



## RAPUNZEL, LA PRINCESA PERDUDA

MAIG  
19 . 20  
26 . 27

POLÍTICA ▾

OPINIÓ ▾

SOCIETAT ▾

ECONOMIA ▾

CULTURA ▾

ESPORTS ▾

VALLÈS ▾



MÉS ▾

VÍDEOS

AGENDA



OPINIÓ

# ‘La sacrosanta circulació’ per Màrius Navazo

Escrit per Redacció el 14 febrer 2018

Més a opinió:



### **'Mutisme encobridor', per Josep Asensio**

19 maig 2018

### **Màrius Navazo, geògraf i consultor en mobilitat**

Ai, la circulació! Sacrosanta Circulació! Pobre del governant que no vigili per la fluïdesa del trànsit!!! Pobre del governant que s'atreveixi a suprimir un carril de cotxes per construir un carril bici! Pobre del governant que per soterrar una línia de tren dificulti el trànsit de la ciutat! Que li caiguin les deu plagues bíbliques i, si no és el cas, demanem-ne la seva reprovació!



### **'Per no perdre pistonada', per entitats agremiades al CIESC**

19 maig 2018

Tant se val que la manera més fàcil d'embussar els carrers sigui atorgar-los als cotxes. Sacrosanta Circulació! tant se val que a vegades ens omplim la boca parlant de salut pública (accidents, contaminació, soroll i sedentarisme). Sacrosanta Circulació! Tant se val que els que pateixen congestions només siguin entre el 5 per cent i el 10 per cent de la població. Poques minories (de recursos econòmics ordinaris) tenen tanta influència en els polítics i l'opinió publicada. Sacrosanta Circulació!

Però el més important: no és una qüestió de si afecta a molta o poca gent. Molts problemes afecten a minories i no per això els hem d'obviar -tot i que, en aquest cas, està bé una certa quantificació per desmitificar que es tracti d'una majoria. En el cas que ens ocupa, el quid de la qüestió és que preocupar-se per un tema que afecta una minoria implica oblidar-nos d'allò que afecta el 100 per cent de la població: la salut pública.



### **'L'equitat negada', per Manel Larrosa**

17 maig 2018

Per tant, fora bo que els partits de l'oposició deixessin de recollir el clam enfurismat dels conductors, quan estan engabiats dins del seu cotxe i atrapats en una congestió. Jo sóc el primer que puc perdre els nervis en una caravana, o simplement davant d'un semàfor. Però d'aquí a convertir aquesta qüestió en un problema urbà de primer ordre hi va un abisme. El trànsit no és ni el primer ni el desè problema més important de la ciutat. Tant de bo la ciutat tingués en les pèrdues de temps dins d'un cotxe una de les seves principals problemàtiques. Això voldria dir que viuríem a una societat molt més justa que l'actual.

Si el que volem és atendre problemes importants, comencem per afrontar un dels reptes establerts pel marc legal vigent: reduir el nombre de cotxes en circulació per motius de salut pública. Ras i curt. No cal ser cap erudit per entendre-ho. Una altra cosa és que ningú ho vulgui veure -ni tan sols els nostres representants polítics, del govern o de l'oposició- i que tots plegats mirem cap a una altra banda. Però és pur sentit comú que si no estem disposats a reduir cotxes no cal ni començar a parlar de salut pública. I no cal fer-nos trampes al solitari parlant del cotxe elèctric o el vehicle autònom, perquè aquests també embussen els carrers i, en cas d'accident, maten igual que els de gasolina o dièsel.

I com es redueixen els cotxes en circulació a la ciutat? També es pur sentit comú: escanyant les principals vies de la ciutat. És a dir, traient carrils de circulació i aparcament per convertir-los en voreres, carrils bus i carrils bici. No hi ha més volta de full. Però que ningú es pensi que reduïrem cotxes actuant a l'interior dels barris, pacificant sectors per evitar certes dreceres de cotxes. Les actuacions de pacificació són fonamentalment per millorar la convivencialitat, així com la seguretat de vianants i bicis. Però no redueixen l'ús del cotxe a la ciutat. No pas en la magnitud que ens cal. És de calaix que per reduir els cotxes cal actuar sobre la Gran Via, l'eix central, Almogàvers, la carretera de Terrassa i Barcelona, Zamenhof, etc. I si no estem disposats a posar en crisi les principals vies del trànsit, tampoc cal que ens posem a parlar de salut pública.

