

Millorar la mobilitat i la gestió de l'espai a Barcelona

«Una bona gestió de la mobilitat i l'espai hauria de vetllar per conservar la zona verda i per apostar també pel carril bici sempre que sigui possible»

Un dels reptes que tindrà el nou alcalde o alcaldessa de Barcelona (o la mateixa Ada Colau, si repeteix) serà reendreçar la mobilitat de la ciutat per fer-la més sostenible des d'un punt de vista ecològic i també pràctic.

Amb el debat un altre cop en marxa sobre el tramvia, és obvi que s'ha de tenir cura i millorar el servei del transport públic, però també gestionar i optimitzar l'ús del transport privat en benefici de tots.

A la ciutat de Barcelona la ràtio de zones verdes i blaves és, segons l'ajuntament, de 3 a 1. És a dir, hi ha unes 10.000 places de zona blava per 30.000 de verda. Aquesta última és, precisament, la que s'hauria d'explotar al màxim. Les àrees verdes permeten els veïns aparcar el cotxe al carrer de manera gratuïta o molt barata i així es poden desplaçar tranquils per la ciutat en transport públic sabent que no s'han de preocupar pel seu vehicle. Alhora, com que són zones més cares que les blaves, també desincentiven els no residents a aparcar-hi i que utilitzin el metro o l'autobús.

Les àrees verdes són un win-win- en tota regla. Per això no s'entenen decisions com les de no crear-ne suficients, com passa en algunes zones de l'Eixample, per exemple, o de retallar-ne a barris com Vallcarca. D'una banda, eliminar zones verdes per crear-ne de càrrega i descàrrega a la part alta d'aquest barri, on no hi ha pràcticament comerços ni establiments de restauració, sobrepassa l'absurditat.

Però el més incompreensible de tot és el canvi de zona verda a zona blava en llocs residencials (carrer de Josep Jover recentment, per exemple). Quin motiu hi pot haver per eliminar una vintena de places per a veïns per dissenyar una nova zona blava que ara roman buida? Per què empenyen els residents a l'aparcament privat?

Una bona gestió de la mobilitat i l'espai hauria de vetllar per conservar la zona verda i per apostar també pel carril bici sempre que sigui possible. I remarco el ?sempre que sigui possible? perquè el mateix barri n'és l'exemple de com el carril bicicleta no ha reduït el trànsit i la pol·lució sinó que els ha incrementat.

L'any passat es van crear carrils bici a l'avinguda de Vallcarca i a Esteve Terradas que l'únic que han aconseguit és augmentar les retencions de trànsit -i el conseqüent increment de la contaminació- per l'eliminació de vials. El pitjor és que els carrils bici en aquest barri estan gairebé sempre buits perquè hi ha pocs valents que s'atreveixin amb el desnivell d'aquests carrers, i els que hi ha, continuen utilitzant la vorera.