



Nota de premsa

LA BICI A BARCELONA, ASSIGNATURA PENDENT

La síndica creu que la bicicleta no ha aconseguit encara un encaix correcte en la mobilitat de la ciutat i no disposa d'una xarxa viària sòlida i contínua

La invasió de les voreres per part dels ciclistes s'ha convertit en un punt de conflicte habitual amb els vianants que, de moment, la Guàrdia Urbana no estat capaç de resoldre

Vilà defensa revisar i modificar l'actual xarxa de carrils bici per reforçar la seguretat dels usuaris de la bicicleta i segregar o diferenciar clarament els carrils situats a la vorera

Barcelona, 3 de novembre del 2011. –L'ús de la bicicleta no para de créixer a Barcelona. Cada dia es fan a la ciutat més de 106.000 desplaçaments. Però la implantació de la bicicleta és lluny de ser una realitat consolidada. Encara és una assignatura pendent. La ciutat no compta amb una xarxa viària sòlida i contínua. La síndica de greuges de Barcelona, Maria Assumpció Vilà, creu que l'Ajuntament no ha fet un esforç real, en els darrers anys, per millorar les infraestructures viàries. Tampoc s'han posat els mitjans necessaris per resoldre els habituals conflictes entre ciclistes i vianants per la invasió de les voreres per part dels primers. En cinc anys, les multes imposades per la Guàrdia Urbana només suposen el 9,8% de les sancions a ciclistes. Sobre el terreny, això es tradueix en menys d'una denúncia al dia.

L'augment de l'ús de la bici i la preocupació percebuda per aquesta Sindicatura, a través de les queixes –que han significat darrerament un 5% del total de les denúncies rebudes-- i les opinions copsades per la defensora dels barcelonins, van portar a obrir a mitjans del 2011 un estudi sobre la implantació d'aquest vehicle a Barcelona. Els objectius han estat estudiar l'eficàcia de l'acció del govern en el desplegament de la promoció de la bici, detectar els problemes i els desajustos que planteja el seu creixement i proposar algunes millores.

Pla d'infraestructures amb un calendari clar

Segons Vilà, la bicicleta té unes característiques idònies per a desplaçar-se per la ciutat. És un mitjà de transport sostenible, econòmic, fàcil de conduir i saludable. Ocupa poc espai i permet circular a una velocitat de 15 km/h. Però les conclusions de l'estudi posen en evidència que la bicicleta encara és **un fenomen nou que no ha aconseguit un encaix correcte en la mobilitat de la ciutat**. La síndica suggereix que es faci un pla real de les infraestructures amb un calendari clar.

De les dades analitzades queda palès que a Barcelona els desplaçaments amb transport públic tendeixen a incrementar-se al llarg dels anys i que l'ús del vehicle privat va a la baixa. La síndica defensa aquesta tendència i opina que per a aconseguir una mobilitat sostenible cal seguir prioritzant els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic, i reduir els espais destinats a la circulació dels vehicles a motor i a l'estacionament dels cotxes.



La defensora dels barcelonins recorda que la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat reconeix el dret a una circulació tranquil·la, és a dir que les autoritats municipals s'encarregaran de garantir uns transports públics accessibles tot respectant el medi ambient i controlant el trànsit automobilístic. El mateix text defensa el dret dels vianants a disposar d'espais reservats i encoratja l'ús de vehicles no contaminants.

De l'estudi de la Sindicatura es desprèn que el disseny actual dels carrers de Barcelona encara no està adaptat a la circulació de les bicicletes. La defensora dels barcelonins sosté que **la ciutat no disposa d'una xarxa viària sòlida i que l'Ajuntament va implantar, l'any 2007, el Bicing de manera precipitada, quan encara no podia garantir la seguretat dels ciclistes i els vianants**, els col·lectius més febles des del punt de vista de la mobilitat.

La síndica defensa pacificar tota la xarxa secundària de la ciutat, concebuda com un espai de convivència cívica, implantant la regulació i la senyalització de les zones 30 per crear una xarxa contínua que permeti els desplaçaments de les bicis segura a través de les zones 30 i els carrils bici.

Segons la defensora dels barcelonins, la implantació dels carrils bici es podria estendre també a la xarxa viària bàsica, la de gran capacitat per al trànsit. La ciutat té 1.327 km de vies de circulació. La xarxa bàsica la formen un 27,5% dels carrers de la ciutat. Això vol dir que si es decidís fer carrils bici a les vies de la xarxa bàsica, només caldrien construir uns 200 nous km per crear una xarxa contínua i segura per les bicis, ja que les noves vies es complementaríen amb els carrils bici ja existents i les zones 30.

