

## Proposta dels corredors pedalables a Barcelona i a les connexions metropolitanes prioritàries

Des del BACC proposem la creació, mitjançant urbanisme tàctic, **d'eixos bàsics urbans i de connexió interurbana** per afavorir l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport.

El criteri de selecció subratlla les avingudes que eviten rodejos innecessaris, connecten barris de manera eficient, són amples (amb dos o més carrils de circulació per sentit) i per tant permeten fàcilment assignar carrils exclusius per a la bici (amb uns criteris tècnics establerts seguint els exemples de Berlín<sup>1</sup>, Mèxic<sup>2</sup>, Itàlia<sup>3</sup>, Bogotà, o Budapest) i que amb el trànsit actual no suposen cap afectació per al trànsit motoritzat.

### Ampliar els carrils i carril bici:

- Destinar fins al 25% de l'espai per a vianants i usuaris de bici i com a mínim un carril de circulació de cotxes per a ús exclusiu de la bici a tots els carrers de la xarxa bàsica.
- En el cas que el carrer ja estigués equipat amb un carril bici, aquest s'ampliarà ocupant espai del carril de circulació de cotxes.

S'han dividit en dues tipologies: solucions de corredors/carrils bici provisionals i connexions específiques.

### Execució de la infraestructura prevista: PCB2

En març 2019 [es va aprovar al ple el projecte constructiu bàsic 2 \(PCB2\) de vies ciclistes](#), pel qual es volia “reduir el nombre de carrils bici en vorera, transformar eixos ciclistes de doble sentit en sentit únic, millorar les condicions dels carrils bici existents i augmentar la connectivitat de la xarxa ciclista”. Aquest projecte encara no s'ha executat.



El PCB2 inclou:

- Avinguda Diagonal, passeig de Gràcia – Sicília. Es tracta d'un dels carrils bici històrics de la ciutat i amb més utilització. Amb aquesta actuació se'l traslladarà a calçada amb una secció similar al de la Gran Via en el tram Vilamarí – Aribau.
- Avinguda Diagonal, plaça de les Glòries – Josep Pla. La configuració del carril bici permetrà la millora de l'espai dels vianants, fent baixar el carril bici a la calçada com ja s'ha fet al tram final entre el carrer de Josep Pla i la Rambla Prim.
- Gran Via de les Corts Catalanes, plaça Espanya – plaça d'Ildefons Cerdà. És un dels eixos ciclistes amb més ús amb carril bici en vorera que passarà a ocupar la calçada lateral.
- Eix Tarragona, entre plaça dels Països Catalans i plaça d'Espanya. Es tracta de la continuació de l'actuació que es va fer al carrer Numància, que continuarà el recorregut per calçada fins plaça Espanya.
- Avinguda Lluís Companys, on es completarà la baixada del carril en aquest eix cívic que ja compta amb aquesta infraestructura per calçada entre la ronda Sant Pere i Travessera de Gràcia.
- Passeig de la Zona franca connectar per calçada la Gran Via amb el polígon per poder accedir-hi de forma segura i convertir-lo en una connexió metropolitana.
- Avinguda Diagonal, plaça Pius XII – Parc de Cervantes, per completar la configuració del carril bici en aquest eix cívic en el tram amb menor secció per vianants. Millora de la connexió amb el carril bici d'Esplugues.
- Carrer Motors. Configuració d'una nova connexió per accedir al polígon de la Zona Franca a través del túnel per sota la Ronda Litoral.
- Ronda Universitat, Ronda Sant Pere i Trafalgar. Finalització de la configuració del carril bici que ha de connectar el Passeig Lluís Companys amb plaça Universitat donant per primera vegada accessibilitat a la plaça Catalunya amb carril bici.
- Eix Ramon Trias Fargas – passeig Marítim. Es completa el carril bici del carrer Sardanya en el darrer tram per accedir al carril bici del passeig Marítim de la Barceloneta.
- Millora de les cruïlles a la Gran Via, entre carrer de Bilbao i Rambla Prim, i a l'eix de la rambla Guipúscoa – carrer d'Aragó. Revisió per la millora de la configuració i actualització dels estàndards de disseny en aquests eixos ciclistes.
- Fer parelles de carril bici unidireccionals en el sentit del trànsit a l'eix escoles Pies – Santa Fe de Nou Mèxic (parella amb c. Ganduxer) i a travessera de Gràcia (parella amb Sant Antoni Maria Claret). En línia amb el desdoblament dels carrils bici bidireccionals més utilitzats o per evitar la utilització d'un determinat carril bici en contra direcció.
- Millora de l'estat i el paviment al carril bici del carrer de la Ciutat de Granada i connexió amb el carril bici de l'avinguda Diagonal.

