

Al·legació al Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Girona



Mou-te en bici, plataforma cívica per l'ús de la bicicleta i per la mobilitat sostenible,

EXPOSA:

Els itineraris de bicicleta i actuacions plantejades pel Pla de Mobilitat Urbana 2014 (des d'ara PMU 2014) són positius però no amplien de forma útil l'oferta de "carrils bici" que uneix els barris de l'oest i el nord de la ciutat. Com s'observa a la **figura 1**, la xarxa *ciclable* actual, mostrada en negre, no té una continuïtat, en el nou Pla, que permeti a un usuari de la bicicleta desplaçar-se de nord a sud, per l'oest de la ciutat, **de forma segura i en un temps raonable**.

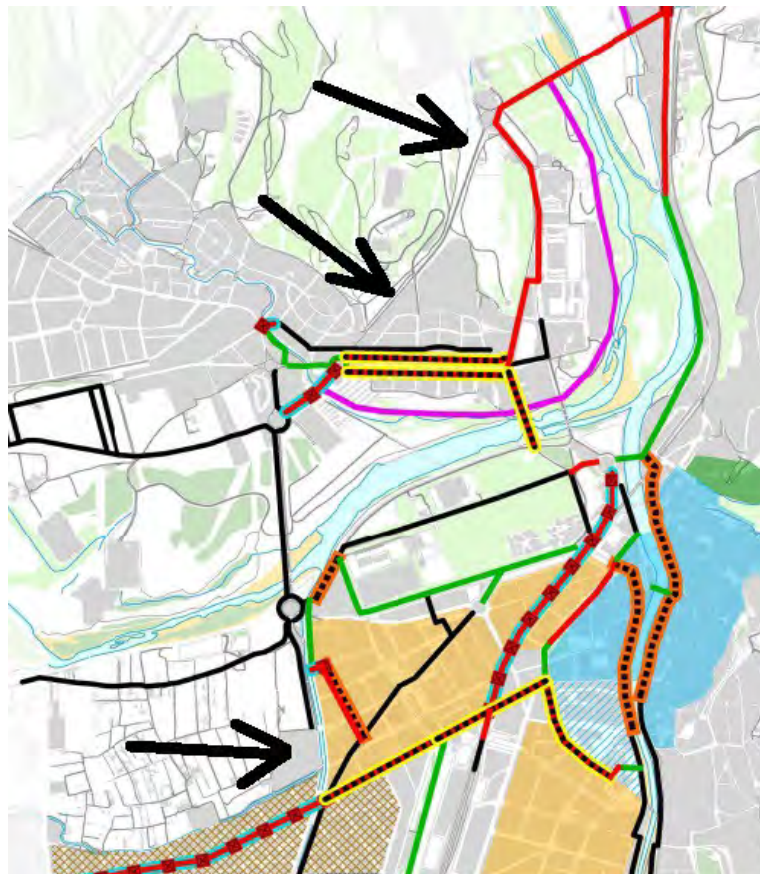


Figura 1: Itineraris dels carrils bici que obliguen a fer grans ziga-zagues i que no ofereixen continuïtat suficientment útil a l'oferta ja existent a l'oest de la ciutat

Afortunadament, són molt poques les **modificacions** a l'esborrany del PMU 2014 que calen per fer que existeixi una autèntica **via nord-sud "interbarris"** que uneixi Pont

Major- Sant Ponç-Fontajau- Taialà – Eixample Nord- San Narcís- Santa Eugènia- Can Gibert- Mas Xirgu **de forma ràpida i segura.**

La proposta actual de l'esborrany del PMU 2014 preveu mantenir les interrupcions en aquesta importantíssima via i/o giragonses que fan inviable la bicicleta com a alternativa útil al cotxe.

