



**Ajuntament  
de Barcelona**

# **Informe de balanç sobre la Mesura de Govern: Estratègia de la bicicleta per Barcelona**

**Comissió Ecologia, Urbanisme i  
Mobilitat – Gener 2018**



# Índex

•• <b>Introducció</b> . . . . .	4.
•• <b>Listat d'actuacions</b> . . . . .	5.
•• <b>Xarxa Bicicleta</b> . . . . .	8.
•• <b>Mesures de prevenció de robatoris</b> . . . . .	25.
•• <b>Intermodalitat bicicleta-transport públic</b> . . . . .	32.
•• <b>Bicicleta pública i/o compartida</b> . . . . .	34.
•• <b>Regulació de lús de la bicicleta a la ciutat</b> . . . . .	36.
•• <b>Bicicleta elèctrica</b> . . . . .	37.
•• <b>Promoció de la bicicleta</b> . . . . .	38.
•• <b>Nombre de desplaçaments diaris segons les dades Bàsiques de mobilitat de l'Ajuntament</b> . . . . .	50.
•• <b>Taula resum</b> . . . . .	53.
•• <b>Annexes</b> . . . . .	57.

# INTRODUCCIÓ

## 1. Presentació

Al novembre del 2015 l'Ajuntament de Barcelona va aprovar en plenari municipal la mesura de govern: Estratègia de la bicicleta per Barcelona. Aquesta mesura tenia com a objectiu recollir una sèrie de propostes i d'actuacions per desenvolupar la mobilitat en bicicleta a la ciutat en general.

Aquesta mesura està emmarcada en el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 (PMU) que té com a objectiu planificar la mobilitat de la ciutat considerant tots els modes de transport.

Les línies d'actuació que articulen l'estratègia de la bicicleta 2015 són les següents:

- La bicicleta al PMU
- Xarxa de carrils bici i itineraris ciclistes
- Critèris d'ordenació viària i de carrils bici
- Aparcament
- Desenvolupament de l'ordenança
- Promoció de l'ús de la bicicleta
- Participació, comunicació, educació i foment de la bicicleta
- Desenvolupament sectorial

## 2. Objectiu d'aquest document

El present informe avalua el grau de compliment d'aquesta mesura de govern des de la seva aprovació al novembre de 2015 fins a la data actual, desembre de 2017.

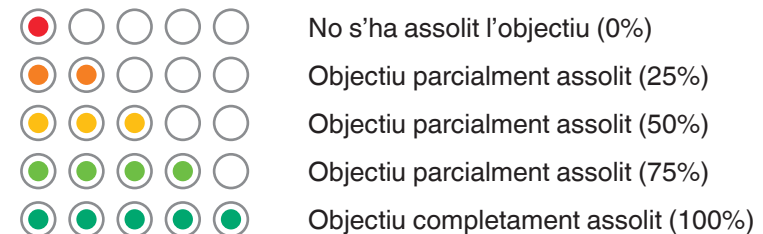
## 3. Estructura

Per tal d'avaluar el grau de compliment de la mesura de govern, l'estructura de treball es basa en l'anàlisi de les diferents actuacions establertes a la mesura a partir de les dades disponibles sobre la seva evolució amb els seus respectius indicadors. El document està estructurat a partir de 24 fitxes. Cada fitxa es desenvolupa entorn a quatre apartats:

1. Mesura: recull del que estableix la mesura respecte a l'actuació
2. Dades: recull de les dades disponibles respecte a l'actuació
3. Grau de compliment: avaluació de l'assoliment de l'actuació
4. Pròxim pas: breu descripció de com es continuarà desenvolupant l'actuació

## 4. Avaluació del grau de compliment




Segons l'assoliment dels objectius s'estableixen els següents graus de compliment:













Finalment, remarcar que l'estructura d'aquest document respon als continguts del llistat d'actuacions que es desprenen del PMU 2013-2018 específics per a la mobilitat en bicicleta.



# LLISTAT D'ACTUACIONS

Llistat d'actuacions PMU 2013-2018 BLOC 2. Mobilitat en Bicicleta	Eixos				Icona	Mesura de Govern	Informe Avaluació
	SG	ST	EQ	EF			
<b>2.1. Xarxa Bicicleta</b>							
<b>2.1.1.</b> Ampliar i millorar la xarxa d'inineraris de bicicleta						Completar els punts de discontinuïtat i extensió de la xarxa actual (2.1)	Longitud i continuïtat de la xarxa de carrils bici Solucions de reforç de la seguretat de les infraestructures ciclistes Dades d'aforaments ciclistes
						Carrers i zones de convivència, pacificació i prioritat invertida (2.2)	Vies pacificades al trànsit motoritzat
						Carrils bici intermunicipals i metropolitans (2.3)	Projectes d'infraestructura en col·laboració amb l'AMB i d'altres administracions
						Elaboració d'un Manual revisat de criteris d'implantació de carrils bici (3.1)	Elaboració d'un manual revisat de criteris d'implementació de carrils bici
						Senyalització vertical i horitzontal (3.2)	
						Criteris de regulació semafòrica (3.3)	
	<b>2.1.2.</b> Augmentar l'oferta d'aparcaments de bicicletes a la via pública						
<b>2.1.3.</b> Revisar i millorar els punts conflictius amb més sinistralitat						Accidentalitat (1.2)	Accidentalitat en bicicleta

