



COMUNICACIÓ : **El carril bici en contra sentit**

Infraestructures Urbanes. Grup 1

1.- Introducció

1.- Introducció

Prohibir la circulació en bicicleta en un sentit en un determinat carrer, implica realitzar un recorregut molt més llarg. Això obeeix a les condicions de circulació dels vehicles motoritzats i no s'adequa a la mobilitat en bicicleta. D'aquesta manera es produeixen situacions de frustració que dissuadeixen de l'ús de la bicicleta com a transport o que provoquen situacions de perill i conflicte amb altres usuaris de l'espai públic.

El carril bicicleta en contrasentit es una mesura perfectament segura per tothom sota determinats paràmetres i necessària si es vol fomentar l'ús de la bicicleta com a transport urbà, donat que s'adequa perfectament a les necessitats i les característiques d'aquest vehicle i alhora ajuda a pacificar i fer més agradables els nostres carrers. Per tant, **el carril bici en contra sentit no és una contradicció i a més en te molt de sentit.**

Aquesta comunicació analitza breument l'evolució històrica que ens ha portat als carrers en sentit únic i a la aparició de la circulació en bici en contra sentit. Des dels models legislatius fins a les fases d'implantació d'aquest tipus de mesures i les qüestions tècniques com la senyalització i la seguretat, s'exposa de forma raonada la seva idoneïtat.

2.- Definició i concepte



2.- Definició i concepte

Un **carril bici en contrasentit** és un tipus d'infraestructura ciclista que permet integrar en la calçada un carril bici que discorre en sentit oposat al de la circulació motoritzada.

La denominació de “carril bici en contra sentit” no és del tot adequada. Al nostre país, hi ha varies expressions que fan referència a aquest tipus d'infraestructures: *carril bici a contra mà*, *carril bici a contra corrent*, *carril bici en contra direcció* i *carril bici en contra sentit*. Però de fet, aquestes expressions no són del tot adequades perquè prenen com a referència el sentit únic de circulació dels vehicles motoritzats i determinen aquest com a preferent per defecte, mentre que altres modes de desplaçament com anar a peu o en bicicleta, des de sempre, han pogut circular en qualsevol sentit i direcció. A Madrid, per exemple, es coneixen com **carrers de doble sentit bici**.

Aclariment: l'expressió carril bici en contra direcció és incorrecte perquè una direcció sempre té dos sentits. És a dir, en un carrer, els vehicles sempre es desplacen en la mateixa direcció tant si circulen en sentit únic com si circulen en els dos sentits. El senyal que es coneix com de direcció prohibida, en realitat indica sentit prohibit de circulació.

3.- Història i idoneïtat d'aquest tipus d'implantació

3.- Història i idoneïtat d'aquest tipus d'implantació

Anar en bicicleta per les ciutats era una pràctica ben habitual antigament. Abans de l'excessiva motorització d'avui dia, les persones es movien a peu i en bicicleta per tots els carrers i en totes les direccions; eren uns espais realment compartits. En el moment en que reapareixen les bicicletes a les nostres ciutats, la realitat urbana ha canviat. Avui hi ha molta més població a les ciutats, les necessitats de mobilitat han augmentat i els mitjans de transport s'han diversificat i massificat. L'espai urbà està fragmentat i col·lapsat. Han aparegut els carrils bicicleta per endreçar i protegir la circulació ciclista però sovint les característiques d'aquest vehicle no encaixen en les restriccions imposades. Bàsicament, la bicicleta ha conservat sempre un grau de llibertat, alhora de moure's, molt més proper al vianant que als vehicles motoritzats. En canvi la seva velocitat és més pròxima als vehicles motoritzats, per aquest motiu és convenient que les bicicletes circulin a la calçada.

Avantatges

1. Disminució del recorregut en els itineraris ciclistes
2. Regula la circulació en sentit invers de les bicis, evitant que aquestes provoquin situacions de perill al circular contra el trànsit i conflictes amb els vianants quan envaeixen les voreres
3. Reducció de la velocitat del trànsit a conseqüència de
 - a. la reducció de l'amplada del carril
 - b. la reducció de la sensació de seguretat i de circulació preferent
 - c. l'ús compartit del carril de circulació amb vehicles més lents com les bicicletes
4. Ocupació reduïda del carril bici degut a que comparteix la calçada en un dels sentits de circulació
5. Anticipació de les situacions de perill per part dels ciclistes que van en sentit contrari degut a la frontalitat visual
6. Efecte de compensació del risc. Tant els conductors de vehicles motoritzats com de bicicletes eviten la relaxació excessiva que provoca desviacions involuntàries de la trajectòria, degut a l'augment del risc percebut.

