

LA BICICLETA PER PREVENIR EL COL·LAPSE EN MOBILITAT

Molta informació s'ha publicat sobre la situació excepcional que ha suposat el virus del COVID-19. Una situació que **en matèria de mobilitat suposa un repte sense precedent** per garantir la protecció ciutadana. En els propers mesos, el mitjà de transport triat per la població, serà decisiu per complir amb les indicacions sanitàries i de les autoritats.

En les properes línies afegim la nostra visió, amb extensa bibliografia, sobre com abordar la mobilitat i quin paper hi juga la bicicleta; des que el 14 d'abril van començar a retirar-se les restriccions de confinament de forma gradual, a nivell d'Espanya.

“Evitar aglomeracions al transport públic”

Fins avui, el sistema de transport públic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB, amb Metro i Bus de TMB, TRAM, Rodalies i FGC) estava fent aproximadament un 40% de tots els trajectes, segons Dades Bàsiques de Mobilitat de l'Ajuntament.

REPARTIMENT MODAL	BCN-BCN	BCN-EXTERNS	TOTAL
Mobilitat activa	50,4% (52,1%)	3,2% (3,4%)	35,3% (36,8%)
Transport públic	34,2% (32,5%)	52,6% (49,8%)	40,1% (37,9%)
Transport privat	15,3% (15,5%)	44,2% (46,8%)	24,6% (25,3%)

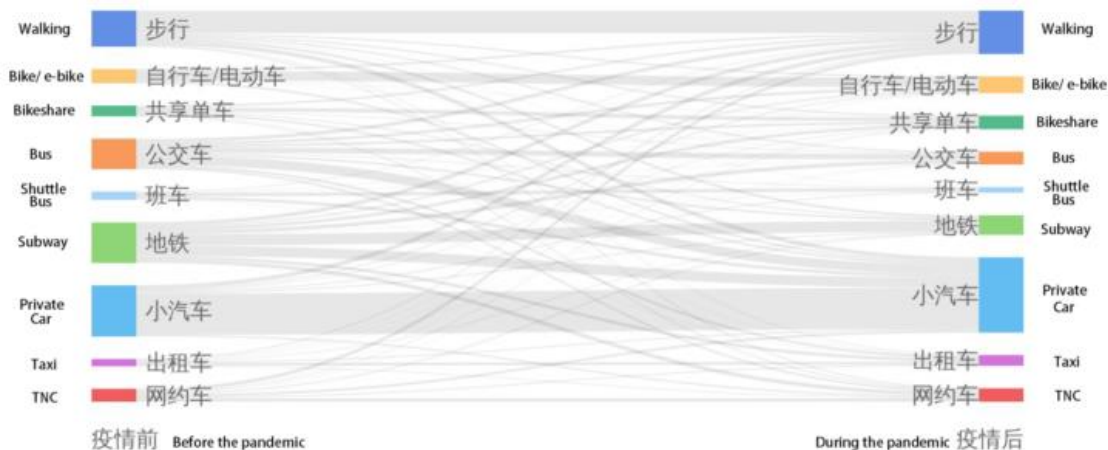
TRANSPORT PRIVAT	BCN-BCN	BCN-EXTERNS	TOTAL
Cotxe	60,3% (50,5%)	89,2% (82,7%)	67,7% (73,5%)
Moto	37,2% (48,8%)	8,0% (14,7%)	29,8% (25,2%)
Altres	2,4% (0,7%)	2,8% (2,6%)	2,5% (1,3%)

Font: ATM i Ajuntament de Barcelona.
Entre parèntesis els percentatges de l'any 2016.

Per garantir les distàncies personals entre usuaris, els serveis hauran de circular mig buits (reduint la capacitat fins a un 15-30%), a mig i llarg termini. Així, **entre el 28% i el 34% dels viatges poden enfrontar-se a retards o a mancances greus en el servei de transport públic**, una quantitat molt significativa del total dels trajectes. És raonable pensar que, en absència d'alternatives segures, una part significativa de les persones afectades decideix passar-se al cotxe privat per als seus desplaçaments per tal d'evitar aquests inconvenients.

