

# Desmuntant mites i tòpics sobre la bici a les ciutats

Aquest article de CRÍTIC vol desmentir algunes dades falses sobre l'ús de la bici a les ciutats. Es fan servir realment les bicis? És un mitjà de transport segur? Han crescut els accidents? Hi ha massa carrils bici? Ens podem comparar en l'ús de la bicicleta amb altres ciutats d'Europa? Són incívics els ciclistes?

Carina Bellver | @Kaarinss

Aquest 2019, Barcelona començarà a multar els ciclistes que circulin per voreres de fins a cinc metres, és a dir, la major part dels carrers de la ciutat. I ho farà amb sancions que van des dels 100 fins als 500 euros. Tot un repte per a l'equip de govern d'Ada Colau, que ha tingut com un dels seus projectes estrella la promoció de l'ús de la bicicleta. Aquest, però, no és l'únic interrogant sobre un vehicle que no para de créixer a la ciutat i que suma cada cop tants seguidors com detractors. De fet, entre els barcelonins s'ha anat creant **una mena de 'lobby antibicis' que reproduceix tot tipus de mites, tòpics i mitges veritats sobre la bici a la ciutat**: "Hi ha massa carrils bici! Els carrils bici treuen lloc per aparcar el cotxe! Els ciclistes són molt perillosos! Van per on volen sense tenir en compte els vianants! Són incívics!". Etcètera.

Aquest article de CRÍTIC vol desmuntar algunes dades falses sobre l'ús de la bici a les ciutats. És un mitjà de transport segur? Han crescut els accidents? Hi ha prou carrils bici? Ens podem comparar en l'ús de la bicicleta amb altres ciutats d'Europa?

## 1. Malgrat el 'boom' ciclista, la bici es fa servir poc a Barcelona

L'ús de la bicicleta a Barcelona s'ha disparat en els últims vuit anys. **Ha crescut un 56%** en una ciutat on es desplacen diàriament 63.000 ciclistes, segons el ['Baròmetre del ciclista urbà'](#), fet pel RACC al juliol passat. Ara bé, malgrat aquesta tendència a l'alça, l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport encara és minoritari. **Tan sols es fa servir en un 2,7% dels desplaçaments** que es fan a la ciutat i apareix a la cua del rànquing d'ús, només per davant dels taxis i dels camions. Aquesta xifra ni tan sols arriba a la mitjana europea, que és d'un 8% d'ús, i queda ben lluny de països amb una forta tradició ciclista, com Holanda (36%), Dinamarca (23%), Hongria (22%), Suècia (17%) o Finlàndia (14%), com apunta l'['Eurobaròmetre'](#) del 2014. No obstant això, la utilització de la bici a la capital catalana creix a un ritme molt més elevat que la resta de vehicles privats, un 32,5% segons [un estudi del RACC](#).

Si ens fixem en tot **Catalunya**, basant-nos en les xifres més actualitzades, que són de fa quatre anys, es van recórrer amb bici uns 2.700 milions de quilòmetres. Això són més de 7 milions de quilòmetres diaris, amb una mitjana de 923 quilòmetres anuals per cada català i 2,53 quilòmetres el dia, com recull l'estudi encarregat per la Generalitat, ['Impacte socioeconòmic de la bicicleta a Catalunya'](#), el més complet que s'ha fet del sector.

Per modalitats, **el ciclisme com a esport —sobretot amb bicicleta tot terreny (BTT)—** és el

motiu pel qual es recorren més quilòmetres a Catalunya (700 milions anuals), mentre que la mobilitat ciutadana és la que genera més desplaçaments (més de 100 milions anuals). El perfil del **ciclista típic és el d'un català de 38 anys, amb feina, un nivell d'estudis alt** i que viu en un municipi de 10.000 a 100.000 habitants. Ara bé, la bicicleta només la utilitzen diàriament un 6,4% dels usuaris, segons el ['Baròmetre de la Bicicleta 2016'](#), de la Generalitat de Catalunya.

