



Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya

Secció Psicologia del Trànsit i de la Seguretat

"La Bicicleta"

Un vehicle per
humanitzar les
poblacions

5 de Juny de 2018
18 hores

Albert Garcia Burriel

Membre de la Plataforma en Defensa de la Bicicleta.

Portaveu de la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta.

"La Bicicleta" Un vehicle per humanitzar les poblacions

Albert Garcia Burriel

Membre de la Plataforma en Defensa de la Bicicleta.
Portaveu de la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta.

Representant entre uns altres a la Comissió Institucional Promotora de la Setmana de la Mobilitat Sostenible a Catalunya, Pactes per la Mobilitat, la Mesa de la Bicicleta de Catalunya, Grup de legislació de CONBICI.

En la defensa i promoció de l'ús de la bicicleta participa activament des dels anys 80 amb el grup pioner a Barcelona Amics de la Bici, creadors, entre moltes altres activitats de les 24 hores amb bicicleta, la biciescola, l'operació Ring-Ring, fes-te veure!, Sòc Fràgil respecta'm.

Col·laborador del Servei Català de Trànsit en les seves publicacions i projectes relacionats amb la bicicleta.

Assessor de continguts del primer programa televisiu dedicat en exclusiva a la bicicleta en totes les seves modalitats i usos «A Ritme de Pedal».
Col·laborador sobre ciclisme urbà i cicloturisme en la revista "Ciclismo a fondo".

Plataforma en Defensa de la Bicicleta
www.plataformadefensabicicleta.cat
www.facebook.com/PlataformaDefensaBicicleta
twitter.com/PDBicicleta



PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA



Logos of various cycling organizations and groups, including:

- Federació Catalana Ciclisme
- Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
- ADECIS
- amics de la bici
- AGRUPACIÓ D'USUARIS I USUÀRIES
- CLUB CICLISTA CCBSD
- SPORT CICLISTA CATALÀ
- TRIATLON.CAT
- 2004
- RATPENAT
- 2016
- venividi
- CYCILING CULTURE
- CCB
- CLUB CICLISTA BEVES

Representem a tots els àmbits del ciclisme



LA BICICLETA

UN VEHICLE PER HUMANITZAR LES POBLACIONS

La mobilitat actual on predomina la comunicació directa del vehicle de motor limita la comunicació de les persones. Per canviar aquesta situació proposem un nou concepte de mobilitat on el carrer sigui un lloc de relació de forma més amable i segura per a tots els usuaris de la via pública.

Invertim les prioritats actuals i comencem pel més feble, el vianant, i acabant pels vehicles a motor, dels quals caldrà reduir-ne la circulació i velocitat en benefici de tothom, encara que això signifiqui canviar algunes de les ordenances de trànsit actuals.



L'espai urbà

Crear un altre concepte de repartiment de l'espai urbà

S'ha de retornar a les persones l'espai ocupat durant molt temps pels vehicles, ampliant voreres, creant zones no motoritzades i carrils bici.

A les voreres s'ha d'evitar tornar a perdre l'espai antigament ocupat pels vehicles en benefici dels negocis privats.

Les terrasses de bar sols poden ocupar una part proporcional del espai sobrant.

Els elements de mobiliari urbà o mobiliari de restauració o comercial, no han d'ocupar l'espai lliure per caminar.



"La Bicicleta" Un vehicle per humanitzar les poblacions



Vorerer

Han de ser el lloc natural de relació de les persones amb l'espai suficient per caminar-hi.

Han de ser l'espai de comunicació prioritari.

S'ha de garantir la connexió entre els equipaments importants del barri amb itineraris continuats a peu i a nivell de vorera.



Vies no motoritzades

Vies on el vehicle de motor privat no té accés.

La bicicleta i d'altres engins no motoritzats poden circular respectant escrupolosament la prioritat del vianant.





L'espai urbà

Crear un altre concepte de la velocitat a les vies

La velocitat no s'ha de mesurar pel benefici de la fluïdesa dels vehicles a motor, sinó per garantir la integritat dels més febles: vianants, bicicletes i no motoritzats.

Per aconseguir una circulació segura de la bicicleta per la calçada s'ha de reduir la velocitat dels cotxes a la majoria de vies.

