

Els ciclistes tenen tres setmanes per aprendre's la nova norma

- L'ordenança de circulació entra en vigor avui, però no hi haurà multes fins al 15 de setembre
- Les regles inclouen canvis menys dràstics per als vianants, els motoristes i els automobilistes

EDWIN WINKELS
BARCELONA

Oficialment, des d'avui a Barcelona ja no es pot lligar cap bicicleta a un semàfor, els ciclistes no poden pujar a les voreres de menys de cinc metres d'amplada ni circular pel carril bus. Els automobilistes tampoc es poden impacientar i col·locar-se a menys de tres metres darrere d'un ciclista que va per la calçada. Els motoristes que volen aparcar no poden pujar a la vorera amb el motor en marxa ni asseguts al seient. I ja s'ha acabat això que els vianants caminin despistats pels carrils bici dibuixats a la vorera.

Tots són costums molt arrelats en els usuaris de la via pública que queden prohibits per la nova ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona. La normativa va ser aprovada al ple del 23 de febrer del 2007 i avui entra en vigor després de disposar de sis mesos "perquè es pugui difondre i garantir el seu coneixement i compliment". Malgrat això, l'ajuntament dóna una pròrroga fins al 15 de setembre per començar a aplicar l'ordenança, és a dir, per començar a multar.

FULLETS INFORMATIUS

El gran dubte és quants automobilistes, motoristes, ciclistes i vianants ja coneixen la nova norma. El de la bicicleta és el col·lectiu al qual s'ha parat més atenció, ja que s'han repartit uns 70.000 fullets –i se'n repartiran 70.000 més durant les pròximes setmanes-- de Biciutat, en els quals s'explica detalladament com s'ha de comportar el ciclista a partir d'ara. Té aquestes tres pròximes setmanes per acostumar-s'hi i per comprar llums i un timbre, que ara seran obligatoris. La gran evolució dels ciclistes a Barcelona, que en només 10 anys han passat de ser 7.300 diaris a gairebé 50.000, a més de la nova fornada de 86.000 abonats al Bicing, han obligat el consistori a regular aquest fenomen. El fonament de la nova normativa és una única frase que defensa el més feble: el vianant té prioritat sobre la bicicleta i la bicicleta, sobre els vehicles motoritzats.

Per als cotxes i les motos amb prou feines hi ha modificacions, perquè ja estan àmpliament inclosos a les lleis de seguretat viària. El paper del ciclista, no obstant, havia quedat una mica confús, sobretot dins del nucli urbà.

Ara el ciclista ja sap més o menys a què atènyer-se. El més important, segons l'article 14 de l'ordenança, és que vagi "obligatòriament" pel carril bici quan aquest està segregat de la calçada, encara que d'aquest tipus n'hi ha molt pocs: els del Paral·lel i el carrer de Provença són els principals. En tots els altres carrils bici senyalitzats, el ciclista ha d'anar "preferentment" per aquests, encara que no està prohibit circular per la calçada, amb l'excepció del carril bus, que ja serà terreny vetat.

A TRES METRES

Per tant, els automobilistes ja no tenen dret a xiular els ciclistes que hi ha a la calçada, sempre que siguin al carril més pròxim a les voreres. Segons la norma, el ciclista pot anar

per la part central del carril i els cotxes han de mantenir una distància de tres metres per darrere i d'1,5 metres quan avancen els ciclistes.

Per por als cotxes, la majoria de ciclistes opta per la vorera quan no hi ha carril bici. Això seguirà estant permès, però només en voreres de més de cinc metres d'ample i amb tres metres d'espai per als vianants. A més, el ciclista no pot anar a més de 10 quilòmetres per hora ni seguir a dalt de la bici quan es produeix una aglomeració.