

L'ESTAT DE LA **Qüestió**

Ampliació del bicing

Durant les darreres setmanes s'han conegut dues bones notícies en relació al servei de transport públic individual en bicicleta de Barcelona, conegut com a Bicing.

La primera notícia es va conèixer el dia 25 de setembre i feia referència al calendari d'ampliació d'aquest servei, presentat per l'Ajuntament de Barcelona. D'entrada, el consistori reiterava l'acompliment dels terminis d'implantació presentats al mes de gener de 2007 i comunicava la posada en marxa de la tercera fase d'implantació, que ha de permetre assolir, a finals d'aquest 2007, els 3.000 vehicles i les 200 estacions (duplicant, per tant, les 1.500 bicicletes i 100 estacions que hi ha actualment). Més enllà d'això, però, el consistori anunciava que farà un pas més, que no estava previst al projecte inicial: ampliarà el servei i, al llarg de l'any 2008, es durà a terme una nova fase d'implantació que permetrà assolir la xifra de 6.000 bicicletes i 400 estacions (es produirà, per tant, una quadruplicació de l'oferta existent a dia d'avui). Aquesta mesura comportarà l'extensió del Bicing a pràcticament tots els districtes de la ciutat.

Des del Consell de la Joventut de Barcelona (CJB) acollim de manera molt satisfactòria aquest anunci d'ampliació, que el Consell ja havia demanat mesos enrere. Considerem que l'increment del parc de bicicletes del servei de Bicing és una mesura molt necessària, ja que el sistema ha tingut tant d'èxit que, en determinats moments, es col·lapsa (en hores punta, per exemple, hi ha estacions que queden completament buides mentre que d'altres se saturen). Hi ha qui ha arribat a dir que el sistema està morint d'èxit, tot i que, des del CJB, més aviat pensem que, senzillament, la magnífica acollida que ha tingut el Bicing ha desbordat les previsions inicials i això obliga a introduir-hi alguns ajustos per a garantir un servei òptim. En qualsevol cas, el sistema en sí mateix (conceptualment i operativament) és bo, ha significat un veritable revulsiu en la mobilitat de la ciutat i estem convençuts que encara té potencial de creixement.

L'ampliació del parc de bicicletes i del nombre d'estacions significarà una extensió territorial de l'àrea d'implantació del servei i, per tant, permetrà de donar cobertura a un territori més vast i a un nombre major de ciutadans. A més, actuarà com a element estabilitzador del sistema ja que, en augmentar la flota de bicicletes, es dificultarà la saturació del sistema (serà, per tant, un dels ajustos que ha de permetre millorar el servei). Que el Bicing de Barcelona pateix cert dèficit de vehicles és fàcil de constatar al carrer (observant estacions que queden buides), però també ho és si fem una anàlisi comparativa entre les dades del Bicing de Barcelona i les d'altres ciutats que disposen de serveis similars, com ara Lió, París o Copenhaguen (per exemple la ràtio entre el nombre d'usuaris i el nombre de vehicles a Barcelona és gairebé el doble que a Lió i, si el que mirem és la ràtio entre el nombre d'habitants i el nombre de bicicletes, l'ordre de magnitud de la diferència és unes deu vegades superior). Per tant, des del CJB, celebrem que l'Ajuntament hagi pres consciència d'aquesta situació i valorem la seva rapidesa a l'hora de donar-hi resposta amb una ampliació el servei, sobretot tenint en compte que

L'ESTAT DE LA **Qüestió**

el Bicing tot just fa vuit mesos que està en servei.

La segona notícia a la qual fèiem referència ha estat la demanda que alguns ajuntaments de l'àrea metropolitana de Barcelona han traslladat a l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) per tal d'ampliar l'àrea d'implantació del Bicing més enllà dels límits del terme municipal de Barcelona. Ajuntaments com els de l'Hospitalet, Badalona, Esplugues, Santa Coloma de Gramenet i Sant Adrià de Besòs aposten per un Bicing metropolità, que doni resposta a unes demandes de mobilitat que molt sovint tenen caràcter intermunicipal. L'EMT, per la seva banda, té previst convocar un estudi que avalui les possibilitats d'implantació del sistema a les ciutats més pròximes a Barcelona.

Des del CJB no podem fer més que sumar-nos a la demanda d'estendre el servei més enllà dels límits administratius de la nostra ciutat. Ens sembla evident que la planificació del transport públic s'ha de fer tenint en compte la realitat metropolitana de la mobilitat i que el servei de transport públic en bicicleta no hauria de ser una excepció, si més no mentre estiguem parlant de municipis que estan literalment enganxats a Barcelona, amb la qual conformen un continu urbà.

Ara bé, més enllà de donar suport tant a la mesura d'ampliació anunciada per l'Ajuntament de Barcelona, com a la demanda formulada per altres municipis metropolitans, des del CJB també volem remarcar que és indispensable que tant una mesura com l'altra vagin acompanyades de millores substancials en les infraestructures viàries. En cas contrari, l'ampliació del servei acabarà portant al caos i augmentarà la conflictivitat entre la bicicleta i els altres mitjans de transport (especialment la competència amb els vianants).