Reduir la velocitat a les ciutats baixa la sinistralitat de tots els vehicles i els vianants fins a un 30%

10 10 Km/h.

Vies amb trànsit restringit, de plataforma única i prioritat invertida



20 20 Km/h.

S'ha de limitar la velocitat dels vehicles a 20km/h. S'ha d'invertir la prioritat de circulació.





L'espai urbà

Crear un altre concepte de la velocitat a les vies

La velocitat no s'ha de mesurar pel benefici de la fluïdesa dels vehicles a motor, sinó per garantir la integritat dels més febles: vianants, bicicletes i no motoritzats.

Per aconseguir una circulació segura de la bicicleta per la calçada s'ha de reduir la velocitat dels cotxes a la majoria de vies.

Reduir la velocitat a les ciutats baixa la sinistralitat de tots els vehicles i els vianants fins a un 30%



30 Km/h.

S'ha de limitar la velocitat dels vehicles a 30km/h. La bicicleta tindrà prioritat sobre els vehicles a motor.



50 Km/h.

La xarxa bàsica principal. Ha d'incorporar carrils bici segregats o altre tipus d'infraestructura per la bici.



"La Bicicleta" Un vehicle per humanitzar les poblacions



Un pla estratègic

Cal elaborar i complir un Pla Estratègic de la Bicicleta

Cal elaborar i complir un Pla Estratègic de la Bicicleta, amb fites definides a curt, mig i llarg termini, i una acurada avaluació de la inversió econòmica. Ha de ser un Pla dotat de les corresponents partides pressupostàries comptant amb les aportacions de tècnics especialitzats, el sector de la bicicleta i les associacions.





Un pla estratègic



Planificar la xarxa

L'objectiu és aconseguir que les bicicletes puguin recórrer amb seguretat totes les vies de la població, amb independència de que aquestes tinguin o no, una infraestructura específica per a elles.



Eixos principals

Planificar i executar una xarxa ciclable que connecti els barris, centres de treball i equipaments i, al mateix temps, faciliti la connexió entre municipis de la forma més directa.





Un pla estratègic



Bicicletes municipals

Dotació d'un parc de bicicletes a disposició de tots els treballadors municipals.



Oficina de la bicicleta

S'ha d'obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta.





Un pla estratègic



Distribució municipal

Contractació de la distribució de material i publicacions municipals en bicicleta.



Distribució de mercaderies

Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.





Un pla estratègic



Manteniment de bicicletes

Instal·lació de mini-tallers amb eines en llocs públics, estacions de servei i benzineres per facilitar a les persones usuàries el manteniment essencial de la bicicleta.



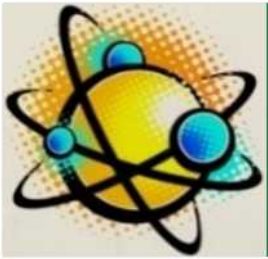
Intermodalitat

S'ha de garantir l'accés de les bicicletes al transport públic tots els dies i durant les 24 hores per afavorir la intermodalitat.

Els autobusos hauran d'anar incorporant porta-bicis de manera progressiva com ja ho fan en diverses ciutats europees, dels Estats Units, Canadà i Austràlia.



"La Bicicleta" Un vehicle per humanitzar les poblacions



La xarxa ciclable

La xarxa ciclable ha de connectar els barris, centres de treball i equipaments i al mateix temps ha de facilitar la connexió entre municipis de la forma més directa.

4 requeriments mínims que cal complir pel traçat de vies ciclistes:

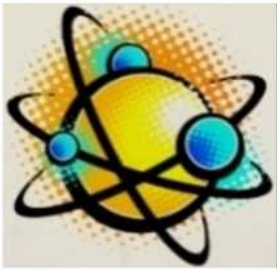
Que aquest traçat recorri igual o menys distància que la resta de vehicles.

Realitzi les mateixes o menys aturades que la resta de vehicles.

Pugui assolir de forma segura la velocitat permesa a la via.

Sigui prou segur per circular de forma autònoma a partir de l'edat de 12 anys.





La xarxa ciclable



Previsió de creixement

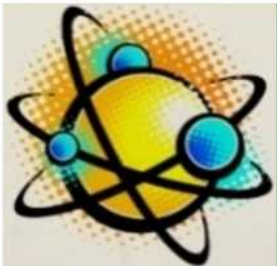
Dissenyar la xarxa per encabir un gruix important d'usuaris i, per tant, cal que tingui la capacitat de poder-los absorbir sense problemes.



