

Muchos son los retos que Barcelona deberá encarar en el mandato municipal que acaba de comenzar. Los próximos cuatro años, el gobierno de la ciudad estará obligado a dar respuesta a

realidades cambiantes como la integración de personas llegadas de otros países, la creciente actividad turística, los problemas de movilidad y de acceso a la vivienda o la convivencia en el

espacio público. *La Vanguardia* inicia hoy una serie en la que se analizan estas cuestiones. La primera es el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual.

# ¿Barcelona puede ser Amsterdam?

EL USO DE LA BICICLETA SE DISPARA, PERO LA POCA PLANIFICACIÓN CAUSA CONFLICTOS CON PEATONES Y COCHES

## TEMAS PENDIENTES DE BARCELONA

ÓSCAR MUÑOZ | BARCELONA

La irrupción de la bicicleta es, junto a la reintroducción del tranvía, el cambio más significativo en la movilidad de los últimos años en Barcelona. En muy poco tiempo, los ciclistas han pasado de ser poco más que testimoniales a formar parte del paisaje urbano, tanto, que su presencia masiva ha creado nuevos problemas y controversia. Mientras para muchos la capital catalana es ya la Amsterdam del sur de Europa, otros aseguran que el fuerte crecimiento de este medio de transporte se ha producido sin planificación, y eso, junto a la falta de una cultura de bicicleta urbana ha hecho que las dos ruedas colisionen con los derechos de los peatones, que en muchas ocasiones se sienten acosados.

El año pasado se hicieron 47.000 desplazamientos diarios en este vehículo, una cifra que a medio plazo crecerá de manera importante, en gran parte debido a la extensión del Bicing. En sólo tres meses de funcionamiento, este sistema de transporte público individual ha superado los 50.000 usuarios registrados. El éxito de la bicicleta es indiscutible, y eso es una buena noticia para una ciudad que se plantea reducir la emisión de gases contaminantes y evitar el colapso de su red viaria.

Pero la creciente presencia de este vehículo en la vía pública ha comportado -y sigue comportando- no pocos problemas. El principal, la difícil convivencia con el resto de tráfico rodado y con los peatones. Muchos son los ciclistas que no se atreven a ir por la calzada. Se sienten acosados por los coches y acaban en la acera, donde quienes se sienten acosados son quienes van a pie. Unos y otros culpan al Ayuntamiento de haber promocionado este vehículo sin haber preparado la ciudad con infraestructuras

adecuadas, normas claras y control de su cumplimiento.

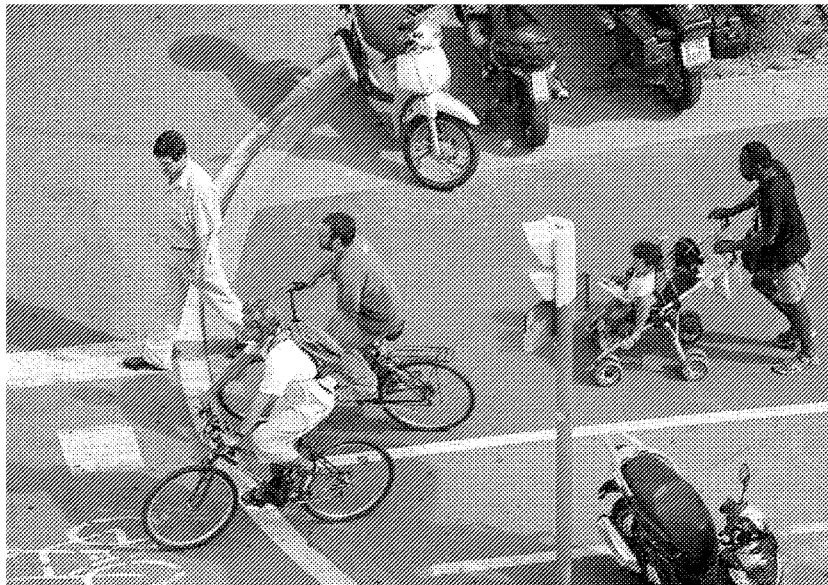
La reforma de la ordenanza de circulación busca poner remedio a esta maltrecha convivencia. ¿Cómo? Protegiendo al viandante del ciclista y a éste del automovilista mediante la imposición de límites más estrictos. La norma se aplicará en septiembre. Los responsables municipales han advertido que coincidiendo con el inicio del curso la Guardia Urbana extremará el control del cumplimiento de las nuevas reglas del juego. Antes, se pondrá en marcha una amplia campaña de infor-

quando no, preferente. Barcelona tiene una red de 128 kilómetros de este tipo de carril y la previsión es que este año se inicien obras para alcanzar los 150 kilómetros lo antes posible. Con este sistema viario, tampoco exento de polémica, se pretende completar un circuito que permita cubrir grandes desplazamientos de manera segura, algo que, según las entidades de ciclistas, todavía no existe.

¿Cuál es el mejor modelo de carril? Éste es uno de los asuntos más discutidos. Los usuarios defienden los que tienen algún tipo de separación física que los blindan de las inva-

viandantes. El ejemplo paradigmático es la Diagonal, en la que las bicicletas pasan junto a quioscos o paradas de autobuses donde los peatones suelen ir despistados, y que han causado atropellos y otros de accidentes. Es ahí donde más se evidencia el choque de intereses entre ciclista y peatón, en este caso acentuado por las mismas autoridades. Otro elemento pendiente de resolución es la continuidad de carriles. Valga como mal ejemplo los de Marina y Consell de Cent, que desaparecen bruscamente al llegar a la Diagonal.

Sin embargo, aunque los carriles reservados suelen centrar gran parte de la discusión, la resolución de la mayor parte de los conflictos pasa por una medida más profunda: calmar el tráfico rodado, y es ahí donde más sentido tiene la pregunta de si Barcelona puede ser Amsterdam. Calmar supone bajar la velocidad y ejercer menos presión. Así, una de las



El carril bici de la Diagonal es conflictivo porque está dibujado en una zona inicialmente pensada para los peatones

mación. Esta modificación es urgente, sobre todo porque se produce a posteriori de la eclosión de los problemas causados por un fomento poco planificado de la bicicleta.

El artículo 14 de la ordenanza fija que los ciclistas deben circular por los carriles bici. Cuando estén segregados, será obligatorio y

siones de otros vehículos como, por ejemplo, el del Paral·lel. En cambio, no les gustan los de Consell de Cent o Diputació, que, debido a su desprotección, son ocupados sistemáticamente. También existe un rechazo generalizado a los carriles dibujados sobre las aceras o encima de áreas pensadas para los

novedades de la ordenanza de circulación es que los vehículos que vayan detrás de una bicicleta deberán dejar como mínimo cinco metros de separación. En los adelantamientos, la distancia lateral será de al menos un metro y medio. La introducción de las zonas 30, en las que no se puede circular a más de 30 km/h, es otra de las actuaciones en marcha. A finales de año habrá una quincena. El nuevo gobierno municipal se ha propuesto extender este límite a las calles que no formen parte de la red principal de la ciudad o que ya den prioridad a los peatones. Con todo, la ordenanza permite el paso de bicicletas por las aceras, siempre que tengan una anchura de al menos cinco metros, no haya aglomeraciones y deje una distancia de al menos un metro con los peatones. La velocidad máxima será 10 km/h.●

*El Ayuntamiento apuesta por nuevas normas, las zonas 30 y la ampliación de los carriles bici para mejorar la situación*