No n'hi ha prou amb poder desplaçar-se amb bicicleta d'un punt a l'altre de la ciutat. Si la bicicleta ha de ser una **alternativa al transport amb vehicle motoritzat**, és imprescindible que els itineraris proposats siguin **autèntics eixos lineals d'intercomunicació entre barris.**

Cal una més gran atenció als eixos **rectilinis i sense interrupcions** a causa de la limitació de velocitat de la bicicleta.

Si, com es diu a la introducció del PMU 2014, es vol *“estimular l'ús [de la bicicleta] mitjançant la dotació de xarxes d'itineraris segurs per a vianants i ciclistes”* cal que la xarxa de carrils bici sigui similar a les existents en diverses ciutats europees d'orografia comparable.

En aquest sentit, cal tenir present què oferirà aquesta xarxa a un usuari que vulgui deixar d'utilitzar el cotxe com a vehicle habitual de transport per desplaçar-se dins de la ciutat en els seus trajectes més freqüents (p.e. per anar a la feina).

Adicionalment, hi ha diversos aspectes referents a la seguretat dels ciclistes que opinem que haurien de ser destacats en el PMU 2014 . N'exposem alguns a continuació:

- En la majoria dels carrils bici existents, **no hi ha una senyalització suficient** per als vehicles motoritzats que adverteixi, amb prou antelació, de la presència dels carrils, **ni un mitjà efectiu de control de velocitat** en la proximitat de cruïles, rotondes i passos de vianants/ciclistes (**figures 4 i 17**).
- Els aspectes de **manteniment de la xarxa** de carrils bici existents haurien de ser tinguts en compte en aquest pla (veure **figura 16**)

DEMANA:

Que es perllonguin els carrils bici ja existents a l'Avinguda Josep Tarradellas perquè es pugui **travessar la ciutat completament de nord a sud en bicicleta i en un temps raonable** i amb seguretat.

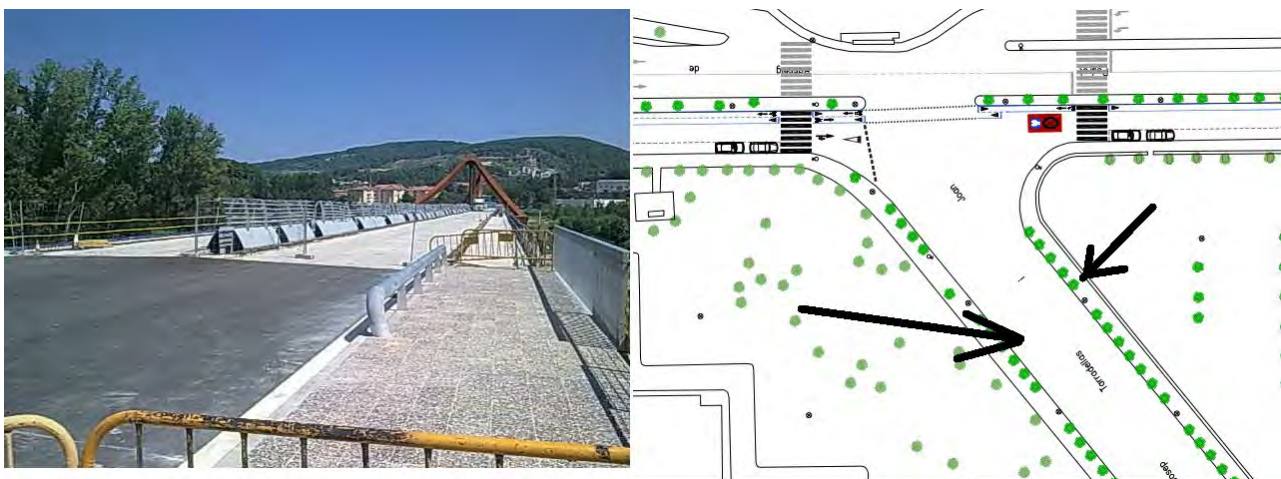
Aquesta actuació requereix:

