

Barcelona en Bici



En bicicleta, també per ciutat [4]

El redescobriments de la bicicleta [4]

Moure's sense fums ni sorolls [7]

Inicia't en l'ús de la bicicleta! [9]

Uns quants consells pràctics [9]

La seguretat amb ulls de ciclista [11]

La bicicleta i la llei [14]

Els avantatges d'una tecnologia senzilla [16]

Barcelona a cop de pedal [18]

La ciutat des de la bicicleta [18]

La xarxa de carril-bici [20]

La mobilitat sostenible...també en bicicleta [22]

Serveis i recursos per al ciclista urbà [25]

Activitats ciclistes per a tothom [29]

Com pots utilitzar la bicicleta per la ciutat [33]

Per anar a la feina [33]

Per anar a l'escola o a l'institut [34]

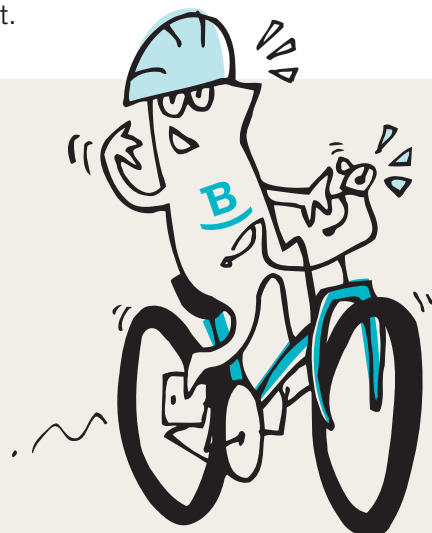
També per anar a la Universitat [35]

Per a més informació [37]

Es calcula que habitualment circulen per la ciutat de Barcelona unes 30.000 bicicletes. Tot i ser una part minoritària dels modes de desplaçament a la ciutat, la bicicleta va guanyant cada vegada més presència als nostres carrers. Els seus avantatges són la millor promoció: és una forma de circular beneficiosa per la nostra salut, ecològica perquè no contamina –un vehicle sense fums i sense soroll– econòmica perquè estalvia moltes despeses i ajuda a una millor ocupació social de l'espai urbà. Per això, moltes ciutats europees tenen en la bicicleta un sistema de transport habitual molt important.

Aquesta nova Guia d'Educació Ambiental té el propòsit de promoure l'ús de la bicicleta entre la població barcelonina com un sistema de desplaçament habitual en la vida urbana, ja sigui per anar a treballar, a estudiar, a comprar o a passejar. La bicicleta no és només una activitat d'oci sinó un sistema de transport molt adient per moure's en les nostres ciutats. La tasca de moltes associacions cíviques que treballen per promoure la bicicleta des de fa anys, així com els canvis que es van produint en el nostre espai públic –carrils bici, aparcaments...– són una base òptima per donar un salt endavant en l'ús social de la bicicleta.

Aquest és un dels objectius de l'Agenda 21 de Barcelona, del Pacte per la Mobilitat i de la Comissió Cívica de la Bicicleta, tres instruments on Ajuntament, entitats i institucions treballen conjuntament per avançar en una mobilitat més sostenible a la ciutat. Confiam que la Guia, amb les seves informacions i consells sobre seguretat, recursos, característiques i molts altres temes, sigui una eina útil perquè molts ciutadans i ciutadanes se sentin convidats a afegir-se a tots aquells que ja es mouen en bicicleta per la ciutat.



En bicicleta, també per ciutat

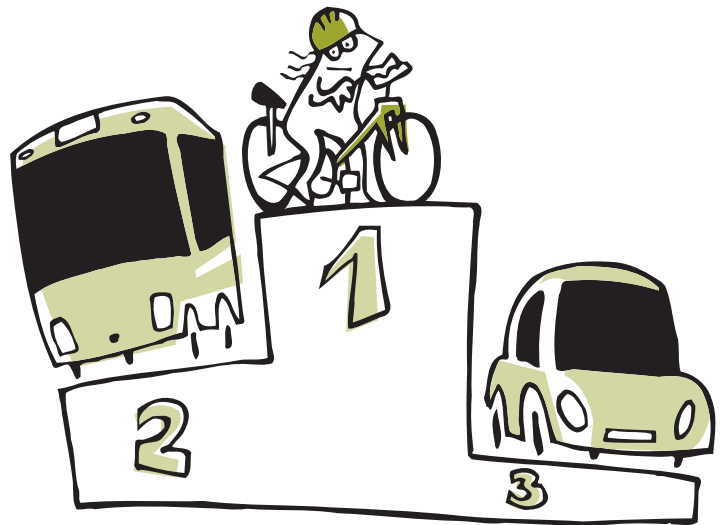
El redescobriment de la bicicleta

Els carrers són indrets de convivència i llocs de trobada que fan possible la interacció permanent entre els ciutadans que hi viuen, hi treballen o, senzillament, hi passen. Són també, naturalment, vies de comunicació que permeten la mobilitat de les persones, ja sigui com a vianants o com a usuaris d'algun mitjà de transport rodat.

L'actual model de mobilitat, tanmateix, ha fet que bona part dels carrers de les grans ciutats hagin esdevingut en els darrers anys espais de circulació per on pràcticament circulen sense interrupció vehicles a motor que, sovint, dificulten la comunicació humana al carrer.

En aquest entorn urbà caracteritzat per la presència constant del cotxe, la bicicleta apareix com a element silenciós que no afecta la fluïdesa del trànsit ni contribueix als embussos habituals. Per aquesta raó, el progrés cap a un model de mobilitat urbana

més pacífic, eficient i segur –és a dir, més sostenible– implica la consideració de la bicicleta com a un mitjà de transport urbà més i la seva incorporació al ventall d'alternatives que els ciutadans tenim al nostre abast a l'hora de moure'ns.



Segons les estadístiques, més del 30% dels viatges que es fan en cotxe a Europa corresponen a desplaçaments inferiors als 3 km, i un 50% són inferiors als 5 km. En aquests casos, la bicicleta és un transport eficient que contribueix a millorar la qualitat de vida de les persones i dels espais urbans.



© Getty Images

UN MITJÀ IDEAL PER A LA CIUTAT!

Els desplaçaments en bicicleta per ciutat són adequats per a distàncies inferiors o iguals als 8 quilòmetres, per als quals la bicicleta pot substituir còmodament el cotxe o la moto. Barcelona, per exemple, té unes dimensions de 8 km x 9 km.

En bicicleta es pot assolir sense gaire esforç una velocitat d'uns 15 km/h, la qual permet moure's per la ciutat amb rapidesa, ja que tampoc no s'han de suportar els embussos habituals associats a altres mitjans de transport. Així, en uns 10 minuts es recorren aproximadament 3,2 km.

ELS BENEFICIS DE LA BICICLETA

Econòmics: molt menys pressupost familiar en comparació amb el cotxe, i reducció de les hores perdudes en els embussos.

Per a la salut: millora de la salut i, de retruc, estalvi de costos sanitaris.

Socials: democratització de la mobilitat, major autonomia i accessibilitat a tots els serveis per part de tots els grups d'edat.

Ambientals: estalvi de recursos energètics no renovables, i reducció dels impactes locals i globals: soroll, emissions, etc.



Font: *La mobilitat sostenible*. Guies d'educació ambiental. Ajuntament de Barcelona



En un carrer de 3,5 m d'amplada, durant una hora poden circular en cotxe unes 2.000 persones, mentre que en bicicleta ho poden fer set vegades més, 14.000. La bicicleta, a més, només necessita una setena part de l'espai que li cal a un cotxe per aparcar.

LA DECLARACIÓ D'AMSTERDAM: EL DRET D'ANAR EN BICICLETA

Durant la primera Conferència Mundial sobre la Bicicleta Velo Mundial, celebrada a Amsterdam el juny de l'any 2000, es va aprovar una declaració en la qual els participants proclamaren el dret de totes les persones d'anar en bicicleta quan vulguin, alhora que feien una crida als governs, als sectors econòmics i a les organitzacions perquè adoptessin mesures en aquest sentit.

La declaració diu que:

- l'ús de la bicicleta aporta molts avantatges, tant per a l'individu com per a la societat i el medi ambient;
- la bicicleta, com a mitjà de transport particular, ofereix un transport de porta a porta que és al mateix temps ràpid i eficaç;
- la bicicleta ofereix una disponibilitat immediata i el seu manteniment és relativament econòmic;
- el temps de desplaçament en bicicleta és previsible; al ciclista no li afecta la congestió del trànsit;
- la bicicleta ofereix intimitat, independència i llibertat; el ciclisme és una activitat emancipadora;
- com que el ciclisme és una forma d'exercici, millora la salut física i mental;
- en la canviant societat d'avui, la bicicleta ofereix una forma de transport flexible;
- el trànsit en bicicleta manté fluid el moviment de les ciutats i en preveu o redueix la congestió;
- l'ús de la bicicleta amplia el radi d'activitat de la gent, independentment del fet que sigui jove o d'edat avançada, rica o pobre, home o dona;
- l'ús de la bicicleta estalvia espai i és rentable dedicar-li infraestructura;
- desplaçar-se en bicicleta estalvia temps i promou el desenvolupament de l'economia local;
- un major ús de la bicicleta significa un accés millor a les oportunitats de feina, més creació de llocs de treball i un nivell major de salut pública;

Entre les propostes que fa la declaració hi ha la proposta que els governs i les institucions redactin Plans Directors de la Bicicleta (PDB) en els quals defineixin les polítiques per a augmentar l'ús de la bicicleta, estimulin les autoritats locals i regionals i els altres organismes pertinents, defineixin els papers i les responsabilitats de les parts implicades i proporcionin un suport i un finançament per a les polítiques i els programes.



© Clic. Traç, s.c.l



Pots consultar el text complet en català a la web del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, mediamb.gencat.net/ea, i en anglès a la web www.velomondial.net

Moure's sense fums ni sorolls

La bicicleta no contamina ni produeix cap altre so que no sigui, de vegades, el grinyol d'algun element mecànic poc engraiat. Com que no consumeix combustibles d'origen fòssil, la bicicleta no emet cap dels gasos que perjudiquen la qualitat de l'aire urbà –diòxid de carboni (CO₂), òxids de nitrogen (NO_x), hidrocarburs (HC) o monòxid de carboni (CO)–, fet que contribueix a reduir els nivells de contaminació urbana i a millorar la salut de les persones.

El soroll és també un dels problemes ambientals que afecten les grans ciutats i que té com a causa principal el trànsit. La bicicleta, com que és un vehicle totalment silenciós, no afegeix cap decibel al brogit urbà, cosa que representa un altre avantatge que cal tenir en compte a l'hora de triar-lo com a mitjà de transport habitual.



© Getty Images

Comparació de les emissions contaminants

(Base = 100 -cotxe-)

	Cotxe	Bicicleta	Autobús	Tren
Consum d'energia primària	100	0	30	34
Diòxid de carboni	100	0	29	30
Òxids de nitrogen	100	0	9	4
Hidrocarburs	100	0	8	2
Monòxid de carboni	100	0	2	1

Font: "Anar en bicicleta: la solució capdavantera a les ciutats".
Comissió Europea/Generalitat de Catalunya (versió en català).

