



## LA BICICLETA: EL TRANSPORT MÉS SALUDABLE I SOSTENIBLE. ¿"VIA VERDA" o CARRIL BICI?

### EL DESPLAÇAMENT EN BICICLETA NO ÉS UN EXOTISME.

Fa una generació, es deia que qui anava en bicicleta era "perquè no tenia diners per a anar en moto o en cotxe". Aquell apriorisme ignorant i menyspreador encara segueix latent, però transformat: l'exotisme.

Pel "PITC" (Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya) –que el DPTiOP vol transformar en un altre fet consumat aprofitant l'interinitat del Govern de Catalunya en aquests mesos– l'ús de la bicicleta encara és un costum exòtic i no el mitjà de transport **més saludable (exercici, anti-stress, anti-obessitat), menys contaminant i més econòmic.**



Esquerra no desitja "idear una xarxa viària per a ciclistes molt ambiciosa", com diu el PTIC, ni **menys encara haver d'esperar !!a 25 anys!!**

Les "Vies verdes", ben mirat, són uns recorreguts per a que alguns "Barcelonins", és a dir, alguns "metropolitans", puguin gaudir i fer exercici en el camp durant el cap de setmana. I encara pitjor, bona part de les "Vies verdes" de que disposem s'han fet perquè abans s'han tancat ferrocarrils (Ripoll - Sant Joan de les Abadesses, Girona - Olot, Arnes...) un altre mitjà de transport eficient, econòmic, no contaminant i públic.

### L'ACTUAL ÚS DE LA BICICLETA

A Barcelona ciutat, l'ús de la bicicleta és més un reclam i/o pràctica turística que una modalitat habitual de transport dels barcelonins (foto inferior). Des de Barcelona (o a l'inrevés) **no es pot anar ni al Maresme, ni al Vallés, ni al Baix Llobregat, ni al Garraf sense jugar-se la vida.**



Foto: CUC 2006-08-23

### ¿QUÈ SERIA MÉS DESITJABLE?: EL QUE PASSA A "EUROPA"

No ens cal ni el concepte de "Via verda", ni s'ha de mirar al ciclista com un exotisme turístic que cal tenir en compta només perquè avui està de moda.

Simplement, el que caldria és el que ja funciona i des de fa molts anys als països més avançats: l'ús de la **bicicleta com un vehicle de transport més.** I més amb la meteorologia favorable de que gaudim (poc fred i poca pluja).

Cal que el nou Govern que resulti de les eleccions –i ho exigirà si en forma part– **rectifiqui al DPTiOP de l'actual Govern**

**de la Generalitat que ha impedit legislar** una proposta d'Esquerra per a que qualsevol nou via de carretera es projecti obligadament amb el seu carril bici.

**Cal carrils bicis a partir d'avui mateix en qualsevol nova via, i afegir-los progressivament a qualsevol carretera o carrer de ciutat ja existent,** segons les necessitats i prioritats.



Tant mateix, cal una **legislació clara i que es faci complir** a costa de "Punts del carnet de conduir" sobre el respecte dels automòbils als ciclistes en qualsevol carretera (com l'obligatorietat d'avançar-los amb intermitent, disminuint la velocitat i guardant prou separació).

El concepte de "Via verda" és **inexistent a l'Europa desenvolupada**. Així doncs, ¿què hi ha? Doncs com "Més val una imatge que mil paraules", ho explicarem amb unes poques imatges.

Una "provinciana" ciutat francesa qualsevol, com Angers, no oblida el carril bici de qualsevol dels seus carrers, a base de reordenar adequadament el vial.

Foto CUC 2006-07-28



Tradicional carril bici de qualsevol carretera alemana, compartit per ciclistes, atletes i/o patinadors, siguin turistes o paisans (Raichenau, entre el Gnadensee, el Zellersee i el Untersee, en la regió del Württemberg).

Foto CUC 2006-08-06



Foto CUC 2006-07-30

En zones turístiques i boscoses, el carril bici se segrega totalment de la via dels automòbils per a augmentar el seu interès (Lac d'Orient, França).

Sovint, el carril bici es protegeix de la via dels vehicles automòbils (Lac du Temple, França). Notem que la mitjana és de fusta –en consonància amb l'entorn– i amb suports arrodonits per a evitar danys secundaris en caigudes de moto-ciclistes (veure "Qualitat i estètica: comparació amb Europa").



Foto CUC 2006-07-30

## CATALUNYA

Si a Catalunya algú te l'humor de queixar-se, sovint es fa una estratègia molt eficient: se li encarregan uns quants estudis de vies verdes pel futur. Amb un cost menyspreable, a qui protestava se li entretén fent-li fer uns projectes a 20 o més anys vista (que és com dir que no es farà, perquè és a tres legislatures vista) i ja no es pot queixar. El reiterat dibuix que segueix, és el resultat d'aquets estudis.



Font: PITC del DPTiOP

No ens cal algunes poques "Vies verdes" o una **raquítica** "xarxa ciclista" de 1 300 km pels 31 930 km<sup>2</sup> de tota Catalunya, que com s'ha vist és el que proposa el nou PITC del DPTiOP, amb !!una densitat de 40 metres cada km<sup>2</sup>!!). Pitjor: **!!a 20 anys!!**

Cal que Catalunya esdevingui poc a poc com una regió d'Europa qualsevol, que té un plànol com l'adjunt, adquirible a qualsevol llibreria, on en els 80 km<sup>2</sup> de territori aquí reproduïts (cada quadradet blau és 1 km<sup>2</sup>) es poden medir més de 100 km de vies per a bicicleta (uns 1 300 metres de carril bici cada km<sup>2</sup>) **!!una densitat, avui, 30 vegades més gran que la proposada pel PITC per a d'aquí a 20 anys!!**



Plànol: ADFC-Regionalkarte 1:50.000 ([www.adfc-bw.de](http://www.adfc-bw.de))

Cal que a les pàgines del "Palau Robert" de la "Web" de la Generalitat ([http://www10.gencat.net/probert/index\\_cat.htm](http://www10.gencat.net/probert/index_cat.htm)) es puguin "penjar" plànols comarcals a escala 1/50 000 de tota Catalunya com aquest, i no només les 300 rutes actualment documentades (i actualment ja referenciades amb GPS).