

JORNADA: LA SEGURETAT DE LA BICICLETA EN ENTORNS URBANS
Noves fites per a un horitzó de creixement sostenible
30 de novembre de 2012. Auditori de Barcelona Activa

1. Presentació de la jornada

Pere Ferrer, cap de gabinet de la Regidoria de Mobilitat

Inicia la presentació explicant que la bicicleta és un mitjà de transport sostenible que contribueix a la millora de la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes. Els darrers anys, els desplaçaments en bicicleta a Barcelona han registrat un important increment, passant dels 47.000 diaris l'any 2006, als 118.000 desplaçaments diaris actuals. Amb l'objectiu de seguir fent sostenible el creixement de la bicicleta a Barcelona, l'Ajuntament de Barcelona treballa en un canvi de model respecte a l'ús de la bicicleta a la ciutat que comporta el replanteig de l'actual situació, situant la bicicleta com a peça clau de la solució de la mobilitat a la ciutat.

El creixement d'usuaris de la bicicleta ha fet que l'actual marc hagi tocat sostre, sobretot si es vol seguir garantint la bona convivència entre els usuaris de bicicleta i la resta d'usuaris de la via pública. L'èxit de la promoció de la bicicleta depèn del reconeixement del seu paper i de l'assignació d'un espai adequat en la planificació de la ciutat. La bicicleta és un vehicle, i per tant, ha de circular respectant les normes generals que regulen la circulació.

Xavier Almirall, responsable de l'oficina del Pla local de Seguretat Viària del Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya

En la seva presentació Xavier Almirall expressa que la bicicleta forma part de la solució als problemes de la mobilitat i apunta que cal avançar en l'ús de la bicicleta tenint molt present que cal reduir el nombre de víctimes que genera la circulació d'aquests vehicles.

2. Presentació informe tècnic

Nous elements de seguretat jurídica per a la bicicleta en entorns urbans, a càrrec d'Alfons Perona, advocat assessor expert en mobilitat

Alfons Perona inicia la seva ponència explicant que actualment l'enfoc de la mobilitat es fa des del punt de vista de les persones. La bicicleta tindrà una evolució molt ràpida els propers anys. La normativa no ho soluciona tot. L'ordenança és el reflex del que l'administració vol i regula unes pautes de manera raonable. La seguretat jurídica no pot congelar l'ordenament.

L'ús de la bicicleta a Holanda és de 36% d'ús en trajectes curts (fins a 2 km). A Espanya augmenta però el creixement és ínfim comparat amb Holanda. La normativa a Espanya es refereix bàsicament a la carretera.

Els registres es creen principalment per evitar els robatoris. A EEUU i Austràlia estan imposant la matriculació amb taxa. A Holanda, on les bicicletes no estan matriculades, hi ha un índex de 6,4 % de robatoris. El registre té un enfoc integral i és tutelat per l'Administració. Serveix també per identificar bicis mal aparcaades, ciclistes accidentats. Té una base de dades pública, al qual té accés la policia. A Holanda els automòbils s'estacionen i les bicicletes es guarden, es a dir, es tanquen a llocs segurs.

És important treballar en un registre unificat pel que fa als criteris de dades, sense necessitat d'arribar a la matriculació de les bicicletes. Els registres a Europa solen ser voluntaris, els principals aliats són les botigues de venda de 1a i 2a mà, el registres són d'àmbit superior al municipal i es compta amb la col·laboració dels fabricants que identifiquen les bicicletes amb una numeració. Només es registren les bicicletes a nom de persones majors d'edat i no es registra qui n'és l'usuari habitual. Les bicicletes comercials o industrials tenen registre propi amb assegurança de responsabilitat civil.

La implantació de les noves tecnologies fa que el registre i marcatge sigui fàcil. Cal anar a buscar registres homologables entre diferents ciutats properes. El registre hauria de fer possible identificar a més del titular altres possible usuaris de bicicletes, qüestió útil en cas d'accident.

