

# La red viaria se reforma en beneficio de los peatones

*Nueva tipología de calles para facilitar los trayectos a pie y hacer la ciudad más amable*

Las grandes operaciones urbanísticas proyectadas en la ciudad como el soterramiento de las vías, la reforma de la Granvia o los planes integrales en diversos barrios hacen posible redibujar el mapa viario de la ciudad con una red más funcional y sostenible, en la que se recuperen los espacios públicos como lugares de relación y convivencia.

La reestructuración de la red viaria de la ciudad es uno de los ejes del Plan de Movilidad Sostenible aprobado por el Pleno en junio de 2002 y persigue configurar una ciudad para las personas, potenciando los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.

El nuevo modelo de movilidad tiene como principios básicos la sostenibilidad, sin comprometer el futuro de los recursos naturales existentes; la accesibilidad; la seguridad viaria; garanti-



Las aceras se ensanchan y se habilitan vías preferentes para peatones

## EL COMPROMISO

**Cuarenta entidades e instituciones han suscrito el Pacto para la Movilidad Sostenible con el que se comprometen con la nueva ciudad**

zar la calidad de vida; fomentar el dinamismo económico, y disponer de alternativas de transporte.

El plan viario establece una nueva jerarquía en la red de calles y avenidas del municipio y las clasifica en tres niveles que determinan el uso que peatones, bicicletas y vehículos pueden dar a estas vías.

En el primer nivel se encuentran las calles vertebrales. Son las de vías de doble sentido, ejes básicos para trasladarse en vehículo por la ciudad y para llegar a los municipios vecinos. Su velocidad máxima de circulación es de 50 km/h. En horario nocturno se permite aparcar.

En el segundo nivel se encuentran las calles articulares. Son las vías de sentido único que comunican los barrios y ordenan el interior de la ciudad, con una velocidad máxima de 40 Km/h. En horario nocturno se permite el estacionamiento en las calles que tengan una anchura igual o superior a ocho metros.

El tercer y último nivel co-

responde a las calles vecinales que unen el tejido de los barrios. Estas pueden ser exclusivamente para peatones o de prioridad invertida, es decir, en las que los peatones tienen la prioridad sobre el vehículo. La limitación al tráfico rodado, que no puede exceder de los 20 km/h, se marca con medidas de urbanización: pavimento único sin aceras, arbolado, jardinería, mobiliario urbano. Son calles en las que conviven los desplazamientos a pie y en bicicleta. Las calles con más de ocho metros de ancho tendrán permitido el aparcamiento regulado.

## AMPLIAR ACERAS

**Según el plan, las aceras del municipio no deberán tener un ancho inferior a 2,25 metros y debe haber pasos de peatones cada 100 m**

Cada nivel estará señalizado para indicar a conductores y peatones en que tipo de vía se encuentran y tendrá una ordena-

ción de espacios estándar según su anchura. También se prevé establecer circuitos seguros para bicicletas con el objetivo de facilitar y fomentar el uso de este transporte ecológico.

### Actuaciones previstas

Para llevar a cabo el nuevo mapa viario es necesario modificar la estructura de algunas de las vías existentes. Por ejemplo, una vez soterrado el ferrocarril, se propone crear una nueva avenida entre Bellvitge y el Gornal que continúe hasta Sant Josep y Santa Eulàlia y que llegue a Collblanc a

## Criterios

- Las aceras deberán tener 2,25 metros de ancho, tendiendo a conseguir los tres metros óptimos.
- Todas las calles de anchura inferior a seis metros serán para peatones.
- Todas las calles clasificadas como vecinales serán de peatones o de prioridad invertida, con un único nivel que no distinga calzada.
- Habrá pasos de peatones como mínimo cada 100 metros de tramo de calle.
- Las secciones de calles se conciben con la idea de tener más de una función en previsión de necesidades futuras
- Como norma general, las calzadas tienen tres metros en cada sentido y por cada carril de circulación.
- El árbol es un elemento fundamental en las calles y se implanta siguiendo criterios medioambientales y paisajísticos.
- Se utiliza pavimento sonabsorbente contra la contaminación acústica.
- Reducción general de la velocidad de circulación para disminuir el ruido.
- Restricción de los estacionamientos permanentes en las calles. Regulaciones horarias (día/noche) y de calendario para residentes.

través del eje Cruz Roja-Vallparda, y también conectar Amadeu Torner con Josep Tarradellas. Además, se plantea abrir la avenida Electricidad hasta la Ronda de Dalt, conectar Amadeu Torner con la Ronda del Litoral y Zona Franca, dar continuidad a la calle Fama-das y un tratamiento específico a la calle Santa Eulàlia. Entre las actuaciones destaca también reformar la Riera Blanca y la avenida Torrente Gornal, crear un nuevo eje este-oeste aprovechando la cobertura de la línea férrea de Vilafranca y definir áreas ambientales en toda la ciudad para fomentar la creación de núcleos cívicos, de relación y de encuentro. La transformación de la Granvia en una avenida urbana es otra de las prioridades para hacer sostenible y accesible la movilidad en L'Hospitalet.