Incompliment de les normes

La cohabitació de ciclistes i vianants hauria de ser un fet excepcional, ja que són dues maneres ben diferents de desplaçar-se, però la realitat és una altra. La manca d'una xarxa viària contínua i la tendència de molts ciclistes a buscar rutes més ràpides i curtes porta a molts usuaris a no complir les normes, com ho demostren les queixes que ha rebut aquesta Sindicatura.

La invasió de les voreres i de les zones reservades als vianants per part dels ciclistes s'ha convertit en un punt habitual de conflicte i genera nombroses queixes per part dels vianants, que caminen amb por i inseguretat, sense que la Guàrdia Urbana exerceixi amb prou rigor el control de la disciplina viària.

Des del 2007 fins al juliol del 2011, **les sancions per envair els espais de vianants representen només el 9,8%. L'any 2010, que és el període en que més denúncies s'han posat per aquest motiu, s'ha multat a 292 ciclistes per circular incorrectament per les voreres, és a dir, no s'arriba a una multa al dia.** La síndica recorda que el 2007, l'Ajuntament

va aprovar una nova ordenança per regular l'ús de la bici i és obvi que havia de ser un instrument útil i eficaç per regular com s'havia de circular amb bicicleta. L'aplicació excessivament tímida de la norma fa entrar en descrèdit a la autoritat.



Des de fa alguns anys, en els seus informes anuals, la defensora dels barcelonins exposa al consistori els problemes de comptabilitat que hi ha entre ciclistes, vianants i conductors de vehicles a motor. Vilà fins i tot creu que no hi ha una planificació per executar les vies de circulació dels ciclistes, amb unes expectatives temporals assolibles. “Hi ha continus canvis de tendència i moltes de les actuacions previstes fa pocs anys ara no es contemplen”, diu.

En la construcció dels carrils bici, a més, es prioritza l'estalvi d'espai per davant de l'efectivitat i comoditat de les vies per circular-hi. Algunes de les solucions, com els carrils bidireccionals, comporten cert perill, en els vies en què la resta de vehicles circulen en un únic sentit de circulació. La síndica opina que cal revisar i modificar la xarxa de carrils bici existents per reforçar la seguretat dels ciclistes i evitar els conflictes amb els vianants i amb la resta de vehicles. També es partidària de senyalitzar clarament o segregar els carrils bici situats a les voreres perquè quedi clar l'espai destinat als ciclistes i als vianants.

Menys carrils bici construïts

L'Ajuntament vol promoure l'ús de la bicicleta, però de moment no ha quedat palès que hagi fet una aposta real de prioritzar aquest vehicle destinant els esforços necessaris per garantir unes infraestructures adequades, amb la creació de més carrils bici. **De fet, sorprèn que entre els anys 1990 i 2000 es van construir 110 quilòmetres enfront dels 49 que s'han fet entre els anys 2001 i 2010, quan s'ha disparat l'ús de la bici a Barcelona, amb uns 106.000 desplaçaments diaris.** En el mandat 2007-2011, l'Ajuntament es va gastar 4,4 milions en construir carrils bici enfront dels 17 que costa cada any el Bicing.

Les previsions fetes pel consistori l'any 2006 contemplaven la creació de carrils bici a moltes vies de la ciutat. Es preveïen carrils bici a la major part del 22@ i el Poblenou, a la ronda de Dalt i del Mig i a moltes de les vies principals com són el carrer de la Sagrera, Rosselló, la totalitat de Provença, ronda de Sant Pere, Pelai, ronda de Sant Antoni i Viladomat. Però molts estan per executar. L'any 2007 es calculava que hi haurien construïts uns 200 quilòmetres de carrils bici, però a finals de l'any passat només n'hi havia 159. Tot i les peticions fetes i l'obligatorietat de respondre a la síndica, l'Ajuntament no ha facilitat la previsió dels futurs carrils que es construiran.

Per tal de fer una valoració el més real possible, i que no estigués fonamentada únicament en els supervisions fetes per la defensora dels barcelonins, en el seu estudi, la síndica ha examinat l'evolució del nombre de desplaçaments de la bici a la ciutat, algunes dades de sinistralitat i de sancions, el manual tècnic dels carrils bici, l'avaluació del Pla de Mobilitat i el Pla Estratègic de la Bicicleta, que preveia, entre altres accions, un registre de la bicicleta però que ha tingut una escassa repercussió.

Finalment, la síndica també demana en el seu informe un increment de les places d'estacionament per a bicicletes. De les 13.691 places existents a finals del 2010, 10.714 corresponen al servei del Bicing i no poden ser utilitzades per les bicicletes privades.