

ASSUMPTE: Mesa de la Bicicleta de 27/01/2025

MESA DE LA BICICLETA

Reunió presencial (Sala de Mapes)

Dilluns 27 de gener 2025 – 16:00 a 18:15h

- **Ordre del dia**

1. Benvinguda de la Consellera
2. Actuacions executades per ajuntament adherit a l'ECB (Lloret)
3. Vial 2-1 i camins agrícoles en el tram de Vilafranca - Sant Pere de Riudebitlles
4. Seguiment del Programa d'actuacions de l'ECB2025 de la DGIM
5. Línies del Nou programa ECB 2025-2030.
6. Formació ciclista en l'àmbit escolar
7. Modificacions del Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya: cas de baranes
8. Precs i preguntes

- **Assistents**

Assistent (representant)	Càrrec	Organisme
Sílvia Paneque i Sureda	Honorable Consellera	DTER
Manel Nadal	Secretari d'Infraestructures i Mobilitat	DTER
Santi Ribas	Subdirector General de Planificació i Tecnologia	DGIM
Albert Palomo	Cap del Servei d'Estudis i Avaluació	DGIM
Marc Casanovas	Cap de l'Àrea de la Bicicleta	DGIM
Xavi Blàzquez	Tècnic Àrea Bicicleta	DGIM
Marian Fernàndez	Tècnica Àrea Bicicleta	DGIM
Benjamin Cubillo	Subdirector General de Transport Públic	DGTM
Marc Darder Solé	Cap del Gabinet Tècnic	DTER
Cristina Gil Santander	Cap de Servei Seguretat Viària	DGIM
Clara Plana (Albert Ferré)	Cap del Servei de Planificació Turística	Direcció General de Turisme
Albert Balanzà	Tècnic superior de la Subdirecció General de Seguretat Viària	Servei Català de Trànsit
Joaquim Belenguer	Comisari-Mosso	Comissaria General de Mobilitat
Ramón Lamiel	Director Servei Català de Trànsit	Servei Català de Trànsit
Josep Ma. Suelves	Cap del Servei de Prevenció i Control del Tabaquisme i de les Lesions	Agència de Salut Pública

Abel Garcia Marin (Santi Siquier)	Secretari general	Departament d'Esports
Albert Muratet	Cap del Servei de Mobilitat	Aj. de Sant Cugat
Guillem Bernatallada i Ferrer	Cap de la Secció de Mobilitat i Transports	Aj. de Lloret
Rosa Martínez	Planificació Estratègica i Territorial	Aj. de Sabadell
Paloma Sanchez Contador	Cap Oficina Tècnica de Planificació d'Infraestructures	Àrea de Territori i Sostenibilitat -DIBA
Isabel Gómez Ramírez	Arquitecte	Àrea de Territori i Sostenibilitat -DIBA
Elisabet Gonzalez Martínez	Cap Oficina Tècnica de Turisme	Gerència de Serveis de Turisme - DIBA
Ruth Lamas	Oficina Metropolitana de la Bicicleta	Direcció de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat - AMB
Xavier Sanyer	Servei Mobilitat	ATM
Toni Alpuente	Director d'Explotació	Estudis i Projectes - TRAM
Oriol Juncadella (Carles Cots)	Director	Operacions FGC
Núria Codina Garcia	Responsable oficina	Relacions Públiques i Protocol FGC
Toni Sanmarti (Arnau Anguera)	Director FGC Turisme	Turisme i Muntanya FGC
Cristian Bardají	Manager Departament Tècnic de Fundació i Manager Departament de Mobilitat i Fundació	RACC
Salvador Bigas	Coordinador de Seguretat Viària	Federació Caatalana de Ciclisme
Creu Agustina (Alfons Molist)	President	Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya
(Raül Adroer)	Col·laborador	Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya
Albert Garcia (Joseba Andoni)	Vocal	Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya
Carles Benito (Marta Casar)	President (2016-2018)	BACC Bicicleta Club de Catalunya
Eduard Folch	President	FEMBICI
Benjamin Aguilar	Vicepresident Fem Bici	FEMBICI
Albert Papell	Oficina tècnica	FEMBICI
Ariadna Garriga Mendez	Presidenta	BiTer
Silvia Casorrán	Secretaria	RedBici

