

Benvinguda al Bicing

Des del 22 de març, a Barcelona es pot gaudir d'un nou sistema de transport públic, individual i sostenible: el Bicing. Es tracta d'una **flota de bicicletes** que l'Ajuntament de la ciutat posa **a disposició de la ciutadania** per realitzar trajectes urbans de curt i mitjà recorregut, de manera ràpida, ecològica, saludable i econòmica. De moment, el servei compta amb més de 750 bicicletes repartides en 50 estacions, però aquest nombre augmentarà fins a un total de 1500 bicicletes i 100 estacions el mes de juliol. Aquesta és una **iniciativa pionera a l'estat** espanyol i s'ha inspirat en el model d'altres ciutats europees, com ara Lió (a França), on la implantació d'aquest mitjà de transport ha suposat una veritable revolució en el model de mobilitat urbana.

La gestió d'aquest servei es va encarregar a l'empresa municipal B:SM, que la va adjudicar mitjançant un concurs públic a ClearChannel, empresa que també té instal·lats serveis similars a ciutats com Reims, Oslo i Estocolm. La implantació del Bicing **s'està finançant amb els excedents obtinguts del sistema de regulació integral de l'aparcament** (zones blaves i àrea verda).

La xarxa d'aquest servei està dissenyada de manera que quedi garantit l'accés a **estacions de recollida** i lliurament de bicicletes, **a una distància de menys de 300 metres**, des de qualsevol punt de l'àrea d'implantació. La xarxa de punts de recollida i lliurament de vehicles s'ha basat en criteris d'intermodalitat entre la bicicleta i altres models de transport (metro, rodalies, FGC), així com amb la interconnexió amb aparcaments i altres zones importants de generació o atracció de viatges, com ara equipaments, eixos comercials o universitats. L'àrea d'implantació final del Bicing **cobrirà tota la superfície contínua de Barcelona amb pendents inferiors al 3%**.

Tant la implantació de les estacions, com la seva posada en marxa, es fa de forma progressiva. La **bona acollida d'aquest servei** entre la població barcelonina durant les primeres setmanes de servei ha portat l'Ajuntament a accelerar el ritme d'implantació del sistema i anticipar l'entrada en servei de les noves estacions respecte dels terminis establerts inicialment. Aquesta bona acceptació del Bicing s'ha traduït en el fet que, a dia d'avui, quan encara no s'ha cobert tota l'àrea d'implantació territorial del servei, ja es compti amb més de 40.000 usuaris i usuàries registrats/des i es produeixen unes 500 altes diàries. A més, el Bicing, està facilitant la **generalització de perfils d'usuari/ària fins ara bastant minoritaris** i, bona prova d'això, és que el 48% de les persones abonades són menors de 35 anys, segons les dades facilitades per l'Ajuntament. La major part d'usuaris/àries d'aquest servei són persones que, fins ara, no utilitzaven de manera habitual la bicicleta en la seva mobilitat quotidiana.

Des del CJB volem celebrar tant l'entrada en funcionament d'aquest nou servei, com la bona resposta ciutadana que ha tingut. La implantació del Bicing significa **una mesura potent de promoció de l'ús de la bicicleta** i constitueix un pas més en la seva consolidació com a mitjà de transport quotidià i normalitzat. La resposta ciutadana, que ha sorprès el propi Ajuntament, demostra que hi ha una **demanda real d'alternatives de transport** i que l'aposta per mesures innovadores compta amb la complicitat de molts ciutadans i ciutadanes i té l'èxit garantit si es planteja adequadament. L'ús aclaparador que està tenint el servei ininterromput de metro les nits de dissabte és també una bona prova del que estem comentant.

Volem deixar clar, doncs, que al CJB **valorem de forma molt positiva la implantació del Bicing a Barcelona**. El veiem com una nova prova que l'Ajuntament de la ciutat fa una aposta decidida i estratègica per l'ús de la bicicleta. Alhora, valorem que aquesta no sigui una aposta aïllada, sinó que **s'emmarca en una política global de pacificació del trànsit i de foment de la mobilitat sostenible**. El fet que aquest nou servei es financi amb els excedents obtinguts del sistema de regulació integral de l'aparcament ens sembla significatiu i digne de remarcar, sobretot davant de totes aquelles veus que, al seu dia, van oposar-se a la implantació de les àrees verdes i van denunciar un suposat afany recaptatori per part de l'administració.