Per tant, necessitem un govern agosarat que transformi ràpidament els principals eixos urbans. Hem de deixar d'actuar anecdòtica i aïlladament a la ronda Ponent o l'avinguda Concòrdia, per actuar globalment a les 20 principals vies de la ciutat. I el canvi s'ha de realitzar en menys d'una legislatura, actuant bé sigui amb obres o simplement amb pintura (com els exemples de les voreres de la carretera Molins de Rei o el carril bici de la ronda Ponent).

Atès que les vies més amples de la nostra ciutat són tot i així estretes, en molts casos no hi cabran el carril bici i el carril bus. Per tant, cal resoldre totes les incompatibilitats i decidir, a cada via, quin mitjà de transport es queda un espai propi i qui el comparteix. Apareixeran problemes i friccions, però el resultat final ha de ser ben clar: primer, la construcció d'una xarxa de carrils bici a les principals avingudes per millorar la seguretat dels ciclistes (evitant traçar la xarxa per itineraris secundaris o tortuosos); segon, la protecció del bus enfront dels embussos dels cotxes; i tercer, i com a conseqüència directa dels dos punts anteriors, la reducció dels cotxes en circulació.

En definitiva, coincideixo plenament amb l'anàlisi que s'ha fet des de certs grups de l'oposició en relació a la construcció de carrils bici a la ciutat: aquests carrils dificulten la circulació en cotxe i pràcticament no són usats per ciclistes. Ara bé, mentre l'oposició critica que es generin dificultats a la circulació, altres clarament ho aplaudim. I mentre l'oposició afirma que la manca de ciclistes ha de comportar la supressió dels carrils bici, a d'altres aquest fet ens assenyalava que cal ràpidament construir-ne molts més perquè a Sabadell hi hagi ciclistes.



*El carril bici de la Ronda Ponent. Autor. David B.*

Però no els hem de construir durant els propers 25 anys, passant la pilota endavant per al proper que governi la ciutat, sinó en el curt termini d'una legislatura. I si ho fem així, ja hauréu fet molts anys tard en el compliment dels reptes de salut pública. Per tant, els qui diguin que això és molt radical, que sàpiguen que això és tan moderat com fer acomplir la legislació vigent en termes de contaminació, soroll, etc. Vès que radical! Els governs locals es poden omplir la boca parlant d'habitatge, igualtat de gènere, ocupació o sanitat; però pràcticament no tenen competències en aquestes àrees. En canvi, l'ordenació de l'espai públic és una competència exclusivament municipal i és, per tant, un dels pocs camps on deixar petja en la resolució dels reptes contemporanis urbans.

Ara bé, la política local d'arreu sembla que estigui més interessada per allò que puguin dir els conductors que pels reptes fixats al marc legal. I s'escolta molt atentament tots aquells que es queixen del mal funcionament de la xarxa viària i les seves congestions. Els mateixos que, curiosament, el dia que es plantegi una transformació es convertiran en fermos defensors del sistema que fins aleshores criticaven. La Gran Via, per exemple, deu estar congestionada la meitat d'hores al dia. Un nyap, vaja! Però si algú volgués transformar-la perquè hi poguessin passar més persones (evidentment, en bus i bicicleta; en cotxe és impossible fer passar gaires persones per cap carrer), aleshores ben segur que els que tant es queixen del seu mal funcionament se'n convertiren en fermos defensors. Defensors d'un nyap. Defensors de la Sacrosanta Circulació, ni que sigui per continuar circulant ben embotits o aturats.

En conclusió, tant se val que l'objectiu sigui assegurar que moure's a ciutat sigui més ràpid i segur que en l'actualitat. Tant se val que es vulguin evitar tants cotxes embussant-ho tot. Per no dir que tant se val la salut pública o el medi ambient. Mentre sigui en nom de la Sacrosanta Circulació, tot plegat, tant se val!