- **Desenvolupament de la reunió**

Modera: l'Honorable Consellera del Departament (o el **Secretari** en la seva absència)

1. Salutació de la Consellera

S'obre la sessió amb la intervenció de la Consellera que dona la benvinguda i senyala que és la primera Mesa de la legislatura, també comenta el seguiment de les actuacions de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 (ECB25) i en destaca el bon impuls.

S'explica que ara s'estan dissenyant les noves Directrius Nacionals de Mobilitat, que recolliran nous reptes i escenaris i on la mobilitat activa ha de tenir un paper més rellevant. S'han introduït directrius per a l'ús de la bicicleta en curtes distàncies i per combinar-lo amb transport públic en desplaçaments més llargs.

Respecte al que s'està fent per incrementar l'ús de la bicicleta, actualment l'ECB25 i la seva planificació a futur són el principal instrument. Es trasllada la voluntat de seguir l'impuls del govern actual respecte al qual s'ha treballat fins ara, ja que funciona i s'ha actuat en consens, integrant els elements propis de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta. Es treballarà mantenint el que s'ha desenvolupat, fent-ne un seguiment i ampliant els objectius amb el nou programa 2025 – 2030, de forma coordinada amb el disseny de les Directrius Nacionals de Mobilitat.

El Departament vol tenir enllestit per aquesta primavera vinent el nou programa on incorporar, com a un dels objectius prioritaris, la dotació d'infraestructura ciclable en l'horitzó 2030 als principals corredors de mobilitat, de titularitat de la Generalitat de Catalunya, en els quals es detectin els **volums més alts de desplaçaments intermunicipals amb distàncies menors a 10 km.**

Per concloure la seva intervenció, la Consellera agraeix la feina de la Mesa de la Bicicleta per continuar avançant.

2. Actuacions executades ajuntaments adherits

*(Presentació a càrrec de **Guillem Bernatallada**. Cap de la Secció de Mobilitat i Transports Ajuntament de Lloret)*

L'Ajuntament de Lloret s'adhereix el 2020 i els ha servit per impulsar la bicicleta al municipi. Destaca la importància, l'any 2021, de la sol·licitud dels fons Next Generation per la millora de la infraestructura ciclista. També parla de la col·laboració amb la Generalitat per l'estudi previ del projecte BRCat entre l'estació de tren de Blanes i l'estació d'autobús de Lloret amb el carril de mobilitat activa. L'any 2022 reben la subvenció i s'ha treballat en:

- La millora, ampliació i connexió de la xarxa
- Redacció del projecte BRCat
- Promoció de la bici, com la setmana europea per la mobilitat i les seves activitats (Mou-te bé, la inspecció tècnica de bicicletes i pedalades pels nous traçats)

El 2024 s'ha pogut fer ampliar la xarxa amb 8 km més i ara es treballa amb les zones d'**aparcament segur** en aparcaments municipals que gestiona directament, com la implantació dels últims 3 punts als aparcaments més centrals (ZESBAM). En un futur volen una gestió més digitalitzada seguint amb la idea de punts de rotació.

Exposa un plànol amb els nous trams i projectes que s'han fet amb el Next Generation i s'expliquen els punts amb nova infraestructura. S'han incrementat els punts d'aparcament en via pública.

Actuacions futures que es plantegen:

- Aparcaments segurs a la via pública
- Execució del projecte de BRCat.

COMENTARIS:

Albert Muratet (Aj. De Sant Cugat) -- Felicita la presentació de Lloret per la feina feta.