Això sumat a l'efecte crida per substituir directament el transport públic per mitjans privats, en especial el cotxe, vol dir que **ens podem trobar situacions de col·lapse**

del trànsit com no s'havia vist mai al nostre país. Estem parlant d'una situació on potencialment es podria **doblar** la intensitat del trànsit motoritzat, en ciutats com Barcelona que ja era la ciutat [amb més congestió d'espanya](#), i [densitat de cotxes i motos](#) a Europa.



Canvi d'usos: variació del repartiment modal a Xina durant la pandèmia (març 2020). Es fa servir molt menys el metro (Subway) i bus, creix l'ús de cotxe privat (Private Car) Infografia: [ITDP](#).

Tampoc ajuda que aquests trajectes passin a modes com la moto o ciclomotor, que són coneguts per la seva altíssima [sinistralitat](#), contaminació [acústica](#) i [ambiental](#), i ocupació d'[espai públic](#), molt necessari per habilitar distanciament social entre la població. Uns modes que es [reconeixen com els pitjors a tenir a les ciutats europees](#).

També es preveu [una greu crisi econòmica](#) que precisament repercutirà en la mobilitat, fent palès la **desigualtat que provoca l'augment del vehicle motoritzat** en persones que no s'ho puguin permetre. I per tant el transport públic i sobretot la mobilitat en bici [seran inevitablement protagonistes](#) com a transport universal.

En tota aquesta situació, s'ha demostrat que **la reducció del trànsit a motor ha estat la mesura més eficaç** per a reduir la [contaminació atmosfèrica](#). Ens trobem, doncs, davant d'una oportunitat d'or per [canviar els nostres hàbits](#). El canvi és possible i necessari.

La bici com aliada contra el Covid-19

A més de les [conegudes avantatges](#) que aporten els seus desplaçaments, la bicicleta esdevé **protagonista entre les mesures per a prevenir el contagi del coronavirus**: Permet la distància social entre persones que es desplacen, descongessiona el transport públic i optimitza l'espai públic, a més de mantenir els nivells de qualitat de l'aire i soroll que hem estat gaudint les darreres setmanes.

Prioritzar la bici és clau per preservar la salut de la ciutadania, i una oportunitat per establir una nova mobilitat. Un model de ciutat que gira entorn la sostenibilitat, el benestar social, i que deixa enrere lògiques de transport nocives per a tothom.

Al contrari dels mitjans motoritzats, la bicicleta és el **transport privat més assequible** i per tant factible i universal en una societat i administració que hauran de primar recursos. A més, el seu ús [genera salut física i emocional](#), quelcom preuat especialment

després del confinament. De la mateixa forma, l'ús de la bicicleta per al [transport de mercaderies](#) també és una realitat palpable, postulant-se com la més idònia en zones urbanes.

Des del BACC, apostem ara més que mai **per l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià**, perquè és una de les opcions de mobilitat amb més baix risc de contagi, i és un mitjà perfecte per als desplaçaments habituals urbans, fins a 15 km.

Què s'ha fet fins ara: Aquí i allà

La bicicleta s'ha vist efectivament com una aliada [a molts indrets](#). A [Berlin](#) i [Bogotà](#), s'han aprofitat plans previstos de futures infraestructures per implantar-los de forma temporal. Sent molts d'ells una prèvia [a mesures permanents](#). **S'està promocionant i apostant per l'ús de la bicicleta arreu**, com una forma viable per desplaçar-se en temps de [coronavirus](#), i no només amb [infraestructura](#), sinó també amb [cessió pública](#) i/o [privada](#) de bicicletes per a desplaçaments imprescindibles.

A nivell estatal, la eufòria en el sector ciclista està estesa des que el Ministeri de Salut [recomana expressament utilitzar la bicicleta](#) en els seus butlletins d'informació i [personalment](#) des [d'altres ministeris](#). Tot i així, no hem d'oblidar que venim no només d'una situació [d'oblit per part de l'administració central a la Bicicleta](#), sinó que durant la fase de confinament **s'ha criminalitzat sovint a les persones que utilitzaven aquest mitjà** per desplaçaments obligatoris. Fins [al punt](#) de plantejar dubtes seriosos sobre [la seva legalitat](#).