Criteris de qualitat

La xarxa ciclable ha de ser segura, directe i còmoda. Els carrils segregats han de tenir suficient amplada per garantir la fluïdesa i la seguretat inicial i també la futura, a més d'encabir-hi tricicles i remolcs.





La xarxa ciclable



Senyalització d'itineraris

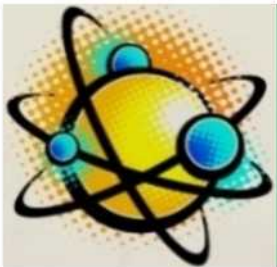
Cal crear i mantenir senyals indicadors específics a les interseccions per marcar direccions d'itineraris de la xarxa.



Pacificació del trànsit

A les vies que conformen la xarxa ciclable on la bicicleta comparteix la calçada s'ha de garantir de forma real la reducció de velocitat dels vehicles de motor,





La xarxa ciclable

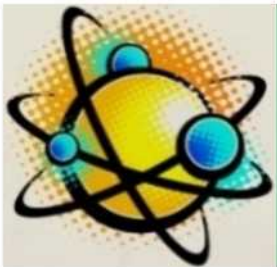
Tipologia de la Xarxa Ciclable

Carrers 30

Vies urbanes no bàsiques o d'un sol carril per sentit de la circulació.

En aquestes vies la bicicleta podrà circular en direcció contrària i té prioritat sobre els vehicles de motor. Els vehicles de motor no poden avançar les bicicletes.





La xarxa ciclable

Tipologia de la Xarxa Ciclable



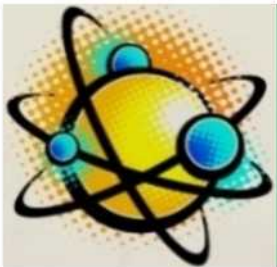
Carrers 50 (Xarxa bàsica)

En aquestes vies és obligatori garantir la seguretat de la bicicleta amb carrils bici a la calçada, segurs, prioritaris, directes, àgils i d'amplada suficient seguint, com a mínim, els estàndards de la Generalitat i per preveure el creixement d'usuaris en un futur pròxim.

Els carrils bici de la xarxa bàsica han de garantir a la bicicleta de forma prioritària la permeabilitat a les vies que es creuen amb aquestes vies.

En aquestes vies s'ha de canviar la forma de circulació dels vehicles a motor per permetre a la bicicleta gaudir de la preferència que li otorga el carril bici.





La xarxa ciclable

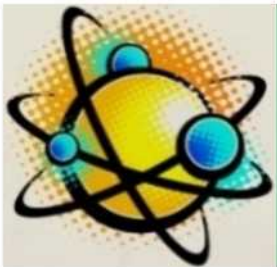
Tipologia de la Xarxa Ciclable



Carril mobilitat

A les vies de la Xarxa Bàsica amb carril Bus-Taxi i que, per motius d'espai no puguin incorporar un carril bici, el carril Bus-Taxi es convertirà en "carril mobilitat" d'una amplada superior per permetre ser compartit amb la bicicleta.





La xarxa ciclable

Tipologia de la Xarxa Ciclable



Recorreguts continus

La xarxa s'ha de construir utilitzant carrers o carrils bici de forma que no es perdi la continuïtat.



"La Bicicleta" Un vehicle per humanitzar les poblacions



Els aparcaments

El robatori de les bicicletes és un dels motius de dissuasió d'ús d'aquest vehicle, una població que aposta per afavorir la utilització de la bicicleta de forma quotidiana ha de garantir llocs d'aparcament segurs.

S'han d'instal·lar aparcaments a tota la població, però el tipus i el lloc on es faci ha d'estar ben resolt i la seguretat en quant a robatoris ha de ser el que prevalgui.

La utilització de l'espai públic per aparcar la bicicleta, és una compensació al benefici que aporta la bicicleta a tota la societat.





Els aparcaments



Pàrquings públics i privats

Els aparcaments han d'oferir un nombre proporcional de places per a bicicletes.

En els aparcaments privats s'han de fixar convenis per tal d'introduir la necessitat d'aparcament per a bicicletes.