3. Vial 2-1 camins agrícoles Vilafranca - Sant Pere de Riudebitlles

*(Presentació a càrrec de **Marc Casanovas**, Àrea de la Bicicleta de la DGIM)*

Explicació del projecte "*Execució de les obres d'ampliació de xarxa de camins agrícoles i millora dels camins existents a l'entorn de la C-15, entre el PK 17+220 de la C-15z i el 28+200 de la C-15. Vilafranca del Penedès - Sant Pere de Riudebitlles. Clau: AB-16002-C2*", pendent de contractació per part d'ICAT, que suposa el condicionament de vials a l'entorn de la carretera C-15, amb les següents magnituds bàsiques:

Trams	Longitud	Inversió (PEC)
Vilafranca del Penedès - La Granada	2 km	1,2 M€
La Granada - Puigdàlber	3,4 km	1,5 M€
Puigdàlber - Sabanell	1,5 km	2,0 M€
Sabanell - Sant Pere de Riudebitlles	4,5 km	2,3 M€
TOTAL	11,4 km	7,1 M€

Explica els antecedents d'aquesta prova pilot amb diferents trams de tipus 2-1, a partir de les necessitats del pas de maquinària agrícola (amples necessaris de 6 metres) i la voluntat d'oferir un itinerari atractiu per a tot tipus de ciclisme, que també té un suport explícit per part del Consell Comarcal de l'Alt Penedès a través del Pla de Sostenibilitat Turística "Penedès Ciclable".

S'exposa les necessitats d'amples i seccions tipus de la infraestructura que s'han de garantir per la mobilitat activa, fent referència a casos i estudis de França, Holanda i

Alemanya, i s'exposen casos de bona aplicació en altres carreteres amb menys impacte a Menorca, Ciudad Real i la Cerdanya francesa.

Pel que fa a l'actuació es comenta que tot i tractar-se de vials tipus 2-1 les seves característiques funcionals poden variar entre un tram i un altre. Concretament:

- Sortida de Vilafranca del Penedès fins a la Granada amb nuclis dispersos i on s'ha estudiat de segregar l'espai per als vianants.
- De la Granada fins a Sabanell amb activitat industrial (polígon industrial Teuleria) i comunicació intermunicipal. Des de Puigdàlber fins a Sabanell hi ha més intensitat de vehicles i la bici hi va de manera segregada.
- Més enllà de Sabanell amb un caràcter més cicloturístic, pendents suaus i secció ampliada de 6 metres.

Serà una bona prova pilot amb intensitats moltes casuístiques on el Consell Comarcal de l'Alt Penedès també demana potenciar alguns punts de miradors o fer espais de descans i està pendent de fer un conveni d'explotació i conservació amb el propi Consell Comarcal.

Les previsions de calendari són que Infraestructures de Catalunya ja està molt a prop d'adjudicar els 4 lots de l'obra i es comenta que es farà seguiment detallat amb la coordinació dl SCT, per avaluar-ne el funcionament. En tot cas, es seguirà informant al respecte en futures mesos.

COMENTARIS:

Sílvia Casorran (RedBici) – Felicita la reunió de la Mesa i la bona iniciativa del 2-1, pregunta pel control de velocitats i comenta que tenim molta xarxa local amb baixa IMD on encaixa molt bé aquest tipus de propostes.

Ramón Lamiel (SCT) – El Servei Català de Trànsit (SCT) ho ha analitzat i justifica la limitació de la velocitat a 30km/h, tenint en compte que a la C-15 es pot anar 100 km/h i pensen que això permet pacificar el trànsit de manera generosa al vial de servei.

Salvador Bigas (FCC) – Aquest projecte s'ajusta al que la Federació entén que ha de ser i serà una experiència bona. Es diu des de la Federació, però, que volen fer trobades més sovint. Juntament amb el president volen demanar el manteniment de la xarxa, ja que en general les carreteres estan en mal estat amb clavegueres, clots i vegetacions envaint carrils amb risc de sinistralitat en carreteres de fins a 100 km/h on conductors no baixen la velocitat. Cal trobar-se amb les Diputacions per revisar les carreteres per on molts ciclistes passen cada setmana. Dades del mes de gener de l'any passat: 843 comunicats d'accidents amb consideració i 418 amb vehicles que han intervingut. Reclama l'abandonament de les carreteres utilitzades i demana més rigor i amb la feina ben feta respecte als clots que no s'arreglen bé posant l'exemple de manca de manteniment de carreteres a Molins de Rei direcció Martorell o al pont de Sant Boi, on hi ha molt trànsit. Es comenta la bona pràctica a l'autovia de Castelldefels amb el Departament de Territori i l'SCT, on es van esmenar sots i pilons que s'havien d'apartar.