Qui està més exposat a la contaminació atmosfèrica?

(Nivells d'exposició en ug/m³)

	Ciclistes	Conductors
Monòxid de carboni (CO)	2.670	6.730
Diòxid de nitrogen (NO ₂)	156	277
Benzè	23	138
Toluè	72	373
Xilè	46	193

Ben al contrari del que hom pot pensar, els usuaris del cotxe estan exposats a nivells de contaminació més elevats que els ciclistes, ja que la concentració de compostos contaminants a l'interior del vehicle és superior a la de l'exterior. Un conductor, en general, aspira el doble de monòxid de carboni que un ciclista i un 50% més d'òxids de nitrogen, tot i que el segon aspira de mitjana dues o tres vegades més aire que el primer a causa de l'esforç realitzat per pedalejar. L'exercici físic, a més, enforteix la capacitat de resistir els efectes de la contaminació.

Font: "Anar en bicicleta: la solució capdavantera a les ciutats".
Comissió Europea/Generalitat de Catalunya (versió en català).

Desplaçar-se en bicicleta consumeix unes 25 vegades menys energia que fer-ho en cotxe, i aproximadament una quarta part que a peu. És, doncs, el mitjà de transport més eficient, ja que té un consum d'energia de només 0,15 calories per gram i per quilòmetre.

A la ciutat de Barcelona es calcula que hi ha unes 200.000 bicicletes, de les quals circulen habitualment unes 30.000.

Si aquest nombre de persones canviés la bicicleta pel cotxe i fes un recorregut diari d'uns 10 km, les emissions de CO₂ s'incrementarien en més de 50 tones diàries.

CIUTATS QUE PEDALEGEN

Són molts els països europeus que tenen una llarga tradició pel que fa a la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport per ciutat o que l'han incorporat de forma decidida durant els darrers anys. Tot i que les condicions climàtiques sovint no acompanyen ni conviden a fer-ne ús de forma habitual, la cultura de la mobilitat d'aquests països ha incorporat sense cap perjudici la bicicleta

dins del ventall de possibilitats que hom té a l'abast a l'hora de moure's. En nombroses ciutats europees, la bicicleta suposa ja el 30% dels desplaçaments habituals.

La disponibilitat de desenes de quilòmetres de carril-bici per circular pels carrers amb comoditat i l'existència d'infraestructura adient per a arribar amb la bicicleta a qualsevol racó de les

ciutats, fa que els usuaris de les dues rodes no dubtin a reivindicar també el seu dret a ocupar l'asfalt.

La distància recorreguda cada any en bicicleta a la Unió Europea és de més 70 bilions de quilòmetres. Al capdavant hi ha els Països Baixos, amb una mitjana de 1.020 km per persona i any. A Espanya, la mitjana és encara de només 24 km.



Campanya publicitària de promoció de la bicicleta del Department of the Environment Transport & the Regions (DTER), Regne Unit.

Inicia't en l'ús de la bicicleta!

Uns quants consells pràctics

Per iniciar-nos en l'ús habitual de la bicicleta per la ciutat és fonamental tenir present que portarem un mitjà de transport, tot i que també tingui associat un component esportiu o lúdic, i que circularèm per espais i vies públiques en els quals entrarem en contacte amb altres mitjans de transport o amb els

vianants. Per tant, respectar i fer-nos respectar seran dos dels principis que haurem de tenir en compte a l'hora de moure'ns en bicicleta per la ciutat.

Cal, doncs, dur a terme totes aquelles mesures que garanteixin la nostra seguretat i la dels tercers i conèixer el codi

de circulació a fi de respectar les normes bàsiques que regulen el trànsit de vehicles i de persones pels carrers. D'altra banda, com a enginy mecànic que és, caldrà que mantinguem la bicicleta en el millor estat possible per tal d'assegurar-ne un bon funcionament i reduir el risc d'avaries o d'accidents.

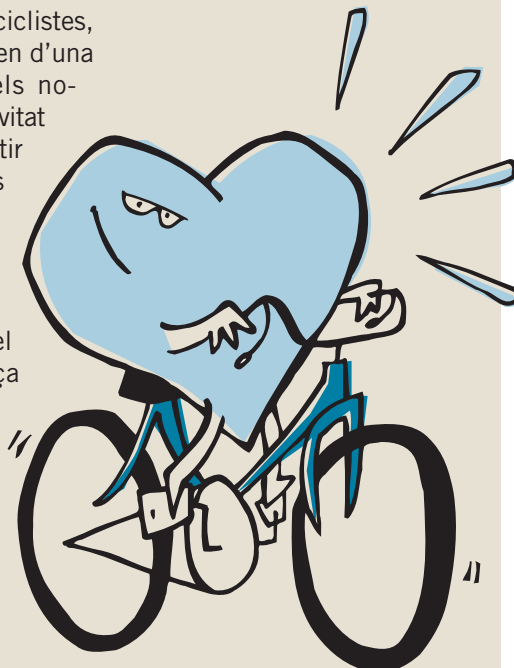
EL COR, EN PLENA FORMA

La utilització habitual de la bicicleta, segons els metges, comporta molts avantatges per a la salut. Anar en bicicleta és la segona activitat física més completa, després de la natació.

Diversos estudis com el de l'Associació Mèdica Britànica evidencien que els ciclistes, en general, gaudeixen d'una millor salut que els no-ciclistes ja que l'activitat física, a més d'enfortir el cor i reduir les possibilitats de patir una afecció cardiovascular, augmenta la capacitat pulmonar, millora el to muscular, reforça les articulacions, actua favorablement en malalties com la bronquitis crònica o l'asma, i contribueix a

atenuar l'estrès, l'ansietat, la depressió i el sentiment d'aïllament.

L'Organització Mundial de la Salut també recomana des de fa anys que tothom, fins i tot la gent gran, faci servir la bicicleta per als desplaçaments.



Alçada correcta de la bicicleta.

Abans de començar a fer servir la bicicleta, adapta l'alçada del seient a la llargada de les cames. La posició més adequada és aquella en la que la cama queda una mica flexionada o totalment estirada posant el taló del peu al pedal; d'aquesta manera s'aprofita tota la potència del vehicle.

TRIA LA TEVA BICICLETA IDEAL

Hi ha, en general, tres tipus bàsics de bicicleta: les de carretera, les de muntanya o *mountain bikes* i les híbrides, un model que barreja característiques dels dos primers. Ara bé, la progressiva utilització de la bicicleta com a mitjà de transport urbà ha portat al desenvolupament de nous tipus, com ara les plegables, les elèctriques o les zerbikes, i ha fet sorgir nous accessoris com cadiretes per a portar nens, carros de transport i d'altres.

La bicicleta més adient per anar per la ciutat és la de passeig o *citybike*, ja que és ideal per a desplaçar-se en entorns urbans per la seva comoditat i la posició que adopta el cos. Està equipada habitualment amb un seient de molles ample i confortable, uns parafangs sencers, un protector de cadena, un timbre, un enllumenat fix i un portaequipatge fix al quadre; de vegades també inclou una cistella al manillar.

Si tens una bicicleta de muntanya o de ciclisme pots adaptar-la per anar per ciutat pujant el manillar o canviant-ne el seient per un de més confortable.



© Bicicleta Club de Catalunya - BACC



© Bicicleta Club de Catalunya - BACC



© Bicicleta Club de Catalunya - BACC

Models de bicicleta amb cadira de nen.



© Punt Verd Sagrada Família

Model bicicleta plegable de la Campanya A21. Punt Verd Sagrada Família.

La seguretat amb ulls de ciclista

La bicicleta no és un mitjà de transport perillós. Ho és l'entorn urbà motoritzat en el qual es mou. Per raons òbvies, els ciclistes són els que, en cas d'accident, habitualment reben la pitjor part quan circulen per la calçada tot compartint l'espai amb els vehicles a motor.

Per aquest motiu, es recomana triar els carrers més tranquils, de prioritat invertida i amb carrils bici, circular amb prudència i adoptar un sistema de "conducció defensiva" per tal de preveure les situacions més compromeses abans que es produeixin.

Risc d'accident associat a diversos mitjans de transport

(Base = 100 -cotxe-)

Tipus de vehicle	Nivell de risc
Cotxe	100
Avió	12
Autocar	9
Tren	3
Bicicleta	2

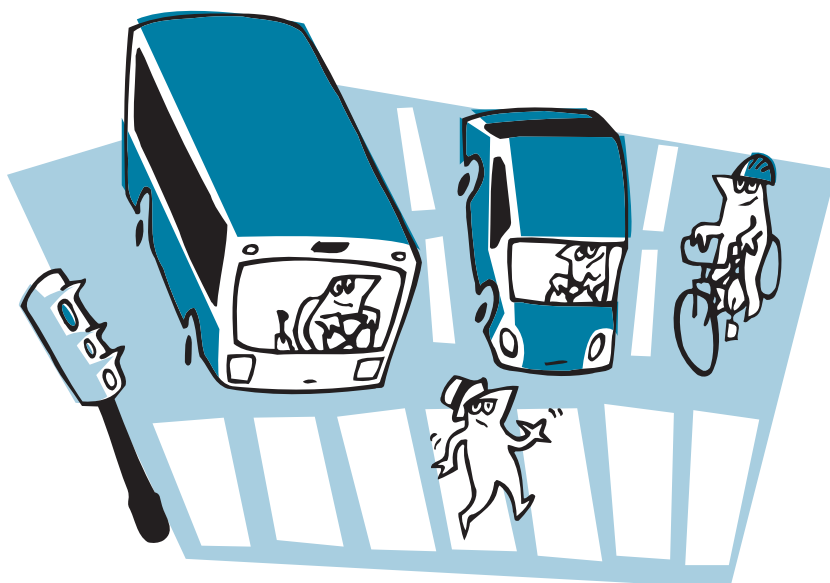
Si considerem el risc d'accident dels ciclistes urbans i no pas els efectes sobre les persones, les estadístiques demostren que és inferior al dels conductors de vehicles a motor, atès que la fragilitat de la bicicleta enfront dels altres mitjans de transport fa encara més prudent la conducció. En algunes franges d'edat, el risc de patir accident de cotxe és el doble del que tenen els ciclistes.

Dades de lesionats segons el tipus de vehicles implicats, 2003

Tipus de vehicle	%
Turisme	33
Ciclomotor	28
Motocicleta	21
Vianants	13
Camió o autobús	4
Bicicleta	2

Font: "Anar en bicicleta: la solució capdavantera a les ciutats".
Comissió Europea/Generalitat de Catalunya
(versió en català).

Font: Agència de Salut Pública de Barcelona, dades de la GUB.



CONSELLS BÀSICS PER A CIRCULAR AMB MÉS SEGURETAT

Sigues prudent i respecta les normes i els senyals de circulació. Fes servir els carrils-bici, que són d'ús exclusiu dels ciclistes. Quan no puguis, utilitza sempre que sigui possible el carril de la dreta més proper a la vorera. Si aquest està reservat per al transport públic, circula pel següent.

