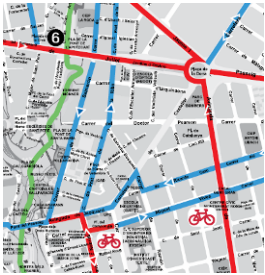


Destacat

La infraestructura ciclable en l'àmbit interurbà: un repte pendent



Durant els últims anys hem assistit a una transformació progressiva del paper de la bicicleta dins les nostres ciutats. Poc a poc els municipis s'han anat dotant d'instruments de planificació de la mobilitat amb bicicleta, a vegades amb instruments específics com els Plans Directors de la Bicicleta, i d'altres incorporant aquest mode de transport dins d'altres plans més globals com els Plans de

Mobilitat Urbana o els estudis de mobilitat del planejament urbanístic (EAMG). En aquest sentit, s'estima que un 75% dels municipis de més de 20.000 habitants de l'RMB actualment disposen d'instruments on es planifica la infraestructura per a la bicicleta dins la zona urbana. A banda d'aquesta planificació, la construcció de nous carrils-bici en els sectors de nova creació així com un esforç d'intervenció i transformació de la via pública en les zones ja consolidades, sovint polèmic, ha permès assolir l'any 2011 una longitud estimada de 450 km de carrils bici urbans a la regió, i més de 500 km de carrers regulats com a zona 30.

Però si bé es pot identificar aquest procés en l'àmbit urbà, les actuacions en l'àmbit interurbà en canvi, han estat fins al moment relativament escasses. S'han realitzat actuacions com el carril bici de 2,5 km en la calçada de l'N-340 entre Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei, o els 3,7 km a l'antiga carretera de Sant Celoni a Sant Esteve de Palautordera (foto), però no hi ha dubte que al 2012 ens trobarem lluny dels



150 km de carrils bici interurbans proposats a l'RMB pel pdM o dels 1.200 km del Pla Estratègic de la Bicicleta 2008-2012 per a tot Catalunya. En aquest sentit, la consolidació d'una xarxa d'itineraris ciclables metropolitans d'interès quotidià segurament també requereixi avaluar les condicions que poden fer viable la "carretera compartida", on la bicicleta sigui respectada com a vehicle preferent i on el baix volum de trànsit, la senyalització i la il·luminació pertinents puguin garantir un nivell de seguretat raonable. L'any 2010, la Generalitat va crear una nova senyalització d'avertiment en itineraris amb presència notable de bicicletes com la carretera del Garraf, però cal fer passos per anar més enllà.



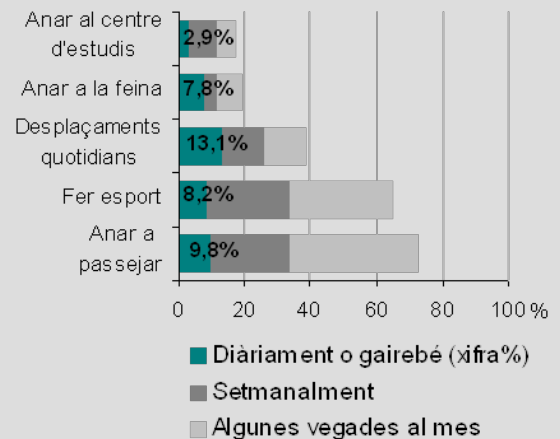
Amb l'objectiu de disposar d'informació sobre la xarxa ciclable existent i d'identificar de forma urgent actuacions "toves" d'infraestructura i noves mesures de gestió que puguin donar un nou impuls a aquesta xarxa metropolitana, l'ATM ha encarregat un estudi d'itineraris ciclables per a la mobilitat quotidiana en l'àmbit interurbà, i engega una enquesta i un nou fòrum de participació.

[> Emplena l'enquesta](#)

Les xifres

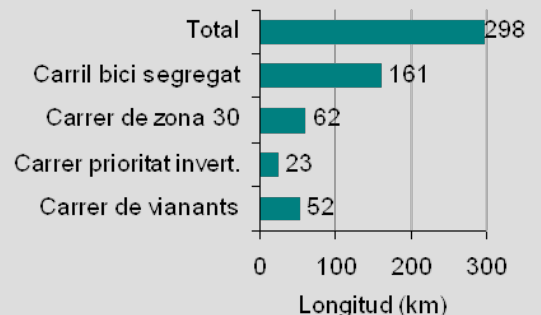
	Població *	%
Saben anar amb bicicleta	5,5 milions	90,5%
Tenen bicicleta per a ús personal	3,5 milions	54,0%
Van amb bicicleta cada dia o gairebé	450.000	7,3%