Aparcaments comercials

Promoure l'aparcament de bicicletes en els comerços de proximitat.

Permetre aparcaments promocionals davant les botigues, tal com es fa en molts llocs d'Europa.





Els aparcaments



L'aparcament bàsic

A cada cruïlla s'ha d'instal·lar un grup d'aparcaments en forma d'U invertida en calçada substituïnt les places d'aparcament de cotxe més properes al pas de vianants.



Aparcaments edificis privats

Cal garantir un espai per aparcar bicicletes a l'interior dels edificis d'habitatges de manera còmoda i segura.





Els aparcaments



Aparcaments edificis públics

Implementar aparcaments segurs per a bicicletes a tots els edificis públics.

A l'interior i a l'exterior a llocs accessibles i vigilats.



Mòduls d'aparcament

Els aparcaments tipus BiciBox, ajuden a completar una demanda puntual d'aparcament segur, però caldria dotar-los de parquímetres a l'estil de les zones blaves per a cotxes.





Els aparcaments



Pàrquings públics i privats

Els aparcaments han d'oferir un nombre proporcional de places per a bicicletes.

En els aparcaments privats s'han de fixar convenis per tal d'introduir la necessitat d'aparcament per a bicicletes.



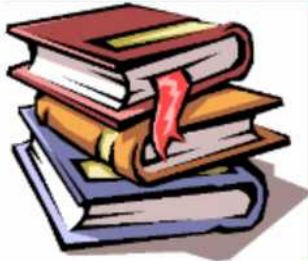
Aparcaments comercials

Promoure l'aparcament de bicicletes en els comerços de proximitat.

Permetre aparcaments promocionals davant les botigues, tal com es fa en molts llocs d'Europa.



"La Bicicleta" Un vehicle per humanitzar les poblacions



Les normatives

Les ordenances municipals han d'aportar millores o solucionar defectes puntuals a la normativa general, per adequar-se a les particularitats del municipi i no convertir-se en una repetició de les normes generals.
S'ha de legislar amb una discriminació positiva de la bicicleta, en relació a l'accessibilitat, les zones d'aparcament, facilitat de circulació, les edificacions i l'urbanisme en general.





Les normatives

Ordenances de circulació



Pel mig del carril

Les bicicletes han de poder circular per tots els carrils i amb seguretat pel mig del carril.



Prohibit avançar

En les vies d'un sol carril s'ha de prohibir als vehicles a motor l'avançament de les bicicletes.





Les normatives

Ordenances de circulació



Bici doble sentit

En certes vies pacificades a 30 km/h, les bicicletes han de poder circular en els dos sentits.



Espera avançada

Reglamentar zones d'espera avançada per a bicicletes, en els semàfors.





Les normatives

Ordenances de circulació



Pas alliberat de semàfor

Modificació de la normativa sobre cruïlles regulades per semàfors de forma que per la bicicleta siguin cedir el pas en lloc d'aturar-se com la resta de vehicles, en passos per a vianants regulats per semàfor i que no donen pas a vehicles motoritzats, si es fa un gir cap a la dreta o si la via no és de la xarxa bàsica (model francès).





Les normatives

Ordenances de circulació



Quan la calçada sigui insegura

Les bicicletes han de poder circular de forma excepcional per les voreres només quan la circulació segura per la calçada no estigui garantida per l'Ajuntament.

Els menors de 12 anys i els seus acompanyants sí que poden circular per les voreres, tot respectant escrupolosament la preferència dels vianants.





Les normatives

Ordenances de circulació



Contrasentit en vies residencials

S'ha de permetre la circulació de bicicletes en contrasentit, per a totes les vies limitades a 20 Km/h, de plataforma única i tipus residencial, encara que no estigui específicament senyalitzat.



Sancions

Reduir l'import de les sancions, tenint en compte el baix grau de perillositat que té circular en bicicleta i donar l'opció a l'infractor o infractora d'anul·lar o reduir el seu import, fent un curset d'educació viària orientat a la circulació en bicicleta.





Les normatives

Ordenances de circulació



Aparcament en nous edificis

Obligatorietat d'implementar a noves construccions i reformes, un mínim de places d'aparcament segur per a bicicletes situades de la manera més accessible i, si pot ser, a la planta baixa, en edificis d'habitatges, centres de treball, equipaments i sector terciari.