Guarda una distància prudencial amb la vorera i amb els cotxes aparcats, ja que una porta que s'obri o un vianant que baixi de la vorera et pot obligar a fer un moviment bruscat.

Respecta els vianants, sempre tenen prioritat. Quan circulis per la vorera suficientment àmplia, illes de vianants i passeigs respecta la seva preferència de pas, i adequa la teva velocitat segons la seva afluència, sense sobrepassar els 10 km/h, i no facis maniobres ni ziga-zagues que puguin afectar la seva seguretat. Quan hi hagi una aglomeració de vianants, baixa de la bicicleta i porta-la a peu.

Manté sempre la bicicleta en bon estat. Abans de sortir revisa els pneumàtics, frens i llum de la teva bicicleta.

Maniobra progressivament i amb seguretat. Indica amb anterioritat les maniobres d'avançament o de canvi de direcció, i assegurat que t'han vist.

Fes respectar els teus drets. No dubtis a fer servir el timbre o a avisar amb la veu. De nit utilitza els llums i materials reflectants.

Contracta una assegurança de responsabilitat civil per a la teva tranquil·litat. Pots aconseguir-la fent-te soci de les associacions ciclistes que trobaràs en aquesta guia.

Tria bé l'itinerari i sigues respectuós amb l'entorn. Escull els itineraris més adients: carrils-bici, carrers de poca circulació, etc. A l'hora de circular pels parcs o per la muntanya sigues respectuós amb l'entorn. Si el teu recorregut és massa llarg o t'obliga a anar per carrers amb molt de trànsit, prova de combinar la bicicleta amb el transport públic.

Valora la possibilitat d'utilitzar el casc, sobretot en el cas dels infants.

Posa't en contacte amb altres ciclistes. Per estar ben informat/da fes arribar les teves queixes i propostes, i per a la promoció d'aquest mitjà de transport, participa a les associacions.



Els reflectors (catadiòptric vermell al darrera) i els llums (blanc davant i vermell darrera) són uns complements obligatoris per a la conducció nocturna. Els reflectors (catadiòptrics blancs o grocs) són opcionals a les rodes i als pedals. Portar roba reflectant et fa més visible i és obligatori fora del nucli urbà.



© Bicicleta Club de Catalunya – BACC

Les normes de trànsit obliguen als usuaris de la bicicleta a utilitzar casc de protecció homologat o certificat quan circulin per vies interurbanes. Dins l'espai urbà, si bé no és obligatori, l'Ajuntament en recomana l'ús.



© Bicicleta Club de Catalunya – BACC

Imatges del camí escolar amb bicicleta a Brusel·les.

ATENCIÓ ALS ROBATORIS!

Per evitar que et robin la bicicleta és important lligar-la sempre, encara que només la deixis una estona curta. Pots utilitzar cadenats de tipus pitó (amb cable blindat), tot i que són més segurs els que tenen forma d'arc o de ferradura, com els que fan servir les motos. Són més cars però són els més resistents.

Al carrer, fes servir els aparcaments-bici de barra horitzontal, lligant amb dos cadenats les dues rodes i el quadre. En el seu defecte, lliga-la a un punt fix com un fanal en un lloc visible, però sense que destorbi el pas dels vianants.

En cas de robatori, denuncia-ho ràpidament a la policia. Guarda sempre la factura de la bicicleta o una descripció detallada amb una foto, ja que et serà d'utilitat per a poder recuperar-la.



La bicicleta i la llei

Per la seva condició de mitjà de transport que ha de conviure amb altres vehicles en l'espai urbà, la utilització de la bicicleta està subjecta a un seguit de normes locals i de lleis d'àmbit nacional que tenen com a objectiu garantir la seguretat viària.

A la ciutat de Barcelona, l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles té uns articles referits a la bicicleta que en regulen l'ús dins el terme municipal. A nivell de tota Espanya, el Reglament

General de Vehicles de l'any 1998, d'una banda, i la reforma de la Llei de Trànsit de l'any 2001, de l'altra, tenen també uns apartats específics sobre la bicicleta. L'any 1999 es va aprovar una llei sobre l'adaptació de les normes de circulació a la pràctica del ciclisme, però l'oposició social dels col·lectius de la bicicleta ha fet que la seva aplicació hagi quedat aturada.

El referent més actual, a més de l'ordenança municipal, és la

Llei de Trànsit, a la qual l'any 2003 es van incorporar nous termes com *via ciclista* –condicionada expressament per a les bicicletes–, *carril bici* –quan discorre adossat a la calçada–, *carril bici protegit* –amb elements laterals que el separen de la resta de la calçada–, *vorera bici* –amb traçat independent de la carretera–, i *senda ciclable* –via per a vianants i per a bicicletes que discorre per espais oberts, parcs o boscos.

Si utilitzeu habitualment la bicicleta, contracteu alguna assegurança que cobreixi els riscos de circular per la ciutat, tant per a la vostra seguretat com per a la de la resta d'usuaris del carrer.

Algunes entitats com Bicicleta Club Catalunya (BACC) i Amics de la Bici ofereixen una assegurança en el moment de la inscripció com a soci.



QUÈ DIUEN LES NORMES DE CIRCULACIÓ DE VIANANTS I VEHICLES DE BARCELONA?

1. Les bicicletes circularan preferentment pel **carril bici** o per **itineraris senyalitzats**, tot respectant la preferència de pas dels vianants que el travessin.
2. Si van per la calçada, circularan preferiblement pel **carril de la dreta**, podent-ne ocupar la part central. En cas que hi hagi carrils reservats a d'altres vehicles, circularan pel carril contigu en les mateixes condicions. Tanmateix, podran circular pel **carril de l'esquerra** quan les característiques

de la via no permetin de fer-ho pel carril de la dreta o quan hagin de girar a l'esquerra.

Excepte **en moments d'aglomeració**, les bicicletes podran circular pels parcs públics, les àrees de vianants, els passeigs, les voreres suficientment àmplies (5 metres) i les zones de prioritat invertida mancades de carril bici, en les següents condicions:

- Respectaran la preferència de pas dels vianants
- Adequaran la velocitat a la dels vianants sense superar els 10 km/hora

- S'abstindran de fer zigzagues o qualsevol altra maniobra que pugui afectar la seguretat dels vianants

3. Els conductors de bicicletes no podran circular amb el vehicle recolzat només en una roda, ni agafar-se a vehicles en marxa.
4. Els ciclistes gaudiran de les prioritats de pas previstes a les vigents normes de trànsit.



© Clic Traç, scc



© Clic Traç, scc

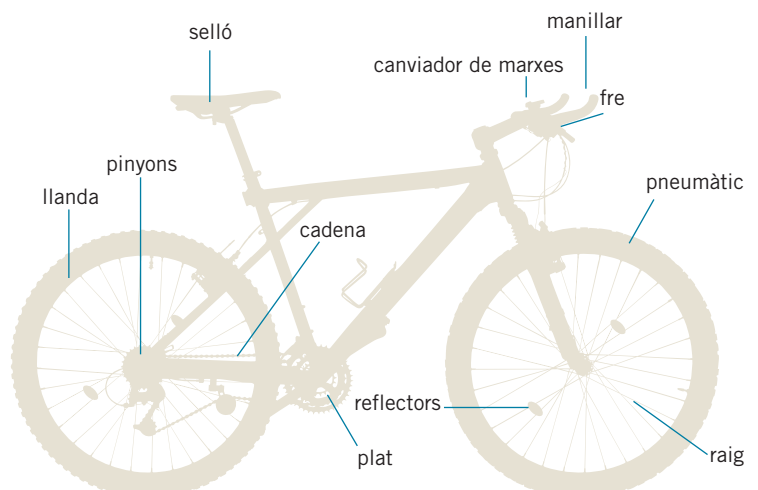
Els avantatges d'una tecnologia senzilla

Si la comparem amb un automòbil, la bicicleta és des del punt de vista tecnològic un enginy relativament simple, ja que es tracta d'un vehicle de dues rodes dotat d'uns pedals que, en girar i gràcies a una cadena de transmissió, posen en moviment una de les rodes. D'aquesta manera, el ciclista, que va assegut en un petit seient acoblat a l'estructura de metall que suporta tots els elements mecànics, es desplaça pel seu propi esforç.

En un món que canvia ràpidament i en el qual es valora la complexitat tecnològica, la simplicitat mecànica de la bicicleta és el principal avantatge d'aquest mitjà de transport, ja que en facilita l'ús i la reparació i la fa assequible per a tothom des del punt de vista econòmic.

Des que a mitjan segle XIX el precursor directe de la bicicleta moderna es va fer popular a França –un model amb quadre i rodes de fusta i una roda davantera més alta que la del darrera que rebia el nom de velocípede–, aquest giny ha canviat a mesura que s'hi anaven incorporant millores tècniques i tecnològiques: pneumàtic de cautxú, coixinets, estructura d'acer o d'aliatges, seient de molles, roda dentada, plats i pinyons, amortidors, canvis de marxes, frens, etc.

Les parts més importants de la bicicleta



Model bicicleta elèctrica.

Actualment, hi ha bicicletes de passeig equipades amb un petit motor elèctric, canvi de marxes i bateria amb autonomia per a uns 30 quilòmetres, que poden assolir una velocitat màxima d'uns 25 km/h sense pedalejar. Quan s'augmenta l'esforç sobre el pedal s'activa el motor.

LA BICICLETA, SEMPRE A PUNT

Per tenir la bicicleta sempre a punt és fonamental mantenir-la ben neta, engrèixer les zones més fràgils –articulació, cables, cadena, rodaments, etc.– i evitar qualsevol símptoma d'oxidació. També és necessari vigilar la pressió i l'estat dels pneumàtics per tal d'evitar punxades i tenir els frens en bones condicions.

Si esteu un temps sense fer servir la bicicleta, desinflen-li les rodes i pengeu-la d'un ganxo o bé poseu-la cap per avall i cobriu-la per protegir-la de la pols.

Les avaries més comunes de la bicicleta afecten les rodes, la direcció, els frens, el manillar i el pedaler. Porteu sempre al damunt les eines bàsiques que us permetran de reparar vosaltres mateixos la bicicleta: claus múltiples, claus Allen, alicates, tornavis, cable de fre, cambra de recanvi i equip de reparació de punxades.

COM ES REPAREN ALGUNES AVARIES

En cas de **punxada**: traieu la roda i la cambra interior; trobeu el forat, submergeint la cambra o inflant-la; canvieu-la i repareu el forat posant-hi un pegat.

En cas d'haver d'**adreçar o aixecar el manillar**: afluïeu el cargol i doneu-li un cop sec, en direcció al terra.

En cas d'haver de **canviar un cable del fre**: traieu el cable, fixant-vos per on passa. Afluïeu el cargol de subjecció i comenceu a posar el nou cable pel cap, per la maneta de fre. Allotgeu el cable en tot el seu recorregut.

Si noteu, però, que les rodes, l'eix dels pedals o la direcció tenen joc o que els canvis de marxes no funcionen de manera correcta, porteu la bicicleta al mecànic abans de tocar-la sense tenir les eines adequades. Feu-li **revisions periòdiques en botigues especialitzades**. A Barcelona hi ha més de 40 comerços de bicicletes repartits per tota la ciutat que tenen taller de reparació i que, en alguns casos, organitzen tallers de mecànica.