Desavantatges

1. La gestió de les interseccions és més complicada. Els conductors i els vianants han de preveure el flux bidireccional de bicicletes. Sobre tot en el gir cap el cantó on hi ha el carril bici.
2. El fet que reaparegui l'altre sentit de circulació pot generar situacions de conflicte per part dels vianants que no estiguin acostumats a mirar a ambdós sentits abans de creuar. Tot i que s'ha de tenir en compte que en cas d'impacte amb una bicicleta, la seva inèrcia és molt menor que la d'un vehicle motoritzat.
3. Si no s'assenyala correctament o la implantació és massa sobtada, es poden generar situacions de perill o de rebuig per falta de costum dels conductors.
4. Si la separació o segregació d'aquest carril bici en contrasentit no és suficient, alguns usuaris novells o infantils es veuran dissuadits d'utilitzar-lo.

4.- Criteris de disseny i tipus d'implantacions

4.- Criteris de disseny i tipus d'implantacions

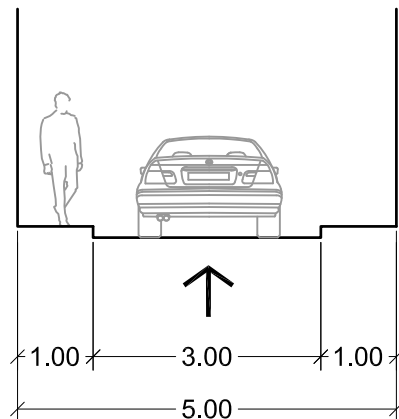
Quan les bicicletes i els vehicles motoritzats es creuen en sentits oposats, la velocitat relativa bicicleta-vehicle, és més alta degut a la suma de les velocitats d'ambdós vehicles. Això fa que la separació entre ells hagi de ser major que quan es produeix un avançament.

La circulació en bicicleta en contra sentit a la circulació motoritzada és pot implantar de forma general en zones 30 i zones de prioritat invertida però cal tenir en compte que els carrers amb un carril de circulació menor a 3 metres amb desnivell a les voreres no són adequats a priori. Per altra banda, espais de circulació majors de 4 metres d'amplada provoquen una major velocitat dels vehicles motoritzats i poden incitar a l'avançament entre ells augmentant la perillositat per als ciclistes i en el carrer en general.

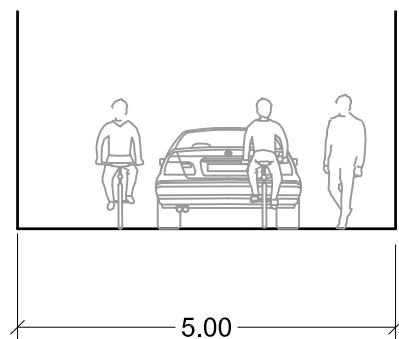
Una mesura bastant efectiva d'implantació del carril bici en contrasentit és la reducció de l'amplada dels o del carril de circulació. D'aquesta manera no es redueixen carrils de circulació ni espai per a vianants i s'aconsegueixen dues avantatges evidents: la circulació en bicicleta en els dos sentits i la reducció de la velocitat o pacificació del trànsit motoritzat degut a l'estretor del carril i l'augment de la percepció del perill.

Sovint no hi ha gaire espai per la implantació d'un carril bici bidireccional i moltes vegades es ressol la disposició d'un carril bici bidireccional en el mateix espai que ocupa un sol carril. És a dir, menys d'1 metre per sentit. En la majoria d'aquests casos, la implantació d'un carril bici en sentit contrari permet la circulació en bici en els dos sentits sense que se'n ressenti l'ample destinat a cada ús del carrer.