Tot i que el pressupost i els terminis d'execució de l'PCB2 no permeten dur-la terme de manera immediata, proposem que s'utilitzi com a base del treball tècnic a desenvolupar, per tal de reduir temps.

## **Carrils bici provisionals:**

Es proposa de forma general destinar un o dos carrils d'aquestes vies, gairebé totes de gran amplada, al trànsit de bicicletes i vianants.

- a. Itinerari centre: Plaça Universitat - Pelai - Plaça Catalunya - Urquinaona**  
Connexió bàsica en un centre de la ciutat que actualment és una autopista urbana, amb més de 6 carrils de circulació al centre urbà
- b. Eix Carrer Pau Claris - Via Laietana**  
Connexió muntanya-mar que travessa el centre de la ciutat i permet creuar-lo en qüestió de pocs minuts de manera segura i ràpida. Des de l'Avinguda Diagonal fins al Passeig Colom (port), i prolongable fins al barri de Barceloneta.
- c. Via Augusta**  
Tram que parteix de la falda de muntanya de Collserola fins a l'Avinguda Diagonal, que recorre de forma sinuosa la zona alta de la ciutat. Una artèria que ara és un autèntic corredor del motor i que pot habilitar-se perfectament per a ser amiga de les bicis en els dos sentits de la circulació.
- d. Passeig Zona Franca - Ronda Badal**  
En un districte obrer i que arriba fins al port comercial i a molta de la indústria de la ciutat. És una artèria per a trànsit de camions que necessita un pas ciclista segur. Cal habilitar un carril bici en tots dos sentits del Passeig. És la continuació natural del tram de Ronda General Mitre cap al mar.
- e. Gran Via Carles III - General Mitre - Travessera Dalt - Ronda Guinardó**  
Aquest tram travessa pràcticament tota la ciutat a 1 km de distància per sota de la Ronda de Dalt. Travessa diversos districtes i habilita una connexió ràpida i segura.
- f. Creu Coberta - Sants**  
Dues avingudes bidireccionals on es pot reservar perfectament un carril de circulació per a bicicletes, en dos districtes on per la seva configuració històrica, aquestes vies són essencials per a una agilitat i fluïdesa màximes. Perdre's per carrers alternatius més o menys paral·lels (que moltes vegades no hi són) a aquests dos carrers, suposa multiplicar el temps de desplaçament. Connecten barris perifèrics cap al centre i viceversa.
- g. Avinguda Madrid - Carrer de Berlin / Travessera de les Corts**  
Dues avingudes que connecten la carretera de sants amb el centre i viceversa.
- h. Recorregut Ronda de Dalt.**  
Seguint el traçat de l'autovia urbana, el recorregut segueix una avinguda de dos o més carrils, que pot establir-se com una via ciclista. Travessa la ciutat d'est a oest salvant el tram més pròxim la muntanya amb un mínim pendent.
- i. Recorregut Ronda Sant Pere i Universitat**  
Recorregut des del Passeig de Sant Joan directament fins a la plaça Catalunya, plaça Universitat i la Gran Via.
- j. Habilitar passos ciclistes en tots els ponts dels rius Besòs i Llobregat.**  
Al Passeig de Santa Coloma, ponts de Mercabarna, pont del Molinet, etc. Actualment no tenen la infraestructura necessària per fer possible el pas de bicicletes, i ara en alguns casos està prohibit.