I fins aquí hem arribat. No hi ha hagut [Cap comissió per posar la bicicleta al centre de la mobilitat](#), cap reunió amb la [Mesa de la Bicicleta](#) (principal taula de reunió amb la Generalitat de Catalunya amb el sector de la bici). Massa ["estudiar"](#) i [poc actuar](#) en un context on els dies compten molt.

A nivell local, algunes ciutats tenen **bones iniciatives per la bicicleta pública**, [com Madrid](#), [Sevilla](#) o [Girona](#). Fins i tot a l'Àrea Metropolitana el servei [e-bicibox s'ha reobert](#). Però encara esperem notícies d'un dels serveis de bicicleta pública més importants del país: el Bicing. De fet, a **Barcelona encara no s'ha pres cap mesura** rellevant en mobilitat sostenible per afrontar els propers mesos de desconfinament. Ans el contrari, fomentant l'ús del cotxe [fent gratuït el seu aparcament en superfície](#).

Sí que hi ha hagut iniciatives privades a Barcelona, [com Biciclot](#), o altres indrets [com la Cicería](#) de Saragossa, [entre d'altres](#). Però no deixen de ser grans de sorra enmig de l'asfalt. Els propis negocis de bicicletes s'han vist [entre l'espasa i la paret](#) per tràmits burocràtics que facin viable la seva existència durant, i sobretot després del confinament, amb molta confusió com a servei essencial (o no) en funció de l'àrea de venda / reparació.

El camí a seguir: sobre rodes (sostenibles)

Cal que reaccionem a temps per la crisi de mobilitat que es vaticina, i no repetir els errors de planificació assimilant el perill del coronavirus. **És urgent que s'accelerín i es creïn**

noves polítiques de promoció de la bici, des de la Generalitat de Catalunya, AMB i municipis. La creació d'una comissió de la bici, en l'àmbit de la Generalitat, com s'ha fet a França, pot ser una bona eina per materialitzar i coordinar les mesures necessàries que cal aplicar. Cal establir la bicicleta com a opció massiva per als desplaçaments durant l'estat d'emergència i un cop superada la crisi, per afrontar l'emergència climàtica.

Els determinants principals de l'ús de bicicleta entre els usuaris potencials són dues: la **percepció de seguretat** durant el trajecte, i l'**existència d'aparcament segur** per evitar la por al robatori. D'altra banda, la percepció de la bicicleta és molt diferent entre les persones que alguna vegada l'han provat i els que no. Així, cal garantir com a mínim els dos condicionants principals (existència de vies i aparcament segurs) i facilitar l'experiència de prova per aconseguir que una quantitat significativa de persones tornin a la normalitat amb **un nou hàbit de transport actiu i saludable**.

A continuació esmentem una llista de mesures per fomentar els desplaçaments en bicicleta, sent el més crucial reforçar l'actual infraestructura ciclista amb la **creació de vies o corredors provisionals**, que per la seva envergadura hem [treballat en un document annex amb suport gràfic i mapes](#), utilitzant com a referència les característiques ja exposades pels [companys de Conbici](#) a nivell estatal.