Llistat d'actuacions PMU 2013-2018 BLOC 2. Mobilitat en Bicicleta	Eixos				Icona	Mesura de Govern	Informe Avaluació
	SG	ST	EQ	EF			
<b>2.2. Mesures de prevenció de robatoris</b>							
<b>2.2.1.</b> Promoure la creació de places d'aparcament segur de bicicletes						Pilot d'aparcament segur de bicicletes de pagament (4.2)	Pilot d'aparcament segur de bicicletes de pagament
						Aparcament de bicicletes fora de la via pública (4.4)	Nombre de places en aparcaments de titularitat municipal Places d'aparcaments interiors per a bicicletes Aparcament vigilat per a esdeveniments
<b>2.2.2.</b> Reactivar el registre i marcatge de bicicletes i altres serveis vinculats						Crear un registre de bicicletes (8-g)	Marcatge i registre de bicicletes
<b>2.2.3.</b> Millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal						Millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal	Actuació prevista a futur
<b>2.3. Intermodalitat bicicleta-transport públic</b>							
<b>2.3.1.</b> Fomentar la millora de l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes						Fomentar la millora de l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes	Places d'aparcament a les principals estacions de transport
<b>2.3.2.</b> Fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic						Fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic	Actuació prevista a futur
<b>2.4. Bicicleta pública i/o compartida</b>							
<b>2.4.1.</b> Millorar l'eficiència del servei de bicicletes públiques de la ciutat						La bicicleta pública compartida, el Bicing (6.2)	Millores a l'eficiència del servei del Bicing Millores a l'eficiència del servei del Bicing elèctric
<b>2.4.2.</b> Afavorir l'ús de la bici per part de col·lectius privats							Afavorir l'ús de la bici per part de col·lectius privats

Llistat d'actuacions PMU 2013-2018 BLOC 2. Mobilitat en Bicicleta	Eixos				Icona	Mesura de Govern	Informe Avaluació
	SG	ST	EQ	EF			
<b>2.5. Regulació de l'ús de la bicicleta a la ciutat</b>							
<b>2.5.1.</b> Adaptar la normativa existent a la realitat de la bicicleta i altres ginyes	████████	████████	████████	████████		Desenvolupament de l'ordenança (5)	Desenvolupament de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles
<b>2.6. Bicicleta elèctrica</b>							
<b>2.6.1.</b> Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	████████	████████	████████	████████		La bicicleta elèctrica (6.3)	Subvenció AMB per la compra de bicicletes elèctriques
						Punts de recàrrega elèctrica (4.3)	Actuació prevista a futur
<b>2.7. Promoció de la bicicleta</b>							
<b>2.7.1.</b> Revaloritzar la bicicleta: divulgació, comunicació i promoció	████████	████████	████████	████████		Distribució urbana de mercaderies amb bicicleta o bicicleta elèctrica (6.4)	Fomentar el transport de mercaderies en bicicleta, en mercats municipals, associacions de comerciants i missatgeria
						Desenvolupament sectorial (8)	Equipament municipal Bicihub
						Educació (7.2)	Cicle de conferències per a la promoció de mitjans de transports sostenibles: «Mirades a la Mobilitat Sostenible»
						Participació i comunicació (7.1)	Comunicació amb la ciutadania
						Foment de la bicicleta (7.3)	Grup de treball de la bicicleta del Pacte per la Mobilitat
						Foment de la bicicleta (7.3)	Subvencions per a la promoció dels modes de transport sostenible

## Longitud i continuïtat de la xarxa de carrils bici

### A. La mesura

“ Atès que la xarxa de carrils bici, pròpiament dita, hauria de constituir la xarxa bàsica de circulació d'aquest mode, és imprescindible que sigui coherent, connexa i completa, configurant un servei estrictament per la ciutat.

[...]Com s'ha mencionat, en el PMU es planteja l'evolució que han de tenir els carrils bici per passar de l'actual cobertura del 72% de la població al 98%.

Actualment Barcelona disposa de 116 km de carrils bici (comptabilitzats sense distinció del sentit de la marxa) per a una longitud de carrers de 1.339, 37km. És a dir, el 8,5% de la longitud de la xarxa de carrers té un carril bici.

Durant l'any 2014, s'han construït 11, 1km de carril bici, el que ha suposat un increment del 10,6% de la longitud de carrils al darrer any.

Objectiu PMU 2013-2018: 308 km de carrils bici. ”

Pàgina 10

### B. Dades

Longitud dels nous carrils bici i vies ciclables 2015-2016	49 km
Longitud de carrils bici actualment en execució	7 km
Longitud total de infraestructura ciclista (executats + en execució)	172 km
Increment de la longitud total de la xarxa	28 %

Durant en 2018 continuarem amb la redacció de fins 20 km en el marc del PCB1 i iniciem la redacció 120 km en el marc del PCB2. Aquesta xifra inclou els diferents projectes de millora de carrils bici existents i el disseny de nous eixos (veure annex XVII).

Els nous carrils s'estan implantant amb els màxims nivells de qualitat. Des de 2015 fins ara s'han invertit més de 7ME en la seva construcció i la previsió és arribar als 32 ME a finals del 2018.

En quan a l'accessibilitat als carrils bici per part de la població, segons les previsions, al 2018 s'haurà aconseguit el 95% de cobertura.

### Població a menys de 300 m d'un carril bici

2014	72 %
2017	82 %
2018	95 % (xifra estimada en base a la xarxa dissenyada)

Aquesta evolució es pot observar als mapes de cobertura de la xarxa de carrils bici (pagina 10) i cobertura de la infraestructura ciclable (pagina 11).