4.- Criteris de disseny i tipus d'implantacions

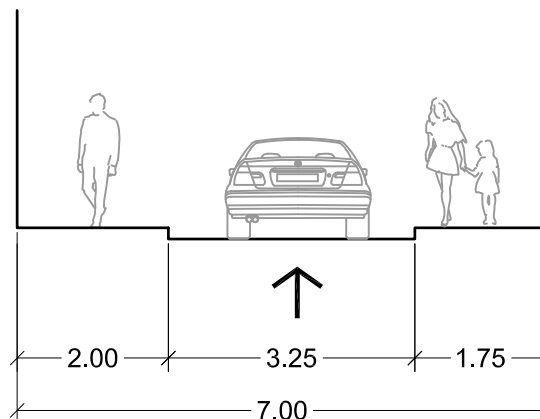


Carrer amb un carril de circulació

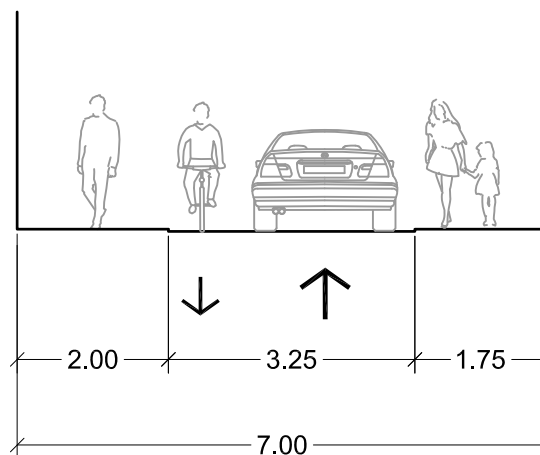


Carrer de plataforma única

4.- Criteris de disseny i tipus d'implantacions

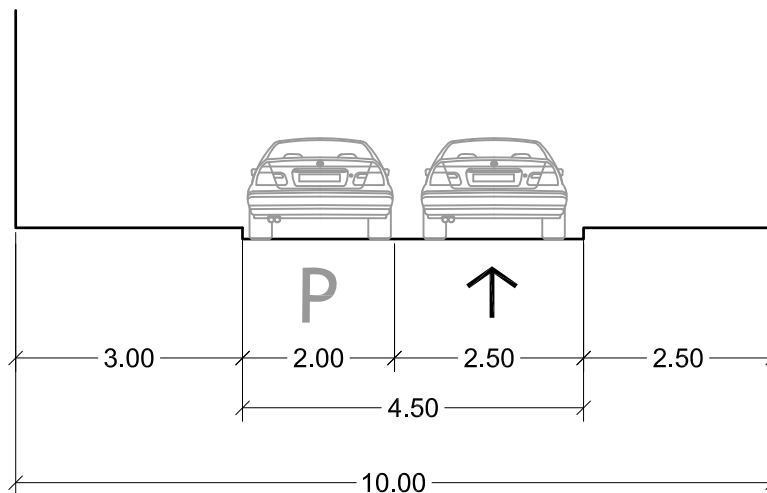


Carrer amb un carril de circulació

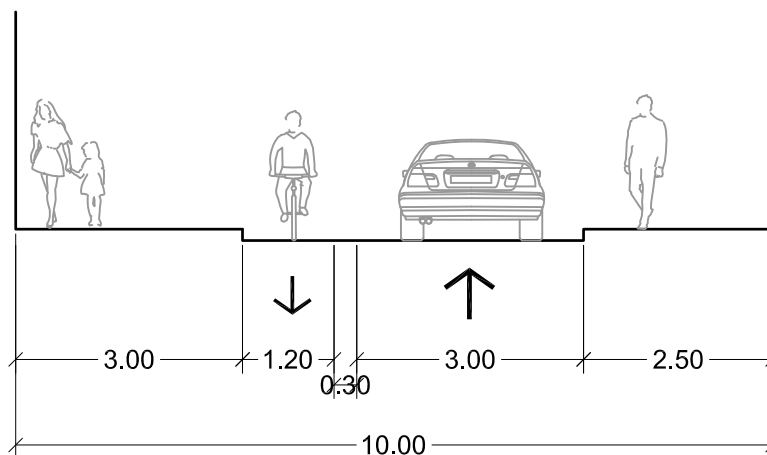


Carrer de prioritat invertida

4.- Criteris de disseny i tipus d'implantacions

