

Èxit amb ombres



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

07/08/2008

La democratització de la bicicleta el que ha fet és projectar el conjunt de la societat, tal com és, a aquest sector concret

Diguem-ho d'entrada: l'augment de l'ús de la bicicleta a la ciutat de Barcelona és una bona notícia. No obstant això, s'estan produint diverses irregularitats per part d'alguns usuaris, una situació que a

curt termini pot acabar amb la simpatia que moltes persones senten per aquest vehicle.

Tots hem pogut tenir alguna topada ocasional amb una bicicleta que no circulava correctament però això no és significatiu; ens pot haver succeït el mateix amb un vianant -de fet passa més sovint- i no per això qüestionem els vianants. Cal aprofundir, doncs, en les observacions per ser ponderat. Amb aquesta idea vaig asseure'm fa uns dies al nou tram de la Diagonal davant de la torre Agbar per mirar. Hi vaig veure el següent: malgrat l'existència de dos carrils bici perfectament senyalitzats als extrems de la rambla central, pràcticament el 90% dels ciclistes optaven per circular per l'espai destinat als vianants. El carril no té un traçat amb obstacles però és majoritàriament ignorat. Afortunadament els incidents són mínims ja que l'espai triat pels ciclistes és suficientment ampli per a tothom.

Després vaig procedir a observar, en aquest cas passejant, el tram de la Diagonal entre Francesc Macià i Passeig de Gràcia. Aquí el carril està traçat en les rambletes laterals visiblement més estretes que l'espai de la nova Diagonal i discorre per zones on el potencial de conflicte amb vianants és elevat (parades d'autobús, quioscos) Els ciclistes respecten molt més el carril però, a diferència de l'altre tram, solen agafar unes velocitats altíssimes. En aquest context vaig ser testimoni d'un incident greu. Un individu circulava a no menys de 60 km/h, i sense mans, quan un turista distret va envair de manera inesperada el carril bici per agafar perspectiva per la foto d'un edifici. En l'últim segon el turista se'n va adonar i, amb un salt, va esquivar el ciclista. Tot i així la frenada brusca i l'enorme velocitat va fer-lo caure i va picar fort contra el terra, mentre la bicicleta quedava completament danyada en l'impacte.

(F)

Segons els experts, perquè una xarxa ciclista funcioni en una ciutat el millor és que aquesta es dissenyi d'una sola vegada i amb els mateixos criteris en tot el traçat. Les condicions bàsiques que cal tenir en compte són la continuïtat -o dit d'altra manera, que la xarxa no quedi interrompuda en algun punt- i la seguretat, que ve garantida per la segregació dels carrils de la resta de modes de transport inclosos, en la mesura del possible, els vianants. Es obvi que, en ciutats consolidades i on coexisteixen teixits urbans diferents, l'aplicació de les dues regles d'or esmentades es veu força compromesa. En aquest sentit Barcelona ha optat per fer les adaptacions que s'han considerat convenientes en cada cas. Pel que fa a la continuïtat s'està treballant bé en la direcció de connectar tots els districtes però, atenent a la gran diversitat morfològica de la ciutat, no ha estat possible fer un model de carril amb les mateixes característiques arreu. Alguns, com el que discorre pel tram central de la Diagonal o el de l'Avinguda Paral·lel han suscitat, per raons diferents, moltes crítiques. El primer per la seguretat dels vianants -si bé en l'accident que vaig presenciar el caminant va sortir il·lès. I en el cas del segon, pels ciclistes, que es veuen seriosament amenaçats pels automòbils en els gir.

Precisament, per aquestes limitacions, l'atenció dels ciclistes i de tots plegats hauria de ser màxima. Es el mateix que hauria de fer tot conductor quan la via per on circula va canviant de condicions. A la ciutat de Berlin els carrils estan integrats a les voreres i no hi ha segregació; és més en algunes ocasions es

fa inevitable haver de compartir espai amb l'automòbil. Tanmateix, en les dues setmanes que vaig ser en aquella ciutat no vaig veure incidents i menys encara accidents. La clau semblava estar en el grau d'atenció dels ciclistes però també de vianants i automobilistes, perquè en un esquema de mobilitat compartit no serveix de res que només un dels mòbils estigui atent.

Hi ha un altre factor que també influeix en la qüestió. Fa uns anys, el nombre de ciclistes era molt petit i les infraestructures per a ells molt limitades. Aquestes persones, a banda d'un coratge remarcable, tenien una certa consciència de formar part d'un col·lectiu que obria camí i, anant contracorrent, d'alguna manera treballava per un futur amb una mobilitat més sostenible. Aquesta vinculació entre una determinada manera d'entendre la ciutat i l'usuari de la bicicleta, s'ha trencat: la bicicleta és un instrument com qualsevol altre i res no fa pressuposar que qui la condueix té un sentit cívic especial.

Per la mateixa raó no es pot parlar, com fan alguns articulistes de diaris barcelonins, de ciclistes incívics de manera general. En realitat, la democratització de la bicicleta el que ha fet és projectar el conjunt de la societat, tal com és, a aquest sector concret anomenat usuari de la bicicleta. I en aquest sentit fins i tot es podria estudiar el comportament d'aquest sector, no tant com a ciclista, sinó com a reflex del conjunt social. Hi ha persones que van amb extrema cura i d'altres que no, com la que vaig veure no fa gaire, baixant per la vorera del carrer Trafalgar d'un metre d'ample i impedit el pas d'un grup que pujava vorera amunt amb maletes. Es altament probable que aquest irresponsable es coli al metro o es passi un semàfor en vermell quan no és ciclista, per tant la seva circumstància és irrelevant.

Com a últim convidat a un esquema de mobilitat cada cop més complex, la bicicleta té en l'opinió pública un jutge poc indulgent. D'altra banda, l'Ajuntament considera l'ús massiu bicicleta com un actiu de la ciutat. I té raó: ho és. El fet que París o Londres copiïn el nostre sistema de bicicletes públiques ens ha de fer sentir orgull, però, atenció, cal no perdre el món de vista i admetre que, malgrat l'èxit, tenim un problema pendent.

Periodista **Etiquetes:** [Barcelona ciutat](/etiquetes/barcelona-ciutat) (/etiquetes/barcelona-ciutat)
[Mobilitat](/etiquetes/mobilitat) (/etiquetes/mobilitat)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/exit-amb-ombres>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/exit-amb-ombres>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors](/newsletter/sostenible) (/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

Arxiu (/arxiu)

Continguts per categoria (/tagclouds/chunk/3)

Continguts per etiqueta (/tagclouds/chunk/1)

Continguts per municipi (/tagclouds/chunk/2)

Avís legal (<http://www.diba.cat/avislegal>)

Contacte (/formulari/contacte)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))