Ruth Lamas (AMB) – Demana si hi haurà connexió al Penedès amb la prova feta pel CCAP amb la Carrerada.

Marc Casanovas (ABC) – Respon dient que es valora l'evolució d'aquesta porva però que té uns paràmetres no directament homologables a les solucions tipus estudiades en altres països. En tot cas, és una via que va bastant paral·lela a la plantejada i per això no està prevista la connexió directa. Sí que es valoren les futures antenes per arribar a Sant Pere de Riudebitlles i Sant Quintí de Mediona.

Silvia Panegue (Consellera)– La consellera respon que s'han de fer les reunions amb les diputacions i excusa la situació dels fons que s'han esgotat, com per exemple a les comarques gironines, i estan preparant els nous plecs de manteniment. Es procurarà que hi hagi més coordinació entre institucions.

Paloma Sánchez (DIBA) – Des de la Diputació de Barcelona comenta que sempre que els conviden, venen a les reunions. Hi ha la disposició de cuidar el manteniment i els poden fer arribar aquests punts identificats per tenir-los en compte.

Sant Ribas (SGPT de la DGIM) – S'ofereix per tenir reunions fora de la Mesa per parlar directament d'aquests punts, així com seguir en el treball iniciat al grup de 'carreteres compartides'.

Salvador Bigas (FCC) – Poden aportar fotos, però que és una situació generalitzada i que és feina de les diputacions. Es queixa de com s'arreglen els sots amb el quitrà i posa més exemples concrets.

4. Seguiment del Programa d'actuacions de la DGIM de l'ECB2025

*(Presentació a càrrec de: **Manel Nadal**, Secretari d'Infraestructures i Mobilitat)*

Arran de l'última intervenció, comenta que el manteniment de carreteres és complicat. L'exemple de com funciona el Consorci de Vies Verdes de Girona és positiu i per a la resta de Catalunya s'estan plantejant de fer el manteniment de forma directa des de la Generalitat.

Detalla l'actualització de les actuacions dutes a terme en el marc de la programació 2023-2025 i la seva evolució des de la darrera Mesa de la Bici de l'any passat.

Explica els pilars de l'estratègia:

- Mobilitat quotidiana
- Bicicleta com a element turístic i d'oci esportiu
- Governança.

La planificació i els nous projectes passen per donar alternatives a la mobilitat activa.

Actualment, s'ha executat al voltant de la meitat de la infraestructura prevista en el marc de l'ECB25. Dels 40 projectes previstos a l'ECB 2023-2025 ja s'han executat 12 projectes per un import de 16,4 M€ i actualment en tenim 14 més en execució o licitació d'obres, que suposaran una inversió d'uns 30,4 M€ per a la realització de 35,7 nous

kilòmetres de vies ciclables. El Secretari enumera i explica alguns dels projectes en detall.

Millorar la mobilitat quotidiana a 5-10 km és l'objectiu de futur. Es volen mallar les rutes cicloturístiques com l'eix ciclable del Berguedà, la ruta del Congost i el Ter, l'InterCatalunya, o l'Eurovelo.

Des del Departament i amb FGC es treballa l'aparcament segur amb un programa de 25 nous bicitancats a RENFE, amb el primer a Vilafranca del Penedès aquest març.