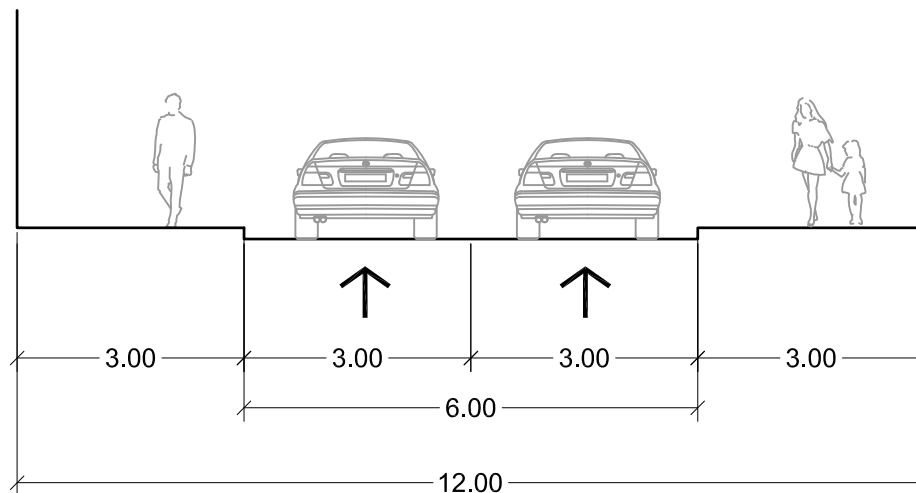


Carrer amb un carril de circulació més aparcament

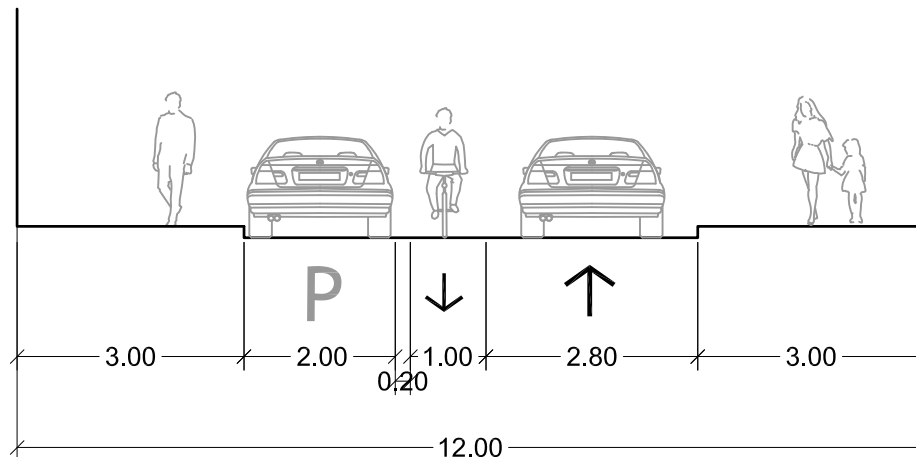


Carrer amb un carril de circulació més carril bici en contra sentit

4.- Criteris de disseny i tipus d'implantacions

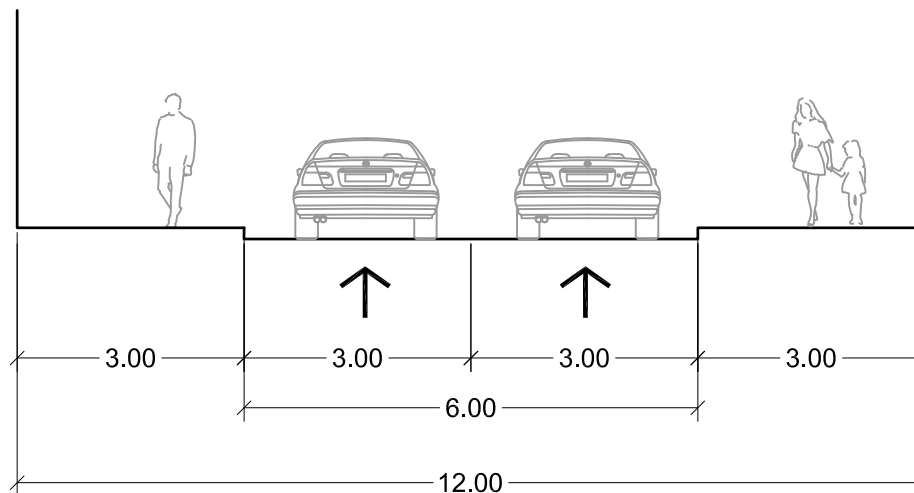


Carrer amb dos carrils de circulació

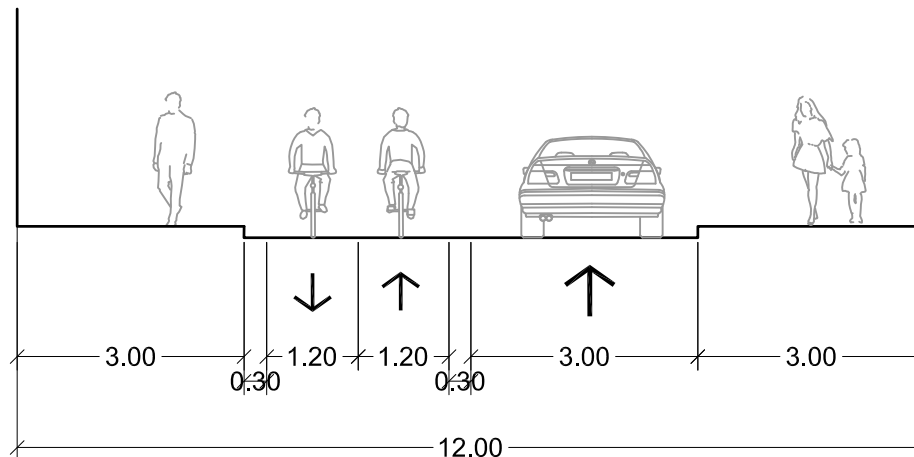


Carrer amb un carril de circulació més carril bici en contra sentit més aparcaments

