

El futur d'un mitjà de transport sostenible

ITV al carril bici

L'estructura per al pedaleig demostra que el col·lectiu encara no és una prioritat

EL PERIÓDICO recorre els carrils ciclistes i els analitza amb l'ajuda d'un expert

Dilluns, 10 de octubre del 2011
CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

La ruta comença a Francesc Macià. Allà s'espera Albert Garcia, membre d'Amics de la Bici i una de les persones més actives del ciclisme urbà a Barcelona. La consigna, aprofitant que Convergència i Unió ha promès un renaixement del mitjà, és deixar de banda els prejudicis, oblidar tot el que s'ha publicat fins ara i aprendre de l'experiència que es pot acumular durant un matí de pedaleig per la xarxa de carrils bici de la capital catalana. Finalitzada la passejada, a la Gran Via amb la plaça de Tetuan, assalta una conclusió objectiva -el disseny dels carrils no dona prioritat al ciclista- i una altra d'estrictament subjectiva -fins ara, l'ajuntament ha buscat més la quantitat que la qualitat.

De Diagonal fins al Fòrum. Aviat apareixen els primer problemes. L'Albert va al davant i no para de fer servir el petit timbre que porta enganxat al manillar. És impossible circular amb agilitat perquè el vianant està constantment envaint el carril. Però, compte, no és culpa seva, perquè aquí el que s'ha fet, apunta Garcia, és «pintar una línia enmig de la vorera perquè el ciutadà interpreti que d'aquí cap allà és terreny de la bici». A la parada de l'autobús cal parar per la presència de nombrosos viatgers. Als passos de vianants també cal aturar-se pels que travessen l'avinguda. A les travessies, molts taxis i algun autobús estan aturats enmig del passadís i s'han d'esquivar per poder passar. «Aquest és probablement l'exemple de com no s'ha de fer mai un carril bici en una gran ciutat. No avances, frenes en cada semàfor, el terreny està ple d'obstacles i et converteixen en l'enemic del vianant».

PASSADÍS RAQUÍTIC / A partir de Marina, la Diagonal es converteix en un carril únic d'anada i tornada. Quan ve un ciclista de cara, un dels dos surt instintivament del passadís per por que es produeixi un xoc de manillars. Els bancs estan tan enganxats a la línia blanca que resulta molt fàcil donar una clatellada involuntària a qualsevol lector de premsa. L'Albert treu la cinta mètrica que sempre porta a sobre mentre recorda que una via així hauria de tenir un mínim de 2,50 metres. No passa d'1,75, malament rai. Fa pensar. Ell diu que la demostració més clara de fins a quin punt s'aposta poc pel ciclista és que la gran majoria de carrils bici «són provisionals, ja que es poden eliminar amb tan sols esborrar la pintura». Demana infraestructura, separadors fets d'obra i no de goma, més amplada, una separació més clara amb el vianant.

Reclama, en definitiva, «el que s'està fent a la majoria de ciutats de tot Europa».

Per aportar una mica d'esperança, l'Albert insisteix a visitar «un carril bici que gairebé toca la perfecció». És a la Meridiana, entre Glòries i Marina, i transcorre a banda i banda del Trambesòs. «Fixa't, compta amb un separador fet de ciment -una vorada d'uns 15 centímetres-. No hi ha conflicte amb el vianant que baixa del tramvia i hi circules a una velocitat que si la compares amb la de la Diagonal o la de la Gran Via sembla que vagis disparat». «Aquí -prosegueix- sí que han pensat de manera definitiva en el ciclista. Aquest és un carril fet per durar tota la vida, no el pots eliminar. És clar que en la configuració del carrer, amb l'arribada del tramvia a la Meridiana, van dedicar el seu temps a buscar el millor espai per a la bicicleta. I vaja si el van trobar».

Després de l'oasi, és hora d'ocupar Diputació. S'hi circula bé. La peça de cautxú marca el terreny de cadascú i només hi ha conflicte en els girs a la dreta. Molts cotxes que haurien de cedir el pas a la bici juguen a la llei del més fort i obliguen el ciclista a extremar la precaució. A Consell de Cent, sense separador, la situació és radicalment diferent. «Taxis, furgonetes, motos..., tothom utilitza el nostre carril i a ningú sembla importar-li gaire. Ens veiem obligats a esquivar-los, posant-nos als altres carrils i jugant-nos-hi la pell».

EL PERFIL DE L'EIXAMPLE / Torn per a Comte d'Urgell. Carril de pujada i baixada pel costat Llobregat, amb separador i amb el problema d'haver de traçar el mateix recorregut que el vianant -tot el perfil de la típica illa octogonal de l'Eixample- per saltar les cruïlles. «Un altre exemple que som l'últim mico: t'obliguen a anar pel pas de vianants alentint molt la teva marxa». Aquí, com a la resta de carrils de doble direcció analitzats, l'amplada de calçada està molt per sota del que està recomanat.

Després de tres hores en què no ha faltat l'insult d'un motorista, el conflicte amb un taxista i el vianant gairebé atropellat, el regust que queda és una mica amarg. «Si Trias hi creu, que comenci a donar-nos prioritat i a construir una ciutat per a la bici. Prou de pedaços».