## 2. Un 40% dels carrils bici suspenen en seguretat

L'alcaldeessa Ada Colau no ha aconseguit construir tots els carrils bici previstos al Pla de mobilitat 2013-2018, un dels projectes estrella del seu mandat. **S'han fet, fins ara, un 65% dels quilòmetres de carrils bici que s'havien projectat per a Barcelona.** La ciutat va pujar al setembre passat fins a [la xifra de 200 quilòmetres](#) —tot i que fonts de l'Ajuntament asseguren que al final del mandat arribaran als 233—, però no ha assolit l'objectiu promès de triplicar la xifra de sortida, 116, per arribar als 308 quilòmetres de carrils bici projectats. Les [pressions dels partits de l'oposició i d'algunes associacions de comerciants](#) en contra de seguir ampliant els carrils bici han estat fortes aquests últims tres anys.

Malgrat tot, l'equip de govern defensa que amb l'ampliació s'ha assolit el 95% de cobertura, amb un total de 1.167 quilòmetres de vies condicionats per pedalar, i que **un 95% de la població té un carril bici a 300 metres de casa**, cosa que en facilitaria l'ús.

Els **carrils bici més utilitzats són el bidireccional del carrer Provença**, amb una mitjana anual de 2.330 bicicletes, i els unidireccionals de **Diputació** i de **Consell de Cent**. Per aquest últim, hi passen 1.915 bicicletes per hora a la cruïlla amb Comte Borrell. Ara bé, malgrat aquest trànsit incansable, l'Ajuntament defensa a través d'aquest [estudi](#) que els carrils bici són lluny d'una possible saturació.

Per contra, els carrils bici **suspensen en seguretat, en connectivitat i en l'aplicació de mesures de bones pràctiques**. És la crítica que fa la prestigiosa consultoria [Copenhagenize](#). Entre les primeres mesures que reclama hi ha la d'eliminar de manera urgent els carrils de doble sentit, prohibits des de fa anys als països d'una forta tradició ciclista, amb l'objectiu d'evitar xocs frontals. La mateixa recomanació fa la **Síndica de Barcelona** al seu darrer [informe del 2016](#) i esdevé la principal estirada d'orelles que fa el **RACC** al seu [últim baròmetre](#) del juliol. S'hi suma a les crítiques el CycloCat, una iniciativa privada que documenta i classifica les vies segures per facilitar la mobilitat ciclista a Catalunya i que xifra en un 40% els carrils bici de la ciutat que caldria millorar en seguretat. Des d'Amics de la Bici, Albert Garcia també reclama revisar un model "insegur i mal fet", amb carrils bici dissenyats amb "criteris dispars" i sense l'amplada suficient de seguretat. Ara són d'1 metre per sentit i la recomanació és de com a mínim 1,70 metres, mentre en ciutats com Copenhagen són de 5 metres per sentit.

**I al conjunt de Catalunya? Quants carrils bici hi ha? "Aquesta és la pregunta del milió. És un campí qui pugui"**, respon Albert Garcia, d'Amics de la Bici. I no solament és una percepció personal. L'informe 'Impacte econòmic de la bicicleta' lamenta la inexistència d'una base de dades que aplegui tots els quilòmetres d'infraestructures construïdes o del seu manteniment i que, a més, ho faci sota un criteri únic. La resposta més aproximada la dona **CycloCat, que ha catalogat fins a 1.100 quilòmetres de vies útils**, segures i amb un desnivell mínim que permeten connectar un 90% de Catalunya. El seu responsable, Joan Calvera, critica que Catalunya "faci experiments" pel que fa al disseny de vies 'ciclables' i no utilitzi models de referència europea de ciutats com Copenhagen o Amsterdam, amb més de 30 anys d'experiència ciclista. Aposta per crear una xarxa que connecti pobles i ciutats i denuncia que "s'inverteix massa i malament" en vies 'ciclables'.