4.- Criteris de disseny i tipus d'implantacions

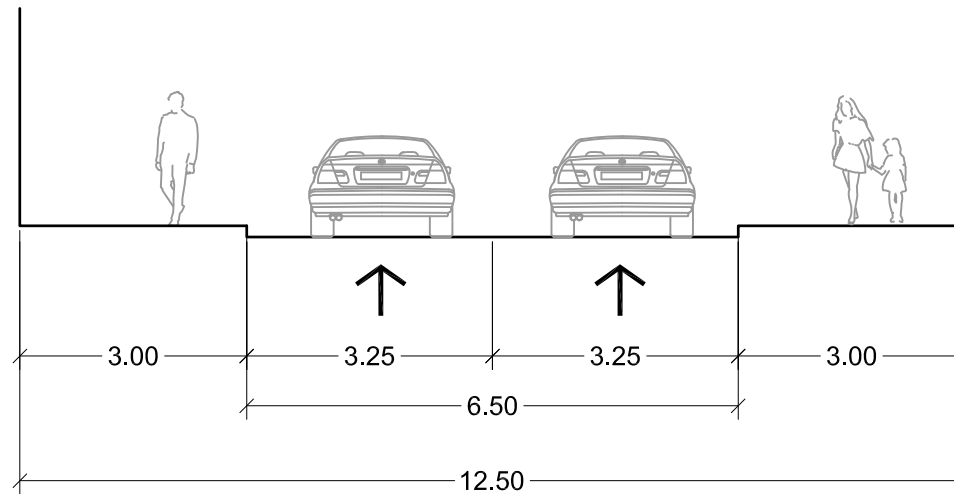


Carrer amb dos carrils de circulació

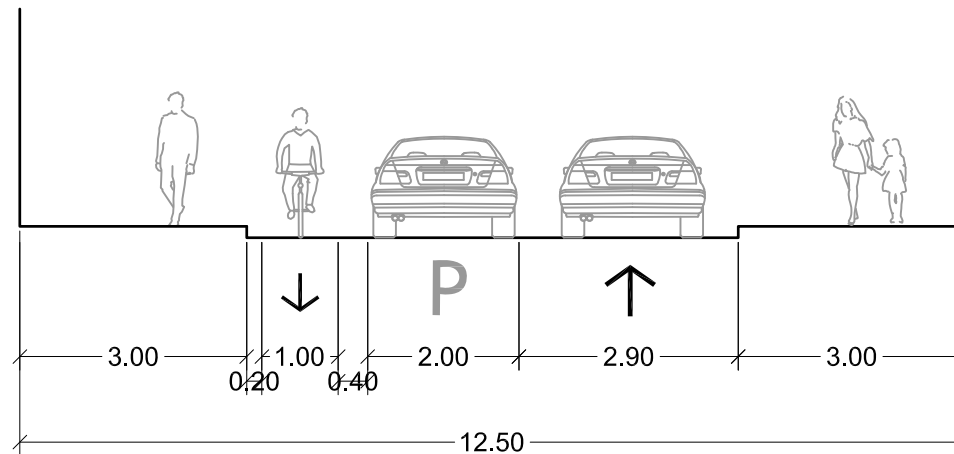


Carrer amb un carril de circulació més carril bici en bidireccional

4.- Criteris de disseny i tipus d'implantacions

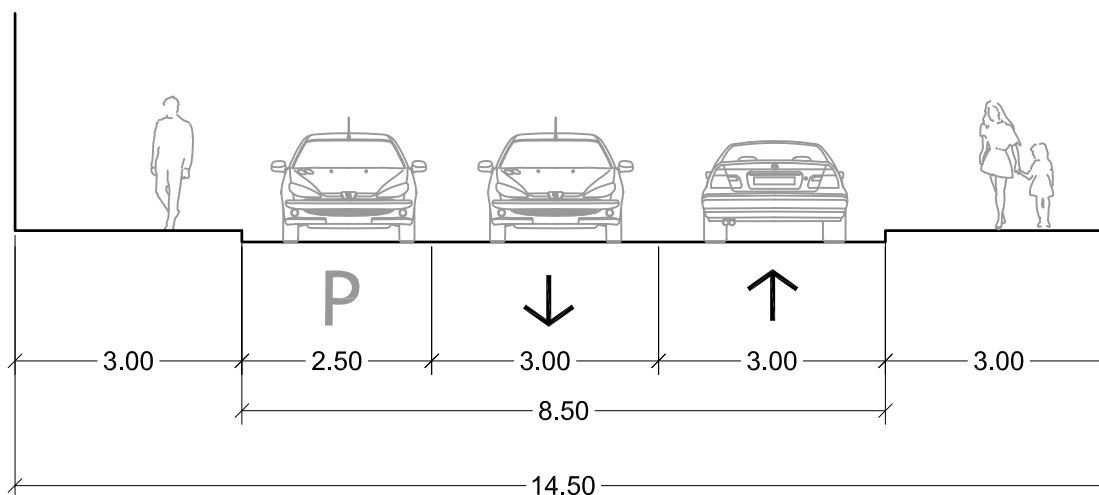


Carrer amb dos carrils de circulació

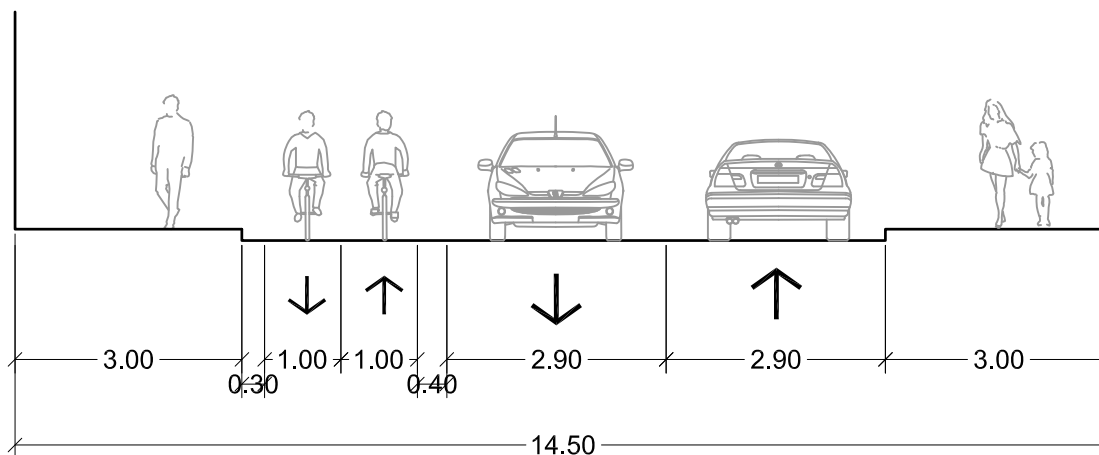


Carrer amb un carril de circulació més aparcament més carril bici en contra sentit

4.- Criteris de disseny i tipus d'implantacions



Carrer amb dos carrils de circulació més aparcament



Carrer amb dos carrils de circulació més carril bici bidireccional

5.- Normativa i senyalització.

5.- Normativa i senyalització.

Al nord d'Europa, i a les ciutats on hi ha més tradició en l'ús de la bicicleta, fa anys que estan adoptant mesures d'aplicació del contra sentit en bicicleta. “*le Code de la Rue*” de Bèlgica i les “*zones de rencontre*” a França són exemples de legislació on es regula l'ús de la bicicleta en contra sentit per defecte en les zones 30 i espais pacificats. A Catalunya s'està començant a implantar molt tímidament a les ciutats on hi ha un nombre important de ciclistes, però hi ha reticències en quant a la seguretat vial per part dels tècnics més tradicionals.