Les normatives

Ordenances de circulació



Pàrquings públics i privats

Establir una normativa per que els aparcaments públics ofereixin un nombre proporcional de places per a bicicletes.

En els aparcaments privats s'han de regular convenis per tal d'introduir també aquesta normativa.





Les normatives

Ordenances de circulació



Recicla-Bicis

Establir una legislació per recuperar les bicicletes abandonades, reparar-les, ajustar-les i tornar-les a posar en circulació a través de programes ocupacionals o de reinserció laboral.



Prevenió robatoris

Obligació d'introduir el número de bastidor i les especificacions de la bicicleta en el moment d'entrar al dipòsit municipal, utilitzant els mateixos sistemes de registre dels vehicles a motor. Promocionar un registre voluntari i gratuït per tal de prevenir el robatori i facilitar la recuperació de les bicicletes robades.





Ajuts econòmics

Incentivar amb un paquet de mesures i recursos econòmics dirigits a l'ús de la bicicleta i accessibilitat als equipaments, centres de treball, sector terciari i l'habitatge.



Aparcaments edificis

Subvencionar amb un 50% del cost, l'habilitació d'aparcaments segurs per a bicicletes a l'interior dels edificis i recintes exteriors privats, (en cas d'edificis d'habitatges, sols en zones comunitàries).



Incentius fiscals

Incentius fiscals aplicats als treballadors i les empreses que facin un ús quotidià de la bicicleta.



Compromís de la despesa

Compromís per destinar un mínim del 10% del pressupost de mobilitat, en infraestructures i serveis per a la bicicleta.



Incentivar a l'usuari

Exempcions fiscals per l'adquisició de bicicletes vinculades a un compromís d'utilització.



"La Bicicleta" Un vehicle per humanitzar les poblacions



Educació i formació viària

Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament dels menors en l'ús de la bicicleta.
Fomentar l'educació viària amb el concepte proposat d'inversió de prioritats, vianants, bicicleta, transport públic i vehicle de motor privat per garantir en un futur la viabilitat de la proposta d'una població més humana.





Educació i formació viària



Educació viària a les escoles

Programes de formació viària als centres educatius. Utilitzar la bicicleta com a vehicle per aprendre a conduir de forma segura i respectuosa.



bici
BUS

Bici-bus escolar

Acompanyament col·lectiu en bicicleta dels alumnes en els trajectes de casa a l'escola i a la inversa, guiat per adults específicament instruïts.





Educació i formació viària



Conscienciar

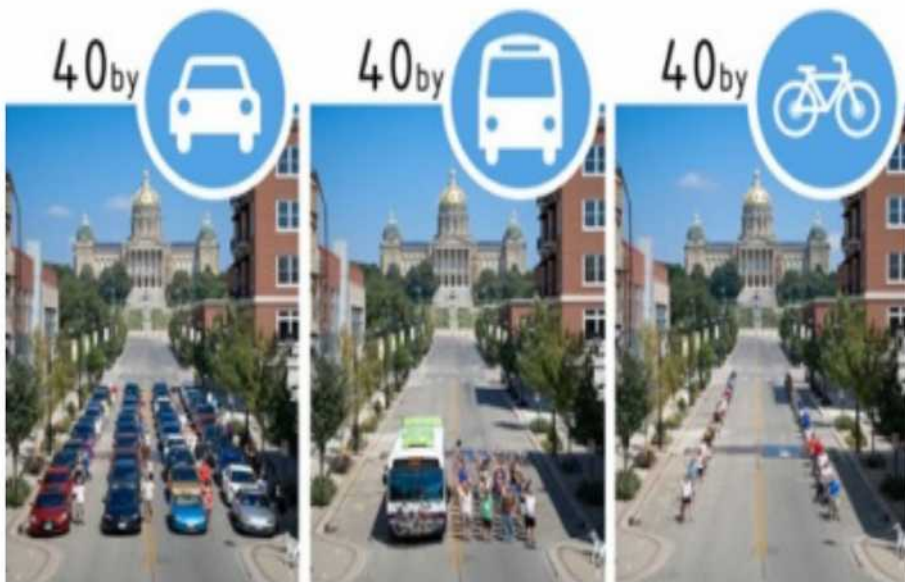
S'ha d'elaborar un programa destinat a totes les persones de la població per tal de conscienciar-les a l'hora de triar el mode de transport.