Canviant només les conductes no s'aconseguirà un canvi important. Cal treballar amb infraestructures. França experimenta abans de legislar. Ha fet proves de gir amb semàfor amb vermell dos anys abans d'implantar-ho. La normativa europea deixa màniga àmplia a la normativa dels municipis. La regulació de les bicis ha de permetre fer normatives municipals, tenir en compte l'estructura territorial, el comportament dels usuaris a les vies, el disseny de les bici, les velocitats màximes, els usos incorrectes, la regulació a les àrees de vianants, la regulació en franges horàries o en intensitat de trànsit de persones, etc.

La població continua creixent. Si no es canviés res, l'any 2035 les emissions creixerien en un 40%. Cal canviar els hàbits de mobilitat i disminuir la mobilitat motoritzada. La bicicleta està pagant les conseqüències de ser la punta de llança de la mobilitat no motoritzada.

A continuació, s'obre el torn d'intervencions sobre el registre i les seves possibilitats amb una àmplia participació.

2. Taula institucional: la seguretat de la bicicleta en els entorns urbans

Joan Alcalà, regidor de Seguretat, Mobilitat i Via pública de l'Ajuntament de Girona

Joan Alcalà apunta unes pinzellades de les dades estadístiques de la ciutat de Girona, on l'Ordenança prohibeix la circulació de bicicletes per les voreres. A les vies

compartides de vianants i bicis la velocitat màxima és de 10 km/h i a la resta de carrils per on circulen les bicicletes, la velocitat màxima és de 30 km/h.

A la xarxa bàsica es protegeix el ciclista i també el vianant. Aposta per la bicicleta: 12 estacions amb 200 bicicletes públiques i 200 aparcaments per a més de 1000 bicicletes privades. L'objectiu és unir els carrils bici. Totes les actuacions es consensuen amb l'associació Mou-te en bici i amb la Taula de mobilitat. Es fan campanyes pedagògiques perquè la ciutat sigui més amable. Les bicicletes a les voreres es consideren una disfunció però s'explica perquè les bicis busquen el camí més curt. Una altra disfunció són els vianants que circulen pels carrils bicis. Clou la seva aportació dient que cal una adaptació a les noves dinàmiques amb processos participatius.

Eduard Freixedes, regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona

Inicia la seva intervenció explicant que Barcelona ha tingut un increment notable de bicicletes i que actualment són un mode més de transport, no només per lleure i esport. És necessari un canvi de paradigma. Cap producte ha d'estar permanentment en promoció. Un cop el sistema del Bicing ha agafat potència ha de funcionar sol. Fins ara la bici podia utilitzar les voreres. La ciutat ha invertit molt en el Bicing. El futur apunta cap a l'increment de la bicicleta privada, que és compatible amb els usos dels ciutadans. El pla de foment de la bicicleta parla de les infraestructures necessàries per desplaçar-se i per poder guardar les bicicletes amb una garantia raonable de seguretat. Els robatoris actuen de manera dissuasiva en l'ús de les bicis particulars.

Es detecten desajustos en la circulació: a la Diagonal les bicicletes van pel mig del passeig i els que fan *footing* van pel carril bici. No té sentit construir carrils bici si s'utilitzen malament, cal millorar-ne la qualitat. De vegades la pròpia configuració del carril crea problemes. En altres casos falta pedagogia del bon ús. S'està treballant per ordenar la circulació i l'ordenança no és fa només perquè les bicicletes deixin de circular per les voreres. S'està elaborant un document esborrany que es treballarà properament amb les entitats. L'ordenança superarà la dificultat d'interpretació de la norma actual i tindrà més garantia jurídica. Els menors acompanyats han de poder anar per la vorera. L'ordenança posarà en valor les zones 30, on la calçada és un espai de convivència i un espai idoni per als ciclistes. L'ordenança obligarà els vehicles motoritzats a tenir una actitud respectuosa i se sancionaran les actituds d'assetjament. Explica que cal canviar mirades ja que possiblement el ciclista és qui té la velocitat adequada a les vies 30. Aquesta velocitat garanteix molt millor la frenada i redueix la victimització. Els vianants han d'entendre que la vorera els pertany però no els carrils bici. Hi ha molt camí per recórrer amb tota la ciutadania. És necessari treballar amb les administracions supramunicipals per encarar certs temes com són el casc, on cal una regulació única i també l'assegurança (vehicles *versus* persones). També cal treballar el tema del registre, si es vol que sigui útil per l'objectiu de recuperar les bicicletes.