**k. Aprofitar per fer baixar a calçada els carril bici pintats en vorera:**

Per evitar la circulació entre vianants i d'aquesta manera garantir la distància entre les persones, baixar a calçada els carrils bici de Diagonal entre plaça Cinc d'Oros i Sicília, del carrer Tarragona entre plaça Espanya i plaça Països Catalans, de Gran Via entre plaça Espanya i plaça Cerdà.

**Connexions i creuaments** que actualment no es troben resolts i que provoquen que el trànsit ciclista es redirigeixi a la vorera.

**a. Connexió Plaça Espanya**

Connexió summament important perquè és un dels nodes principals de la ciutat. Connecta amb els carrils bici del Paral·lel, la Gran Via (sentit Hospitalet i sentit Barcelona centre), el carril bici del carrer Tarragona i amb la Carretera de Sants.

**b. Connexió Plaça Verdguer**

Donar continuïtat per calçada als diferents carrils bici que creuen aquest punt, que fins ara es fan per la vorera. Els carrils bici (en tots dos sentits) de la Diagonal i del Passeig de Sant Joan.

**c. Connexió Túnel de la Rovira**

Connecta el Baix Guinardó amb el Carmel, així com amb els barris circumdants. És una connexió important, ja que uneix una de les zones nord de la ciutat amb el districte de l'Eixample i amb la Ronda Guinardó.

**d. Connexió Carrer Aribau amb els carrils bici de Consell de Cent i Diputació**

Connexió des del carril bici de la Gran Via pel carrer Aribau fins al carril bici de Consell de Cent i Diputació per garantir una bona circulació des del centre ciutat fins aquestes dues artèries.

**e. Connexió Plaça Glòries**

Crear enllaços factibles per la calçada per als carrils bici de la Diagonal i la Meridiana que creuen la plaça de les Glòries, ja que amb l'estat actual de les obres s'obliga els ciclistes a circular per la vorera per passos molt estrets que no permeten mantenir la distància entre les persones.

**f. Connexió Plaça Tetuan amb passeig de Sant Joan i Gran Via**

Hi cal un nou itinerari per poder creuar la plaça en direcció mar/muntanya amb terra ben pavimentat i amb semàfors que no penalitzin la bicicleta. El traçat actual obliga a creuar la plaça per l'interior amb clapes de sorra i amb dues llargues esperes als semàfors per entrar i sortir de la plaça.