Barcelona a cop de pedal

La ciutat des de la bicicleta

Les dimensions de les ciutats mediterrànies, en les quals tradicionalment tot és a l'abast per la barreja d'usos i serveis en un mateix espai urbà, fa que la bicicleta sigui un mitjà de transport ideal per desplaçar-s'hi. En aquest sentit, les condicions geogràfiques de Barcelona són molt favorables per a l'ús habitual de la bicicleta, ja que el 80% del sòl té un pendent inferior al 2% i es pot recórrer fins

i tot amb un vehicle sense marxes. A la resta de la ciutat, la utilització hàbil de les marxes i un petit esforç físic afegit permet també la mobilitat en aquest mitjà de transport.

El clima benigne de Barcelona, a més, ajuda a fer que la pràctica de la bicicleta sigui agradable. El fet que els països en què més s'utilitza aquest vehicle siguin els del centre i nord d'Europa,

on les condicions meteorològiques habituals són menys assolellades que les d'aquí, ens pot donar una idea molt bona dels avantatges i beneficis que aporta la bicicleta malgrat les inclemències del temps.

VELOCITAT MITJANA A PEU I EN BICICLETA

	Velocitat mitjana	Distància recorreguda en 10 minuts	Àrea de cobertura
A peu	5 km/h	0,8 km	2 km
En bicicleta	20 km/h	3,2 km	32 km

Font: "Anar en bicicleta: la solució capdavantera a les ciutats".
Comissió Europea/Generalitat de Catalunya (versió en català).

En cotxe a Barcelona	21,6 km/h per la ciutat 56,5 km/h a les Rondes
----------------------	---

Font: Dades bàsiques de la mobilitat 2003. Ajuntament de Barcelona

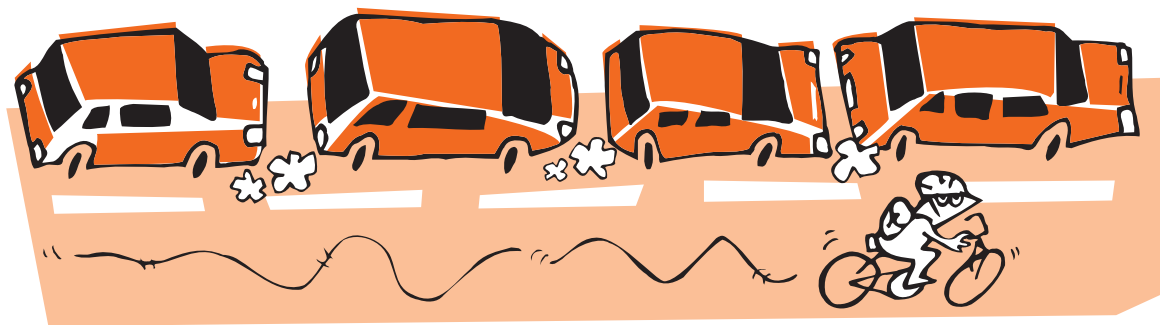
CURSA DE TRANSPORTS
A la ciutat, quin és el més ràpid?

A Barcelona i a Madrid s'ha celebrat dues curses de transports per veurem quin és el transport més ràpid a la ciutat. Les condicions van ser les mateixes i també el punt de sortida i arribada. Cada transport va tirar el seu recorregut, respectant les normes de circulació.



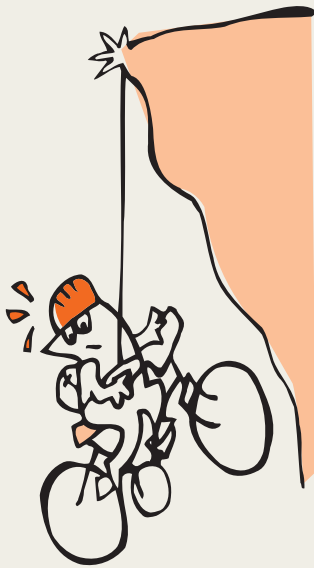
BARCELONA		MADRID	
Ranking	Minuts	Ranking	Minuts
Bicicleta	12	12	26
Moto	2n	18	28
Taxi	3n	20	36
Transports públics	4n	30	53
Cotxe	5n	33	44
A peu	6n	39	72

Poster cursa de transports.



El gran nombre de cotxes que circulen per Barcelona durant algunes hores del dia ha comportat una reducció progressiva de la velocitat mitjana, fins al punt que és molt més ràpid desplaçar-se en bicicleta que no pas en automòbil.

UNS CONSELLS EN CAS DE PUJADA



El pendent no ha de ser un obstacle per a la utilització de la bicicleta. Et donem unes quantes indicacions per tal que les pujades no et desanimin:

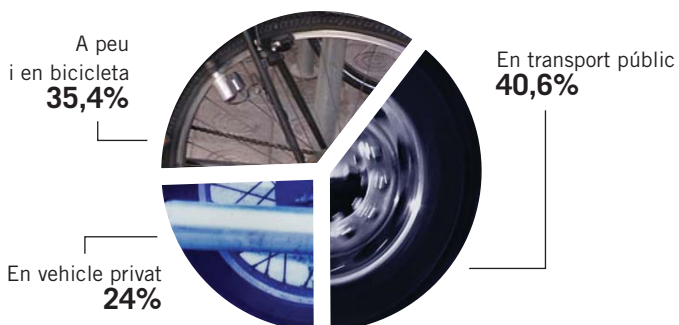
- Si l'has de fer habitualment, mira mapes i intenta trobar la ruta amb menys pendent, encara que el recorregut es faci més llarg.
- Les pujades es noten menys si els carrers són estrets, i si hi ha poc trànsit millor. Podràs agafar el ritme de pujada que vulguis, tranquil·lament.

- Els girs constants de dreta a esquerra i viceversa, canviant sovint de carrer, fan més disreteta la pujada.
- És recomanable que la bicicleta tingui també un bon canvi de marxes.
- El transport públic serveix per a transportar les persones i les bicicletes, aprofita'l.

Per accedir a les parts més altes de la ciutat pots utilitzar també el transport públic –metro, Ferrocarrils de la Generalitat, funiculars– i les escales mecàniques.

La mobilitat a la ciutat de Barcelona

(desplaçaments interns)



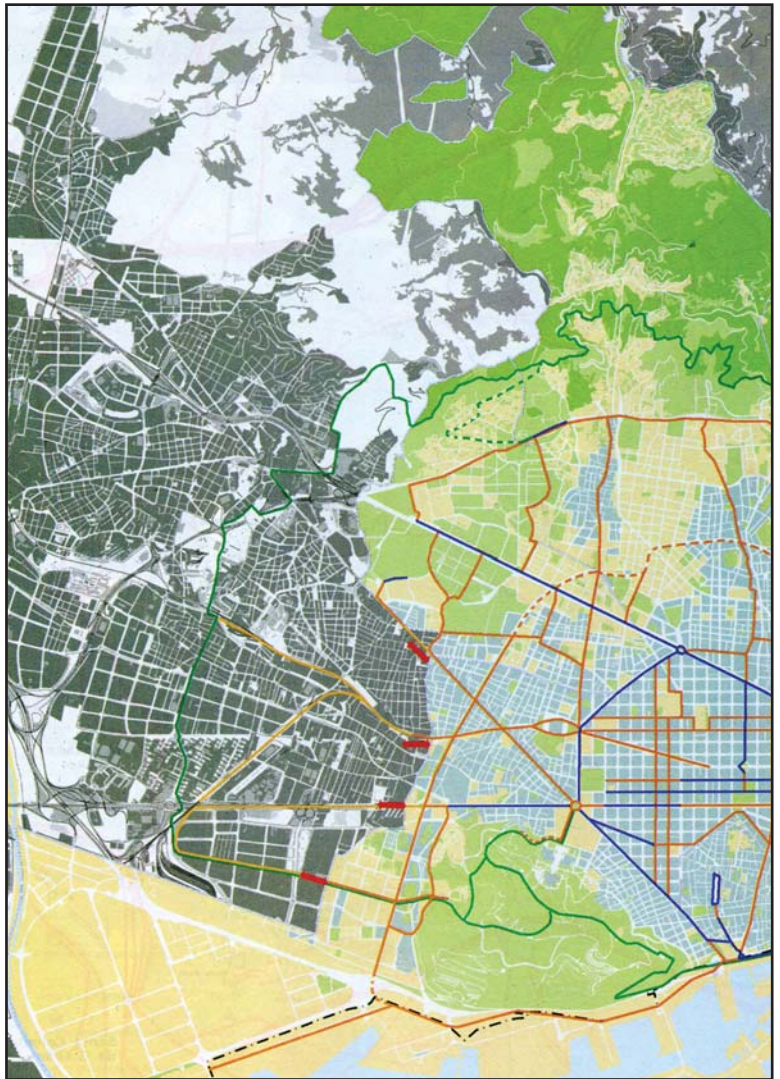
Font: El pacte per la mobilitat: seguiment 2003.
Ajuntament de Barcelona



La xarxa de carril-bici

La xarxa de carrils-bici de Barcelona té una longitud de més de 120 km, i està previst que arribi als 140 com a mínim els propers anys. Tots els carrils nous tindran una amplada mínima d'1,2 metres i seran segregats, és a dir, no transcorreran per la vorera, sinó per una part de la calçada adaptada a aquest mitjà de transport, amb l'objectiu de millorar tant la seguretat dels ciclistes com la dels vianants.

