

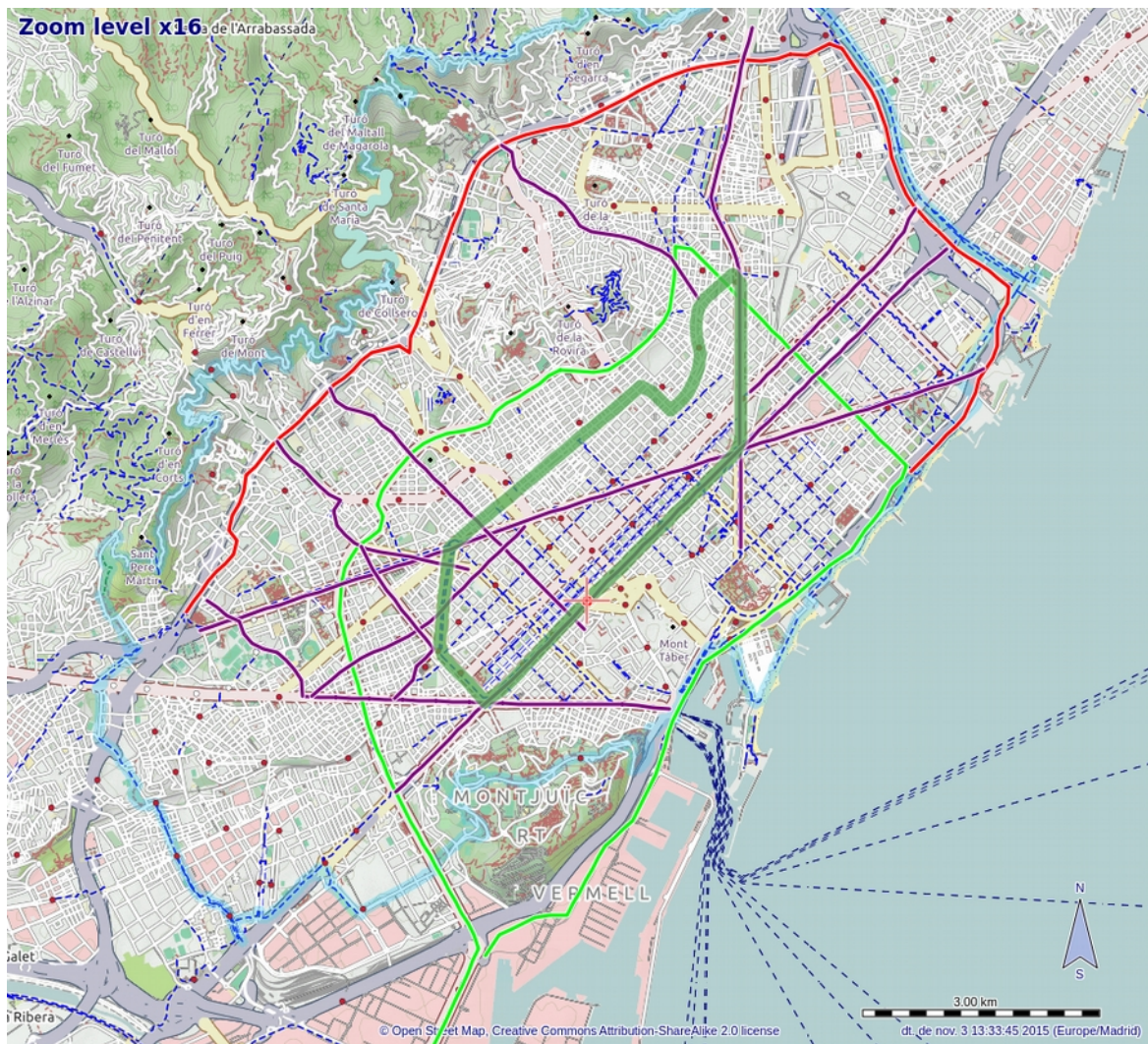
En relació a l'estratègia de la bicicleta que s'ha presentat avui a Barcelona, volem matisar i prioritzar diverses actuacions i formes d'implementar els equipaments per la bicicleta a la ciutat de Barcelona.

Propostes d'infraestructura

El pla proposat per augmentar els carrils bici de Barcelona és molt ambiciós i el celebrem, però amb la previsió de què no es pugui dur a terme per temps o per falta d'aportació econòmica, proposem unes prioritats que permetran per fi disposar d'una xarxa de carrils bici segurs per moure'ns per tota la ciutat i que es complementarà amb les zones 30 i els carrers pacificats.

Carrils bici

Proposem crear unes “corones” que permetin crear xarxa de carril bici als diferents nivells de la ciutat, aquestes corones estaran complementades per connexions i amb eixos que creuen la ciutat.





