

8.- BICICLETA, MEDI AMBIENT I CIUTAT.

Amb aquestes breus línies, no pensem pas iniciar un debat intel·lectual o polític i molt menys engegar una discussió de caire filosòfic, ans al contrari, el que volem és oferir-vos dues perspectives respecte a una sèrie de situacions relacionades amb el medi ambient d'un entorn que us és proper, és dir la ciutat, i obligar-vos a reflexionar sobre ells.

8.1.- DOGMES I REALITATS.

- a) *“El cotxe garanteix l'accessibilitat de tothom, especialment d'aquells que viuen més allunyats dels nuclis urbans, al conjunt d'ofertes i infraestructures culturals, comercials, educacionals, etc., característiques de tota ciutat.”*
- Aquesta evident “democratització” que representava inicialment l'automòbil, ha implicat una expansió sense precedents, que finalment s'ha tornat contra ell com un bumerang. Que em podeu dir, sinó, de las congestions automobilístiques diàries de qualsevol gran ciutat (o petita)? Podeu seguir associant la imatge de mobilitat amb l'ús del cotxe privat?
- b) *“El cotxe és el vehicle que ens permet desplaçar-nos més ràpidament d'un lloc a un altre”*
- Estudis fets a diverses ciutats d'Europa, demostren que per exemple les bicicletes són més ràpides que els automòbils en trajectes urbans curts (fins a 5 km, fins i tot més en cas d'embús). Per altra banda les estadístiques són colpidores: més del 30% dels viatges fets en cotxe a Europa cobreixen distàncies inferiors a 3 km; i al voltant d'un 50% inferiors a 5 km. Les inferències són prou clares, oi? Una dada més reblarà el clau: A Barcelona es calcula que circulen diàriament 40.000 bicicletes, això suposa 400 km menys d'embussos.
- c) *“Per evitar el caos circulatori, hem d'ampliar les vies existents o bé crear-ne de noves”*
- Ja a finals dels anys 50, el laboratori d'investigació de London Transport, la companyia de transport públic de Londres, va establir l'anomenada llei de ferro del trànsit: tan bon punt s'obre una via nova al transport a la ciutat, tendeix a saturar-se independentment del volum total de trànsit. Aquest principi ha estat corroborat per un estudi recent de la *University College* de Londres, en els següents termes: si es tanquen vies ràpides o lentes (carrers) es redueix el trànsit.
- d) *“La ciutat és de tothom”*
- Segons es miri. Els estudis fets a Barcelona, indiquen que el 34% de la gent que es desplaça a la ciutat ho fa a peu; el 40% ho fa amb el transport públic i només el 25% ho fa en vehicle privat. (imagineu-vos el malson que es produiria si tots els propietaris de vehicles agafessin el cotxe alhora). Malgrat aquests números, la proporció d'espai assignat als vehicles i als vianants és, en el millor dels casos (Eixample de Barcelona) del 50/50, incrementant-se la prioritat dels primers sobre els segons fins al 80/20 en el centre històric. Creiem que aquestes xifres es poden extrapolar a la majoria dels llocs. En funció d'aquesta realitat, es pot concebre que la inversió de diners i espai s'enfoqui principalment cap el vehicle?.

e) *La llista de retrets es faria quasi inacabable, a tall d'exemple citarem uns quants més:*

- L'esgotament de les energies no renovables, amb la conseqüent fractura en el desenvolupament sostenible.
- Les contaminacions atmosfèrica i acústica, amb les seves conseqüències sobre la salut dels ciutadans i les despeses sanitàries que comporten.
- Les enormes despeses sanitàries, socials i laborals que impliquen les seqüeles dels accidents de trànsit.
- Busqueu-ne algun més i exposeu-lo.

8.2.- SOLUCIONS

Queda clar que donada la magnitud del problema, no som pas nosaltres els que el podem solucionar, això més aviat competeix a l'àmbit polític. Però sí que hem de ser capaços de percebre'l i començar a canviar d'actituds i de mentalitat. La bicicleta no serà la panacea que doni solució a un problema tan complex, però la combinació del seu ús amb una atenció adequada al transport públic podria ser la clau que obrís aquest trencaclosques.

- La bicicleta, avantatges i imperatius per estendre el seu ús.
- a) Durant tot aquest crèdit ja hem parlat abastament dels avantatges de tota mena que implica l'ús de la bicicleta de cara al medi ambient, de forma que ara només tornarem a citar els més importants:
- Absència de qualsevol tipus de contaminació.
 - La forma energèticament més rentable de desplaçament
 - Una forma sana per anar d'un lloc a l'altre.
 - Respectuosa amb el medi ambient, natural i urbà.
- b) Malgrat tot, si volem que el seu ús s'estengui entre els ciutadans, hem de pagar un preu, hem de donar resposta a una sèrie d'imperatius que, sense intenció d'esgotar-los, citarem tot seguit:
- Rutes segures, diferenciades de les vies més congestionades, s'ha d'assolir que el ciclista no es senti en perill davant dels cotxes.
 - Rutes confortables, és a dir d'igual manera que s'exigeix per a la resta de vehicles, les vies han d'estar ben pavimentades, han de ser respectades pels altres vehicles i sense obstacles.
 - Rutes directes, en les que s'han de reduir fins al màxim les aturades i, en definitiva, el temps de viatge.
 - Rutes coherents, és a dir integrades en una xarxa que faciliti la mobilitat.

Com podeu veure no és una feina gens fàcil i necessita de la cooperació de tots si volem fer una ciutat més habitable. Des d'aquestes línies us animem a que comenceu el treball. **ENTRE TOTS HO FAREM TOT.**

8.3.- CONCLUSIONS.

Com ja avançàvem al principi d'aquest apartat, és a vosaltres a qui competeix establir les conclusions o qualsevol altre línia d'argumentació a través del debat que ara mateix començarem, aprofitant la resta de la classe.