### 3. Els autobusos atropellen més persones que les bicis

En contra d'allò que es pugui pensar, **la seguretat s'incrementa quan més gran és el nombre de ciclistes**, com demostra el '[Baròmetre de la bicicleta de la Federació Europea de Ciclisme](#)'. En aquest informe s'observa que allà on més s'utilitza la bicicleta hi ha hagut menys accidents mortals per nombre d'usuaris. Als països de més ús, com Holanda, hi ha menys de 0,1 morts per cada 1.000 ciclistes, mentre que a Xipre, l'últim en el rànquing d'ús, se superen els 0,8 morts. En aquesta classificació de sinistralitat sobre pedals, Espanya es troba en la dotzena posició dins l'Europa dels 27.

A Catalunya, a data de 2 de juliol encara no s'havia registrat cap víctima mortal entre el col·lectiu ciclista en vies interurbanes, segons el balanç del primer semestre de l'any del Servei Català de Trànsit, mentre que al mes de juliol de l'any passat ja havien mort 7 ciclistes. En total, el 2017 van morir 13 conductors de bicicletes, dos dels quals en vies urbanes que no són a la ciutat de Barcelona. Un col·lectiu que va representar **un 5% de les víctimes mortals d'accidents de trànsit**, segons [el balanç anual del Servei Català de Trànsit](#). En el cas de Barcelona, no s'ha registrat cap accident mortal de cap ciclista del començament de l'any ençà i ens hem de remuntar al 2016 per comptabilitzar tres víctimes mortals als carrers de la ciutat.

Ara bé, **el nombre d'accidents amb bicicletes implicades ha crescut un 110% des del 2010**, encara que, en paral·lel, també ha crescut la utilització d'aquest vehicle com a mitjà de transport. Segons adverteix un [informe del RACC](#), els viatges amb bicicleta s'han incrementat en aquest mateix període un 56%, catapultats per l'expansió dels carrils bici i del Bicing, que representa un 26,5% del total de desplaçaments amb bicicleta a la ciutat. Això porta l'Ajuntament de Barcelona a defensar que, malgrat que la xifra absoluta de sinistres s'hagi incrementat, es pot dir que **l'accidentalitat amb bicicleta ha disminuït en relació amb l'augment de nous usuaris de la bicicleta**. I demostra que el pes dels accidents sobre la totalitat dels desplaçaments amb bicicleta per dia no ha augmentat. En el darrer informe sobre sinistralitat, el consistori també apunta que **les bicis només representen un 4,4% dels vehicles implicats en accidents** a la capital catalana, lluny del 52% dels vehicles de quatre rodes i del 37% de les motos.

Tot i això, **els ciclistes són qui pateixen lesions de més gravetat**. Representen un 11% dels conductors ferits greus, per darrere de les motos i dels ciclomotors. També són qui més infraccions cometen a la capital, com apunta aquest altre [estudi del RACC](#).

Pel que fa a atropellaments, i en contra del que es pugui pensar, **els autobusos envesteixen més vianants a Barcelona que les bicicletes**. L'any passat, dues persones van resultar atropellades per bicicletes, set per autobusos i fins a 23 per turismes a la ciutat.

### 4. Es venen més bicicletes que cotxes

La bicicleta no solament mou persones, sinó que també mou diners en un negoci que, malgrat la recessió econòmica, va sobre rodes. **A Catalunya el món de la bici genera un impacte anual de 1.300 milions d'euros de manera directa**. Segons [l'informe d'impacte econòmic de la Mesa de la Bicicleta](#), el més ampli publicat fins ara, la venda de bicicletes i de components dona feina a 2.100 persones i suposa prop de 580 milions de volum de negoci l'any. Però el sector amb més pes és el del turisme associat a la bicicleta, que hi aporta 615 milions anuals. D'aquests, les excursions amb bicicleta generen un impacte de 330 milions, als quals s'hi han de sumar els 285 milions del cicloturisme. L'altra part del pastís se l'endú el ciclisme com a esport, que hi aporta prop de 40 milions l'any.