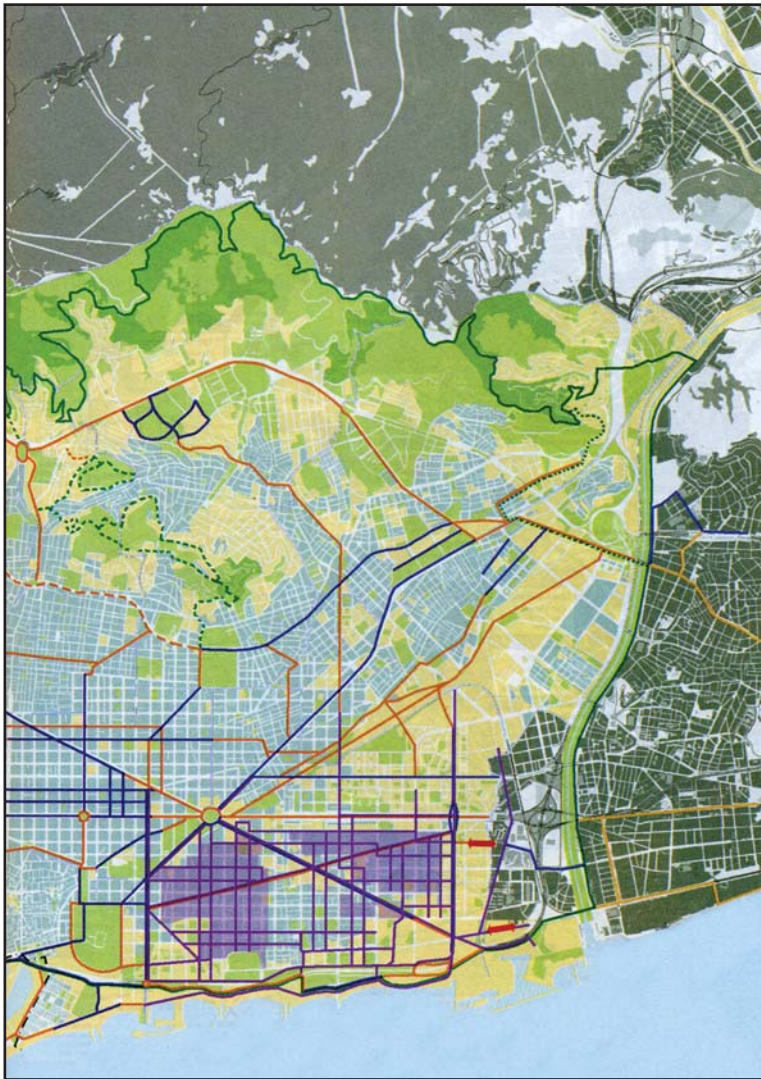
La xarxa està delimitada amb franges contínues de color blanc i pictogrames sobre el paviment, així com amb senyals verticals amb símbols indicatius del carril, i compta amb semàfors específics en els llocs on s'estima més escaient per a la circulació. Al llarg dels recorreguts se suprimeixen obstacles arquitectònics i s'adapten les transicions entre diferents nivells del paviment mitjançant zones deprimides a les voreres de tipus gual, cosa que dóna una continuïtat al rodament de les bicicletes.



LA RONDA VERDA

Un circuit d'uns 60 quilòmetres per a bicicletes anomenat Ronda Verda envoltarà l'any 2005 l'àrea metropolitana de Barcelona.

A partir del circuit que ja existeix a la vora del riu Besòs, es continuarà per la carretera de les Aigües, L'Hospitalet de Llobregat, Montjuïc i la façana marítima. El projecte integra 29 trams de bicicleta, dels quals cinc ja estan creats, mentre que la resta s'aniran realitzant fins a l'any 2005.



- Carrils existents
- Carrils previstos
- Proposta eix bicicletes, Super Illes 22
- Enllaç comarcal
- Ronda verda



Imatge Guia Barnabici de Barcelona.

© Comissió Cívica de la Bicicleta

BARNA BICI, LA GUIA DELS CICLISTES URBANS

L'Ajuntament de Barcelona, en col·laboració amb la Comissió Cívica de la Bicicleta, posa a disposició dels ciclistes urbans la Guia de la Bicicleta de Barcelona **Barna bici**, un mapa de carrils bici de la ciutat.

S'hi pot trobar també tota la informació necessària per a circular amb aquest mitjà de transport: consells de seguretat, consell per reparar les avaries més comunes, telèfons d'interès, informació turística, informació sobre transports públics, principals actes populars i pro-ves ciclistes internacionals, adreces de col·lectius ciclistes, botigues especialitzades i un mapa de la xarxa de carril bici de Barcelona.

La mobilitat sostenible...també en bicicleta

Només una tercera part dels ciutadans de Barcelona utilitzen el vehicle privat motoritzat com a mitjà de transport habitual. És, doncs, una minoria la que ocupa la màxima quantitat d'espai urbà. Si a això s'hi afegeix que Barcelona s'ha convertit en el centre d'una ciutat real de 4 milions d'habitants, ja que atrau persones de tot el territori metropolità, es comprèn el perquè dels problemes de mobilitat que el trànsit provoca cada dia.

En aquest escenari de congestió i d'embussos, la bicicleta pot contribuir en gran mesura a avançar progressivament vers un model de mobilitat més sostenible –és a dir, més pacífic, més eficient i més segur–, en el qual els carrers siguin un espai de convivència i de contacte entre les persones, no pas una gran xarxa viària.

LA COMISSIÓ CÍVICA DE LA BICICLETA I EL VIANANT DE BARCELONA

La ciutat de Barcelona compta amb un organisme de participació ciutadana que aplega les principals entitats de promoció de la bicicleta, així com representants de diversos àmbits de l'Ajuntament i altres organismes relacionats amb la bicicleta. Aquest organisme és la Comissió Cívica de la Bicicleta.

Des d'aquesta Comissió es proposen mesures per ampliar la xarxa de carrils bici a la ciutat, així com per promoure aquest mitjà de transport mitjançant l'edició de publicacions divulgatives, la celebració d'esdeveniments ciclistes, la signatura de convenis amb entitats, la realització de mesures de govern, etc.

La Comissió organitza des del 2002 la Setmana de la Bicicleta per tal de fomentar aquest transport a la ciutat.

En l'àmbit, concretament, de l'ensenyament primari, es realitzen diverses actuacions per a estimular la utilització de la bicicleta per part dels nens i dels joves. En el marc d'aquest programa s'ha realitzat una exposició sobre la bicicleta, de caràcter itinerant per tots els districtes de la ciutat, i s'han definit circuits en bicicleta pels escolars.



El Pla Estratègic de la Bicicleta de Barcelona

Per iniciativa de la Comissió Cívica de la Bicicleta i el Vianant de Barcelona s'ha elaborat un Pla Estratègic de la Bicicleta que defineixi les línies d'actuació futures per potenciar aquest sistema de transport en el medi urbà i contribuir a la pacificació del trànsit.

Entre les accions que proposa el Pla destaquen les següents:

- Crear una Oficina de la Bicicleta.
- Fomentar el lloguer de bicicletes en l'àmbit municipal.
- Millorar la xarxa d'infraestructures ciclistes urbanes.
- Ampliar la xarxa d'aparcaments.
- Difondre l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà.
- Estudiar la repercussió econòmica de la promoció de la bicicleta.
- Fomentar l'ús de la bicicleta en els centres de secundària i a la universitat.
- Promoure la bicicleta com a opció per als trasllats laborals.
- Informar a professionals de la salut dels beneficis, per a la salut, que pot aportar l'ús de la bicicleta.

El Pla assenyalava també que la visibilitat social de la bicicleta com a mitjà de transport ha d'anar acompanyada d'una visibilitat marcada en l'ús de la via pública que corroborei l'atenció prioritària a les necessitats dels ciclistes quant a seguretat, comoditat i connectivitat.



ACCIÓ 21 I BICICLETA

En el marc de la campanya ACCIÓ 21 que porta a terme l'Ajuntament de Barcelona, el Bicicleta Club de Catalunya (BACC), en conveni amb l'administració municipal, invita les entitats a conèixer i provar la bicicleta com a sistema de transport, a intercanviar experiències i a crear una xarxa a favor de la bicicleta. Aquest recurs consisteix a posar a disposició de les entitats, durant un any, un seguit d'eines que els ajudin a desenvolupar les seves pròpies campanyes internes de difusió de la bicicleta.

Són les següents:

- Cessió per un any de 2 bicicletes amb material de seguretat (casc, cademat, llums, etc.)
- Sessions de formació
- Suport informatiu
- Servei d'assessorament per a cada entitat
- Aparcament de bicicletes per a cada entitat

A canvi es demana el compromís de:

- Promoure l'ús de la bicicleta a l'entitat
- Fer difusió de l'ús i del servei a d'altres entitats
- Organitzar una activitat per promocionar l'ús de la bicicleta
- Fer servir les bicicletes en cessió

Les organitzacions interessades podeu contactar amb el BACC al 93 307 71 00 o a info@bacc.info

EL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA I LA BICICLETA

El Pacte per la Mobilitat és un fòrum per construir junts –administració local, associacions i entitats– el **model de Mobilitat** que volem per la Barcelona del segle XXI.

El pacte és, doncs, un organisme viu que evoluciona d'acord amb els nous reptes que genera la ciutat. Una taula de diàleg i de compromís recíproc, una fórmula per arribar a acords. L'objectiu número 9 del pacte és fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà habitual de transport, i defineix les accions que s'han de portar a terme per tal d'aconseguir-ho:

- Ampliar, racionalitzar i millorar la xarxa d'itineraris i de carrils bici amb espais protegits i senyalitzats, i definir els llocs adients d'estacionament.
- Potenciar el transport de bicicletes al metro i als ferrocarrils de la regió metropolitana.
- Promoure el coneixement i el respecte a les normes de circulació per part dels usuaris i usuàries de la bicicleta.
- Adherir-se al projecte europeu EuroVelo de construcció d'una ronda costanera per a bicicletes.



La Guàrdia Urbana de Barcelona ha incorporat també la bicicleta al seu parc de vehicles. La policia local compta amb 10 bicicletes que funcionen en tres districtes: l'Eixample, Les Corts i Sant Martí, amb un total de 20 agents distribuïts en els diversos torns.

L'ús d'aquest vehicle ofereix, entre d'altres avantatges, la possibilitat de detectar algunes infraccions amb més facilitat que els agents motoritzats.

Serveis i recursos per al ciclista urbà

L'augment del nombre de ciutadans que opten per utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport habitual fa que la ciutat s'hagi d'anar adaptant a les necessitats d'aquest col·lectiu, no només ampliant la xarxa de carril-bici, sinó també introduint nous serveis per fer més còmode el transport o l'aparcament.

Així, per exemple, si no és possible desplaçar-se en bicicleta al llarg de tot el recorregut que hom fa habitualment per anar a la feina, a la universitat, a l'escola, etc., pot combinar aquest mitjà amb el tren o el metro per tal de cobrir grans distàncies o per superar pendents pronunciats. El park and ride ofereix l'oportunitat d'aparcar el cotxe en un determinat punt de la xarxa viària i agafar la bicicleta per a arribar a la destinació final, de la mateixa manera que es fa quan es combina l'auto amb el tren o l'auto-bús.

També es pot utilitzar la bicicleta per a anar a l'estació de tren més propera, deixar-la en els aparcaments disponibles i, posteriorment, utilitzar el ferrocarril. Aquest és el cas, per exemple, d'algunes estacions dels Ferrocarrils Catalans, que disposen d'aparcaments segurs.

L'aparcament de bicicletes és un altre dels serveis que la ciutat posa a l'abast dels ciclistes. A Barcelona hi ha actualment més de 3.500 places d'aparcament

en superfície, xifra que continua augmentant a causa de la demanda creixent dels usuaris. Fins i tot alguns aparcaments subterranis tenen places per a bicicletes, degudament contro-

lades per tal d'evitar els robatoris. Una nova normativa que està elaborant l'Ajuntament de Barcelona exigirà que tots els edificis de nova construcció tinguin places per a bicicletes.



Aparcament de bicicletes a la Facultat d'Arquitectura de la UPC de Barcelona.

Places d'estacionament de bicicletes de Barcelona

Districte	Aparcaments públics	Aparcaments privats	Recintes	Total
Ciutat Vella	199	1.182	36	1.417
Eixample	296	881	12	1.189
Sants-Montjuïc	45	232	33	310
Les Corts	93	350	168	611
Sarrià-Sant G.	134	64	0	198
Gràcia	84	210	12	306
Horta-Guin.	30	188	29	247
Nou Barris	10	50	0	60
Sant Andreu	30	67	0	97
Sant Martí	62	572	0	634
Total	983	3.796	290	5.069

Font: Dades bàsiques de mobilitat 2003. Ajuntament de Barcelona.