1. La prolongació del carril de bicicleta sobre el nou pont de Pont Major i la senyalització horitzontal (pintura i separadors sobre el terra) en l'Avinguda Josep Tarradellas de forma que es connecti amb els carrils bici actuals que arriben, des del centre, fins la rotonda del pavelló de Fontajau. (**Veure figures 2-15**)
2. La prolongació, també sobre l'Av. Josep Tarradellas, del carril de bicicleta ja

existent que actualment obliga els usuaris de la bicicleta a circular sobre la vorera per anar del nord a Santa Eugènia i Sant Narcís, etc... L'actual carril bici està molt bé però acaba justament davant de l'edifici dels Maristes (**veure Figures 18,19,20**).

3. La comprovació de la senyalització d'aquest eix, tant en els seus trams ja existents com en els que cal realitzar.
4. Que s'afegeixin a la memòria els carrils bici que han d'haver sobre el nou pont de Pont Major. Si bé el PMU 2014 preveu la seva existència, aquest no apareix als planells de l'informe de Pont Major (**veure figura 2**).

DOCUMENTACIÓ FOTOGRÀFICA



*Figura 2: Nou pont sobre el riu Ter a Pont Major. **El PMU 2014 preveu un carril bici però aquest no apareix als planells** (observem, a més, l'estretor de la via). I quina utilitat tindrà aquest carril pels usuaris de l'oest de la ciutat si només es preveu connexió amb Avinguda de França, i no es té en compte connexió amb els carrils bici ja existents de fa temps a l'Avinguda Josep Tarradellas?*



Figura 3: Aquí haurà d'haver el ramal que ha de connectar, segons l'esborrany del PMU 2014, amb el nou carril bici, ja realitzat, a l'Av. França (davant hospital Josep Trueta). Manca la connexió amb els barris de l'oest de la ciutat (Fontajau, Taià, Sant Narcís, Santa Eugènia).



Figura 4: Un carril de bicicleta amb rotondes exigeix la senyalització adequada de la seva existència per tal de que els usuaris de la bicicleta puguin utilitzar aquesta via sense excessives interrupcions i sense gran perill.



Figura 5: Tram de l'Avinguda Josep Tarradellas que simplement exigeix una senyalització horitzontal i separadors per connectar amb el carril bici ja existent en aquesta mateixa via. L'amplada és molt gran.



Figura 6: Actualment els ciclistes fan el que poden per circular per l'Av. Josep Tarradellas. I això que encara no està obert el pont que permetrà la connexió amb Pont Major!



Figura 7. Un altre ciclista jugant-se la vida en el mateix tram de l'Av. Josep Tarradellas. Es pot comprovar que és una via preferida pels ciclistes.



Figura 8. Hi ha un tram curt amb un estretament dins de l'Av. Josep Tarradellas que és particularment perillós. Caldria preveure, en aquest petit tram, alguna via per als ciclistes.



Figura 9. De seguida torna a haver la possibilitat de circular en un carril bici sobre la vorera, sobre la mateixa Av. Josep Tarradellas. Cal la pintura corresponent!



Figura 10. La resta de l'Avinguda Josep Tarradellas permet la creació d'un carril bici amb gran facilitat: pintura i separadors sobre el terra



Figura 12. Inici del carril bici actual, paral·lel a la Rambla d'En Xavier Cugat, que obliga als ciutadans de l'oest a desplaçar-se fins a l'eix de l'est per tal de poder seguir cap al nord. Una volta enorme als ciclistes que van a Pont Major des dels barris de l'oest de Girona



Figura 13. Una actuació simple per connectar amb la zona de l'estacionament de l'Auditori i d'aquí, al carril bici que ja existeix sobre el riu Ter



Figura 14: Una rampa i una senyalització serien suficients per fer la connexió de l'eix "interbarris" de Girona oest



Figura 15. Gran part d'aquesta via fins als carrils bici ja realitzats només requereix pintura!