### Altres dades d'interès:

Al llarg del desenvolupament de la xarxa de carrils bici, s'han anat implementant pràctiques que, tot i no estar contemplades a la Mesura de Govern, han sigut de gran importància a l'hora d'executar els diferents projectes, tals com:

- **Implantació del carril multi ús com a solució alternativa a la progressiva reducció de l'espai en calçada per a vehicles motoritzats.**

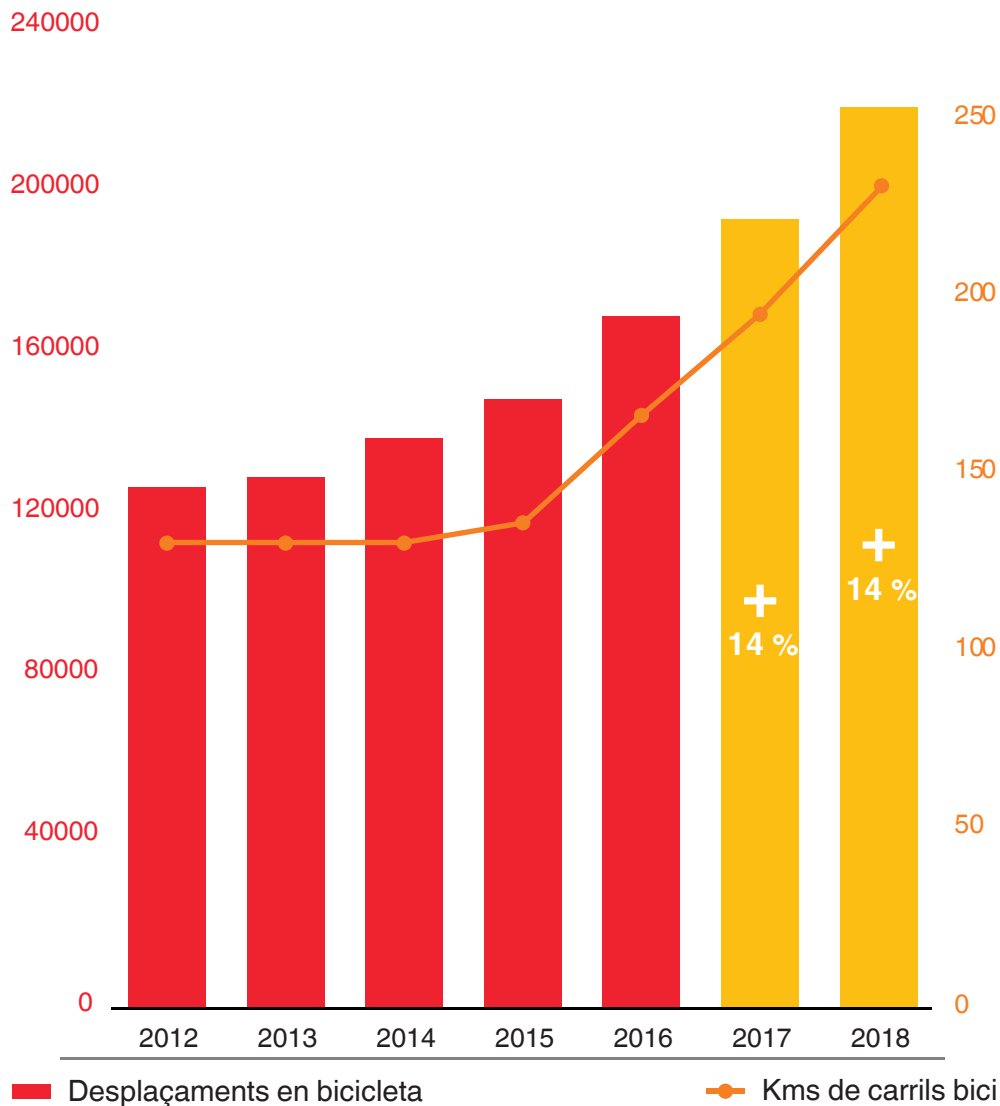
Aquesta mesura es basa en la possibilitat de canviar l'ús del carril bus a carril d'aparcaments per a vehicles motoritzats en horari nocturn, d'aquesta manera, es pot oferir una alternativa d'aparcament en barris d'alta densitat on l'oferta d'aparcament soterrat sigui baixa.

- **Procés de presa de decisions de forma participativa entre els diferents actors públics i socials sobre l'execució de carrils bici.**

La forta expansió de la xarxa de carrils bici de la ciutat durant el període 2016 - 2017 ha motivat a l'establiment d'un sistema de comunicació intern entre els diferents departaments de l'Ajuntament.

Aquest procés de presa de decisió interna està estructurat en un seguit de reunions temàtiques que una a una formen part d'un protocol on es duen a terme processos de validació de les parts del projecte constructiu dels carrils bici. Així doncs, tots els actors implicats poden aportar la seva visió tècnica, recomanar modificacions i alertar sobre punts conflictius amb altres modes de transport. Cadascun d'aquests projectes s'analitzen en diverses reunions. En aquest procés es dona pas a la reflexió sobre el traçat, elements singulars i altres consideracions rellevants.

## Relació entre km de carrils bici i desplaçaments en bicicleta per dia (estimacions per a 2017 i 2018)



Font: Gràfic generat a partir de dades geogràfiques d'Open Data Barcelona, CartoBCN i el Departament de Mobilitat del Ajuntament de Barcelona.

## C. Grau de compliment



Les previsions d'ampliació de la xarxa de carrils bici i vies ciclables s'acosten molt als objectius plantejats al PMU 2013-2018. La correlació entre el creixement de la infraestructura i l'augment de quota modal dels desplaçaments en bicicleta per Barcelona queda evidenciada amb les dades de mobilitat de l'ajuntament.