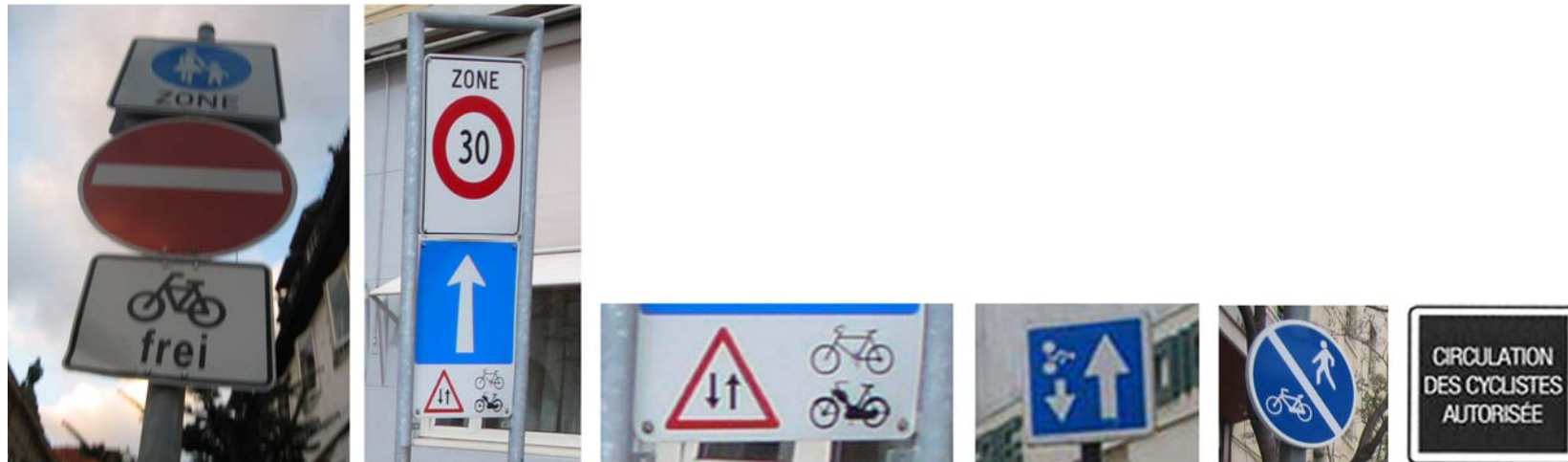
El carril bici en contra sentit

5.- Normativa i senyalització.



6.- Implantació dels carrils bici en contra sentit

6.- Implantació dels carrils bici en contra sentit



La moderació i pacificació del trànsit és un dels punts de partida de les polítiques de promoció de la bicicleta. La implantació dels carrils bici en contra sentit ajuda a recuperar espai dels nostres carrers, tant pel que fa la circulació de vehicles motoritzats com pel que fa a l'aparcament d'aquets.

Si més no, una implantació massiva d'aquest tipus de mesures pot donar un resultat contraproduent si no s'acompanya amb campanyes de sensibilització i un gran nombre d'usuaris. Per contra, una implantació progressiva pot ésser un model més raonable a priori. Però en aquest cas també s'ha de senyalitzar correctament i fer-ne divulgació del seu funcionament tant a conductors com a ciclistes i vianants per evitar mals entesos i que s'utilitzi el carril bici en les dues direccions.