La presentació feta és el balanç d'acció de govern, que es vol continuar amb un programa fins a 2030. Es resumeixen els punts clau:

- S'ha executat més del 50% del programa
- Pensar en el futur amb la mobilitat quotidiana a 5-10 km
- Potenciar la mobilitat activa i el cicloturisme
- Tancar malla de xarxa ciclable

5. Línies Nou programa ECB 2025-2030

*(Presentació del document: **Santi Ribas**, Subdirector General de Planificació i Tecnologia de la DGIM)*

A l'arribar la nova conselleria es va demanar el nou programa 25-30 de l'ECB i el Departament compta amb l'Àrea de la Bicicleta per fer-ho.

Es treballa per una xarxa quotidiana més amable i amb més itineraris, identificant els corredors més significatius i amb més impacte.

Catalunya té 12.000 km de carreteres i 6.000 km són de la Direcció General, però cal complementar amb les diputacions, que tenen 4.000 km, i el Ministeri, que té 2.000 km.

Execució de vies ciclables i prioritització d'actuacions en base a:

- Actuacions en execució aprofitant les millores de la xarxa viària que es plantegin.
- Descobrir els itineraris interurbans a prioritzar segons la demanda i, per tant, aquells que tindran més impacte a l'hora de canviar la quota modal.
- Altres vies dins del programa que compleixin determinats criteris (com per exemple, ajuntaments que tinguin disposició per desenvolupar connexions).

S'explica la metodologia que s'emprarà per determinar els itineraris escollits dels 2,5 M de desplaçaments diaris intermunicipals de menys de 10 km, traient els desplaçaments urbans. Entre 0 i 10 km és on hi ha un volum de desplaçaments significatiu i on la bicicleta hi té un paper més important.

Amb les dades de l'EMEF es veu com s'ha incrementat els valors de la quota modal de la bici, però des de l'ECB es pensa que es pot captar des del 8% o més per 5 km i el 4% pels de 10 km, són relacions que es complementen pel que fa a la demanda i la capacitat de quota.

Per definir els nivells de prioritats s'agafen els itineraris que tenen connexions de més de 200 desplaçaments potencials diaris, que suposen un 60% de la demanda potencial ciclista. On hi ha la majoria de mobilitat és àmbit PTMB, però es vol tenir en compte tot Catalunya, fent que es planifiquin projectes que puguin tenir un menor nivell de prioritació.

L'estratègia també contempla criteris per prioritzar les altres actuacions i vies a executar tenint en compte la seva eficiència, les facilitats de desenvolupament i la viabilitat tècnica.

COMENTARIS:

Silvia Casorran (RedBici) – Demana tenir en compte les distàncies de fins a 15 km tenint en compte la bicicleta elèctrica i que al tram interurbà no hi ha semaforització i es pot anar més de pressa.

Sant Ribas (SGPT de la DGIM) – S'ha debatut, però s'ha de prioritzar i a més quilòmetres, les relacions augmenten molt. Per 5 anys hem de ser més concrets i no augmentar la dispersió. Es poden tenir en compte per eines de planificació a més llarg termini com pot ser el desenvolupament del PITC.

Eduard Folch (FemBici) – Pregunta si es contemplarà la proximitat del transport públic per les distàncies estudiades.

Sant Ribas (SGPT de la DGIM) – Es prioritzen les relacions directes i s'hauria de considerar també l'accessibilitat a les estacions de tren.

Marc Casanovas (ABC) – Les estacions de transport públic són de l'apartat altres vies i es garanteix amb l'EMEF un volum important de desplaçaments per treballar.

Ruth Lamas (AMB) – Pregunta si es tenen en compte les dades de Big Data del Ministeri amb telefonia origen-destí per corredors i connexions.

Sant Ribas (SGPT de la DGIM) – Les dades del Ministeri donen un volum molt alt i de fonts se'n consulten moltes, i es contrasten. Amb l'SCT també s'estan mirant de tenir més dades. No hi haurà molt canvi si s'agafa una font o una altra. MCB apunta que les antenes de telèfon no serveixen de la mateixa manera perquè no s'associen a municipis.