Motius i freqüència d'utilització de la bicicleta respecte al conjunt de població *



* Dades corresponents a població de 12 a 79 anys
Font: Baròmetre Bicicleta Catalunya 2011

Longitud de xarxa ciclable incorporada als EAMG de l'RMB entre 2006 i 2011



Font: Autoritat del Transport Metropolità

Enllaços d'interès

- [Document Baròmetre Bicicleta 2011](#)
- [3r informe de seguiment del pdM \(juny 2011\)](#)
- [Fitxes bicicleta: EA2.04, 2.10, 3.12, 7.03](#)
- [Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya 2008-2012](#)

4t fòrum de participació del pdM: La bicicleta, una alternativa per als desplaçaments interurbans?

Més de 170 mil desplaçaments es realitzen cada dia dins les zones urbanes de l'RMB, però únicament 18 mil desplaçaments en l'àmbit interurbà. Podem fer de la bicicleta una alternativa real en els desplaçaments interurbans de curta distància? on i com ha de ser la infraestructura? Com cal lluitar per a garantir la seguretat viària?

Període de participació: febrer – abril 2012

[> Entrar al fòrum](#)



Bicibox: una nova oportunitat entre bici i transport interurbà

L'any 2007 es va iniciar la creació de sistemes de bicicleta pública a l'RMB amb el *Bicing* de Barcelona i l'*Ambicia't* de Terrassa, iniciatives a les que es va sumar Granollers i Sant Andreu de la Barca. Presents l'any 2010 en 19 estacions de transport públic interurbà de la regió, aquests serveis han millorat l'oferta d'aportació i dispersió a les estacions, i han revolucionat la cultura de la mobilitat urbana.

L'any 2011, l'EMT llança el sistema d'aparcaments segurs Bicibox que a gener de 2012 dóna servei a gairebé 80 punts d'aparcament en 8 municipis. El servei contribueix a la mateixa funció que les bicicletes públiques, però amb una aportació privada de la bicicleta, tant en l'estació d'origen com en la de destinació. En aquest sentit, el Bicibox ha obert una oportunitat per a les flotes de bicicletes comunitàries, que poden ser especialment rellevant per a l'accés als centres de treball públics i privats.

[> Web Bicibox](#)

[> Estudi aparcaments ATM](#)



Resultats del 3r fòrum de participació del pdM

Ja podeu consultar la proposta de criteris de conveniència, disseny i gestió dels carrils bus en àmbits urbans i interurbans resultants de l'anterior fòrum de participació del pdM.

[> Veure document](#)



En marxa el projecte Superhub amb participació de l'ATM

SuperHub promou una plataforma oberta capaç de recopilar dades en temps real i oferir-les a l'usuari per tal d'aconsellar-lo sobre el mode i l'itinerari més convenient. Les proves es duen a terme a Hèlsinki, Milà i Barcelona. Properament us trametrem una enquesta que segur ens ajudarà a desenvolupar millor el projecte.

[> Web Superhub](#)



La mobilitat de l'RMB en xifres

Principals indicadors del pdM en relació a la mobilitat amb bicicleta	Valor 2006	Valor 2009	Valor 2011	Valor Objectiu 2012	Variació 2006-2011
Nombre d'aparcaments segurs per a bicis en estacions de TP	0	1	25	>	>
Nombre de places en aparcaments segurs per a bicis en estacions de TP	0	46	315	>	>
Nombre total d'aparcaments segurs per a bicis en espais d'accés públic	0	2	80	30	>
Nombre de places en aparcaments segurs per a bicis en espais d'accés públic	0	92	961	600	>
Nombre d'estacions ferroviàries (sense comptar Metro ni Tramvia) amb servei de bicicletes públiques	0	19	19 *	50	>
Proporció estimada d'ajuntaments de l'RMB amb flota pròpia de bicicletes (%)	nd	nd	67% **	-	>
Longitud estimada de carrils-bici segregats en zona urbana a l'RMB (km)	nd	nd	454 **	1.000	>
Longitud estimada de vies regulades com a zona 30 a l'RMB (km)	nd	nd	502 **	-	>
Proporció estimada de municipis amb >20.000 hab. amb instruments per a la planificació de la mobilitat amb bicicleta (%)	nd	nd	76% **	-	>

* Valor de l'informe de seguiment del pdM a 31 de desembre de 2010.

** Estimacions basades en l'enquesta de mobilitat als Ajuntaments de l'RMB (ATM 2010)