

Diagonal. Així, aquesta última tindrà un carril des del Fòrum fins al parc de Cervantes, mentre que a la Gran Via es podrà anar des de les Glòries fins a la plaça Cerdà, sense l'actual interrupció entre el carrer d'Urgell i el passeig de Gràcia.

L'objectiu és aconseguir a l'Eixample quatre eixos horitzontals i quatre més verticals. El canvi més important en comparació amb els carrils existents serà la doble direcció i l'aparatós separador que ha d'augmentar la seguretat. El model que es col·locarà a Urgell i Provença està inspirat en la prova que s'ha fet al carrer de Sancho de Ávila, amb blocs de suro entre el carril bici i els carrils per al trànsit motoritzat.

El nou model, de 70 centímetres de llarg, serà una mica menys elevat (uns 12 centímetres) i menys ample (20 centímetres) i serà col·locat en diagonal per dissuadir els cotxes d'envair el carril bici, cosa que segueix passant contínuament als carrers de Diputació i Consell de Cent. Tot i això, de moment l'ajuntament de Barcelona no col·locarà els nous separadors en aquests últims carrers, els més insegurs de la ciutat per a les bicicletes i on es concentren la majoria de les infraccions. Els primers quatre mesos d'aquest any, 635 automobilistes i 1.510 motoristes han estat multats per envair el carril bici o estacionar-hi. Per la seva part, 598 ciclistes han estat denunciats per saltar-se el semàfor en vermell.

APRENDRE A CONVIURE

Amb l'espectacular augment de ciclistes urbans --que abans es concentraven sobretot els caps de setmana--, els conductors a Barcelona estan aprenent a marxar forçades a conviure-hi. L'objectiu de l'ajuntament és que els ciclistes se sentin cada vegada més protegits, perquè també els més novells o temorosos surtin sense por en bicicleta per anar a treballar, a l'escola o a comprar. El consistori ha après, a més, que no s'han de situar els carrils bici a les voreres --com va passar amb els pioners, a la Diagonal i la Gran Via-- per evitar que hi hagi conflictes amb els vianants.