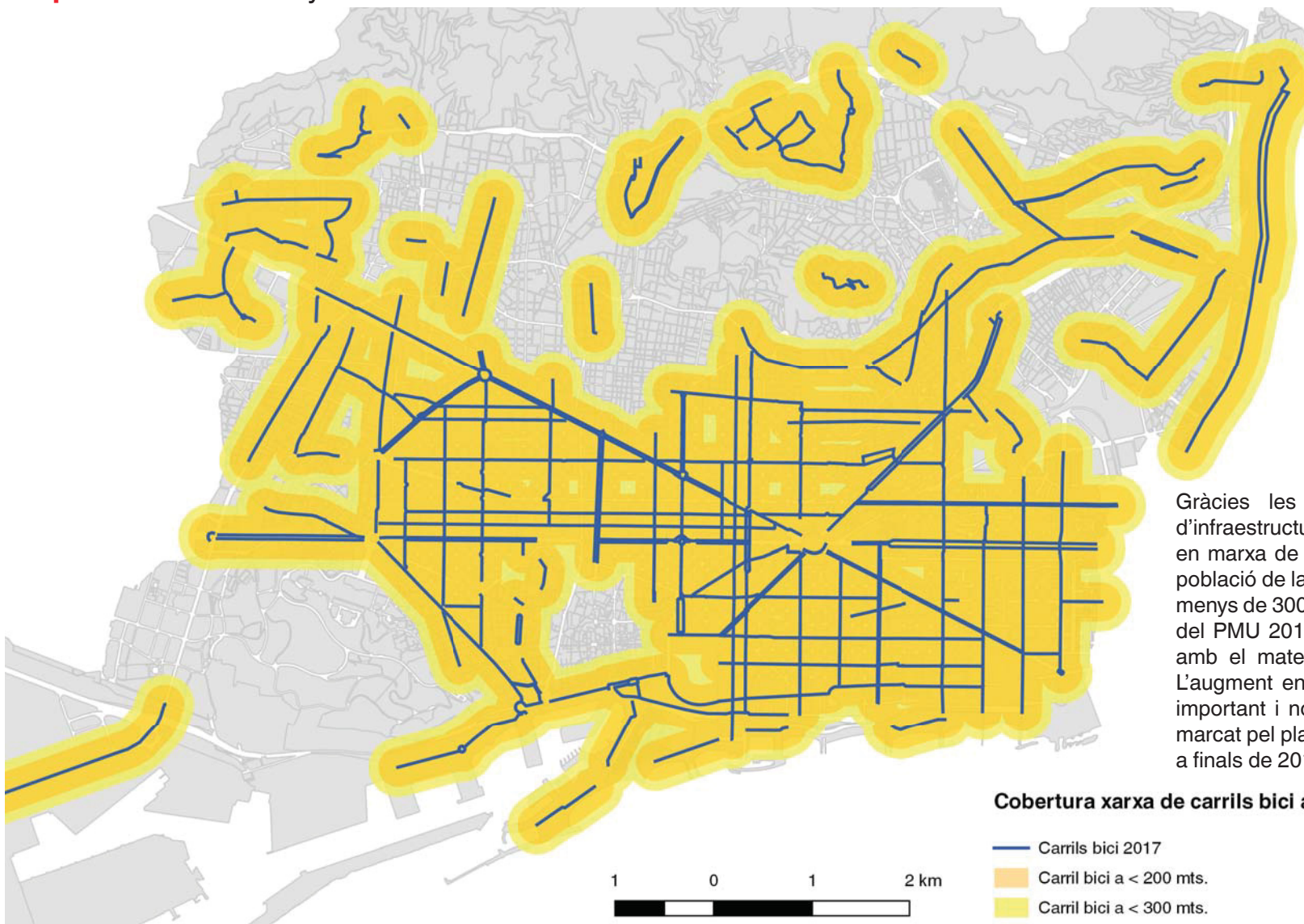
Tal i com es pot apreciar als plànols de cobertura de la xarxa ciclable (pàgines 10 i 11), el 99% de la població de la ciutat té accés a un carril bici, carrer de zona 30 o via pacificada, a una distància inferior a 150 m (2 minuts a peu). Aquesta dada és un clar indicador de la transformació cap a una estructura viària més pacificada.

## D. Pròxim pas

Es continuarà treballant amb la planificació prevista de creixement de la xarxa ciclable, alhora que es prioritzarà les diverses actuacions de millora, connexió o d'implementació de nous carrils bici segons dades d'aforaments ciclistes.

A mesura que la bicicleta va conquerint espai a la calçada s'ha de continuar incorporant millores i innovacions de cara a facilitar al màxim la legibilitat de la xarxa per tal que l'usuari pugui circular de manera segura e intuïtiva.