Benjamín Aguilar (FemBici) – Pregunta si s'han fet anàlisi de les línies de l'ECB25 i, d'aquestes, quines s'han complert, quines no i quines es preveuen. També demana si hi ha un càlcul de quan es tindrà la xarxa connectada. Posa l'exemple de les Vies Verdes i d'altres elements de governança per avançar i tenir un bon manteniment. També comenta l'exemple del País Basc amb la seva governança per normatives i desplegament de xarxa pedalable.

Sant Ribas (SGPT de la DGIM) – Al País Basc, la xarxa ciclable la porta la Diputació Foral. Pel que fa al Programa es revisaran les línies des del Departament i també amb el SCT en tot allò relacionat amb la seguretat viària.

Raúl Adroer (Gremi Bicis) – Volen més participació perquè els agremiats i el teixit productiu no es veuen representats per veure bicicletes que es venen o models de fabricació. Creu que no se'ls tenen en consideració.

Marc Casanovas (ABC) – Comenta que es procura tenir representació de tots els sectors, com és el cas, i que de cara a futur també es planteja modificar el format de les reunions per ampliar-ho a tots els ens adherits a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta.

Ramón Lamiel (SCT)– Indica que el 2022 es van treure unes subvencions per reduir sinistralitat i pacificar l'àmbit urbà, de 200 projectes que es van presentar, se'n van finançar 92, i l'any 2024, de 300 projectes i se'n van finançar 70. Les subvencions no són exclusivament per la bicicleta, però entren les actuacions per promoure'n l'ús. Són subvencions bianuals i exposa que pot haver-hi més comunicació per donar més punts als que facilitin les connexions.

Manel Nadal (SIM) – Parla de tenir en compte la bici elèctrica i acotar com es fa, però també pensar en un marc més enllà tenint en compte més distàncies. Als sectors comercials i als gremis, els anima a fer reunions més específiques amb l'administració, més que fer-ne un debat a la mesa de la bicicleta.

6. Formació ciclista en l'àmbit escolar

(Presentació: **Xavier Sanyé** - ATM)

Parla del paper de l'ATM en la planificació i les referències de formació al pdM, a les DNM, a l'ECB25, al Pacte Nacional per la Mobilitat Segura i sostenible i al Pla d'acció per la Mobilitat escolar. S'enumeren algunes experiències des de l'SCT, el Departament de Territori, projectes europeus i les iniciatives de Bicibus.

Primera formació pilot a un municipi del Maresme, en una zona educativa amb infraestructura que connecta els centres educatius amb la zona de muntanya. És important la identificació dels agents implicats i l'elegibilitat de les escoles per fer-hi aquestes formacions, entre altres aspectes. L'acció es finança amb el fons climàtic i atmosfèric. Les segones formacions seran al Vallès Oriental per ser escalables i que entrin al nou pdM i altres elements de planificació per definir sinèrgies i crear un full de ruta que sigui factible.

COMENTARIS:

Benjamín Aguilar (FemBici) – Celebra l'impuls en la formació. Cal fixar-se amb no repetir la dinàmica, ja que a l'última Mesa es va presentar formació a 2.000 alumnes, també a Mataró, ara caldria expandir i escalar i cal tenir aquests precedents en compte. Hi ha valoracions fetes, ara cal desplegar i aguantar les formacions que ja s'han fet. No cal començar processos que ja s'han superat.

Ruth Lamas (AMB) – Pregunta si l'acció és promoure Bicibús o fer formació a les escoles per la mobilitat ciclista. Cal recollir les experiències fetes que ja tenen molts punts experimentats.

Raül Adroer (Gremi Bicis) – Agradaria parlar directament amb ATM per la formació que ja s'està realitzant amb el gremi i la federació, i creu que és fàcilment escalable.

Eduard Folch (FemBici) – Des de Fem Bici ara estem fent accions per elevar la formació a nivell de Parlament. Hi ha un impacte molt positiu en els últims 2 anys i cal trobar un pressupost adient per poder arribar a un 10% de les escoles del país.