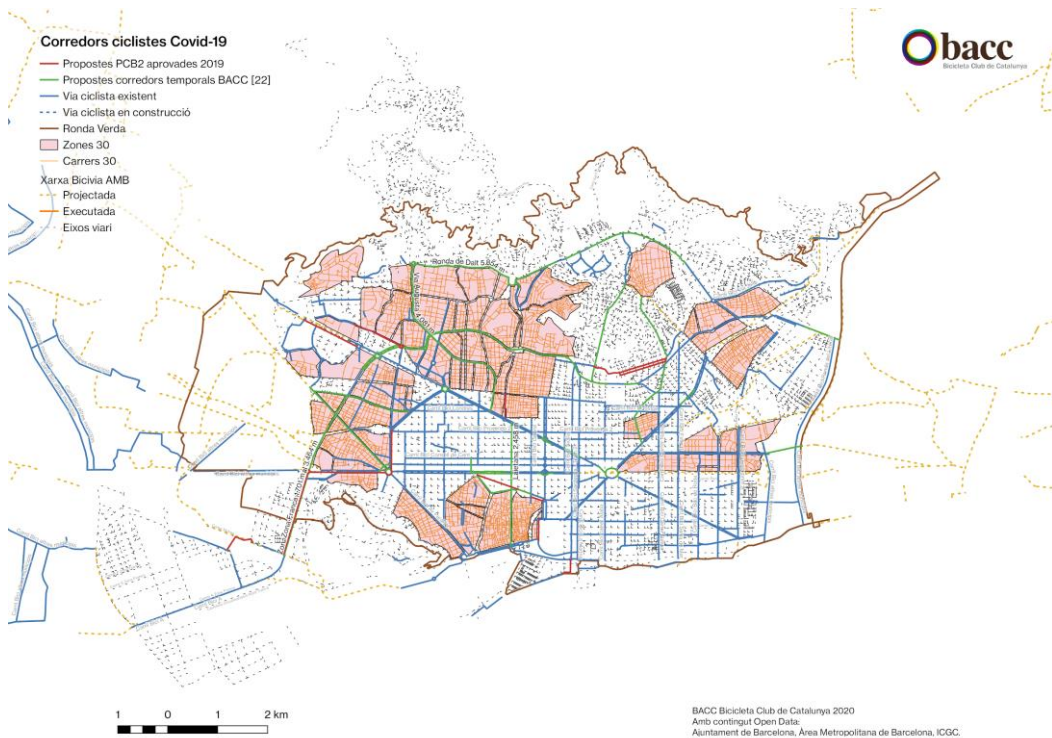
**g. Connexió per la calçada Plaça Francesc Macià amb l'Avinguda Diagonal**

Ens trobem davant una connexió amb molt de trànsit ciclista, una infraestructura molt estreta que rodeja la plaça que no permet avançaments segurs ni mantenir la distància necessària entre les persones i amb semàfors que penalitzen l'ús de la bicicleta.

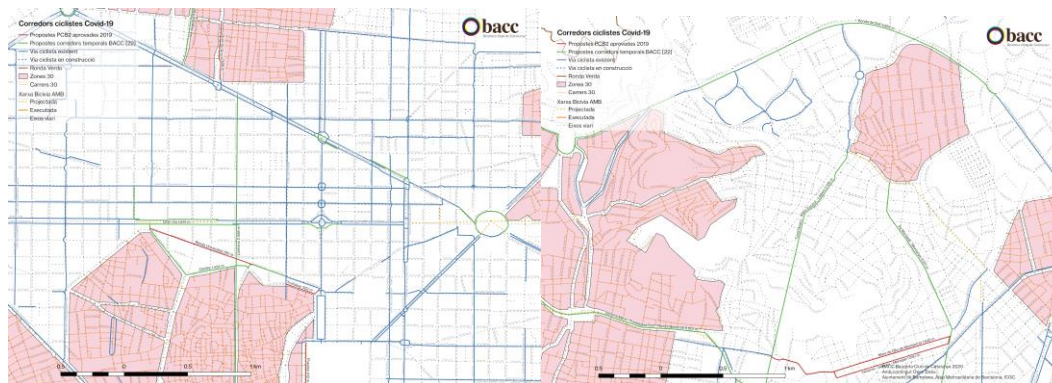
**h. Connexió Gran Via / Passeig de Gràcia**

Connexió mitjançant senyalització horitzontal amb pictogrames i fletxes de direcció. Cal donar continuïtat al carril bici de Gran Via entre els carrers Aribau i Pau Claris, ara és el moment de fer-ho per la calçada.

## Corredors ciclistes Barcelona Covid-19



## [Plànol dels corredors ciclistes Barcelona](#)

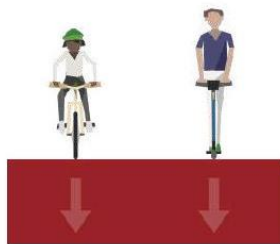


## [Plànol dels corredors ciclistes a Barcelona amb detall](#)

## Solucions principals<sup>4</sup>

**Urbanisme tàctic:** Aquestes són les solucions d'infraestructures més senzilles, ràpides i econòmiques per implantar-se a curt termini per donar resposta eficient a l'emergència Covid-19.