Figura 16. Carril actual Av. Josep Tarradellas. Observem com manquen separadors i d'altres estan malmesos i han perdut els reflectors.

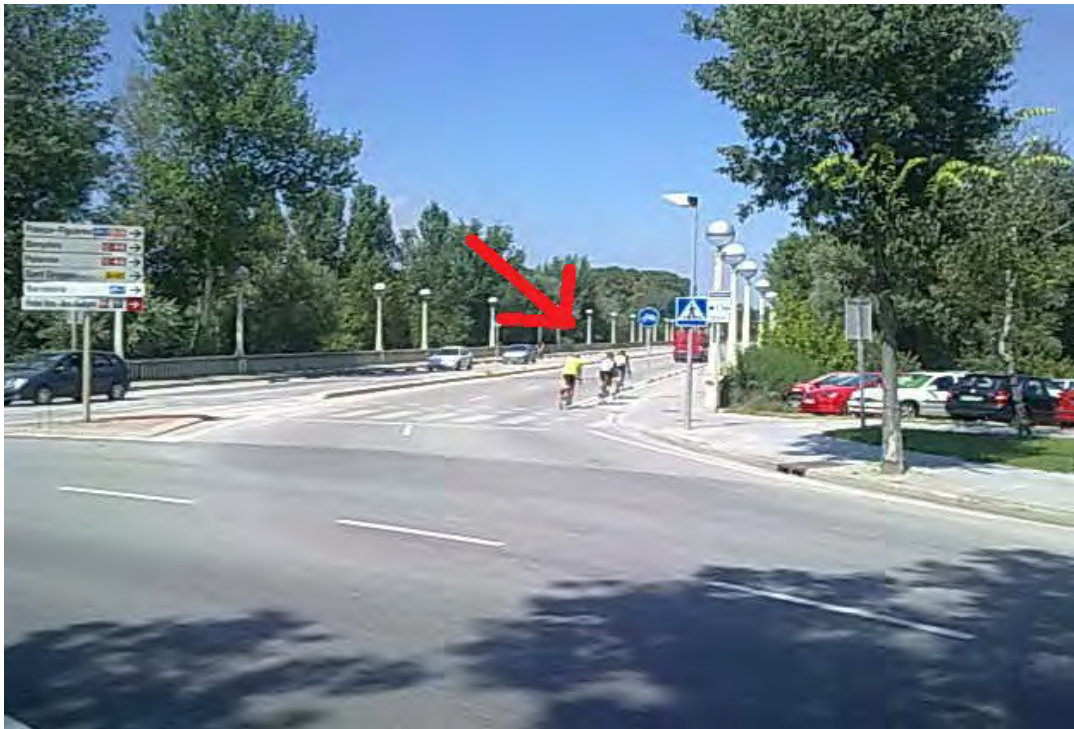


Figura 17. Grup de ciclistes al carril bici sobre Av. Josep Tarradellas. Observem la poca visibilitat de la senyalització del carrils a rotondes i cruïlles. Els vianants que creuen també estan desprotegits dels cotxes que circulen a altíssima velocitat.



Figura 18. I ara? Per on anem? Un altre tram existent sobre l'Av. Josep Tarradellas i que no té continuïtat per anar a Santa Eugènia- Sant Narcís. Nota: el vehicle 4x4 de l'esquerra de la imatge circulava a uns 70 km/h.



Figura 19. Grup de ciclistes sobre l'Av. Josep Tarradellas 5-7 (davant dels Maristes) que circulen sobre la vorera perquè el carril bici se'ls hi ha acabat! (veure figura anterior). En aquest tram cal una actuació similar a la que s'ha fet davant de l'Hospital Josep Trueta.



Figura 20: Fotografia on es mostra el petit tram on cal fer un carril bici per poder completar l'eix interbarris que enllaçaria el barris de Santa Eugènia i Sant Narcís amb Fontajau, Taietà, Sant Ponç i Pont Major