Ramón Lamiel (SCT) – El 2025 s'estan modificant les bases de les subvencions de formació per la seguretat viària per obrir als ajuntaments amb una línia pels municipis de menys de 50.000 hab. Valorar aquesta opció dins del marc consolidat i parlar amb el sector per veure com s'ha de recollir.

Marc Casanovas (ABC) – També es vol parlar amb el Departament d'Educació perquè s'incorporin a la Mesa i tenir més vies per explorar. Són bones iniciatives incloure en temes de formació el pdM i les subvencions de l'SCT.

Xavier Sanyer (ATM) – Respon a les intervencions. Són conscients de voler-ho escalar d'una manera més estructural. Es compta amb les experiències i es considera que cal analitzar més dades, ja que els resultats no eren els esperats. Anem al municipi de Cabriels, no Mataró, tot i que s'hi ha parlat, i també amb Argentona. Els Bicibús són una opció per definir les accions a nivell formatiu. Es tenen en compte les subvencions de l'SCT per crear sinèrgies entre les institucions. El pdM que serveixi com a full de ruta, ja que és un pla aprovat per govern.

Joaquim Belenquer (Comissari) – Des de Mossos d'Esquadra tenen una unitat d'educació per a la mobilitat segura i es posen a disposició per ajudar en el que calgui.

7. Modificacions del Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya: cas de baranes

*(Presentació del document: **Xavier Blàzquez**, Àrea de la Bicicleta de la DGIM)*

Al Manual, cal revisar i actualitzar apartats existents i nous apartats. S'ha començat per les baranes amb: el gàlib, la geometria i els criteris d'implementació. Actualment, al Manual hi ha alçades mínimes, i en un altre document, l'alçada de caiguda i protecció de talús. S'han concentrat en els següents aspectes.

S'ha mirat exemples internacionals per les alçades i s'ha determinat alçada de barana i distància amb la bici. S'han proposat 3 distàncies diferents en funció de l'alçada:

- La distància lliure adjacent a CB queda 0,4 m mínim.
- L'alçada mínima de barrera queda a 1,2 m i queda la recomanació d'1,4 m.
- El tipus de barrera pot ser parcial o completa depenent del perill.

Pels criteris d'implementació cal fixar-se en la distància al perill, el talús, i l'alçada de caiguda. La distància mínima a perill a Catalunya és de 0,9 m. Explica, per tipus de països, com protegeixen amb alçades més altes i talussos més inclinats. Per instal·lació de barreres, la distància a perill serà inferior a 1.5 m.

La proposta es fa amb diferents valors a mesura que es va estenent el talús, per alçades més grans, barreres completes. Cal donar criteris perquè no hi hagi excés, i col·locar les baranes on sigui necessari.

COMENTARIS:

Marc Casanovas (ABC) – Aquesta és una primera modificació i s’aniran actualitzant les revisions puntuals a la pàgina web en tots aquells apartats que es considerin susceptibles de ser millorats al Manual com ha estat aquest primer punt.

Santi Siquer (Dept. Esports)– Manifestar al secretari general que l’interès de la Mesa excedeix a l’ordre del dia i que si s’han de fer reunions amb particulars, que es facin prèviament. Per tot el que va amb seguretat viària, hi són presents. Ells es relacionen amb l’INDESCAT i mostren l’interès pel seguiment de les mesures de la bicicleta amb els seus participants.

Joseba Andoni (AmicsBici) – Comuniquen que des d’Amics de la Bici el volen portar al Tribunal Superior l’ordenança de l’Ajuntament de Barcelona per l’article 14 que fa referència a “Usos i circulació dels cicles i bicicletes a la ciutat”.

8. Precs i preguntes.

Durant el desenvolupament de la reunió han anat fet les intervencions a cada torn de participació.

Sílvia Casorran (RedBici) – Vol convidar als que no ho coneixen des de RCxB al webinar on es parlarà d’aparcaments segurs i on hi haurà proveïdors, divendres a les 12.00 h.

Sense cap més prec i pregunta es dona per finalitzada la sessió.