Membre de :



Amb l'ambigüitat de la DGT en posar dins del grup de senyals d'obligació un senyal anomenat “Vía reservada para ciclos o vía ciclista” excepte que l'ajuntament especifiqui reglamentàriament que aquest senyal no té caràcter obligatori a tots els efectes, s'hi ha d'adequar la senyalització dels carrils bici a l'ordenança i com que no són obligatoris, s'ha de substituir el senyal R-407 pel R-100 (Circulación prohibida) amb la indicació “excepte bicicletes”



**R-407 a Vía reservada para
ciclos o vía ciclista.**



**R-100 Circulación
prohibida.**

Els carrils bici s'han d'adequar a les mides que permetin una circulació segura, amb les indicacions del manual d'infraestructures de la Generalitat proposem:

Carrils monodireccionals 1,75 m. amplada amb punts excepcionals mínim 1,50 m.

Carrils bidireccionals 2,50 m. amplada amb punts excepcionals mínim 2,00 m.

Eixample i zones d'arquitectura “quadricular” amb velocitat 50, densitat de trànsit i carrers de diversos carrils de circulació:

Es impossible garantir la circulació de forma segura compartint la calçada, per això s'ha de substituir un carril de circulació per un carril bici, amb les dimensions i forma suficients per garantir l'ús segur pels ciclistes.

Una possibilitat per poder realitzar aquests carrils bici bidireccionals, sense modificar l'actual estructura dels carrils de circulació, i garantir les dimensions i seguretat, seria donar prioritat semafòrica i més amplada al sentit de circulació original del carrer, utilitzant el senyal R-5 (Prioridad en sentido contrario) per alertar als ciclistes que circulen en l'altra direcció.



**R-5 Prioridad en sentido
contrario.**

S'ha d'intervenir de forma urgent a les cruïlles on els vehicles de motor giren creuant per sobre dels carrils bici

Proposem 3 mesures per triar la millor en cada circumstància:

Protegir la línia de gir amb elements físics i aparcament de motos per “obligar” a fer un gir de 90° als vehicles de motor i impedir l'aparcament per càrrega/descarrega que impedeixen la visibilitat. La zona d'aparcament del xamfrà cap on es fa el gir quedaria inhabilitada, reconvertida amb aparcament per a bicicletes o per a ús dels vianants augmentant la vorera.

Fase semafòrica especial pels vehicles de motor que volen girar. A l'última fase, es dedica un temps per aquest gir, sempre la última dins de la fase semafòrica verda.

Prohibir el gir, en el cas de què cap de les dues anteriors propostes és puguin realitzar per causes determinades, es deuria garantir la seguretat dels ciclistes, amb la prohibició de fer el gir.



**amics
de la
bici**
AGUPACIÓ D'USUARIS I USUÀRIES



**Coordinadora Catalana
d'Usuaris de la Bicicleta**

Membre de :



Zones 30 i carrers d'un sol carril:

S'ha de garantir la seguretat per ciclistes i vianants, proposem posar un pas de vianants elevat al mig dels carrers on la longitud entre cruïlles permet circular als vehicles de motor a més de 30 de forma fàcil. D'aquesta forma és permetrà als vianants “legalment” atravesar aquests carrers sense haver d'anar fins a les cantonades i garantirem la reducció de velocitat dels motoritzats, que permetrà circular a la bicicleta per la calçada amb seguretat.

Aparcament de bicicletes

S'ha de prioritzar la col·locació d'ancoratges als carrers on hi ha cotxes aparcats i les voreres són estretes, a ser possible sempre a la calçada ocupant l'espai de la primera plaça a continuació del pas de vianants, per tal de permetre més visibilitat.

Per tal de adaptar-nos al que diu l'ordenança, caldria que de forma progressiva s'instal·lin ancoratges a cada cruïlla de la ciutat, per garantir la possibilitat d'aparcament no sols a les zones del centre, si no a tots els barris.

Els aproximadament 6.000 ancoratges previstos haurien de ser els que és col·loquen a punts determinats de la ciutat, els que és col·loquin com a complement de les obres de realització d'un carril bici haurien d'estar contemplats al pressupost i projecte de l'obra i no descomptar places necessàries de les 6.000 possibles.

Pàrquings de bicis de gran capacitat, als grans punts de intermodalitat

Habilitar diverses places als aparcaments de cotxe públics o privats existents

Aprofitaria per posar en aquests llocs els aparcaments d'aquest premi conflictiu, que ja que és de pagament estigui al lloc de pagament i no al carrer ocupant tant d'espai.

De vegades o llocs específics són necessaris aparcaments plegables, abatibles o subterranis.

Amics de la bici

615273935

www.amicsdelabici.org

<https://twitter.com/adlbbbarcelona>

<https://www.facebook.com/amics.delabici>