Si creieu que hi ha un emplaçament a la ciutat amb una demanda prou important perquè hi hagi un aparcament de bicicletes, podeu **adreçar una sol·licitud al vostre districte**. Heu de tenir en compte que els aparcaments al carrer són per a ús públic i que la dimensió mínima d'un aparcament és de 4 unitats (capacitat per a 8 bicicletes).

Els aparcaments subterranis de BSM (l'empresa pública que els gestiona) tenen una capacitat per a més de 600 bicicletes i estan situats, per motius de seguretat, a prop de la cabina de cobrament. Els aparcaments solen llogar-se per uns 11€ al mes però també es poden llogar cada dia per uns 1,20€.

Està previst construir també un aparcament subterrani de bicicletes anomenat **biciberg** al Parc de Garcia Faria, en el marc d'un programa pilot per evitar els robatoris i donar més seguretat als propietaris. S'hi podran emmagatzemar fins a 46 vehicles.

També podem trobar a Ciutat Vella el **Parking-bike intel·ligent**, l'únic aparcament d'iniciativa privada a Barcelona exclusivament per a bicicletes. Es tracta d'un local comercial convertit en aparcament, amb accés amb targeta de banda magnètica, obertura de portes automatitzada i circuit tancat de vigilància. Es troba al carrer Hostal d'en Sol, 10 (telèfon 93.315.04.07), i pot ser una bona iniciativa a seguir per a altres barris.



Aparcament subterrani.

© Bicicleta Club de Catalunya – BACC



Aparcament sota l'escala a l'interior de la seu de la Fundació Terra.

© Manolo Vilchez - Fundació TERRA

BICICLETA I TRANSPORT PÚBLIC

Les dimensions i les característiques de la bicicleta fan que el seu usuari pugui transportar-la amb certa facilitat quan no està en moviment. Per aquest motiu, si durant un determinat recorregut hi ha certes dificultats que en limiten la utilització, es pot practicar la intermodalitat, és a dir, combinar la bicicleta amb mitjans de transport públic com el metro i el tren.

Tot i que en les anomenades hores punta és complicat accedir als vagons amb la bicicleta a causa de l'alta quantitat de viatgers, tots els serveis de ferrocarril permeten portar la bicicleta gratuïtament. El transport està permès en els horaris següents:

- **Metro:** Dissabtes, diumenges i festius, tot el dia. Feiners (juliol i agost), tot el dia; Feiners (resta de mesos de l'any), de 5.00 a 6.30 h., de 9.30 a 16.30 i de 20.30 a la finalització del servei.
- **Renfe:** Dilluns a divendres, de 10 a 15 h. Dissabtes, diumenges i festius, tot el dia.
- **Ferrocarrils de la Generalitat:** Durant tot el dia, tots els dies de l'any.
- **Funiculars de Montjuïc i Vallvidrera:** Durant tot el dia, tots els dies de l'any.
- **Tramvia Metropolità:** No existeix un límit d'horari. Per millorar la comoditat del transport de la bicicleta, hi ha un espai destinat dins del vagó.



Bicicleta al transport públic. FFGC i Metro.

© Bicicleta Club de Catalunya – BACC

Algunes línies dels trens de Renfe tenen vagons especialment destinats al transport de la bicicleta.

PUNTS DE LLOGUER DE BICICLETES A BARCELONA

Al punt de trobada

Badajoz, 24. Sant Martí.

Bellows

Av. Cardenal Vidal Barraquer, 7. Horta-Guinardó.

Biciclot

Pg Marítim. Pg Marítim Barceloneta, 33. Ciutat Vella.

Bicitram

Av. Marquès de l'Argentera, 27. Ciutat Vella.

Bikes de Cool

Pg. Picasso, 44. Ciutat Vella.

Bybyke

Casp, 196. Eixample.

Equip Raiders-Grup Aventura Numància S.L.

Numància, 101. Les Corts.

Los Filicletos

Pg. Picasso, 40. Ciutat Vella.

Montana Bikes

Ctra. Aigües, 299. Sarrià-Sant Gervasi.

Trixi-Bike Rental Barcelona

Agregació, 17. Horta-Guinardó.

Un Cotxe Menys

Esparteria, 3. Ciutat Vella.

EL CICLOBUS

CICLOBUS és una iniciativa desenvolupada conjuntament per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), Turisme de Barcelona, el Fòrum Universal de les Cultures i l'Ajuntament de Barcelona, que consisteix en un sistema de préstec o lloguer de bicicletes en diversos punts de la ciutat. Uns autobusos de TMB, especialment adaptats per emmagatzemar les bicicletes, funcionen com a punts de lloguer.

Aquesta iniciativa permet llogar una bicicleta en un dels punts i tornar-la en qualsevol altre, sense haver de tornar al lloc d'origen. La bicicleta es lloga per hores, mitjos dies, caps de setmana, etc.

Les bicicletes són de disseny i fabricació específics pel Fòrum, tematitzades amb els colors oficials del CicloBus. En total, hi ha 400 bicicletes del model Barcelona 2004.

L'ús del CicloBus per accedir al Fòrum és gratuït si el recorregut es fa amb menys d'una hora i es mostra l'entrada al recinte. En acabar el Fòrum Barcelona 2004, el CicloBus serà una de les herències que aquest esdeveniment deixarà tant per als ciutadans com per als visitants.



SERVEI DE TRIXI

Barcelona és la primera ciutat del sud d'Europa que compta amb un servei de trixis, uns vehicles de tres rodes que funcionen com a taxi i que estan dissenyats per a transportar dos passatgers. Els vehicles recorren la façana marítima de Barcelona, des del monument a Colom fins a l'emplaçament del "Fòrum 2004". Els vehicles tenen un motor elèctric que ajuda els usuaris a pedalejar.

www.trixi.info



MISSATGERS EN BICICLETA

La Cooperativa Trèvol Missatgers, fundada l'any 1984, ofereix des de l'any 1992 serveis de missatgeria en bicicleta, pioners en tot l'estat espanyol.

Trèvol va participar també l'any 1995 en la creació de la Agrupación de Mensajería en Bicicleta (AMB), que recolza totes aquelles iniciatives que sorgeixen en aquest àmbit a Espanya, sempre sota els principis del cooperativisme, l'autogestió, l'ecologia i la solidaritat. L'AMB forma part de la Coordinadora de Colectivos de Defensa y Fomento de la Bicicleta (CONBICI) i de la Red de Economía Alternativa y Solidaria (REAS).

www.trevol.com



© Trèvol missatgers

BOTIGUES ESPECIALITZADES DEL GREMI DE COMERCIANTS DE BICICLETES DE CATALUNYA

- A TOT ARREU BICICLETES** – Amilcar, 102 bis – Tel. 934 552 657
- AL PUNT DE TROBADA** – Badajoz, 24 – Tel. 932 250 585
- ARTUR RIBERA CICLISME** – Indústria, 265 – 934 362 903
- BICI A FONTS** – Secretari Coloma, 96-98 – Tel. 932 850 981
- BICICLETAS ALAMA** – Hostafrancs, 10 – Tel. 933 257 641
- BICICLETES CASTELLS** – Avda. Vilanova, 1 – Tel. 932 316 058
- BICICLETES MEDINA** – Peñíscola, 4 – Tel. 932 743 498
- BICICLETES SISQUILLO** – Vallespir, 132 – Tel. 934 907 261
- BICICLOT** – Verneda, 16 - 22 – Tel. 933 077 475
- BICIS LOPEZ** – Lepant, 256 – Tel. 932 652 098
- BICISPORT** – Piferrer, 107 – Tel. 933 404 480
- BICITRAM** – Avda. Picasso, 46 - Marqués Argentera, 27 – Tel. 607 226 069
- BIKE DE COOL** – Avda. Picasso, 44 – Tel. 636 401 997
- BIKE HOUSE** – Pg. Sant Gervasi, 12-14 – Tel. 934 175 144
- BIKE TECH** – Torrijos, 14 – Tel. 932 130 255
- BIKE WORLD** – Collblanc, 106 – Tel. 934 401 530
- BIKESHOP** – Major de Sarrià, 172 – Tel. 932 804 222
- CAP PROBLEMA** – Pl. Traginers, 3 – Tel. 933 100 082
- CIAL. DINTER 4** – Calàbria, 241, Baixos – Tel. 934 990 621
- CICLES CARIÑENA** – Pg. Fabra i Puig, 115-123 – Tel. 933 117 601
- CICLES SANCHEZ** – Aragó, 386 – Tel. 932 318 471
- CICLOS CATALUNYA** – Concepció Arenal, 239 – Tel. 933 120 771
- CICLOS SANT ANTONI** – Manso, 33 – Tel. 934 251 601
- CICLOSPORT MOTA** – Pg. Valldaura, 243 – Tel. 932 760 104
- CICLOTURISME S.L.** – València, 574 – Tel. 932 656 553
- DOBLE DOS** – Via Júlia, 77-79 – Tel. 933 546 905
- EL MÓN DE LA BICI** – Escultor Claperós, 39-41 – Tel. 933 006 458
- ESPAI BICI** – Bruc, 63 – Tel. 935 323 143
- GALVESPORT** – Diputació, 69 – Tel. 933 257 790
- J. VALL** – Creu Coberta, 23 – Tel. 934 246 326
- J. VALL** – Comerç, 2 – Tel. 933 198 233
- J.PONS - TOT BICI** – Llull, 196 – Tel. 933 091 689
- LA BICICLETA** – Rector Triadó, 44 tda. – Tel. 934 250 154
- PROBIKE** – Villarroel, 184 – Tel. 934 197 889
- TOMAS DOMINGO** – Sepúlveda, 109 – Tel. 934 521 616



Activitats ciclistes per a tothom

La bicicleta és present en un grapat d'activitats que s'organitzen cada any a la ciutat. L'Ajuntament de Barcelona i les entitats ciclistes realitzen nombrosos actes populars per tal que els ciutadans envaeixin els carrers amb les seves bicicletes i gaudeixin de l'espai urbà des d'una altra perspectiva.



Barcelona és membre fundadora de la xarxa *Cities for cyclists* (Ciutats per ciclistes), que reuneix ciutats que estan treballant a favor de l'ús de la bicicleta en àrees urbanes i que propicia l'intercanvi d'experiències i de resultats.

ELS PRINCIPALS ACTES POPULARS I PROVES A BARCELONA

- Març** “Mou-te en bici” (campanya escolar)
- Maig** Festa de la bicicleta i joc sobre rodes
Setmana de la bicicleta
Operació Ring-ring
- Juny** Congrés *Free Style* Barcelona
Volta ciclista a Catalunya
- Agost** Pedalada Festa Major de Gràcia
- Setembre** Marxa popular mountain bike
Les carpes de la bici (Festa de la Mercè)
- Octubre** Marxa popular Collserola-Nou Barris
Escalada internacional a Montjuïc
Mercat universitari de la bici d'ocasió
Bicibarris: sortides urbanes i tallers de bicicleta
- Novembre** Passejada popular Sant Martí
Pedalada popular Barcelona-Sitges
- Desembre** Passejada popular Sant Andreu

COMPRES AMB BICI

“COMPRES AMB BICI” és un projecte engegat l'any 2003 que promou l'ús de la bicicleta per anar de compres. És una fórmula que ofereix un seguit d'avantatges a l'hora de realitzar compres en els establiments de l'Associació de Comerciants i Professionals de la Dreta de l'Eixample Cor Eixample, quan el desplaçament s'hagi fet en bicicleta.