7.- Exemples d'implantacions

7.- Exemples al nord d'Europa



Copenhagen – Dinamarca

7.- Exemples al nord d'Europa



Copenhagen – Dinamarca

7.- Exemples al nord d'Europa



Groningen - Holanda

7.- Exemples al nord d'Europa



Amsterdam - Holanda



Bruixes - Bèlgica

7.- Exemples al nord d'Europa



Nantes - França



Strasbourg - França



Strasbourg - França

El carril bici en contra sentit

7.- Exemples al nord d'Europa



Zurich - Suïsa

7.- Exemples al nord d'Europa



Ferrara - Italia

7.- Exemples al sud d'Europa



Donosti – País Basc

7.- Exemples al sud d'Europa



Donosti – País Basc



Donosti – País Basc

7.- Exemples al sud d'Europa



Cardedeu - Catalunya



Cardedeu - Catalunya

7.- Exemples al sud d'Europa



Cerdanyola – Catalunya



Cerdanyola - Catalunya

7.- Exemples a Barcelona ciutat



Carrer de Ribes – Barcelona



Carrer de Ribes - Barcelona

7.- Exemples a Barcelona ciutat



Carrer de Ribes - Barcelona



Carrer de Ribes - Barcelona

7.- Exemples a Barcelona ciutat



Carrer Méndez Núñez - Barcelona

7.- Exemples a Barcelona ciutat



Carrer Méndez Núñez - Barcelona



Carrer Méndez Núñez - Barcelona

7.- Exemples a Barcelona ciutat



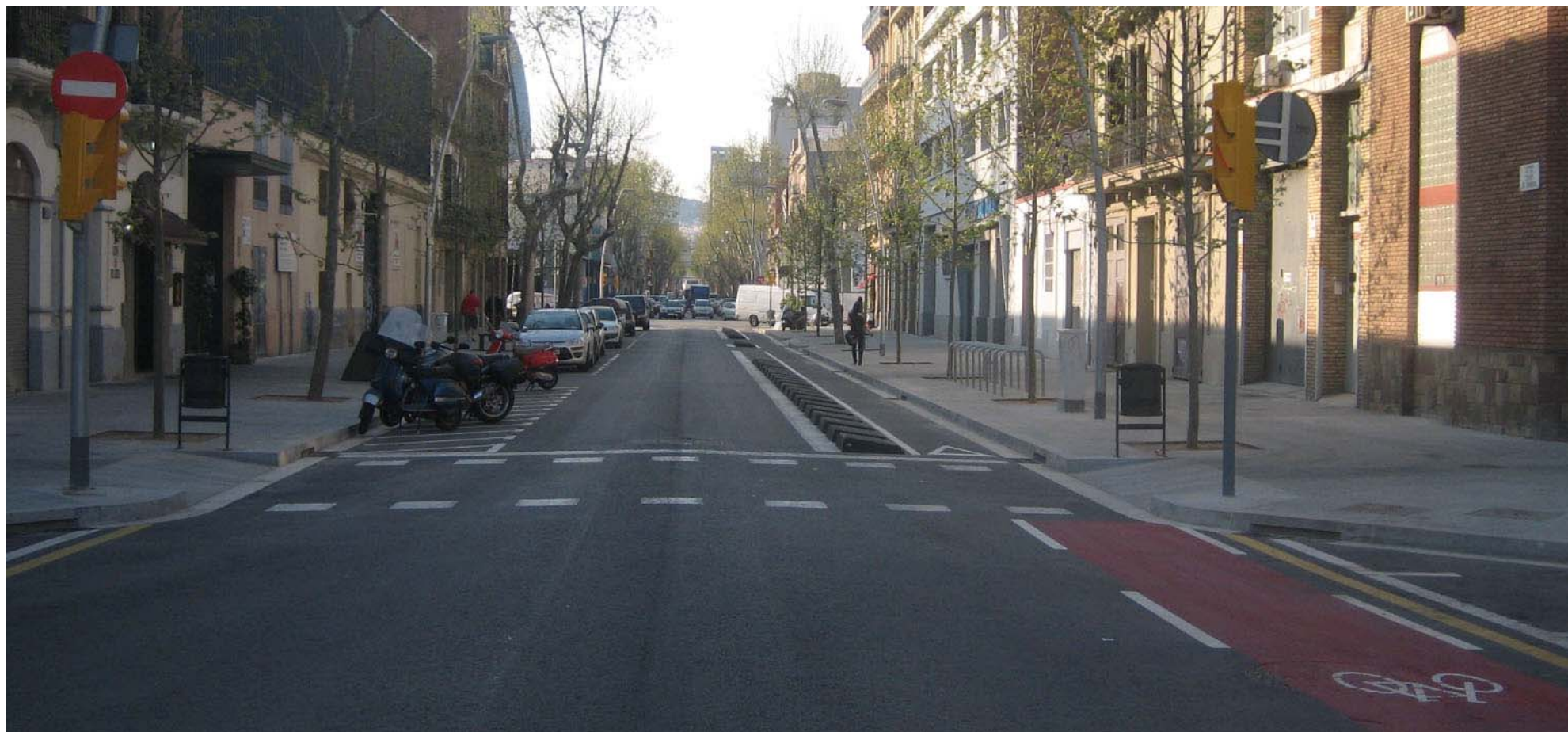
Passeig de la Circumval·lació - Barcelona



Passeig de la Circumval·lació - Barcelona

8.- Exemples fàcils de reconvertir

8.- Exemples fàcils de reconvertir



Carrer Ciutat De Granada - Poble nou – Barcelona (actual)

8.- Exemples fàcils de reconvertir



Carrer Ciutat De Granada - Poble nou – Barcelona (futur)

8.- Exemples fàcils de reconvertir



Carrer de Ramón Turró - Poble nou - Barcelona



Carrer de Ramón Turró - Poble nou - Barcelona

8.- Exemples fàcils de reconvertir



Carrer Roc Boronat – UPF - Barcelona

8.- Exemples fàcils de reconvertir



Carrer Montalegre - Barcelona



Carrer Montalegre - Barcelona



8.- Exemples fàcils de reconvertir



Carrer Provença - Barcelona



Carrer Provença - Barcelona



El carril bici en contra sentit

Al nord d'Europa: Copenhagen, Groningen, Amsterdam, Bruixes, Zurich, Ferrara

Al sud d'Europa: Donosti, Cardedeu, Cerdanyola

A Barcelona: Carrer de Ribes, Carrer Méndez Núñez, Carrer de Circumval·lació.

A Lleida: Carrer Enric Farreny, Avinguda Flix, Bisbe Irurita

9.- Qüestions a debatre sobre aquest tipus de mesures

9.- Qüestions a debatre sobre aquest tipus de mesures

Es plantejable a les nostres ciutats?

Es prou segur per les bicicletes? I per als vianants?

Realment es pot utilitzar per pacificar el trànsit?

Són aptes per a tot tipus d'usuaris? Nens petits?

Categories d'usuaris ciclistes:

1. Principiants, infantils, vulnerables
2. Habituals
3. Experts, professionals (missatgers, transport de mercaderies, bici taxis, esportistes)

Gràcies per la vostra atenció

Jordi Manuel Galí i Joan Valls Fantova
Bruno Remoué & associats

www.brunoremoue.com

j.manuel@brunoremoue.com

www.jordimanuelgali.com

Amb el suport del BACC