A continuació, es mostren una sèrie d'exemples extrets del **Manual italià<sup>4</sup> RME- Piano di azione per la mobilità urbana post COVID** d'intervencions per reduir carrils de circulació i ampliar el carril bici.



**CORSIA CICLABILE  
MONODIREZIONALE**

Min. 150 cm



**CORSIA BUS-TAXI APERTA  
ALLE BICICLETTE**

Min. 400 cm



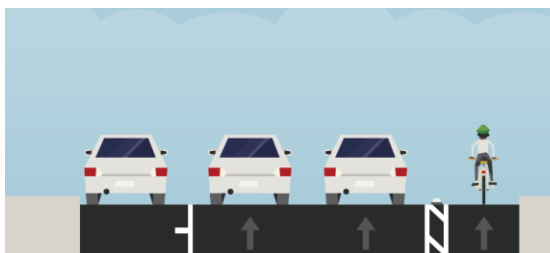
**CORSIA CICLABILE  
BIDIREZIONALE**

Min. 250 cm

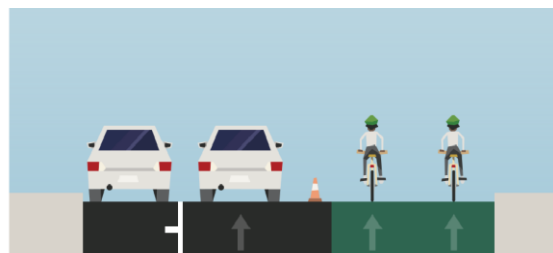


**STRADA A PREVALENZA  
CICLABILE (F-bis)**

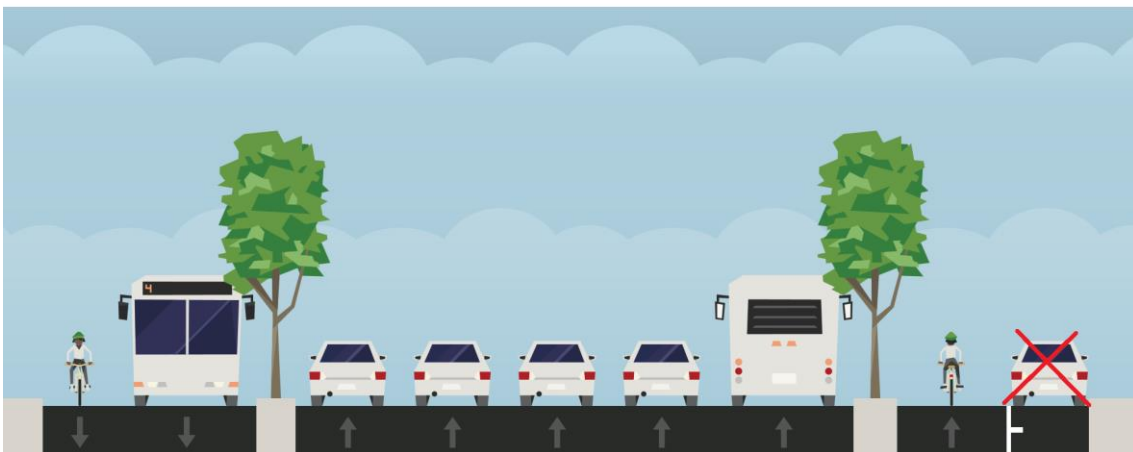
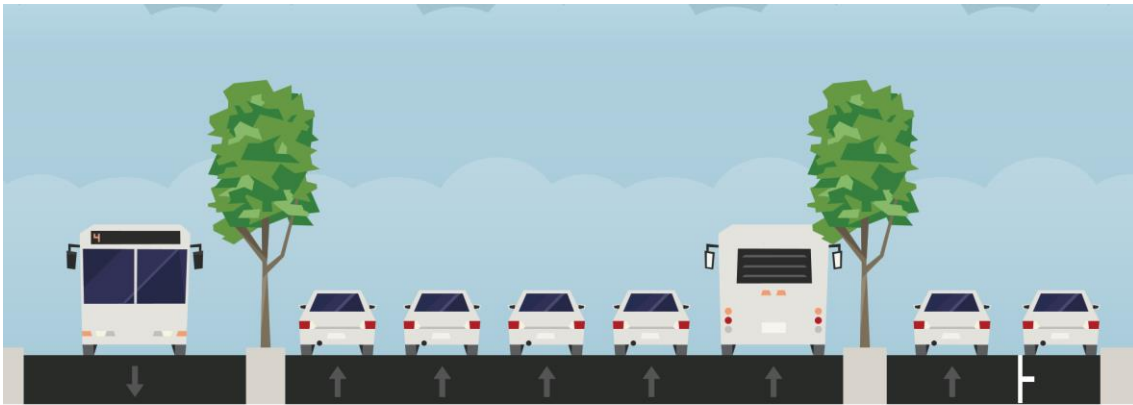
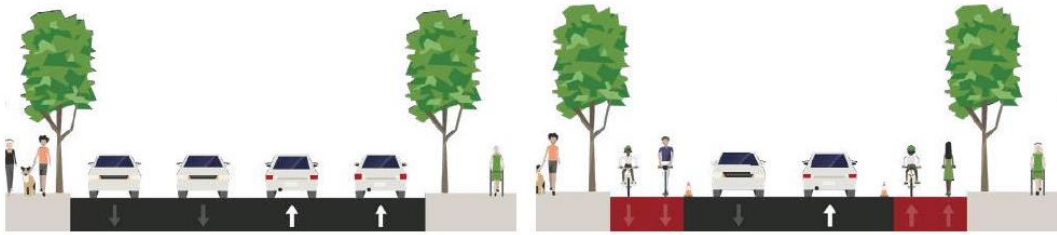
Min. 275 cm



