remolcs per al transport de persones i mercaderies, el redactat final ho limita a hores diürnes i per tant és més restrictiu que l'ordenança de Barcelona.

Finalment, destacar que un dels articles reconeix les mancances dels carrils bici de l'Hospitalet, en concret diu que els carrils bici s'haurien de fer a la calçada i que a les voreres només quan tinguin almenys 5 metres d'amplada i en deixin 3 per als vianants. També ve a dir que els carrils a la vorera no han de ser bidireccionals (seguint les recomanacions de la Generalitat) i que han d'estar situats al cantó més proper a la calçada. En definitiva, molts dels carrils bici actuals de la ciutat no compleixen aquestes característiques. Aquest article, més propi d'un pla de mobilitat, d'alguna manera amplia el Pla Director de la Bicicleta i planteja la necessitat de renovar-lo o complementar-lo amb el nou Pla de Mobilitat que està en redacció.

Un altre aspecte que volem destacar és el legislatiu. Tot i que els Ajuntaments tenen la competència de regular els usos de les vies públiques i la circulació de vehicles, els ciutadans realitzem contínuament desplaçaments entre municipis que tenen regulacions diferents. Un cop més, es fa palesa la necessitat de tenir normes comunes en el continu urbà de l'àrea metropolitana com seria una ordenança tipus d'àmbit més global.

La nova ordenança entrarà en vigor 15 dies després de la seva publicació en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona.

<http://lasaboga.org/web/node/270>

El Bicing metropolità haurà d'esperar

Finalment, l'adjudicació del Bicing metropolità ha quedat deserta. La publicitat havia de finançar la major part del servei i la situació actual de crisi no hi ha ajudat gaire. La resposta de l'Entitat Metropolitana del Transport no ha estat cercar noves fórmules per fer arribar la bicicleta pública, sinó presentar un projecte alternatiu més econòmic per incentivar la bicicleta privada: la creació d'una xarxa d'aparcaments de bicicleta segurs.



Prototip d'aparcament de bicicletes segur BiciBox
<http://lasaboga.org/web/node/254>

Vas en bici per l'Hospitalet?

Al web de la Saboga trobaràs informació que et pot ser útil. Per exemple:

- Un plànol de carrils bici i itineraris recomanats
- Una guia ràpida de circulació en bicicleta on pots conèixer els punts més importants de les ordenances de Barcelona i l'Hospitalet.
- Un inventari de tots els carrils bici de l'Hospitalet

<http://lasaboga.org/web/mobilitat>

Elaborat per la Saboga amb el suport de:



Ajuntament de L'Hospitalet