En ocasions anteriors, ja hem comentat que l'augment del nombre de bicicletes que circulen com a conseqüència de la posada en marxa d'aquest nou servei (així com l'augment del nombre de ciclistes urbans amb poca experiència) porta associats efectes col·laterals que cal saber preveure, prevenir i pal·liar. Un dels efectes que cal tenir més en compte és que els dèficits en matèria d'infraestructures (una xarxa de carrils bici incompleta i mal connectada, la insuficiència de zones pacificades que permetin circular per la calçada amb seguretat, etc.) es posen molt més de manifest i la competència per l'espai entre ciclistes i vianants augmenta, amb els conseqüents recels mutus. A tot això, cal sumar-hi la nova ordenança de circulació de Barcelona que, en alguns moments, esdevé excessivament restrictiva i difícil d'interpretar i aplicar.

En definitiva, des del CJB pensem que si es vol fer una aposta estratègica per potenciar la mobilitat en bicicleta, no podem limitar-nos a un augment de l'oferta del servei de Bicing, sinó que cal preveure i habilitar mecanismes capaços d'absorbir el nou volum de vehicles que estem generant. És cert que l'anunci fet per l'ajuntament el 25 de setembre no només parlava de l'ampliació del Bicing, sinó que també feia referència a la incorporació d'altres mesures de foment d'ús de la bicicleta,

L'ESTAT
DE LA

Qüestió

però eren poc concretes. Per exemple, així com l'anunci d'ampliació del Bicing s'acompanyava d'un calendari d'implantació, quan es parlava de completar els 22 quilòmetres de xarxa de carrils bici pendents d'execució (i planificats des de fa sis anys), no s'especificava cap termini.

Igualment, considerem imprescindible que els municipis que optin per integrar-se a un futur sistema de Bicing metropolitana disposin d'infraestructures adequades i d'una mínima cultura de la bicicleta (és a dir: que prèviament hagin fet campanyes de promoció i sensibilització sobre l'ús de la bicicleta). Tal com ja ha alertat la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta (CCUB), la implantació de serveis de transport públic en bicicleta a municipis amb molt poca tradició en l'ús d'aquest vehicle i que no disposen d'una xarxa viària adequada, pot arribar a comportar més problemes que beneficis. Caldrà, per tant, que facin un esforç (tant inversor com pedagògic) per superar aquestes mancances i incorporar el servei amb garanties. La majoria dels ajuntaments metropolitans ha inclòs l'ampliació dels carrils bici locals en el programa de govern d'aquest mandat, però també caldrà garantir que les infraestructures ciclables (carrils bici, zones pacificades...) dels municipis en els quals s'acabi oferint el servei tinguin una bona connectivitat entre elles i no es produeixin discontinuïtats (en canviar de terme municipal, per exemple) que facin augmentar els riscos als quals es troben sotmesos els ciclistes.

Per tot això, el CJB demana a l'Ajuntament

Que habiliti, en el marc d'aquesta legislatura, els 22 km de carril bici projectats però encara no executats, per tal de garantir la interconnexió de la xarxa bàsica.

Que acceleri les polítiques de pacificació de trànsit, amb la generalització de les zones 30 i dels carrers de prioritat invertida. També proposem exportar a altres barris el model de superilles de vianants que s'ha portat a terme al barri de Gràcia amb tan bons resultats.

Que millori el manteniment dels carrils bici, posant èmfasi en aspectes com els punts d'incorporació al carril, els creuaments en passos zebra, els graons laterals, la visibilitat i la senyalització dels carrils, la presència d'elements molestos com tapes de clavegueres i comptadors... També és important preveure punts de pas alternatius per als ciclistes i senyalitzar-los adequadament quan determinades actuacions de manteniment de l'Ajuntament comportin el tall dels carrils bici (obres, neteja urbana, podat d'arbres, etc.).

Que impulsi noves campanyes de sensibilització per afavorir la convivència a l'espai públic i el respecte mutu entre ciclistes i vianants. Cal fer entendre a la població que, en termes de mobilitat sostenible, ciclistes i vianants es troben al mateix vaixell i que la competència per l'espai públic no s'ha de produir entre ells, sinó amb els vehicles motoritzats. Caldria aprofitar la conjuntura actual per relançar campanyes de foment del transport no motoritzat als centres docents (com "la bici a l'escola"), la creació

L'ESTAT
DE LA

Qüestió

de camins amics (comptant amb la participació territorial), etc.

Que creï carrils multifuncionals, de 3'5 metres d'amplada com a mínim, que permetin la compartició de l'espai de circulació entre busos, taxis, motocicletes i bicicletes.

Que amplii l'horari de servei del Bicing (actualment, de diumenge a dijous, no es poden agafar vehicles entre les 24 i les 5 h: la mateixa franja horària de tancament del metro). Creiem que és una llàstima desapropitar utilitats potencials d'aquest nou sistema de transport, que podria constituir una de les alternatives de mobilitat durant l'horari de tancament del metro. De fet, el concurs públic mitjançant el qual es va adjudicar el Bicing, incloïa entre les seves condicions que el servei s'oferís les 24 hores del dia.