

## **MOCIÓ PER LA IMPLANTACIÓ D'UNA XARXA DE MOBILITAT ACTIVA A L'HOSPITALET**

El model de mobilitat basat en l'hegemonia del vehicle privat a motor té un impacte directe, a més de sobre l'urbanisme i la planificació de les ciutats, sobre la qualitat de vida i especialment sobre la salut. La contaminació atmosfèrica, la contaminació acústica, la calor i la manca d'espais verds, i el sedentarisme, són factors que hi poden tenir un impacte negatiu.

Pel que fa a la contaminació atmosfèrica, la major part prové del sector del transport i, en específicament, més de la meitat dels contaminants atmosfèrics provenen del transport terrestre. Aquests són directament responsables de l'augment de diferents patologies respiratòries, problemes associats a l'embaràs o desenvolupament del fetus, afectacions de la fertilitat o l'increment de la mortalitat. Així, segons apunten alguns estudis la contaminació de l'aire va provocar 14.400 morts prematures a l'Estat espanyol.

Respecte a la contaminació acústica, es calcula que una de cada quatre persones viu exposada a nivells massa alts de soroll que, segons la Organització Mundial de la Salut recomana un nivell per sota de 55 dB. L'exposició a nivells massa alts de soroll acaba augmentant el risc de patir problemes de salut, com insomni, augment de la hipertensió o malalties cardiovasculars. En l'àmbit urbà el 80% del soroll prové del trànsit, i una de les majors fonts de soroll són els motors dels vehicles, especialment les motocicletes, i el fregament dels pneumàtics amb l'asfalt a partir de 25 o 30 km/h. Per tant, per reduir el soroll no cal només incorporar vehicles més silenciosos sinó també una reducció generalitzada de la velocitat de trànsit.

Un altre dels principals problemes urbans és el que s'anomena illa de calor a les ciutats. Aquest efecte està provocat per les superfícies asfàltiques i formigons que actuen com a concentradors de calor, però també per altres fonts de calor com els motors dels vehicles, i que acaben tenint efecte directe sobre la salut. En canvi, les superfícies amb vegetació dissipen molt millor la calor i l'evaporació provinent de la pròpia vegetació té un efecte refrigerador. Dins de les ciutats, especialment en les àrees de més concentració de superfícies dures, la calor pot augmentar fins a 3 graus respecte les zones més verdes de la mateixa ciutat.

Per últim, el sedentarisme s'ha convertit en els últims anys en dels greus problemes presents a la nostra societat, com indiquen estudis com l'Enquesta de Salut Pública de Catalunya amb un 50% de la població o sobrepès l'any 2016. Per això l'activitat física moderada, com pot ser caminar o anar en bicicleta (mobilitat activa), és un dels hàbits més eficaços per contribuir a mantenir un bon estat de salut.

L'Hospitalet necessita un canvi en el repartiment modal, per transformant la ciutat per reduir l'hegemonia dels vehicles privats a motor, fomentar els desplaçament a peu i en bicicleta, i millorar la qualitat de vida i la salut dels ciutadans. Necessitem transformar les ciutats des d'un model pensat pels cotxes a un model basat en les persones i la mobilitat activa.

En aquest sentit, la tipologia urbana de l'Hospitalet i la seva compacticitat pot ser un avantatge a l'hora d'implementar aquests canvis. És una ciutat sense massa pendent en general, especialment en la zona de la Marina (barris del Centre, Sant Josep, Bellvitge, Gornal, Santa Eulàlia i Granvia Sud). A més, s'estima que una persona a peu trigaria com a màxim 30 minuts en arribar a qualsevol part de la ciutat a una velocitat de 4 km/h. No obstant cal recordar que la ciutat encara pateix la fractura provocada per les vies ferroviàries, que suposen una barrera a la comunicació entre barris. El soterrament previst és una oportunitat per transformar aquest espai per connectar la ciutat.

Algunes ciutats del nostre entorn com Sant Feliu o Sant Just Desvern han començat a aplicar mesures per fomentar la mobilitat activa, com el disseny de plànols coneguts com “metrominut” que, a l'estil d'altres com els del metro, informen a la ciutadania dels temps de desplaçament a peu i en bicicleta entre diferents punts de la ciutat i en diferents rutes

A l'Hospitalet la implantació de les anomenades “zones 30”, l'ampliació de voreres en moltes zones de la ciutat, així com l'extensió de la prioritat invertida per guanyar espai pel vianant, han millorat substancialment la mobilitat a peu i per bicicletes. Però en molts casos l'execució d'aquests projectes ha acabat sent insuficient.