Joan Aregio, director del Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya

Comença la seva intervenció destacant l'elevada participació. La bicicleta és una circumstància que origina dubtes i temes per resoldre però està clar que és un element a potenciar. A la ciutat és on hi més fricció entre els diferents modes de desplaçament. La seguretat es desenvolupa en l'àmbit físic i també en el jurídic. Planteja la competència de les diferents administracions: l'Estat té la responsabilitat del reglament general de circulació, els Ajuntaments tenen competències pròpies i mitjançant les ordenances d'ús es trasllada la reglamentació a l'entorn concret. La Generalitat té competències en l'aplicació de la normativa estatal, col·laboratives amb els ajuntaments i pròpies en el desenvolupament de normativa pròpia.

En aquest sentit el Servei Català de Trànsit (SCT) pot intervenir en el registre de la bicicleta i també té potestat per traslladar la normativa a l'àmbit metropolità de Barcelona. En tot model hi ha una base cultural, d'anys, d'història i d'ús. El registre ha de donar seguretat jurídica, sobretot a les policies. El registre públic català s'ha d'alimentar dels registres existents amb uns paràmetres determinats que actuïn com a paraigües de garantia jurídica, qüestió que pot potenciar l'ús de la bicicleta. El registre hauria de ser voluntari i gratuït.

Reprement l'àmbit col·laboratiu, explica que el SCT podria crear una ordenança tipus o unes recomanacions perquè els municipis les incorporin a les seves ordenances municipal, les quals traslladen al territori la normativa de rang superior.

Com a última reflexió explica que cal flexibilitat perquè tinguin entrada nous models de mobilitat, amb altres nous vehicles autoritzats. La realitat en la generació dels ginys és molt ràpida. Cal partir del diàleg amb les entitats, les persones i les administracions per treballar en els dos àmbits: normativa i registre. Clarificar serveix per fomentar l'ús.

A continuació s'obre un intens torn d'intervencions amb aportacions sobre la promoció de la bicicleta, la formació dels infants i joves en el seu ús, la necessitat dels vianants de disposar d'un espai segur i sostenible, el disseny dels carrils bici, la conveniència d'incrementar les vies ciclables abans de modificar la normativa, la percepció dels ciclistes per part de la ciutadania, la pacificació de les vies, etc.

3.Taula del sector: El creixement de la bicicleta a Barcelona

Pere Serrasolses, de Biciclot

Representa a Biciclot i també a Bicitours (bicicletes de lloguer). Biciclot es coneix com les bicis grogues, les bicis a les escoles, les bicis reciclades. Explica que la bicicleta era present a la Setmana de prevenció de residus. El Consorci d'Educació promou l'ofici de mecànics de bicis. Es recuperen 4.000 bicis a la ciutat anualment però també se'n destrueixen moltes. En 25 anys de treball, la cooperativa Biciclot ha acumulat molta experiència. La bicicleta és simpàtica i generosa, i les activitats organitzades al seu entorn són molt agradables. Els qui treballen en el món de la bici actuen com a contaminadors. Estenen el virus i no es preveu que això tingui fre. És just donar la raó als vianants. Afirmar que el col·lectiu de ciclistes han de fer el gest de demanar perdó als vianants ja que els problema el tenen els ciclistes i no l'han de patir els vianants.