La realitat és que **l'Àrea Verda forma part d'aquesta política estratègica** que té per objectiu la pacificació del trànsit i el foment de la mobilitat sostenible. Es tracta d'un element que dissuadeix l'ús del vehicle privat i que, a més, millora la disponibilitat d'aparcament per als veïns de la zona. Cal remarcar també que l'Àrea Verda és deficitària: un argument que, per si sol, ja desmunta qualsevol teoria d'afanys recaptatoris. Les seves pèrdues es compensen amb les taxes de les zones blaves que, alhora, fan possible que el sistema de regulació integral d'aparcaments tingui beneficis, uns **beneficis que**, tal com estableix l'ordenança fiscal, **es reverteixen íntegrament en polítiques de foment del transport públic i la mobilitat sostenible**. Això ha fet possible, entre altres coses, la implantació del Bicing.

Tot i que la nostra valoració no pot deixar de ser positiva, també volem alertar d'alguns riscos que comporta la implantació del Bicing i que creiem que s'han de tenir molt en compte. És evident que la posada en funcionament d'aquest nou servei de transport públic individual està generant un **augment significatiu del nombre de bicicletes que circulen** per la ciutat, que ja havia crescut notablement durant els darrers anys (segons dades del propi Ajuntament, a Barcelona, es realitzen diàriament uns 35.000 desplaçaments en bicicleta). Pensem que aquest increment d'usuaris **farà més visibles alguns dels dèficits** que encara tenim a Barcelona en relació a les infraestructures. Entenem, per tant, que la implantació del Bicing també hauria d'anar acompanyada d'un **esforç especial de millora de les infraestructures que donen servei als i les ciclistes**. És en aquest sentit que recollim el següent conjunt de demandes, bona part de les quals, d'altra banda, ja hem anat formulant durant els darrers anys (veure "L'Estat de la Qüestió" número 65 *La bicicleta: una solució personal i col·lectiva* i "El Punt sobre la J" número 13 *La gent jove de Barcelona i l'ús de la bicicleta*).

Què demana el Consell de la Joventut de Barcelona?

Per tot plegat, des del CJB, plataforma que aplega 86 associacions juvenils de la ciutat, demanem:

- **Ampliar la xarxa urbana de carrils bici** i planificar-la tenint en compte el seu ús creixent com a mitjà de transport diari, vinculat als desplaçaments d'estudis o laborals. Els esforços s'haurien de centrar a millorar i ampliar el traçat de la xarxa, posant **èmfasi en la connectivitat** dels carrils i vertebrant una veritable xarxa, complementada amb xarxes de barri integrades en carrers de trànsit moderat. En concret, demanem que es completi la construcció, en el marc de la propera legislatura, de tots els carrils bici projectats però encara no executats, per tal de garantir la interconnexió de la xarxa bàsica. El compliment del pla municipal significaria la creació de 22 km de carril bici addicionals, que se sumarien als 128 existents. Aquests carrils s'haurien de construir prenent espai als vehicles de motor i no als vianants, és a dir, caldria que anessin emplaçats sobre la calçada i segregats del trànsit motoritzat mitjançant barreres que garanteixin la seguretat. També caldria començar a plantejar-se la substitució progressiva dels carrils emplaçats a les voreres per carrils situats a la calçada, per facilitar la convivència entre vianants i ciclistes.

- **Accelerar 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.
- **Millorar 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, podat d'arbres, etc.).
- Aprofitar el Bicing per relançar campanyes de **foment del transport no motoritzat als centres docents** (com "La bici a l'escola") i la **creació de camins amics**, comptant amb la participació territorial.
- **Crear 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.
- Vista la gran acceptació que està tenint, també proposem que s'estudii la possibilitat d'**estendre el Bicing més enllà de l'àrea d'implantació projectada** inicialment, encara que això impliqui la revisió del criteri de no incloure zones de pendent superior al 3%. El precedent de Lió, en què el servei també s'ofereix als barris situats als turons que envolten el centre de la ciutat, és un cas a tenir en compte.
- **Ampliar 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 desapropiar utilitats potencials d'aquest nou sistema de transport, que podria constituir una de les alternatives de transport durant l'horari de tancament del metro.