Carril bici estàndard Eixample

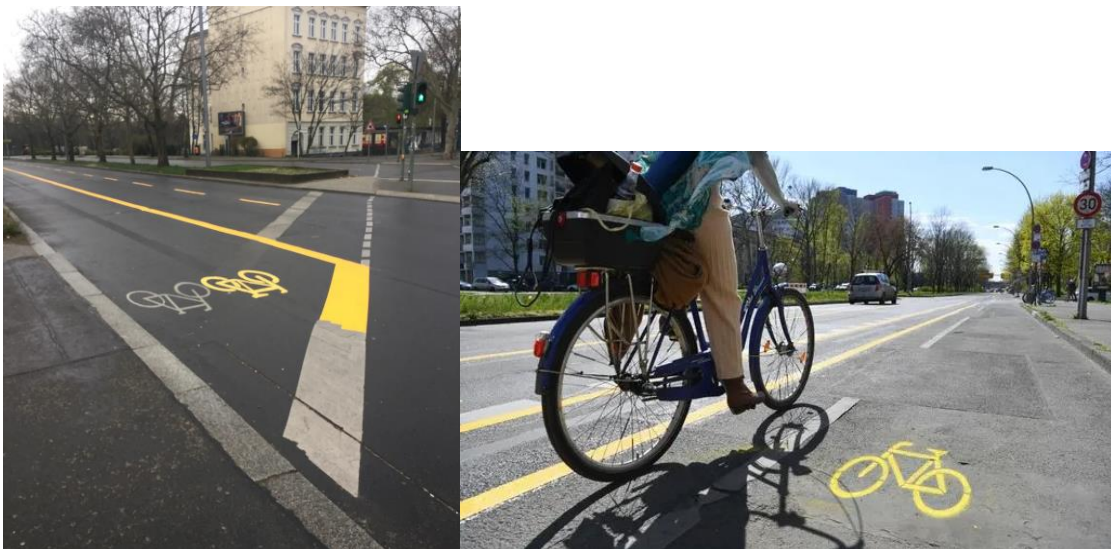


Carril bici ampliat ([Generat des de StreetMix](#))

