

El BRCAT, una oportunitat perduda (...o no tant?)

No és de cap manera un traçat de carril bici per posar d'exemple, ben al contrari, perquè no segueix cap model homogeni ni cap projecte conjunt, però ha servit i serveix encara no només com a tram d'enllaç amb les Vies Verdes, sinó com a via de mobilitat obligada per a gent de Salt i Girona que van cada dia a treballar o a estudiar. Lligat al projecte del Bus ràpid de Catalunya (BRCAT) entre Salt i Girona, es projecten nous trams de carril bici que esdevenen una oportunitat per al món ciclista. A hores d'ara encara no hem vist ni coneixem l'autor o autors del projecte ni comprenem els criteris tècnics que el sustenten. Mou-te en Bici porta 25 anys treballant per la mobilitat sostenible i per l'augment de l'ús de la bicicleta. Tenim prop de 500 socis i organitzem tota classe d'activitats relacionades amb l'ús de la bicicleta. Celebrem qualsevol inversió que tingui per objectiu impulsar el transport públic i la mobilitat en bicicleta, però lamentem profundament que un projecte d'aquesta magnitud –finançat amb més de cinc milions d'euros de fons europeus– s'hagi concebut sense un procés de participació ni amb la ciutadania ni amb la nostra entitat. Des del nostre punt de vista, tots dos Ajuntaments han concebut el BRCAT com un projecte urbanístic sense tenir en compte que és fonamentalment un projecte de mobilitat, amb un carril bici inclòs i que hauria de modificar els hàbits dels ciutadans per aconseguir augmentar l'ús del transport públic i fer de la bicicleta el principal mitjà de transport a l'àrea metropolitana. És per això que és incomprensible que el BRCAT no s'hagi fet amb un criteri homogeni i sense una unitat formal durant tot el trajecte. Ans al contrari: un carril bici central a Salt i un carril bici lateral a Girona. Un carril bici de Salt potser molt original (perquè els que fa anys que estudiem les propostes de carrils bici d'arreu del món no n'hem vist mai cap de semblant), però perillós per ciclistes i vianants: les pèrgoles de fusta envaeixen el carril i no permeten el pas del tricicles que acabem d'estrenar. Un carril bici que s'estreny i s'amplia segons el tram i deixa els armaris dels serveis al mig per on han de circular bicicletes, cicles i patinets. Per no senyalar també l'ocurrència de posar semàfors per fer aturar els cotxes al mig de la rotonda. Malgrat aquestes deficiències, és innegable que hi haurà beneficis: permetrà reduir el temps de viatge dels busos, s'ha asfaltat de nou tot el tram, i el carril central en el cas de Salt ara permet als vianants disposar d'una illa de seguretat per creuar el carrer per qualsevol punt, cosa que fem diàriament moltes persones. Farem servir el BRCAT i anirem en bicicleta pels carrils bici, pel vell i pel nou, i esperem que la col·laboració futura sigui per millorar la vida dels ciutadans. Propostes: 1. És imprescindible mantenir i millorar el tram de carril bici urbà entre la Creueta i Montfullà (actual tram d'enllaç amb les Vies Verdes que uneixen Olot, Girona, Banyoles i Sant Feliu de Guíxols) : ferm, senyalització, amplada i segregació respecte al trànsit de vehicles a motor. 2. Pensar i repensar el BRCAT com l'inici del projecte de futur que ens cal: el tren TRAM per enllaçar Olot, Banyoles i Sant Feliu de Guíxols passant pel tram urbà de Girona i Salt. 3. Que les diferents administracions garanteixin el diàleg amb la ciutadania i amb els agents implicats i experts, previ a l'execució de les obres.

Font del document:

<https://www.diaridegirona.cat/opinio/2025/11/11/brcat-oportunitat-perduda-o-tant-123574444.html>