**Mapa.** Població a menys de 300 metres d'un carril bici **89%**



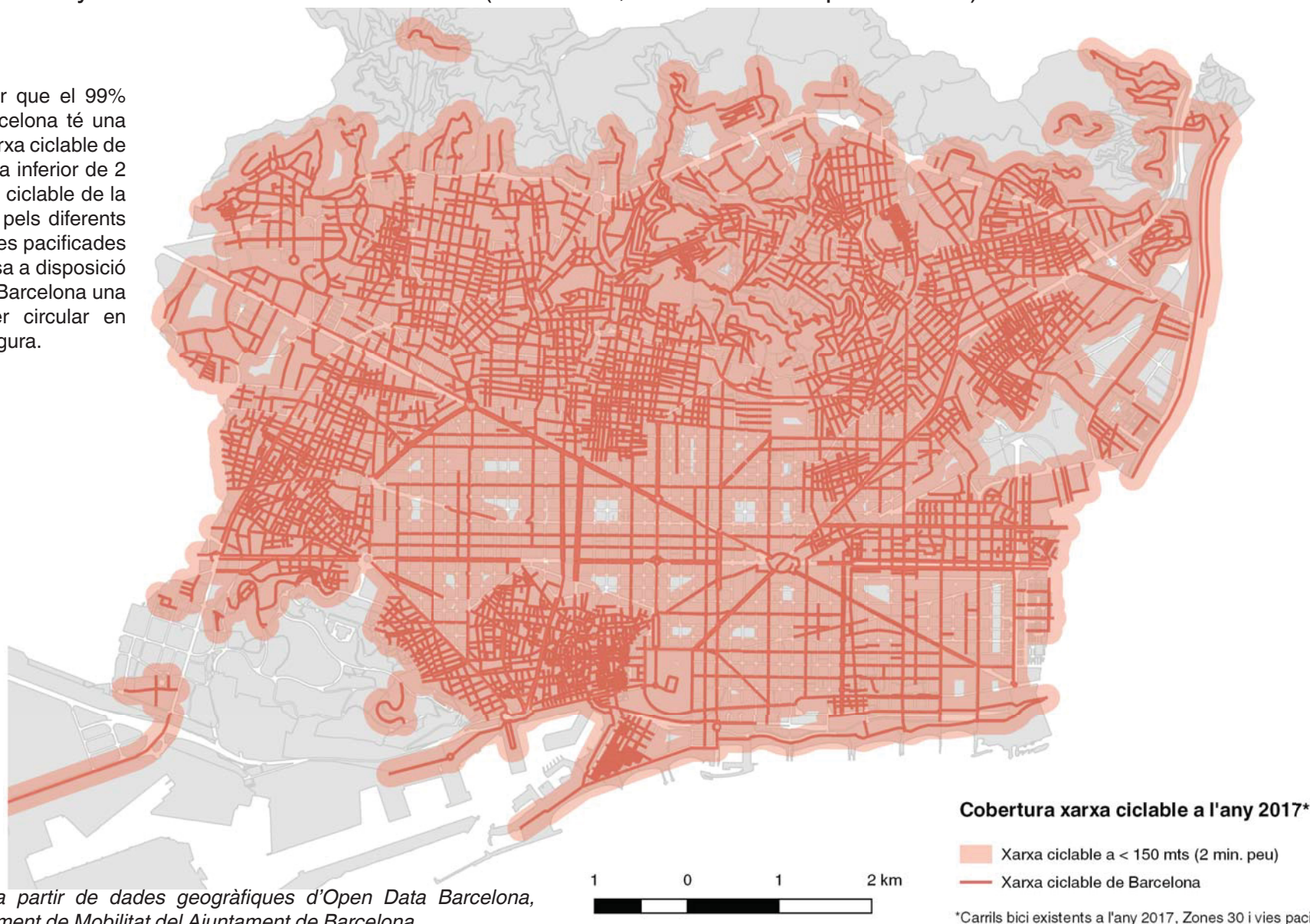
Gràcies les diferents actuacions en matèria d'infraestructura ciclista des de l'inici de la posada en marxa de la mesura, actualment el 89% de la població de la ciutat de Barcelona té un carril bici a menys de 300 metres de casa seva. Segons dades del PMU 2013-2018, al 2014 la població coberta amb el mateix radi de distància era d'un 72%. L'augment en aquest últim període ha estat molt important i no es troba massa lluny de l'objectiu marcat pel pla de cobrir un 95% de la població cap a finals de 2018.

Font: Mapa dibuixat a partir de dades geogràfiques d'Open Data Barcelona, CartoBCN i el Departament de Mobilitat del Ajuntament de Barcelona.



**Mapa.** Població a menys de 150 m de la xarxa ciclable (carrils bici, zones 30 i vies pacificades) **99%**

Tot i així, cal remarcar que el 99% de la població de Barcelona té una infraestructura de la xarxa ciclable de la ciutat a una distància inferior de 2 minuts a peu. La xarxa ciclable de la ciutat està constituïda pels diferents carrers a zona 30 i àrees pacificades de la ciutat, fet que posa a disposició dels veïns i veïnes de Barcelona una enorme superfície per circular en bicicleta de manera segura.



Font: Mapa dibuixat a partir de dades geogràfiques d'Open Data Barcelona, CartoBCN i el Departament de Mobilitat del Ajuntament de Barcelona.

### A. La mesura

“ 1.3-Actuacions: Reduir l'accidentalitat ciclista: Millores del disseny. ”

Pàgina 8

### B. Dades

Amb l'objectiu de reforçar la seguretat de les persones que es desplacen en bicicleta, s'han dut a terme diferents intervencions per a millorar la infraestructura ciclista. Algunes d'aquestes mesures estan contemplades al manual de disseny de carrils bici 2015 (veure annex I), i d'altres s'han anat desenvolupant a mesura que s'esten la xarxa ciclable de la ciutat (veure annex IV). Entre les diferents millores al disseny de la infraestructura destaquem:

#### L'enllaç bicicleta (bike-link)

Solució implementada per a la connexió entre carrils bicis mitjançant un carril de circulació compartit amb el trànsit motoritzat on es limita la velocitat a 20km/h. La senyalització de l'enllaç es senyalitza mitjançant arrows (fletxes) i amb una línia a seguir de color vermell.

#### Nova senyalització per reforçar la unidireccionalitat del carril bici

A l'inici del carril i en el trams centrals de cada illa de cases s'hi ha senyalitzat una doble fletxa de direcció per tal recordar al ciclista la direcció única del carril.

#### Cruïlles amb xamfrà bicicleta (bike-corner)

A diferents cruïlles s'ha destinat un dels xamfrans exclusivament per la bicicleta, és a dir, limitant l'ús de l'espai a vehicles motoritzats amb la intenció de guanyar seguretat viària per aquest mode de desplaçament.

Són cruïlles on conflueixen dos carrils bici i s'hi generen diferents moviments ciclistes. En algunes s'hi ha desplaçat una estació de Bicing i en altres s'hi ha disposat un ampli aparcament amb molts punts d'ancoratge. Aquests espais a més es protegeixen amb aparcament de motos en calçada que es situa al perímetre exterior de l'espai exclusiu per a bicicletes.

#### Modificacions en la senyalització horitzontal de la zona avançada per a bicicletes (bike-box)



Diferents solucions de cruïlles amb xamfrà bicicleta. Font: Flickr Barcelona Mobilitat

S'ha modificat la posició de les icones pintades a terra. Atès que el *bike-box* s'estableix com a zona d'espera, quan el semàfor està vermell, i facilitar el gir amb sortida avança a la bicicleta, la nova posició de la senyalètica recorda al ciclista que ha de fer l'espera situat a la dreta de la via. En tots els carrers que està contemplat aquest gir s'hi ha instal·lat una zona avançada per bicicletes.