Es tracta d'una campanya pionera a Catalunya i Espanya, i té el suport de l'Ajuntament de Barcelona, a través de la Comissió Cívica de la Bicicleta i el vianant.



LA SETMANA DE LA BICICLETA

La Setmana de la Bicicleta, celebrada per primera vegada el maig del 2002, és un pas més en la línia ja encetada el seu dia per la Festa de la Bicicleta, integrada actualment dins la setmana. A banda dels actes lúdics i festius o de la presentació de diversos projectes amb la bicicleta com a fil conductor, és una crida a moure's pedalejant i una invitació a comprovar-ne els avantatges.

L'Ajuntament de Barcelona, a través de la Comissió Cívica de la Bicicleta, programa un seguit d'activitats que van des d'una bicicletada nocturna, tallers de reparació i manteniment i exposicions a la Operació Ring-Ring pensada per a promocionar l'ús de les bicis en instituts de secundària.



Portada del tríptic de la setmana de la bicicleta.

© Comissió Cívica de la Bicicleta



© Clic Trap, soci

LA SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

En els últims anys, arran de la iniciativa de diverses ciutats franceses, la Comissió Europea ha instituït el 22 de setembre com a Dia Europeu sense Cotxes. Aquesta Jornada ha anat evolucionant cap a la Setmana de la Mobilitat Sostenible, un marc per promoure la reflexió i el canvi d'hàbits respecte a la nostra mobilitat. L'ús dels transports públics, els desplaçaments a peu, l'ús racional del cotxes i, per suposat, la bici són algunes de les alternatives que es promouen en aquesta Setmana.

SORTIDES GUIADES PER BARCELONA AMB BICICLETA

Pedalar per Montjuïc

Aquestes visites, que tenen lloc en dissabte i en diumenge, tenen dos recorreguts diferents. El primer té el punt de sortida al Mirador del Migdia i s'acaba a l'estació del funicular. Té una durada aproximada de dues hores i un grau de dificultat baix, ja que l'itinerari fa baixada. En canvi, el segon recorregut, que surt de l'estació del funicular a les 17 h i s'acaba a les 20 h a l'avinguda de Rius i Taulet, a la Font Màgica, fa pujada i està indicat per als ciclistes en forma. La visita guiada en bicicleta és gratuïta si es porta el vehicle.

Per a més informació:

Centre Gestor del Parc de Montjuïc, 93 289 28 30 - parcmontjuic@mail.bcn.es

Tapes amb cultura i amb bicicleta

Sortides culturals en bicicleta per conèixer el bo i millor de la història i la cultura culinària de Barcelona. En el transcurs de les sortides es visiten barris amb monuments, edificis o racons històrics a destacar. Durant el passeig es fan dues aturades gastronòmiques. Per tal de garantir la bona marxa de l'activitat, es recomana un mínim de 6 persones i un màxim de 10 per sortida. El preu inclou un recorregut de 4 hores, el lloguer de la bicicleta, una ampolla d'aigua i tres tasts "gastronòmics" en establiments prèviament seleccionats per la seva singularitat. Calendari: Des de maig de 2004, de dimarts a dissabte, de 10 h a 14 h i de 17 h a 21 h.

Per a més informació: CUSSONS-HANSMANN,S.L. 93 217 23 54.

Rutes per a particulars

Sortides cada dissabte i diumenge, de 10.00 h a 12.30 h. La ruta és totalment plana, sense cap tipus de dificultat, apta per a gent de totes les edats, i no cal estar habituat a anar en bicicleta. La distància total és d'aproximadament 12 km, que transcorren per zones de vianants i carrils bici.

Itinerari: Parc Ciutadella (en les rutes diürnes), Palau de la Música Catalana (edifici modernista), Catedral, Plaça del Rei, Plaça Sant Jaume (Ajuntament i Generalitat), Plaça Reial, Plaça del Pi, La Rambla, Plaça dels Àngels (MACBA), Rambla del Raval, Colom, Port Vell, Barceloneta, Passeig Marítim de la Barceloneta (platges), Port Olímpic i Vila Olímpica, carrer de la Circumval·lació i carrer Esparteria (final del trajecte).

Sortida i Arribada: Carrer Esparteria (carrer paral·lel al Passeig del Born). El preu inclou la ruta amb monitor, el lloguer de la bicicleta i l'aperitiu.

Reserves: 932 68 21 05 - info@bicicletabarcelona.com

Barcelona en viu

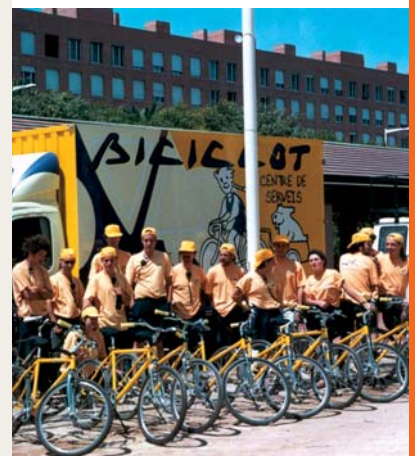
Tour pel casc antic, llocs emblemàtics de la ciutat, platges, Port Vell, etc.

Per a més informació: bybyke@bybyke.com - Tel. 93 265 03 41

SORTIDES NOCTURNES AMB BICICLETA

Per conèixer la Barcelona de nit d'una forma divertida, Biciclot organitza de maig a setembre sortides nocturnes amb bicicleta cada divendres de 21:00 a 23:00 per la zona de Ciutat Vella. Aquesta sortida inclou el lloguer de la bicicleta, un monitor guia i parada per a fer unes tapes amb beguda. No cal reserva, però és aconsellable trucar abans al 93.221.97.78 o passar per la botiga de l'associació, situada al Passeig Marítim 33, que també és el punt de sortida i d'arribada.

Biciclot també ofereix sortides personalitzades. Per a més informació us podeu posar en contacte amb l'associació a través del seu telèfon, 93.307.74.75, o enviar un correu electrònic a biciclot@biciclot.net.



PEDALADES CENTPEUS

Utilitzant com a mitjà de transport la bicicleta, l'associació *Un Cotxe Menys - Bicycleta Barcelona* proposa una altra manera de fer visites a la ciutat. Una tarda al mes, durant unes 3 hores, es visita el Districte de Ciutat Vella amb els peus al pedal, tot buscant racons per aturar-se i explicar històries.

El punt de sortida és la seu de l'associació (carrer Esparteria, 3), i el preu de la pedalada és de 6€ (sense lloguer de bicicleta) o 18€ (amb lloguer). Per a més informació i inscripcions envieu un correu electrònic a ciempiesedu@inicia.es.

TARDOR EN BICICLETA

Des del 2001, cada tardor s'organitza el programa d'activitats Bicibarris per donar moltes raons per no aparcar la bicicleta després de l'estiu i viure-la també a la ciutat: itineraris, tallers de mecànica i cursos al voltant de la bicicleta. Els itineraris culturals s'organitzen al voltant d'un tema, com Gaudí, la Ruta de l'aigua o racons desconeguts de Barcelona.

www.bacc.info

APRENDRE A MOURE'S EN BICICLETA

Des de l'any 2001, el Bicycleta Club de Catalunya (BACC) realitza cursos de bicicleta a la seva bici-escola. En aquest centre s'ensenya a moure's per la ciutat amb aquest transport de manera segura i respectuosa, es donen a conèixer els drets i deures dels ciclistes urbans i es fan pràctiques al carrer.

Amb tres nivells –iniciació, perfeccionament i circulació– els futurs ciclistes urbans surten preparats per a circular amb aquest transport sostenible. Ja són gairebé 200 les persones que han participat en els cursos que s'imparteixen als Centres Cívics de la ciutat i al Passeig Marítim. Aquests cursos també es realitzen a Badalona i s'estendran en el futur a tot Catalunya.

MODERNISME EN BICICLETA

Una ruta en bicicleta visita els principals edificis modernistes de Barcelona: la Casa de les Punxes, La Pedrera, la Mançana de la Discòrdia, la Casa Elizalde, el Claustre de la Concepció, etc. L'activitat té una durada de 3 hores, amb un nombre màxim de participants de 15.

Per a més informació: Espai bici. Telèfon 93 532 31 43. www.espaibici.com.



El desembre de 1999 es va celebrar la primera jornada **Operació Ring-ring**, organitzada per Amics de la Bici.

L'activitat consisteix a agafar la bicicleta i gaudir d'un matí diferent fent l'itinerari habitual en aquest vehicle. Per fer el camí encara més agradable es va distribuir un petit esmorzar, la premsa del dia i d'altres sorpreses en uns punts d'acollida distribuïts per la ciutat.

www.amicsdelabici.org



Com pots utilitzar la bicicleta per la ciutat

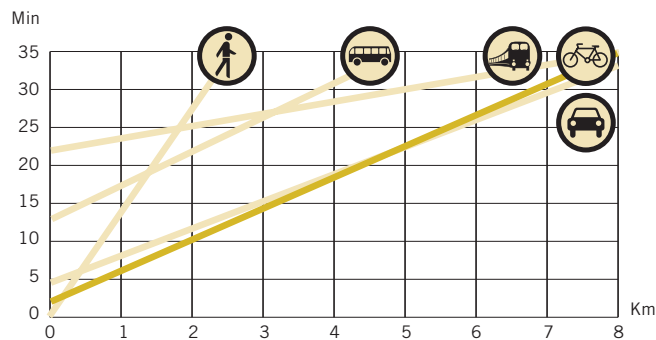
Per anar a la feina

Utilitzar la bicicleta en els desplaçaments diaris per motius laborals és rendible, no només des del punt de vista ambiental, de salut pública o de mobilitat urbana, sinó també de l'econòmic. Les iniciatives que fins ara han dut a terme governs i administracions regionals i locals d'Europa ho demostren amb escreix, ja que s'ha afavorit la indústria de la bicicleta tot disminuint els costos empresarials associats al manteniment dels aparcaments de cotxes i l'absentisme laboral per malaltia. La utilització habitual de la bicicleta per part dels treballadors d'una empresa en millora de retruc la imatge, ja que demostra la seva aposta pel civisme i per la qualitat de vida.

La realització per part de les empreses de plans de mobilitat que analitzin les pautes de desplaçament dels seus treballadors i proposin mesures per fer-les més sostenibles i per reduir la dependència del cotxe contribuiria a la implantació d'un model de mobilitat laboral en el qual la bicicleta també tindria el seu paper com a alternativa real i eficaç. L'estalvi en manteniment d'infraestructures viàries destinades al cotxe podria revertir en millores qualitatives i quantitatives de la xarxa de carrils per a la bicicleta.

