Discrepància en la col·locació d'un pas amb semàfor en el Punt "C" entre els trams 3 i 4 de la B-23 que contempla com a proposta l'Annex 4 del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018

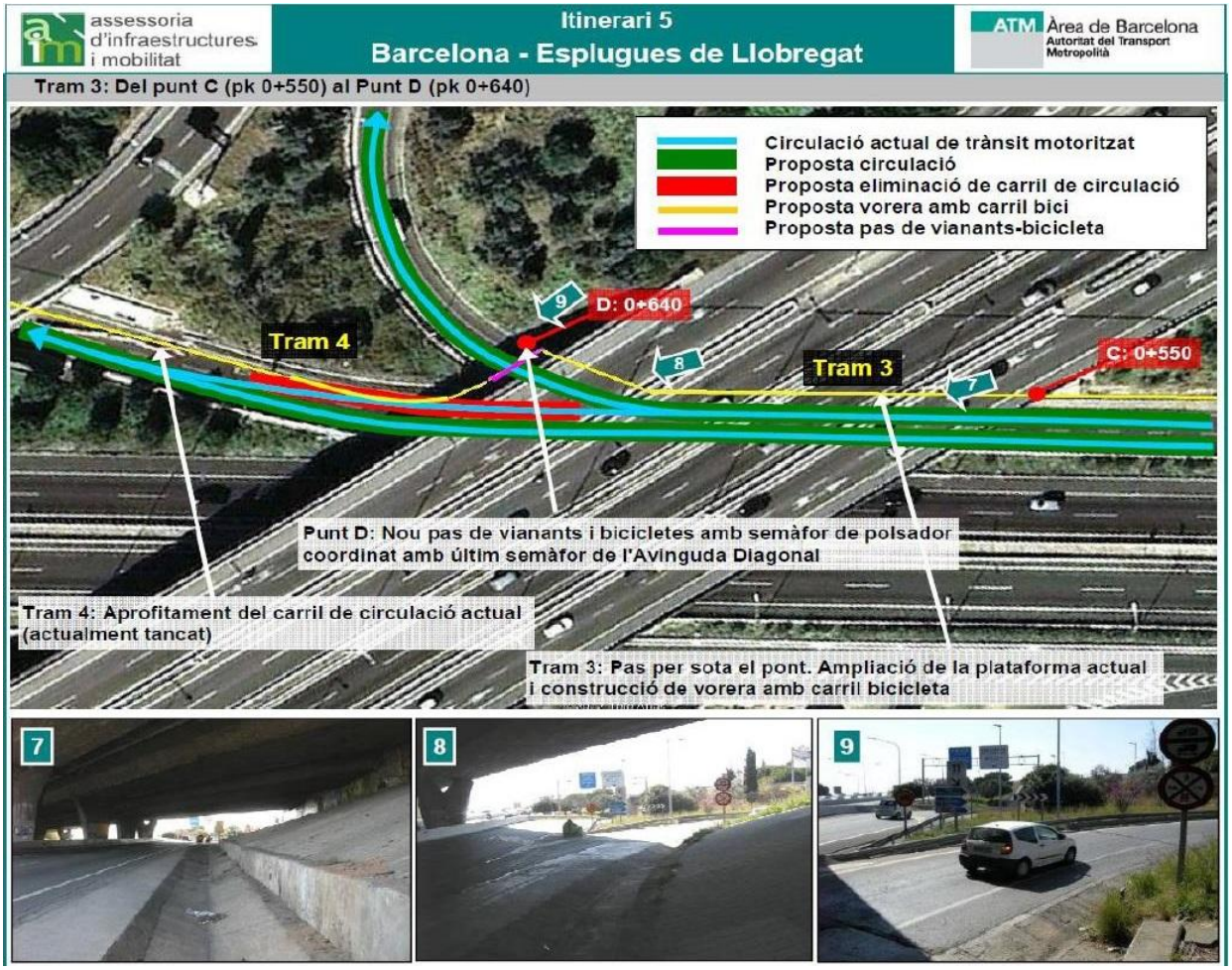
5 de desembre de 2014

Fent una consideració general d'aquest Pla, cal posar de manifest que observades les dades sobre les quals es basa l'estudi a partir del qual se sustenten les propostes d'actuació, s'evidencia l'escàs pressupost amb el qual s'ha comptat per elaborar-lo i en conseqüència, cal posar en dubte la fiabilitat del què d'ell se'n desprengui. Tal com el mateix document expressa, les fonts han estat obtingudes a partir de dades publicades, que es remunten fins l'any 2006, mentre que les imatges de les vies son de Google (any 2010-2011), complementat amb d'altres informacions, algunes tant poc contrastades com les webs dels propis ajuntaments, etc. En definitiva, no sembla que gaires dades s'hagin obtingut a peu de carrer.

En segon lloc, ens agradaria destacar que a l'hora de definir la tipologia de vies en funció del seu nivell de ciclabilitat, el document s'expressa en termes tant poc rigorosos com en el de "Vorera Bici (E04)" considerant-lo com a "A - Ciclable" (és a dir el més alt), que comença dient: "Se suposa que deixa espai...", o com el de la "Zona 30 (E05)" en el que s'expressa amb termes com "...es considera que s'està fent un esforç..." referint-se als ajuntaments, o amb consideracions tant preocupants com les que fan servir amb les anomenen "Voreres Ciclables (E07)" definint-les com a "B - Practicables", considerant com a tals les de fins a només 3 metres d'amplada, sense ni tant sols indicar si es refereix a l'amplada útil o a la total.

En general aquest document proposa solucions raquítiques i tímides, que no satisfan les necessitats reals de les persones que es desplacen en bicicleta. La bicicleta necessita que l'itinerari sigui el més directe possible sense que la enviïn als passos de vianants ni voreres i no han d'estar penalitzades fent més aturades i recorregut que la resta dels vehicles, com passa en moltes de les interseccions proposades. En tot cas hauria de ser al contrari.

Un clar exemple de solució raquítica és la proposta del pas de vianants amb semàfor (Punt D 0+640) entre els trams 3 i 4 de l'itinerari 5 a la B-23 entre Barcelona i Esplugues, en que la timidesa de l'actuació fa que els ciclistes s'hagin d'aturar, a la vegada que serà un punt de possible risc, a causa de la velocitat i les característiques de la via:



Davant les critiques rebudes, posteriorment l'ATM ha encarregat l'estudi per fer-hi un pas elevat, el qual també trobem una solució desafortunada, ja que per salvar el gàlib dels vehicles, cal superar un desnivell molt més elevat del que es necessita en el cas de les bicicletes, si aquest es fa amb un pas inferior. A la vegada, és molt més favorable per les bicicletes, afrontar un pendent ascendent just després d'un de descendent.

La solució que nosaltres aportem evidentment requereix d'una inversió econòmica més elevada, però si del que es tracta és d'afavorir els desplaçaments en bicicleta, cal fer infraestructures realment útils, efectives i definitives. Per tant la contraproposta que fem és la de solucionar-ho amb un pas subterrani com el que mostren les imatges.

Vista del la B-23 en el pont sota la Ronda de Dalt en direcció Esplugues de Llobregat.

Vista del la B-23 en el pont sota la Ronda de Dalt en direcció Barcelona.

Aquest és el resultat que s'obtindria amb la solució que proposem, integrada a l'itinerari que contempla l'Annex 4 del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018.

espai BiciMobilitat

www.ccsjd.org/mobilitat

LA BICICLETA un vehicle per humanitzar les poblacions

CLUB CICLISTA C.C.S.J.D. SANT JOAN DESPÍ