#### Altres millores :

- Redacció de noves especificacions tècniques per a les peces separadores (veure annex III) i pilones de cautxú (veure annex II).
- Millora de la rodadura amb nous aglomerats.
- Nous aparcaments per a motocicletes i bicis a calçada per alliberar les voreres i com a cordó de separació entre carril bici i carril de circulació de vehicles motoritzats.





*Bike-link al carrer Esteve Tarrades*



*Reforç de la senyalització horitzontal*



*Nous aparcaments de motos en calçada, separant el carril bici del carril de circulació. Font: Flickr Barcelona Mobilitat*

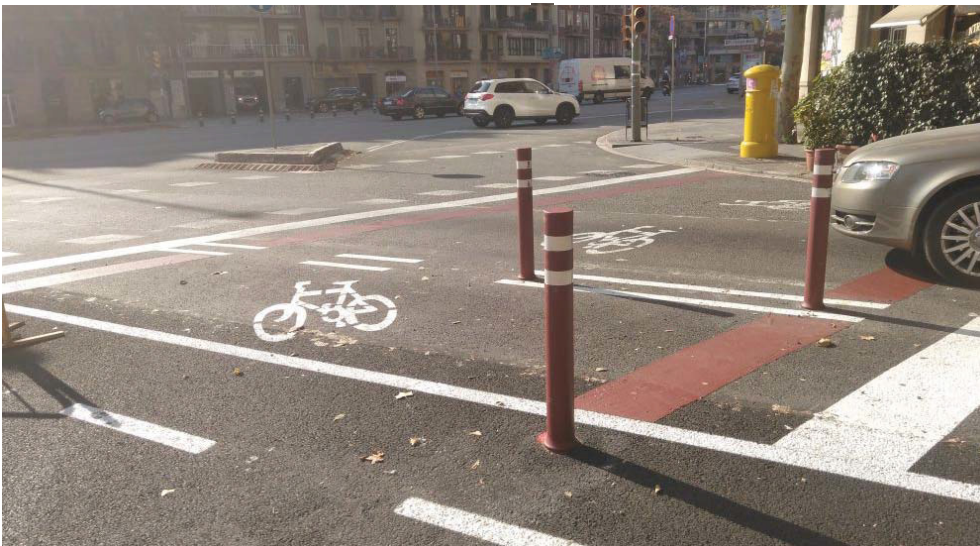
### C. Grau de compliment



Aquestes solucions de disseny s'estan implementant principalment als nous carrils bici, adaptant-se en cada cas a les condicions de l'entorn a manera de prova pilot. Resta pendent recollir dades de funcionament d'aquestes solucions pilot i la validació de les diferents proves.

### D. Pròxim pas

Un cop incorporades aquestes millores a les infraestructures, el següent pas és l'avaluació i validació de les diferents solucions implementades, no només des d'un punt de vista de millora en la seguretat sinó també des del punt de vista de l'usuari en termes de llegibilitat, usabilitat i eficiència en el temps de desplaçament.



*Bike-box al carrer Sardenya*

*Font: Flickr Barcelona Mobilitat*

## Dades d'aforaments ciclistes

### A. La mesura

“ Barcelona disposava de 22 cruïlles amb 37 punts de mesura i s'han instal·lat durant l'any 2014-2015 38 espines més a 20 cruïlles per incrementar la xarxa d'aforaments bicis a la ciutat i obtenir lectures en continu sobre l'ús de la bicicleta. Per tant, disposem d'un total de 73 espines i 42 cruïlles controlades. [...]”

Puntualment s'encarreguen estudis de mobilitat en bicicleta i aforaments puntuals.

Aquests aforaments de bicicletes, situats en carrils bici, permeten obtenir unes dades més precises de la quantitat d'usuaris d'aquests carrils i per tant determinar on es fa imprescindible ampliar la xarxa. És per aquest motiu que és important efectuar un control i desplegament d'aquests sistemes d'aforament paral·lelament a l'increment de la infraestructura ciclista.”

Pàgina 11

### B. Dades

La Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona encarrega de manera periòdica les dades d'aforament ciclistes recollides per les 73 espines automàtiques en funcionament des de 2006.

Als nous carrils bicicleta executats entre 2015 i l'actualitat, s'han anat instal·lant noves espines per tal d'obtenir dades d'aforaments dels ciclistes que hi circulen per les noves infraestructures.

### C. Grau de compliment



Tots els nous carrils bici incorporen la instal·lació de noves espines d'aforament automàtic. Per tal d'assolir el que estipula la mesura de govern, resta pendent procesar les dades que recullen les espines així com encarregar aforaments puntuals.



