



LA SÍNDICA INSTA L'AJUNTAMENT A DUR A TERME CAMPANYES DE SEGURETAT VIÀRIA PER REDUIR L'ACCIDENTALITAT A BARCELONA

Vianants, ciclistes i motoristes són els col·lectius amb més víctimes mortals l'any 2016 i sobre els quals cal incidir en els missatges i en la difusió de les normatives

Vilà va tancar el 30 de desembre una actuació d'ofici sobre l'ús de la bicicleta que recull que l'accidentalitat d'aquest vehicle manté una tendència creixent des de fa temps, a excepció de l'any 2013

Segons el balanç d'accidentalitat presentat recentment per l'Ajuntament, l'any passat es van produir 812 sinistres amb una bicicleta implicada, un 19,41% més que el 2015

Entre les recomanacions de l'informe hi figura traslladar el màxim de carrils bici existents a la calçada, restringir la implantació de carrils bici de doble sentit i crear una xarxa contínua que permeti els desplaçaments segurs amb bicicleta utilitzant els carrils bici i les zones 30

Vilà opina que els i les ciclistes han de disposar d'una assegurança obligatòria a tercers i considera que cal reimplantar les matrícules a les bicicletes per facilitar la seva identificació

Barcelona, 30 de gener de 2017. -- “Apostar decididament per l'educació viària per recuperar el respecte de l'espai comú de confluència entre les diferents modalitats de desplaçament per la ciutat”. Amb aquesta recomanació, inclosa en una actuació sobre l'ús de la bicicleta a la Barcelona, la síndica Maria Assumpció Vilà insta l'Ajuntament a dur a terme campanyes informatives periòdiques destinades a tots els col·lectius que intervenen en la circulació i, especialment, a vianants, ciclistes i motoristes, amb un objectiu clar: reduir l'elevada l'accidentalitat i el nombre mortal de víctimes de circulació a la ciutat.

Segons la síndica, el balanç d'accidentalitat de 2016, presentat recentment per l'Ajuntament de Barcelona, és preocupant i negatiu. Hi ha hagut 9.330 accidents amb víctimes (un 2,48% més que el 2015) i més persones mortes, 28, una mes que el 2015.

Es dona la circumstància, i aquest fet és especialment greu, que 16 de les persones mortes són vianants, el col·lectiu més feble, quan l'any 2015 n'hi van haver 6.

L'any passat van morir també 8 motoristes, entre ells un conductor de ciclomotor (la xifra baixa respecte el 2015 quan en van morir 17), i 3 ciclistes (quan el 2015 no en va morir cap). Vilà recorda que correspon al consistori prendre les mesures necessàries per garantir la seguretat de tots els col·lectius implicats en la circulació.

La síndica creu que les campanyes a dissenyar han d'anar destinades a tothom, però han de posar especial èmfasi en els vianants, ciclistes i motoristes, els grups més febles. Vilà opina que cal recordar i donar a conèixer les normes bàsiques que s'han de complir en els desplaçaments a peu per la ciutat, la normativa sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat i la prohibició dels motoristes de circular per voreres, places i passeigs. La normativa diu que cal fer-ho a peu i amb el motor apagat.

Vilà va tancar el passat 30 de desembre una actuació d'ofici centrada en l'ús de la bicicleta a Barcelona. L'informe recull la tendència creixent de l'accidentalitat d'aquest vehicle entre els anys 2011 i 2015, amb l'excepció de 2013: 2011 (523), 2012 (677), 2013 (609), 2014 (672) i 2015 (681). El balanç d'accidentalitat de 2016 no fa més que confirmar aquesta línia ascendent, ja que s'ha passat dels 681 accidents amb una bicicleta implicada el 2015 a 812 l'any passat, fet que suposa un increment del 19,41%, segons les dades municipals.

Crear una xarxa continua de desplaçaments amb carrils bici i zones 30

Entre les recomanacions que la Sindicatura proposa hi figura traslladar el màxim de carrils bici existents a la calçada, garantint la seguretat de la persona usuària de la bicicleta enfront la resta de vehicles, buscar mesures a favor dels i les vianants que contrarestin l'ampliació de la moratòria que permet la circulació de les bicicletes per les voreres de més de 4,75 metres d'amplada i 3 metres d'espai lliure, i crear una xarxa continua que permeti els desplaçaments segurs dels i les ciclistes utilitzant els carrils bici i les zones 30.

En la resolució, també es defensa restringir la implantació de carrils bici de doble sentit a favor de carrils de trànsit unidireccional, i en el cas que s'implantin carrils de doble sentit en carrers d'un sentit únic per a la resta de vehicles, es recomana que es posi el màxim de senyals per a tots els col·lectius implicats, inclosos avisos sonors per advertir les persones amb dèficits visuals. Segons Vilà, els carrils bici de doble sentit de circulació comporten un cert perill a les vies en què la resta de vehicles circulen en un únic sentit. Els i les vianants tenen la tendència, abans de creuar, a mirar únicament cap al sentit de la circulació.

