

# L'entrada en vigor de la nova ordenança de circulació de vianants i vehicles

Arran del debat suscitat amb l'entrada en vigor de la nova ordenança de circulació de vianants i vehicles, des del Consell de la joventut de Barcelona (CJB), plataforma d'entitats juvenils que aplega una vuitantena d'associacions de la ciutat, fem arribar la nostra valoració i aprofitem per reiterar algunes de les propostes i demandes que hem estat formulant durant els darrers anys.

La nova ordenança de circulació incorpora, per primera vegada, la regulació de la circulació de bicicletes. Volem entendre aquesta situació com el reconeixement explícit de la consolidació de la bicicleta com a mitjà de transport urbà i, des d'aquest punt de vista, ho considerem un avenç que normalitza la bici com a mitjà de transport. Admetem també que el projecte d'ordenança, en alguns aspectes, suposa un impuls per a l'ús de la bicicleta, però no podem deixar de mostrar el nostre desacord amb alguns dels seus articles, tal com ja vam expressar, en forma d'al·legacions, durant el procés participatiu que va acompanyar l'elaboració de l'ordenança.

També volem ressaltar que la definició de l'ordenança, pel que fa a la circulació de bicicletes, es va fer abans de la implantació del Bicing, que ha significat una veritable revolució en l'ús de la bici a la ciutat. Al mes de juny, des del CJB, ja vam alertar que el gran augment en el nombre de bicicletes que circulen per Barcelona gràcies a la implantació del Bicing comportaria una accentuació dels dèficits que patim els ciclistes de la ciutat en matèria d'infraestructures. La nova ordenança, amb els seus criteris restrictius, encara els posarà més en relleu. Esperem, per tant, que l'aplicació de l'ordenança es faci amb flexibilitat i s'acompanyi de millores en les infraestructures (ampliació de la xarxa bàsica de carrils bici, pacificació del trànsit, increment significatiu del nombre d'aparcaments, etc.).

Com a aspectes positius de la nova ordenança, subratllem el fet que prohibeixi explícitament als i les vianants passejar pels carrils bici, així com que reculli la prohibició de circulació i estacionament d'altres vehicles dins dels carrils bici o bé que permeti el trànsit de bicicletes en els dos sentits de circulació a les zones de prioritat invertida.

Entre els punts que ens generen més suspicàcies, cal esmentar la prohibició de circular pels carrils bus, una pràctica molt estesa entre els ciclistes urbans. Circular pel carril contigu esdevé perillós (fins i tot temerari) quan els volums de trànsit són significatius. A més d'obligar el ciclista a estar més alerta al trànsit (tant a darrere, com a mà dreta i mà esquerra), converteix la maniobra de gir a la dreta en una operació arriscada i, per si això no fos prou, impossibilita la massa sovint necessària fugida de l'asfalt cap a la vorera per qüestions de seguretat. La pròpia ordenança parla d'autoritzar la circulació de bicicletes pels carrils reservats a d'altres vehicles quan estigui expressament autoritzat i senyalitzat, però no especifica quins són els requisits que hauran d'acomplir els carrils per a ser considerats ciclables.

Un altre element que ens genera reticències és tot el que fa referència als aparcaments. És cert que aquest tema ha estat distorsionat des de certs mitjans de comunicació, que han parlat d'una prohibició genèrica de lligar les bicis al mobiliari urbà, quan l'ordenança només fa una prohibició explícita en determinats elements i no diu res respecte l'aparcament en senyals de trànsit, tanques, fanals (no catalogats) i altres suports d'ús habitual. En aquest sentit, entenem que es prohibeixi lligar bicicletes a les papereres (per permetre el seu buidatge) i als bancs (per la comoditat dels que s'hi asseuen), però no compartim, en canvi, la prohibició de lligar les bicis a l'arbrat amb l'argument de respectar-ne el seu estatus de protecció. Passar un cademat al voltant d'un arbre no li provoca cap mena de dany i considerem que hauria estat més raonable esmentar l'ordenança dels usos del paisatge urbà de 1999 (que protegeix els arbres) que no pas transposar-la i establir una prohibició que ratlla l'absurd.

Igualment, tampoc no compartim la prohibició sistemàtica de lligar bicicletes als semàfors. Creiem que només s'hauria de prohibir en aquells casos que dificultin el pas dels vianants. Per sobre de tot, però, volem denunciar el greu dèficit d'aparcaments per a bicicletes que pateix la ciutat, dèficit que ha estat reconegut pel propi ajuntament i pal·liat només parcialment. Creiem que abans d'impulsar mesures prohibicionistes, convindria fer l'esforç d'habilitar un nombre d'aparcaments molt més gran, capaç d'absorbir el volum de bicis que s'aparquen diàriament a la ciutat.

D'altra banda, alguns dels criteris que limiten la circulació damunt de les voreres ens semblen inviables, com ara la necessitat que aquestes tinguin una amplada mínima de 5 metres i disposin de 3 metres d'espai lliure. La major part de voreres amb una amplada superior als 5 metres són aprofitades per a l'emplaçament de tot tipus d'elements (quioscos, cabines, terrasses de bars, contenidors de runa, etc) que impossibiliten que hi hagi l'espai lliure requerit. L'aplicació estricta d'aquest article pràcticament impossibilita la circulació a qualsevol vorera de la ciutat. Trobem paradoxal que es parli de 3 metres d'espai lliure quan l'Ajuntament habilita carrils bici sobre la vorera sense respectar, ni de bon tros, aquesta distància mínima (el tram de la Diagonal, entre Passeig de Gràcia i Francesc Macià, amb espais de pas entre el carril bici i els quioscos que no arriben al mig metre és prou paradigmàtic).

Tampoc no estem d'acord amb el barem establert per a la mesura de les aglomeracions, segons el qual es considera que hi ha aglomeració quan esdevé impossible circular més de 5 metres en línia recta. La presència de tot tipus d'elements (vehicles aparcats a la vorera, vianants que passen gossos, tanques d'obres, etc.) obliga a fer ziga-zagues en situacions que disten molt del que, racionalment, podem entendre per aglomeració.

Esperem que l'aplicació de tots aquests criteris que limiten la circulació en voreres i altres espais compartits amb els vianants es faci amb flexibilitat i sentit comú ja que, sinó, s'haurà prohibit de facto la circulació fora de les calçades i els carrils bici.

## Què demana el Consell de la Joventut de Barcelona?

Aplicar la nova ordenança amb flexibilitat i proporcionalitat. Cal evitar caure en un excés de zel en la persecució de les infraccions dels ciclistes i castigar amb contundència les infraccions dels vehicles motoritzats, que representen un risc molt més elevat per la integritat de les persones.

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. Aquestes mesures han de permetre que les ciclistes puguin circular en calçada amb seguretat.

Habilitar moltes més places d'aparcament, capaces d'absorbir les més de 50.000 bicicletes que circulen a diari per la ciutat.

Completar la xarxa bàsica de carrils bici, planificada des de fa 6 anys i encara no totalment executada. Recentment l'Ajuntament ha parlat de la creació de 22 nous quilòmetres de carril bici, però no ha especificat el seu termini d'execució.

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.

Impulsar 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.