

22/09/2005

Cohabitació a les ciutats per promoure l'ús de la bicicleta

La celebració del Dia Europeu sense Cotxes, el 22 de setembre, i la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura ens conviden a mantenir viu el debat entorn dels problemes derivats del model de mobilitat actual. Un model basat en l'ús irracional de cotxes i motos, amb els consegüents congestió, contaminació, accidentalitat, estrès i pèrdua molt important de la nostra qualitat de vida. Per tot això, en els darrers anys, tenen cada cop més protagonisme les alternatives al model actual, que s'agrupen entorn del concepte d'ecomobilitat: anar a peu, amb bicicleta, amb transport públic i amb un ús racional i innovador del vehicle motoritzat privat (carsharing, carpooling, etc.).

La bicicleta representa un mitjà de transport essencial per promoure la mobilitat sostenible i segura a les nostres ciutats. Combina a la perfecció els avantatges d'un vehicle privat: rapidesa, llibertat i versatilitat, amb avantatges socials, econòmics i ambientals: és apta per a pràcticament totes les edats, té un cost molt assequible, no consumeix benzina i no contamina ni fa soroll. A més a més, es pot afirmar que la bicicleta és l'únic vehicle que té externalitats positives, ja que millora la salut de les persones que la fan servir. Aquest darrer punt no és secundari, sobretot ara que sabem el que ens costa a tots plegats la factura de la Sanitat Pública. Caldria que les autoritats es plantegessin destinar la recaptació dels impostos especials sobre les activitats més nocives per a la salut (alcohol, tabac, benzina i altres) a mesures encaminades a incentivar que més persones agafin la bicicleta de forma habitual.

Per fer realitat que tothom es pugui desplaçar amb bicicleta a les ciutats, no hi ha receptes universals, ni es pot basar l'acció únicament a fer carrils bici. Cal anar més enllà, i planificar les polítiques de promoció de la bicicleta de forma global. Per començar caldria que els responsables polítics i tècnics provessin la bicicleta en els seus municipis, per experimentar en primera persona aquests avantatges objectius que aporta la bicicleta a la mobilitat de la ciutat i treure conclusions sobre el gran potencial que té com a mitjà de transport. També veurien quins són els problemes amb què es troben els ciclistes cada dia i com s'ha d'adaptar la ciutat per a un ús generalitzat de la bicicleta. Cal tenir sempre ben present que la bicicleta és un vehicle privat, i que, per tant, ha de tenir com a mínim els mateixos drets que els cotxes i les motos.

Actualment, els nous ciclistes urbans es troben amb un dilema: si van amb bicicleta per la calçada, es troben amb la sensació d'inseguretat que suposa compartir l'espai amb el trànsit motoritzat; si van per la vorera, ni que sigui pel carril bici, es troben amb el rebuig dels vianants, que lògicament volen la màxima tranquil·litat en el seu espai, que ja és prou limitat. Així doncs, el ciclista conscient i respectuós té problemes a tots dos nivells. És evident que, a més, també hi ha ciclistes imprudents i agressius amb l'entorn, com també hi ha conductors i vianants que només tenen drets, i mai tenen cap deure.

La ciutat és de tothom, però la ciutat és limitada i el seu espai públic encara ho és molt més. Als carrers no hi ha lloc suficient per enquibir-hi carrils per a cotxes, carrils bus-taxi, carrils bici, parades de transport públic, voreres amples per passejar i per ubicar-hi terrasses de bar, lloc per instal·lar quioscs o per a comerç ambulant, petits espais per a jocs infantils o pipicans, a més de tot el que es necessita per als serveis tècnics de la via pública. Per tant, l'única solució que queda és prioritzar els desplaçaments més eficients i sostenibles en la distribució de l'espai i pacificar el trànsit per compartir aquest espai.

Des del Bici Club de Catalunya (BACC) proposem una normativa de cohabitació eficient que estableixi els següents criteris de velocitat i prioritats de la circulació per la ciutat (inspirada en una proposta recent d'en Joan Tineo). En primer lloc, s'hauria d'establir el límit de velocitat genèric a tota la ciutat de 30 km/h, i adaptar-ho, si fos necessari, en determinats carrers, augmentant-lo en les vies ràpides o rebaixant-lo en les zones de prioritat per a vianants.

- A la xarxa viària bàsica de la ciutat, els carrers haurien de permetre el trànsit fluid dels vehicles motoritzats particulars a una velocitat màxima de 50 km/h, i fins a 80 km/h en algunes vies ràpides. Les bicicletes requeririen en aquesta xarxa un carril bici ben protegit.
- A la xarxa viària secundària i de distribució (que representa més del 70% dels carrers) bicicletes i vehicles motoritzats, amb prudència i respecte, podrien compartir l'espai, i ho haurien de fer. El límit màxim de velocitat seria de 30 km/h, sense que calgués senyalitzar-ho. Tenint en compte la gran extensió d'aquesta xarxa, el ciclista es podria moure a bastament i amb força llibertat per la ciutat.
- A les àrees de prioritat invertida (zones 20) el ciclista no tindria limitacions però hauria de circular respectant la preferència dels vianants. Aquesta xarxa, ben articulada amb la xarxa secundària, li permetria augmentar encara més les seves possibilitats de moviment dins la ciutat.
- Per últim, a les zones de vianants, el ciclista podria transitar per un espai que bàsicament no és per a ell: la cohabitació l'obligaria a desplaçar-se a la velocitat dels vianants i, si el carrer estigués molt transitat, hauria de baixar de la bicicleta. En cas contrari, si el carrer estigués buit, el ciclista hauria de circular com a màxim a 10 km/h, per garantir la seguretat de qualsevol usuari desprevingut.

La implantació d'aquesta normativa de cohabitació no comportaria gaire infraestructura (tret d'alguns passos de vianants elevats, estretaments de calçada, etc.), sinó principalment gestió: la bicicleta tindria el seu lloc a la ciutat, i el ciclista s'estalviaria molts dels problemes que té actualment. El ciclista ja no hauria de transitar per les voreres dels carrers, i tampoc caldria construir gaires carrils bici. Només caldria jerarquitzar adientment la xarxa viària i senyalitzar, clarament de forma senzilla i ben visible, dins quin espai de cohabitació es troba cadascun dels diferents usuaris dels espais públics, per així conèixer quines són les seves obligacions. Un cop aconseguida aquesta fita informativa, només caldria mantenir l'ordre amb sistemes punitius eficients. Aquesta pacificació del trànsit repercutiria de retruc en un estalvi en el consum de benzina, en menys contaminació i en menys gravetat en cas d'accident.

Finalment, encara que no ho sembli, la fluïdesa e n la circulació motoritzada no es veuria afectada, ja que, recordem-ho, la seva velocitat mitjana es manté entre 20 i 25 km/h, en la majoria dels nuclis urbans.

Aquestes iniciatives s'haurien d'acompanyar de campanyes de sensibilització i incentius per fer possible que tothom ho pogués provar, ja que el pitjor enemic de la bicicleta no són els cotxes, sinó els prejudicis existents en contra del seu ús com a mitjà de transport habitual a les ciutats.