La síndica sosté que cal revisar el traçat dels carrils bici existents i els de nova implantació, per tal que el seu disseny sigui el més atractiu possible per als i les ciclistes i faciliti el seu ús de forma correcta i cívica. També planteja la possibilitat que, en les

cruïlles amb un volum de trànsit de vehicles i vianants que ho permeti, posar semàfors àmbar per a bicicletes perquè el ciclista no hagi d'aturar-se innecessàriament. I considera necessari que en els carrils bici que permetin augmentar la velocitat amb facilitat s'han de col·locar panells lluminosos que indiquin la velocitat a la que es circula i la velocitat màxima autoritzada.

Vilà també planteja que en els casos que les dimensions de la vorera (tipus passeig) permetin la instal·lació d'un carril bici, cal estudiar les dimensions i la ubicació d'aquest per protegir el màxim la seguretat dels i les vianants, amb senyalitzacions horitzontals i verticals ben visibles i tenint en compte la ubicació del mobiliari urbà, de les parades del transport públic i l'accés als passos de vianants.

A més, Vilà diu al consistori que cal augmentar el nombre d'estacionaments de bicicletes a la via pública, insta l'Administració competent a regular l'obligatorietat de disposar d'una pòlissa d'assegurança a tercers quan es condueix una bicicleta, i proposa estudiar i estimular la reimplantació de les plaques municipals de matrícules per a bicicletes per equiparar la seva identificació a la resta de vehicles.

En l'informe Vilà, també recomana estudiar la viabilitat perquè els vigilants de l'àrea verda i blava, considerats auxiliars de la Guàrdia Urbana, estiguin habilitats per col·laborar en la detecció de conductes contràries a l'Ordenança de circulació, i que la Guàrdia Urbana, de forma pedagògica (primer) i sancionadora (després), incideixin en la disminució de les infraccions.

La conducció amb auriculars, una infracció a l'alça

Precisament, segons les dades de la Guàrdia Urbana, les principals infraccions comeses per les persones usuàries de la bicicleta l'any 2015 van ser: no obeir el llum vermell d'un semàfor, circular per una zona restringida, circular utilitzant el mòbil, circular fent ús d'auriculars, circular més persones de les permeses i circular sense els elements que permetin la correcta visualització.

Tot i l'increment de més del 100% d'algunes infraccions relacionades amb la seguretat, la conducció amb auriculars o altres elements de telefonia assoleix un increment del quasi el 280% entre els anys 2010 i 2015, la qual cosa porta a pensar que fóra convenient el disseny de campanyes específiques destinades a treballar per a la reducció de les infraccions més habituals.

Ara bé, l'any 2015, el darrer període analitzat, per primer cop des de l'any 2010 s'ha invertit la tendència a l'alça de les sancions imposades. Així, l'any 2010 es van imposar 2.768 denúncies; el 2011, 3.688; el 2012, 4.237; el 2013, 4.591; el 2014, 5.010, i el 2015, 4.258.

En l'informe, la síndica diu també que les bicicletes queden fora dels controls de velocitat fets per mitjans tecnològics, ja que no poden ser identificades, ni tampoc el seus conductors ni conductores, a diferència de la resta de vehicles sotmesos a la normativa de circulació i de seguretat viària.

Tampoc les modificacions introduïdes en l'Ordenança de circulació el 2015 estableixen requisits en relació amb la identificació de les bicicletes ni dels seus conductors o conductores en cas d'ús particular. Possiblement una de les dificultats per actuar en matèria sancionadora és la manca d'identificació dels vehicles i de les persones usuàries.

Una altra dada d'interès que inclou l'informe és el nombre de kilòmetres de carrils bici que hi ha a la ciutat. L'any 2011, la ciutat comptava amb 93,6 km, mentre que al 2015 n'hi havia 120, 26,4 més. Els carrils, però, encara presenten dificultats per fer compatible l'ús de la bicicleta amb els i les vianants i altres vehicles. En concret, existeixen punts on coincideixen ciclistes i vianants com algunes parades d'autobús. Per accedir o sortir del bus, necessàriament s'ha de creuar el carril bus o transitar per la calçada. Alguns exemples es troben a la Diagonal, la Gran Via o el passeig Marítim.

Pel que fa, a les zones 30, l'any 2011 es van construir 120,4 km de zones 30 i en el conjunt de la ciutat n'hi havia 420,4. Quatre anys més tard, l'any 2015, n'hi havia en tota Barcelona 442, uns 22 kilòmetres més. Un de dels objectius del Pla de mobilitat urbana és aconseguir que les bicicletes puguin circular de manera segura i, en aquest sentit, les zones 30 són primordials.

En la resolució, la síndica fa també una reflexió sobre el servei del Bicing, que va esdevenir el detonant de l'ús de la bicicleta a Barcelona, però subratlla que es va implantar precipitadament i a un alt cost per al pressupost municipal. Vilà diu que ha estat objecte de millores a nivell de funcionament, així com d'efectivitat dels ancoratges de les estacions de retorn. I planteja, ara que finalitza la concessió del servei de l'actual empresa gestora, la revisió de les condicions d'ús.

Finalment, Vilà proposa controlar de forma efectiva el compliment de la normativa que regula el lloguer de bicicletes per a ús turístic: registre dels vehicles, homologació i ràtio dels i les ciclistes que es desplacen en grups i del nombre de guies que han de portar.