Joan Valls, de Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

Comparteix l'opinió de Pere Serrasolses sobre la disculpa que cal fer arribar als vianants. Explica que la gent no va més amb bici perquè no se sent segura.

Exposa els quatre horitzons en els quals cal treballar: l'actitud del ciclista, el conductor motoritzat, la normativa i, finalment, les infraestructures. Exposa que cal tenir cura sobre com transmetem la informació i els desitjos dels usuaris. Cal fer-ho de manera endreçada i amb informació veraç. A Barcelona els accidents més greus els han tingut usuaris de Bicing, que complien les normes i anaven confiats. Considera excessiva la focalització del debat en la despesa del Bicing. Cal promoure el seu ús perquè no disminueixin els seus usuaris. El SCT podria subvencionar programes de formació per als escolars. Els ciclistes se senten amenaçats per les motos que circulen pels carrils bici i pels cotxes que no respecten la distància a l'hora d'avançar. Abans de baixar les bicicletes a les calçades s'han de complir la velocitat màxima, referida bàsicament a les zones 30. Recorda que el Pla de Mobilitat Urbana diu que s'ha de reduir el nombre de vehicles privats. Demana que els diners que es recuperin del Bicing es destinin a l'àmbit de la bicicleta.

Albert Garcia, de la Coordinadora Catalana d'Usuaris de Catalunya

Explica que totes les persones som vianants i que volem ciutats per a les persones. La Coordinadora va editar la primera guia de la bicicleta. Comenta que l'Ajuntament edita fullets per als ciclistes i que aquests ja es coneixen les normes. Les guies han de ser mixtes per a ciclistes i vehicles motoritzats. Considera que a Barcelona no es respecten els ciclistes, simplement se suporten. La bicicleta s'ha de promocionar sempre i s'ha de discriminar positivament. Les zones 30 no són segures perquè les bandes de goma alteren l'estabilitat de les bicicletes. La normativa s'ha de canviar simplificant-la. La normativa prové de la capital d'Espanya, ciutat on es va poc amb bici.

Creu Agustina, del Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya

El sector de la bicicleta creix a Catalunya i a Barcelona malgrat la crisi. Cap Administració inverteix en un estudi del sector que analitzi els motius de creixement i faci un estudi de mercat. El nivell d'ús de la bicicleta és encara molt baix. A Copenhaguen s'usa molt més tot i que la climatologia no acompanya. La bicicleta ajuda a descongestionar i a descontaminar la ciutat. Es demana legalitzar l'accés de la bicicleta plegable als autobusos. Amb la renovació de combois de Renfe s'han eliminat els que tenien un espai segregat per bicis. Ara l'espai de què disposen és molt reduït. No hi ha pla estratègic de la bici i caldria fer-lo. Cal donar espai a la bici i, si es vol treure de la vorera, se li ha de donar una alternativa. Massa inversió amb el Bicing. El bicibox ofereix molt bon servei i no danya el comerciant de la bicicleta. El gremi utilitza els dos sistemes de registre.

Pere Cahué, de la Plataforma Empresarial de la Bicicleta (PEB)

Felicita la iniciativa de celebrar la jornada. Demana que tots els col·lectius relacionats amb la bici estiguin presents en la consulta de la nova normativa. La bici té una part emocional. Si som capaços d'entrar en el món de la bici i les infraestructures ho permeten, haurien d'assolir el somni d'anar per Catalunya amb bicicleta. No es donen dades fiables del nombre de bicicletes existents: entre 600.000 i 1.500.000 de bicicletes venudes anualment a Espanya. La bicicleta té un pes escàs. Massa inversió econòmica al servei Bicing. Falta formació als conductors de Bicing.

És partidari de les zones 30 interconnectades amb carrils bici a la xarxa bàsica. Les bicis han de ser identificables. Anima l'administració a dur a terme les propostes exposades avui.