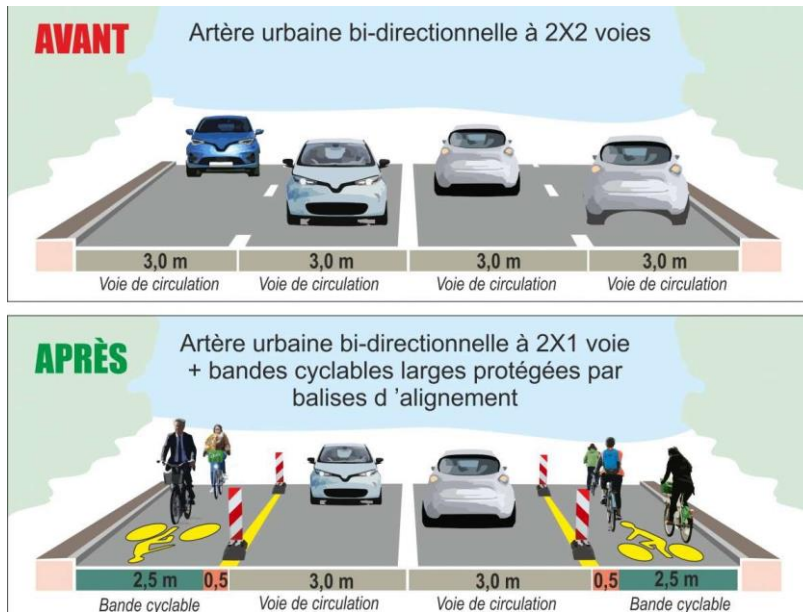


Proposta corredor ciclista a Gran via de les Corts Catalanes sentit Besos des de Passeig de Gràcia ([Generat des de StreetMix](#))

Exemples gràfics d'altres països <sup>5</sup>







### Propostes d'aparcament segur

L'aparcament és el segon condicionant de l'ús de bicicleta, després de la percepció de seguretat durant el seu ús. No tenir on emmagatzemar una bicicleta, la por al robatori, o el propi robatori, suposen un problema greu per a l'inici o el manteniment de l'hàbit de desplaçament amb bicicleta.

[El BACC va desenvolupar en 2001 un manual d'aparcament segur de bicicletes](#) i la majoria d'aquest contingut és encara vàlid.

A títol breu, proposem les següents mesures per tal de facilitar aquest condicionant indispensable:

- Adaptació de places en garatges existents: la majoria d'urbanitzacions i edificis ja disposen de garatge. Una plaça de cotxe disposa d'espai suficient per 10-12 bicicletes a costos molt econòmics.
  - També pot fer-se en garatges privats (en col·laboració amb empreses com SABA, el Gremi de Garatges...), o a la xarxa d'aparcament públiques (BSM/BIMSA)
  - Es poden plantejar ajudes per a comunitats de veïns per tal d'adaptar cambres d'instal·lacions o espais comuns.
- Adaptació de locals buits a peu de carrer: encara que això és més complicat en el centre urbà per l'elevada taxa d'ocupació, és una possibilitat per barris els edificis no disposen de soterranis o aparcaments (Ciutat Vella, Nou Barris).
  - Es poden replicar les experiències de [Vitoria-Gasteiz](#) o [Pamplona-Iruña](#) al estat espanyol
- Continuar amb la instal·lació d'aparcaments de bicicletes en calçada prèvies als passos de vianants, i a les cantonades de l'Eixample, per tal de garantir l'aparcament de curta durada

---

<sup>1</sup> [Manual alemany Regel plaene Radverkehrsanlagen per a la instal·lació de carrils bici provisionals](#)

<sup>2</sup> [Proposta Ciclovies temporals CdMx](#)

<sup>3-4</sup> [Manual italià RME- Piano di azione per la mobilità urbana post COVID](#)

<sup>5</sup> Imatges de Berlín, Bogotà, Oakland i Vienna.