Taula comparativa de les velocitats de viatge al medi urbà

A la ciutat, la bicicleta és un mitjà de transport tan ràpid com el cotxe (temps calculat de porta a porta).



Font: "Anar en bicicleta: la solució capdavantera a les ciutats".
Comissió Europea/Generalitat de Catalunya (versió en català).



Una alternativa per desplaçar-se en bicicleta tot combinant aquest mitjà amb el transport públic són els vehicles plegables, que es pleguen pel quadre i es poden agafar com si es tractés d'una maleta. Hi ha models que pesen uns 10 quilos, ja que estan fets amb materials lleugers com l'alumini.

Per anar a l'escola o a l'institut

Milers de nens i de joves es desplacen diàriament als centres educatius, i molts d'ells ho fan en cotxe. A partir de certes edats, tanmateix, la bicicleta es pot convertir en un mitjà de transport ideal, ja que la seva vessant lúdica i esportiva és un aspecte que la fa encara més atractiva per a aquest col·lectiu.

Si bé és cert que sovint ja no es contempla aquesta possibilitat per la falta de tradició a les nostres ciutats, el trànsit i els riscos viaris són factors que frenen encara més la voluntat d'utilització de la bicicleta per part dels nens i dels joves o el seu foment per part dels pares.

Per a contrarestar aquests desavantatges, els sectors implicats (administració, escola i usuaris) poden dur a terme diverses actuacions: l'administració local, en primer lloc, pot afavorir la creació de camins especialment adaptats al voltant de les escoles a fi que els nens i els joves puguin desplaçar-se de forma segura, ja sigui en bicicleta o a peu. Aquesta acció hauria d'anar acompanyada de mesures que hi limitessin l'accés de cotxes, de manera que es pacifiqués el trànsit i es reduïssin les possibles situacions de risc per als usuaris de la bicicleta.



Escolars en bicicleta.

L'any 1998 es va crear al barri de la Sagrada Família el primer "camí escolar", una actuació destinada a fer de la via pública un espai de socialització, i donar prioritat a la mobilitat dels nens que es desplacen a peu o en bicicleta fins al seu centre educatiu.

El projecte de Camí Escolar, aparegut a partir del Projecte Educatiu de Barcelona i del Pacte per la mobilitat de la Ciutat, aposta per una mobilitat entesa des del respecte, la responsabilitat i l'autonomia, és a dir, des de l'educació en valors. També pretén afavorir un accés segur i agradable d'anada i tornada de l'escola i fer del carrer un entorn acollidor i formatiu per a l'alumnat que hi circula.

En aquests camins hi ha instal·lades senyalitzacions verticals de "zona escolar" i es prohibeix l'estacionament de cotxes i motocicletes, entre d'altres accions, a fi de garantir la seguretat dels nens i les nenes que es desplacen en mitjans de transport sostenibles.

Les escoles, amb la col·laboració de l'administració i la participació activa de les associacions de mares i de pares, poden impulsar també la creació d'aparcaments de bicicletes en els seus recintes, així com la realització de classes centrades en la mobilitat i en la cultura de la sostenibilitat que fomentin l'ús de mitjans alternatius al vehicle a motor.

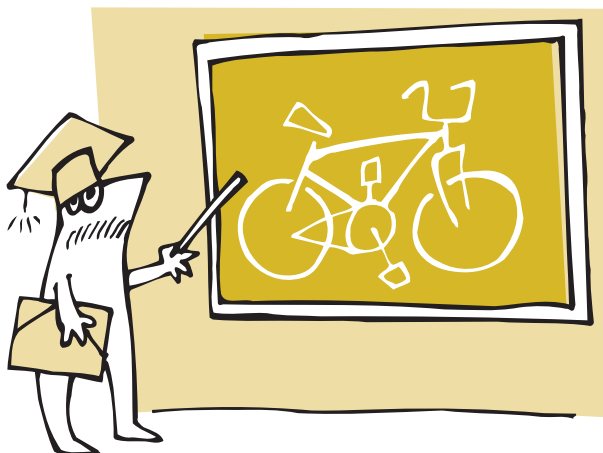
Els companys de classe o de curs que visquin a prop els uns dels altres poden organitzar-se per anar-hi plegats i fer respectar els seus drets com a ciclistes i ciutadans davant dels conductors.



També per anar a la Universitat

A la ciutat de Barcelona hi tenen la seu, en part o totalment, 3 universitats de titularitat pública i 2 universitats de titularitat privada que imparteixen estudis superiors de cicle llarg i cicle curt. Prop de 150.000 persones cursen estudis superiors en alguna de les universitats esmentades, en les quals hi ha també més de 9.000 professors i alguns centenars més de treballadors que hi desenvolupen tasques no relacionades estrictament amb l'activitat docent.

Així, doncs, cada dia lectiu prop de 200.000 ciutadans participen de l'activitat universitària, es desplacen i fan ús dels serveis que aquestes institucions posen al seu abast. Elaborar, per tant, plans de mobilitat i crear una oficina d'informació i d'assessorament en matèria de mobilitat als estudiants beneficiaria també el coneixement sobre els avantatges que la bicicleta té com a alternativa a d'altres mitjans de transport, especialment el cotxe, cosa que redundaria en una millora de l'accessibilitat als centres d'ensenyament.



PROJECTE BICIUAB

El projecte BiciUAB és una proposta de la Universitat Autònoma de Barcelona que ofereix alternatives de mobilitat a l'entorn de la comarca del Vallès Oriental. Aquest projecte es va presentar el passat 13 de desembre de 2001 a diferents estaments de l'administració autonòmica i local i va rebre una bona acollida.

El projecte contempla la instal·lació, dins del campus, d'aparcaments per a bicicletes i l'habilitació d'un espai especialment destinat a la bicicleta, que inclou un servei de lloguer de bicicletes i un taller de reparacions. Per als desplaçaments dins del campus, es contempla també la incorporació de vehicles elèctrics, entre ells, 10 bicicletes elèctriques. Aquests vehicles permetran al personal d'administració i serveis de salvar la dificultosa orografia del campus de Bellaterra independentment del seu estat de forma física.

Però el projecte de la UAB va molt més enllà, ja que també contempla l'adequació de la xarxa de carrils bici i de rutes ciclables que connecten la universitat amb les poblacions veïnes. Per tal de rendibilitzar el projecte i fer-lo atractiu a les administracions locals i comarcals, la UAB proposa el seu ús lúdic els caps de setmana. En aquest sentit, el campus de Bellaterra, integrat dins d'una xarxa de vies ciclables, es convertiria en una zona de lleure on els vallesans podrien gaudir de la natura.

LA BICICLETA A LA UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

El curs 2000-2001, la Universitat Politècnica de Catalunya va publicar la primera edició de la *Guia pràctica d'accés amb transport sostenible a la UPC*. El títol de la publicació era *Cap a la Universitat, a peu, en bici i amb transport públic*.



A partir de dades objectives, la guia convida a la comunitat universitària a substituir el transport en vehicle privat a motor per altres alternatives més “sostenibles” i respectuoses amb el medi ambient, entre elles la bicicleta. Els mapes dels diferents campus de la UPC inclouen, entre d'altres informacions, les infraestructures com aparcaments i carrils que permeten desplaçar-se a la universitat en bicicleta.

La implantació de sistemes de bicicletes comunitàries és una altra de les iniciatives que compten amb el recolzament del pla de medi ambient de la UPC.

Els estudiants, els professors i el personal del campus de Terrassa també tenen a la seva disposició un servei de préstec de bicicletes amb el qual poden completar el tram final del seu trajecte entre l'estació de transport públic i la Universitat (Projecte Bicizoom).



© Clic Traf, scc

Des de l'any 1999, l'Associació Universitària Sense Fums celebra anualment el Mercat de la Bicicleta de segona mà, amb l'objectiu que els estudiants puguin comprar una bicicleta a un millor preu.

Per a més informació

Ajuntament de Barcelona (“Moure’s en bicicleta per Barcelona”)

www.bcn.es/bicicleta

Amics de la Bici

www.amicsdelabici.org

Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

www.bacc.info

Con Bici. Coordinadora en defensa de la bici

www.conbici.org

Coordinadora Catalana d’Usuaris de la Bicicleta

www.amicsdelabici.org/a_ccub.htm

Federació Europea de Ciclistes (ECF)

www.ecf.com

La Farinera-Ateneu del Clot (Grup de Cicloturisme)

perso.wanadoo.es/farinera

Sense fums (secció universitària del BACC)

www.bacc.info/sensefums

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Acció 21. Guia per a la sostenibilitat*. Barcelona, 2003.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *La mobilitat sostenible*. Guies d’educació ambiental. Barcelona, 2001.

COMISSIÓ EUROPEA/DEPARTAMENT DE MEDI AMBIENT. *Anar en bicicleta: la solució capdavantera per a les ciutats*. Departament de Medi Ambient (versió en català). Generalitat de Catalunya, 1999.

FUNDACIÓ TERRA. *La física de la bicicleta* (Perspectiva ambiental, nº 28). Associació de Mestres Rosa Sensat, 2003.

WORLDWATCH INSTITUTE. *Signes vitals 2003*. Centre UNESCO de Catalunya (versió en català), 2003





Cada dia hi ha més gent rara



Quant es van posar en marxa els primers dissenys del nou carril, la proposta va ser rebuda amb força per Barcelona. Una setmana després vam tenir una resposta: 20.000 persones van acudir al carril bici com a prova de concepte i van demostrar a nivell pràctic que el carril bici és una solució viable. I és així, d'entrada, no és fàcil aconseguir les dades necessàries. Però gràcies a elles Barcelona s'està convertint en una ciutat més segura.

Vine a conèixer-ho al carril "Barcelona, un carril d'èxit". Hi ha fins al Jardi a l'entorn d'Espai Bici, l'entorn de la Plaça i la terrassa sobre les Rambles, respectivament.

Edita

© Ajuntament de Barcelona. 2004.
Sector de Serveis Urbans i Medi Ambient
Direcció d'Educació Ambiental i Participació

Coordinació

Txema Castiella i Lucas Martínez

Continguts i redacció

Antoni París –Comunicació Ambiental–

Col·laboració

Núria Mir (Pacte per la mobilitat, Ajuntament de Barcelona)
Diana González i Enric Velo (Bicicleta Club de Catalunya – BACC)

**Disseny gràfic**

clíc traç, sccl

Paper 100% reciclat

Per a qualsevol informació sobre les guies d'educació ambiental:
Centre de Recursos Barcelona Sostenible
Nil Fabra, 20, baixos
08012 Barcelona
Telèfon: 93 237 47 43
recursos@mail.bcn.es

www.bcn.es/agenda21/crbs



[A G E N D A 2 1 B C N]
EL TEU COMPROMÍS AMB EL PLANETA

Objectiu 3

**Millorar la mobilitat i fer
del carrer un entorn acollidor**

**Avançar en l'ús de la bicicleta
com transport habitual**

Pacte per la mobilitat
Barcelona



COMISSIÓ CÍVICA DE LA BICICLETA I EL VIANANT



Ajuntament de Barcelona