

## MOBILITAT

Un estudi compara els índexs de sinistralitat i l'ocupació dels vials i dona com a resultat que hi ha més accidents als carrils d'una sola direcció.

## Aval de la UAB a la seguretat del carril bici bidireccional

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL  
Barcelona

La diferència entre la sensació de vulnerabilitat i el sinistre consumat podria ser també la llarga distància entre la realitat i el mite. Aquesta és una mica la conclusió a la qual ha arribat el geògraf i expert en mobilitat Samuel Nello després d'analitzar la suposada perillositat dels carrils bici bidireccionals de Barcelona. En les tertúlies, aquests vials són un dimoni urbanístic. Però l'estudi de la sinistralitat registrada per la Guàrdia Urbana, maridat amb l'ocupació de ciclistes, dona un altre resultat: no hi ha evi-

dències que demostrin que són més mortífers que la resta. És més, els d'una sola direcció obtenen pitjors resultats.

El 2019 Barcelona es va replantejar els carrils de dues direccions, sobretot al centre de la ciutat. A l'Eixample, els hàbits de mobilitat de tots els actors ja estan molt enquistats. Als vianants no els va semblar gens bé haver de mirar a les dues direccions abans de creuar (tampoc ajuda en absolut que els ciclistes no respectin el verd dels vianants). I als conductors els va caure el món a sobre quan a les cruïlles, a més de mirar pel retrovisor per si ve una bici i tenir un altre ull al pas de vianants, havien de gi-



Carril bici bidireccional del passeig de Sant Joan de Barcelona.

rar el cap per si baixava un ciclista en direcció contrària.

### Sense evidències

Nello, investigador de l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), va tenir un pressenti-

ment: «Sempre ha existit la percepció que són molt més perillosos, i en alguns casos em sembla un pensament raonable, però em vaig adonar que no hi havia cap prova científica». S'hi va posar i va començar a crear dades. D'una banda, l'aforament de bicicletes; de

l'altra, la sinistralitat en aquests mateixos punts.

Nello va utilitzar dades públiques de l'Ajuntament de Barcelona per estudiar si un vial de dues direccions ha de tenir més sinistres, ja que el trànsit és molt superior. Aïllats els condicionants, va prendre com a mostra les dades entre el 2020 i el 2023. Ha analitzat 425 seccions de carril bicicleta, així que la mostra és altament representativa. Entre els que més sinistres concentren hi ha el de dues direccions d'Urgell i l'unidireccional de Sardanyà a la part nord, al Guinardó. «Però no seria correcte dir que són els més perillosos o que són punts negres», assenyala.

El que no s'esperava Nello és que en el còmput global li sortís que els carrils bici d'una sola direcció registressin més percentatge de sinistres. «És una diferència molt petita, però realment és una dada que m'ha sorprès, sobretot pel debat que fa anys que arrosseguem». Segons la seva opinió, si bé els carrils d'un sol sentit són «preferibles», els resultats indiquen que l'Ajuntament «no hauria d'oposar-se als bidireccionals». Nello creu que el més important és el disseny del carril, sigui d'un o dos sentits: «La prioritat hauria de ser identificar els trams de carril bici amb més sinistralitat, estudiar-ne la problemàtica i prendre mesures». ■

93 551 15 10

estudiecolonies.elperiodico.cat



**COLÒNIES**  
d'estiu  
i camp  
de treball

10a EDICIÓ

BEQUES  
PER A LES  
FAMÍLIES!

1 setmana de  
colonies per  
només  
365 €

Activitats de  
natura per a  
NOIES I NOIS DE  
8 A 12 ANYS

Parc  
d'aventures,  
TIR AMB ARC, TIROLINA,  
EXCURSIONS...

Camp de  
treball per a  
JOVES DE 12 A 17 ANYS  
385 €



LA CINGLERA (VILANOVA DE SAU)  
Del 29/06 al 05/07



LA PINASSA (NAVÈS)  
Del 06/07 al 12/07



MÀS CABALIES (OLASSA)  
Del 20/07 al 26/07



LES FEIXES (ÀGER)  
Del 20/07 al 31/07

**Fundesplai**  
Fundació Catalana de l'Esplai

**elPeriódico**

kioscoprensaiberica#jvalls@funde: