A Girona hi circulen un 33% més de bicicletes que fa cinc anys

Un estudi de l'Ajuntament qualifica la xarxa pedalable de «desigual» entre zones · L'accidentalitat amb ciclistes implicats gairebé es triplica des de l'any 2011 Només un 25% dels usuaris porta casc

Carril bici al pont de Fontajau de Girona, el 29 de gener

La mobilitat en bicicleta [https://www.diaridegirona.cat/tags/bicicletes.html]està en auge a la ciutat de Girona. Una anàlisi elaborada per l'Ajuntament [https://www.diaridegirona.cat/tags/ajuntament-de-girona.html]ha detectat que a la xarxa de vies ciclistes de la ciutathi circulen un 33% més de bicicletes que l'any 2014. I això, malgrat que la mesura, feta en diversos punts on s'ha controlat la mobilitat ciclista, s'ha dut a terme en plena crisi de la covid-19. Tal com s'indica a l'estudi, la pandèmiaha comportat «una reducció de la mobilitat donada la reducció del turisme, el teletreball o la Universitat amb classes virtuals, entre d'altres».

Però, fins i tot així, en alguns puntss'ha duplicat o triplicat el pas d'aquest tipus de mobilitat. És el cas de punts d'entrada a la ciutat, com l'encreuament del carrer Emili Grahit amb el carrer Ullastret (augment del 152%), o de la carretera de Santa Coloma fins al carrer Martí Sureda (un 148% més).

El perfil dels ciclistes és majoritàriament masculí - el 72% són homes. I només un terç dels usuaris circula en bicicleta amb el casc, lluny de ser un ús generalitzat.

L'actual xarxa pedalable de Girona s'estén en 41,61 quilòmetres.Inclou diferents tipus de vies ciclistes, com carrils bici en vorera (un 36%) i en calçada (22%), calçades compartides (18%), camins ciclables (14%) o voreres compartides. Tot plegat, conforma «una xarxa extensa», però al mateix document s'indica que aquesta té «uns criteris de qualitat desiguals».

En aquest sentit, se subratlla que algunes zones de la ciutat presenten un «dèficit» en l'oferta d'itineraris. Ho han detectat al barri de l'Oest, Can Gibert, Palau, part de Montilivi, o els polígons de l'Avellaneda, Mas Xirgu i Domeny. En els tres últims casos, s'apunta que «ja hi ha prevista una infraestructura a desenvolupar».

L'augment en l'ús de la bicicleta ha comportat un major nombre d'accidents. En aquest cas, l'anàlisi fa referència a un període pre-pandèmia. S'hi apunta que entre 2011 i 2018, els accidents amb bicicletes involucrades gairebé es van triplicar; el 2011 se'n van comptar 35 mentre que el 2018 se'n registraven 96.Val a dir que la Policia Municipal en va identificar 197 entre l'1 de gener de 2019 i el 20 d'octubre de 2020, denotant un increment encara més elevat en el volum d'accidents.

Crida l'atenció la ràtio d'accidentalitat que té Girona comparat amb altres ciutats amb característiques similars entre 2016 i 2018. A Girona, de mitjana, s'hi produïen 0,96 accidents de bicicleta per cada 1.000 habitants. La ràtio és molt menor a poblacions com Lleida (0,22), Reus (0,18), Manresa (0,15), Tarragona (0,12) o Figueres (0,10).

Tornant a la capital gironina en el mateix període, més de la meitat d'aquests accidents van ser xocs frontolaterals. Un 39% es va produir en un carril bici en vorera, i un 31% va tenir lloc fora de la xarxa ciclista. El grup d'edat amb major risc de patir-ne és el de persones entre 15 i 24 anys.

Pel que fa a localitzacions, l'avinguda Lluís Pericot és, de lluny, el punt que més accidents concentra. Entre 2016 i 2018 n'hi va haver 61. El segueixen el carrer de Barcelona (39), el passeig de la Devesa (33) i el passeig d'Olot i carrer Riu Güell (28).

A més, a l'estudi s'identifiquen altres punts que són percebuts com «de risc». És el cas de la plaça Marquès de Camps, la rotonda de la Plaça de Salt i el Pont de la Font del Rei.

El document posa de relleu que el servei de bicicleta pública de la ciutat, és «un servei consolidat» i «ben valorat en general». I indica que la demanda va arribar al seu màxim el 2019, quan l'ús mitjà diari per bicicleta era de 9,5 viatges al dia.

Font del document:
https://www.diaridegirona.cat/girona/2021/03/26/girona-hi-circulen-33-mes/1096399.html?utm_source=rss