- **Campanyes i presència institucional**, que comuniquin de forma activa, clara i continua la bicicleta com a opció de mobilitat **còmoda, pràctica, econòmica, agradable, segura** i amb baix risc de contagi.
- **La reobertura de sistema de bicicleta pública (Bicing)**, que ha de poder funcionar com qualsevol transport públic. L'empresa ha de garantir la desinfecció de les bicicletes, i sensibilitzar als usuaris per la higiene al manillar i seient, a més de recomanacions i consells de circulació.
- **Ampliar carrils existents, i desdoblant bidireccionals en carrils de sentit únic** per garantir distàncies laterals de 1,5 m entre usuaris.
- A Barcelona, **execució immediata** de les vies ciclistes segures ja previstes segons el calendari institucional (PCB2: Manuel Girona, Diagonal, Mare de Déu de Montserrat, Gran Via, Zona Franca, Motors, Ronda Universitat).
- **Connexió dels itineraris ciclistes** fins ara separats.
- **Creació d'itineraris temporals** en vies on la majoria de l'espai s'estava fins ara destinant al cotxe: redistribució per tal de retornar un 25% del espai a **vianants i usuaris de bicicleta**.
- **Priorització semafòrica a modes de transport sostenible** per reduir al mínim les aglomeracions i esperes en desplaçaments a peu, en bicicleta o en bus.
- **Reduir i controlar la velocitat:** Establir zona 30 a tota la ciutat, amb més controls de velocitat, ja que amb la baixada de trànsit [alguns vehicles circulen a més velocitat de la permesa](#).

- **Promoure la reobertura de tallers de reparació de bicicletes**, amb ajuts específics per al seu funcionament i subministrament de recanvis.
- **Garantir espais d'aparcament segur per a bicicletes**, temporal o no. Mesures concretes: adaptació de places en garatges existents, a la xarxa d'aparcament públiques (BSM/BIMSA), ajudes per a comunitats de veïns per tal d'adaptar cambres d'instal·lacions o espais comuns.
- **Fomentar [polícia de proximitat amb bicicleta](#)**, formant els cossos policials i habilitant patrulles ciclistes. L'ús de bicicleta proporciona proximitat a la població i un coneixement de primera mà de la problemàtica ciclista, que permet suggerir mesures per a millorar els desplaçaments i la seguretat amb bicicleta.
- **Programa de formació ciclista**, que doni resposta a les necessitats de la població que no sap circular amb bicicleta i/o necessita aprendre. Establir una formació curricular específica per al proper curs en centres educatius.
- **Programa d'ajudes per l'adquisició de bicicletes, cargobici i bicicletes elèctriques** en conveni amb el sector i les botigues de bicicletes.
- **Programes de fiscalitat positiva**, creant descomptes en impostos sobre l'ús de la bicicleta per part de particulars i professionals, eliminació de l'IVA, etc.
- **Promoure el transport de mercaderies en bici**: La ciclologista d'última milla (en centres urbans) aporta [tots els beneficis de la bicicleta](#) en el camp de distribució de mercaderies, però cal un [impuls decidit de l'administració](#) per ser rellevant. Creació de [centres de consolidació](#) per la distribució urbana de mercaderies (DUM), per tal d'executar la darrera part dels lliuraments en vehicles més lleugers en lloc de furgonetes.

Els mitjans de transport sostenibles són la solució

El paper del transport públic en la mobilitat post-COVID és essencial per garantir l'accés a la mobilitat universal de totes les persones. A més de reforçar freqüències i millorar la higiene, com ja està succeint, també **és essencial que s'estableixin corredors de prioritat en transports per carretera**. Els accessos urbans han de garantir que els busos no pateixin cap dels previsibles embussos viaris, per ser una garantia de eficiència i de salut.

Degut a la excel·lent combinació amb la bicicleta, **la mitja distància amb rodalies esdevé crucial** per fer realitat aquests desplaçaments de forma sostenible, i per tant cal potenciar-los per sobre del transport urbà, que si disposa d'alternatives fàcils.

De la mateixa manera, la **priorització del vianant** en l'espai públic ha de ser la norma, com [ja avançaven des d'Eixample Respira](#), garantint el distanciament entre la població i per tant ocupant espai de la calçada.

Per últim, no oblidem **els vehicles de mobilitat personal**, que també són una eina sostenible de present i futur, que cal mencionar per la seva versatilitat, malgrat no ser mobilitat activa.

Som essencials

Som una associació que utilitza i promou la bicicleta com a mitjà habitual per desplaçar-se. La Bicicleta és la nostra passió i ens encantaria que ens acompanyis. Fes-te sòcia i ajuda'ns a arribar més lluny.