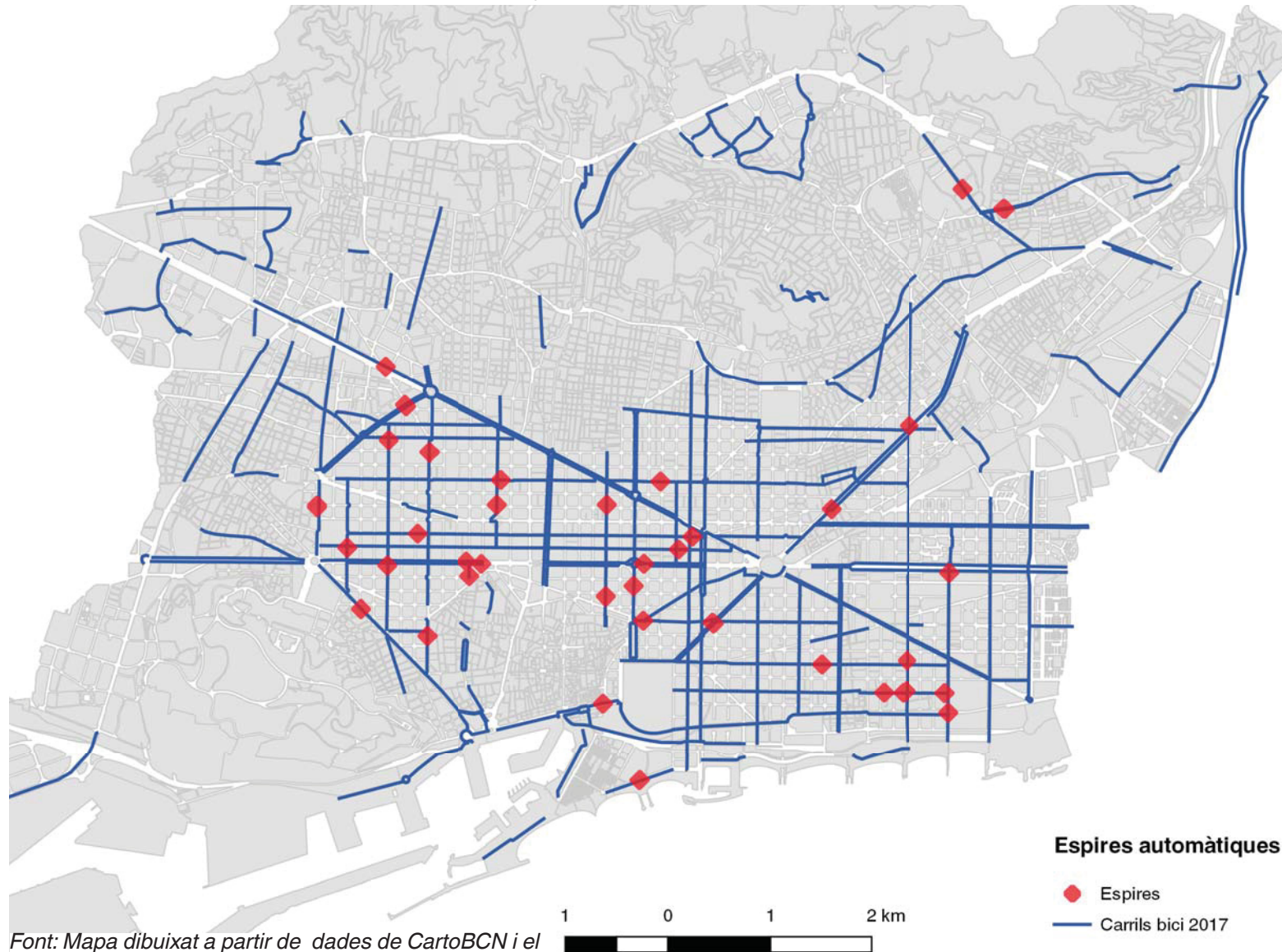
Espina d'aforament automàtic a carril bici St. Adrià-Ciutat Asunción.  
Font: Flickr Barcelona Mobilitat

### D. Pròxim pas

Tal i com estipula la mesura de govern, les dades d'aforaments ciclistes són imprescindibles per la prioritització de les actuacions de millora i ampliació de la xarxa. Es continuarà treballant en la recollida de dades, mitjançant les espines automàtiques i l'encàrrec d'aforaments puntuals, per tal de dibuixar l'aranya de trànsit ciclista de Barcelona semblant a l'aranya de trànsit motoritzat (veure annex VII).



**Mapa.** Punts d'aforaments dels desplaçaments en bicicleta col·locats a la xarxa de carrils bici



Font: Mapa dibuixat a partir de dades de CartoBCN i el Departament de Mobilitat del Ajuntament de Barcelona.

A data d'avui al Centre de Gestió de la Mobilitat hi ha donades d'alta 38 estacions detectores de bicicletes, sempre en carrils bici. Si bé els comptatges es realitzen de forma manual des del 2003, no va ser fins al 2006 que es va incorporar un sistema basat en espires integrades al paviment com a element detector que queden protegides pel mateix asfalt. El comptador més icònic de la ciutat es troba a la cruïlla banda mar del passeig de Sant Joan amb la plaça Tetuan on els ciutadans poden consultar quantes bicicletes han passat per aquell punt durant tot el dia i conèixer l'acumulat de tot l'any.

A desembre del 2017, tots els nous carrils bici de la ciutat han d'integrar espires que permetin tenir dades cada cop més completes i fiables dels desplaçaments dels ciclistes. Una xarxa d'aforaments més completa és necessària per poder traçar l'aranya de trànsit que doni informació sobre com es mouen els ciutadans en bicicleta per la ciutat i on cal prioritzar les inversions per fer millores a la xarxa.

**Espires automàtiques**

- ◆ Espires
- Carrils bici 2017

# Xarxa de Bicicleta

## Vies pacificades al trànsit motoritzat

### A. La mesura

“ A banda de la xarxa ciclista, que s'estendrà a mode general amb carrils bici en calçada segregats de la resta d'usuaris, les bicicletes també disposen de la xarxa de carrers i zones de la ciutat que de forma progressiva s'han anat pacificant: casc antic de la ciutat, zones 30, zones de prioritat invertida i superilles. Aquest viari constitueix, en general, l'origen del desplaçament o l'accés del ciclista, esdevenint la xarxa capil·lar. [...]

S'estudiaran per a millorar-ne l'ús de tots els modes i reduir els conflictes que es produeixen entre diferents usuaris. ”

Pàgina 12

### B. Dades

Indicador vies pacificades	2014	Objectiu PMU 2013-18	2017
Longitud de carrers zona 30	442 km	642 km	620 km

Font: dades geogràfiques proporcionades pel Departament de Mobilitat i l'Open Data Barcelona.



Font: Flickr Barcelona Mobilitat

### C. Grau de compliment



L'increment de 178,7 km de carrers de zona 30, ha permès assolir un 96,7% de l'objectiu del PMU 2013-2015, per tant, durant l'any 2018 només caldria afegir **22 km** a la xarxa de vies pacificades de tipus zona 30.