Un dels aspectes millorables és la planificació de bancs i zones de descans, que és un element bàsic per a millorar la mobilitat, especialment de la gent gran o amb mobilitat reduïda. En aquest sentit es detecta un dèficit important d'aquests elements de mobiliari urbà en determinats barris i àrees de la ciutat. En molts casos aquest dèficit respon a l'amplada reduïda del carrer i de les voreres. Però moltes ciutats estan incorporant espais com els “parklets”, ocupant espais abans destinats a un o dos vehicles però que permet instal·lar zones de descans amb diferents formats i característiques, com ja es fa amb les terrasses quan la vorera no té una amplada suficient, per exemple.

Per altra banda, malgrat que amb les anomenades “zones 30” molts dels carrers de l'Hospitalet han passat a ser ciclables, encara som molt lluny de fer de l'Hospitalet una ciutat amable per la bicicleta i els seus usuaris. L'execució de mesures com el desplegament de la xarxa de carrils bici o la prova pilot per implantar un servei de bicicleta compartida a l'Hospitalet ha sigut en molts casos caòtica, incoherent o ha acabat perjudicant l'accessibilitat. Sense anar més lluny, sovint s'ha treballat sense tenir en compte ni a entitats ni a usuaris, i no hi ha hagut una millora substancial de la infraestructura ja que el Pla Director de la Bicicleta aprovat el 2006 no s'ha acabat d'aplicar mai i ha quedat totalment obsolet i superat.

La pandèmia de la Covid-19, i confinament i el procés de recuperació que estem vivint encara, ens ha ensenyat, no només les febleses del nostre estat de benestar, sinó també les limitacions socials i urbanístiques de la nostra ciutat. La configuració urbana actual no ha permès sortides al carrer segures, degut a una manca evident d'espai, de zones verdes, parcs i espais a l'aire lliure per a infants, famílies, gent gran i famílies. Els talls de carrers anunciats per l'Ajuntament han resultat insuficients i s'han executat de manera deficient o incompleta, sense una planificació racional ni responant a les necessitats dels veïns i veïnes, especialment a les zones amb més densitat, i sense vocació futura de transformar de manera efectiva la trama urbana.

El Ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet, a proposta del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya adopta els següents

## **ACORDS**

**Primer.-** Instar a l'Ajuntament a dissenyar un mapa tipus “metrominut”, on s'indiqui de manera clara l'esquema de desplaçament intern dins de la ciutat, tant a peu com en bicicleta, entre diferents punts d'interès i barris. Aquest mapa ha d'estar disponible a la web municipal, equipaments i dependències municipals, centres de salut, plafons informatius a la via pública, i altres formats i suports que es consideri.

**Segon.-** Instar a l'Ajuntament a elaborar un Pla de Bancs, com a element fonamental de la

promoció de la mobilitat activa, que cobreixi el dèficit actual i garanteixi zones de descans cada 50 metres aproximadament, mitjançant si calgués la instal·lació dels anomenats “parklets” a la zona de calçada per recuperar espai per vianants i ampliar zona verda i/o arbrat. Aquest Pla ha de tenir també en compte l'eliminació d'aquells elements considerats “hostils”, com seients aïllats i individuals.

**Tercer.-** Instar a l'Ajuntament a seguir treballant per millorar de l'accessibilitat, amb l'eliminació de les barreres arquitectòniques i elements de mobiliari urbà que perjudiquin l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda o limitació de visió.

**Quart.-** Instar a l'Ajuntament a convocar la Comissió de la Bicicleta, amb la participació de tècnics, partits polítics, entitats, agents locals i veïns, que esdevingui un fòrum obert on tractar els processos i propostes de promoció i ús de la bicicleta, que revisi i actualitzi el Pla Director de la Bicicleta, i participi en la planificació i desplegament de l'actual xarxa de carril-bici o la implantació del servei de bicicletes compartides, entre d'altres.

**Cinquè.-** Instar a l'Ajuntament a ampliar noves zones d'aparcament per motocicletes en calçada, i fer complir l'Ordenança de Mobilitat en allò que respecta a l'estacionament de motocicletes i ciclomotors de dues rodes, així com bicicletes d'empreses privades, sobre les voreres.

**Sisè.-** Instar a l'Ajuntament a impulsar un pla de transformació urbana amb talls de carrers, de manera provisional i fent ús de l'urbanisme tàctic (pintura, mobiliari urbà com jardineres, arbres en recipients mòbils o bancs, i altres elements provisionals) que permeti recollir experiència i consolidar aquests espais per ampliar voreres, carrils-bici i illes de vianant.

**Setè.-** Instar a l'Ajuntament a crear una comissió per revisar el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, amb la participació de tècnics, partits polítics, entitats veïnals i agents locals, per incloure aquestes mesures i d'altres, i actualitzar el Pla vigent.

**Vuitè.-** Traslladar aquests acords al Consell de Ciutat, als Consells de Districte, a la FAVV de l'Hospitalet, a les A.VV. de l'Hospitalet, a La Saboga, al Bicicleta Club de Catalunya (BACC), a l'Associació Sumem, a l'Associació Catalunya Camina, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i al Departament de Territori i Sostenibilitat.