Més xifres: el sector de la bicicleta exporta un 23% de la producció catalana, mentre que les vendes al mercat intern són d'un 40%. Pel que fa als productes més venuts, s'endú el podi **la venda de bicis (40,5%)**, seguida pels components (35,7%).

A més, "Catalunya lidera la tradició empresarial de la fabricació de bicis amb fabricants molt importants", considera Carlos Núñez, secretari general de l'Associació de Marques i Bicycles d'Espanya (AMBE). Segons [l'últim informe de l'AMBE](#), **Catalunya encapçala el sector a Espanya, amb un 44% de les empreses**, seguida per Madrid (17%), pel País Valencià (10%) i per Euskadi (8%). I esdevé la comunitat autònoma amb més números de comerços relacionats amb el sector, amb 588 punts de venda, dels quals, les botigues especialitzades copen el 32% de la caixa. **"Fa més de cinc anys que es venen més bicicletes que cotxes**. Hem venut l'any passat un milió de bicis a tot Espanya", assegura Núñez.

A tot això s'hi ha de sumar l'impacte indirecte del sector de la bicicleta, que xifra en 90 milions l'estalvi a Catalunya vinculat amb l'accidentalitat, la contaminació, el canvi climàtic, el soroll, la construcció de vehicles, la congestió o l'ús d'infraestructures viàries, sempre suposant que aquests desplaçaments amb bicicleta s'haguessin fet amb vehicle privat. A tall d'exemple, **cada persona usuària de la bicicleta genera un estalvi de 125 a 574 euros per any en despesa pública sanitària** i, en total, l'informe projecta 1.600 milions d'euros d'estalvi en salut pública com a lllindar màxim a Catalunya.

Totes aquestes dades exposades porten a concloure que el sector del ciclisme "està a l'alça". "El creixement és lent però imparabile: no té marxa enrere, té molts beneficis i molt recorregut. A més, un 90% de la població creu que la inversió pública ha de ser més elevada. Això fa que els polítics vagin invertint en polítiques més fermes", assegura Emili Mató, consultor en mobilitat i autor de l'estudi [Impacte econòmic de la bicicleta](#).

## 5. Catalunya, a la cua d'Europa en l'ús de la bici

Espanya —i per extensió Catalunya— es troba a la cua d'Europa pel que fa a la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport. Es col·loca en el **número 25 de la llista, tan sols per davant de Xipre i de Malta**, en un rànquing que lideren Holanda, Hongria i Dinamarca, segons el [Baròmetre de la bicicleta de la Federació Europea de Ciclistes](#). A tall d'exemple, l'any passat a Holanda més d'un 30% dels ciutadans utilitzava la bicicleta per desplaçar-se diàriament, mentre que a Espanya la xifra cau fins a un 7%.

"Si ens podem comparar amb algun país, és amb França", explica Emili Mató. El consultor en mobilitat assegura que l'Estat francès "no és un paradigma", però ha impulsat polítiques públiques que "ens poden servir de referència". Encara més: Catalunya no solament està "bastant endarrerida" en l'ús de la bicicleta, sinó també en infraestructures ciclistes. Segons Emili Mató, **a Catalunya aquesta despesa és de 2,6 euros per persona i any, mentre que la inversió en països amb una forta tradició ciclista, com Dinamarca, és de 25 euros l'any**.

Però, malgrat que la bicicleta s'usi poc, **Barcelona és 'bicycle-friendly' als ulls dels europeus**. Ho demostra el fet que la capital catalana ocupi l'onzena posició del rànquing mundial de 20 ciutats que cada any elabora Copenhaguen. Les ciutats de **Copenhaguen, Amsterdam i Utrecht** lideren aquesta llista, en què la Ciutat Comtal es manté per segon any consecutiu en la posició número 11 i es col·loca per davant d'urbs com París, Munic o Sevilla, l'altra ciutat espanyola que apareix en aquest rànquing.