S'ha de potenciar un nou ordre de preferència: a peu, en bicicleta, transport col·lectiu, automòbil.



Camí Escolar

S'han de crear uns camins escolars segurs en tots els entorns dels centres educatius, diferenciant els d'anar a peu amb els de bicicleta.





Educació i formació viària



Bici escoles d'adults

Programes de formació teòrica i pràctica per garantir que totes les persones adultes pugin accedir a la bicicleta.



Formació professional

Programes de formació per titular a les persones que realitzen les diferents tasques relacionades amb les activitats amb bicicleta.



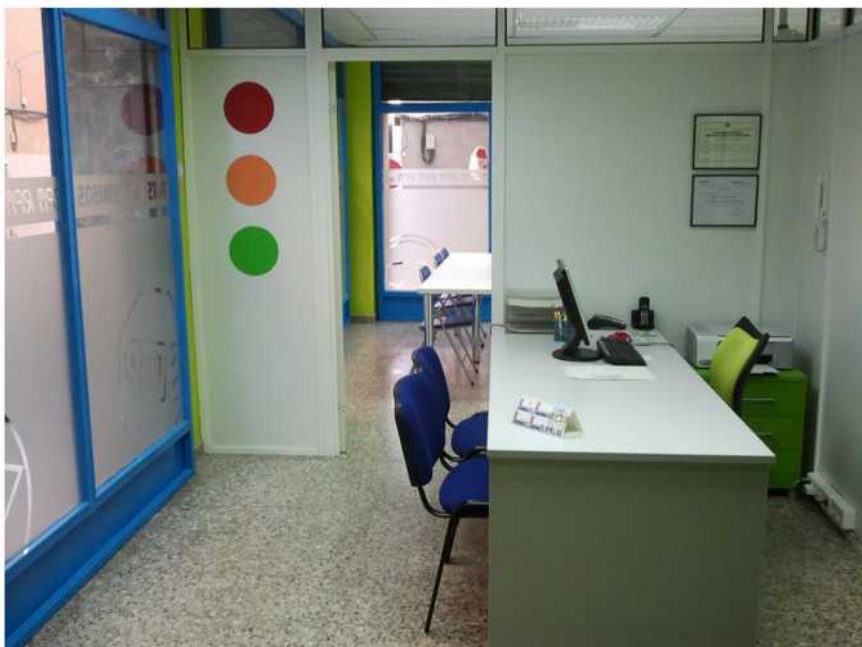


Educació i formació viària



Formació viària

Fomentar el coneixement de les noves normatives per les persones amb permís de circulació de vehicles de motor.



**LA NORMATIVA CANVIA , PERÒ NO
S'INFORMA ALS CONDUCTORS**

**LA «LLEI DE TRANSIT» ENS OBLIGA A
TOTS A MOLTES COSES
PERÒ NO S'ENSENYA A LES ESCOLES**





La difusió

S'ha d'obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta que farà de punt d'informació i assessorament a les persones i organitzacions, oferint suport en relació a l'ús de la bicicleta.

Funcions de la oficina de la bicicleta



Informació

Punt d'informació i assessorament a les persones i organitzacions, oferint suport en relació a l'ús de la bicicleta.



Indicadors

Elaboració d'estudis que permetin avaluar l'evolució de l'ús de la bicicleta.



Observatori

Implementar "l'Observatori de la Bicicleta", dotant-lo de mitjans per obtenir regularment les dades, realitzar comptatges, enquestes i informes d'avaluació de l'estat de la xarxa ciclable.



Plànols d'itineraris

Edició i actualització de plànols d'itineraris ciclables recomanats.





"La Bicicleta"
Un vehicle per
humanitzar
les poblacions

GRACIES

Plataforma en Defensa de la Bicicleta
www.plataformadefensabicicleta.cat
[www.facebook.com/
PlataformaDefensaBicicleta](https://www.facebook.com/PlataformaDefensaBicicleta)
twitter.com/PDBicicleta



Col·legi Oficial de
Psicologia de Catalunya

Secció Psicologia del Trànsit i de la Seguretat

C/ Rocafort, 129 - 08015 Barcelona
copc@copc.cat