Font: Flickr Barcelona Mobilitat

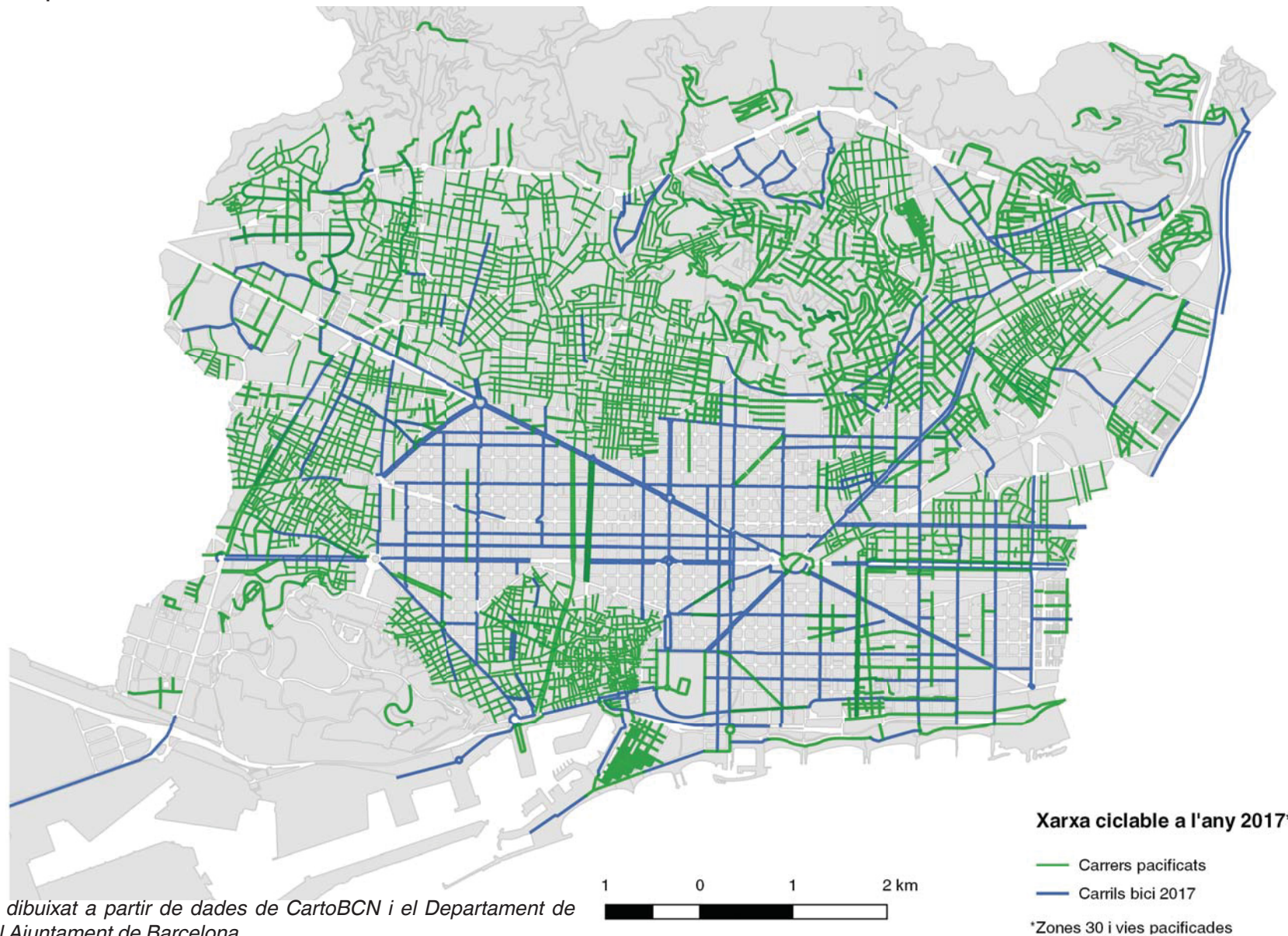
### D. Pròxim pas

Gràcies a que es preveu la implementació de noves superilles a Barcelona, es previsible que aquests tipus de zones pacificades de la ciutat s'estenguin cada cop més.

En aquesta mateixa línia, s'espera guanyar més zones de plataforma única (prioritat invertida) on s'haurà de reforçar la senyalètica tipus C-5w ("Excepte Bicicletes") de les plaques complementàries de senyals de reglamentació del Manual de Senyalització Urbana per a la Ciutat de Barcelona 2014 i que també es recull al Manual de Disseny de Carrils Bici de Barcelona 2016 (veure annex I).



**Mapa.** Vies pacificades al trànsit motoritzat **620 km**



Font: Mapa dibuixat a partir de dades de CartoBCN i el Departament de Mobilitat del Ajuntament de Barcelona.

### A. La mesura

“ Carrils bici intermodals i metropolitans: Reduir la quota modal dels desplaçaments en vehicle privat és clau per a la Mobilitat de Connexió. A tal fi, la previsió d'una xarxa de carrils bici d'abast metropolità s'esdevé clau.

L'ampliació de la xarxa de carrils bici s'ha planificat tenint en compte els Plans de Mobilitat Urbana dels municipis limítrofs. D'aquesta manera, a mesura que les connexions prenguin forma, s'estendrà el sistema a a nivell metropolità i regional.

Eixos com la Gran Via, l'avinguda Diagonal i l'avinguda Meridiana connectaran amb el Baix Llobregat i el Besòs ”

Pàgina 12 punt 2.3

### B. Dades

La primera convocatòria de subvenció de l'AMB per construir carrils bici i millorar la connectivitat metropolitana, va tenir un pressupost de 2 milions d'euros entre el 2016 i el 2017, i contemplava la construcció de 24 projectes de carrils bici en 17 municipis metropolitans, per ajudar a millorar la connectivitat de les vies pedalables a l'àrea metropolitana de Barcelona. Tots aquests projectes subvencionats, que suposen 26,7 km de nous carrils bicis, són el punt de partida de la xarxa Bicivia, la xarxa pedalable metropolitana que connectarà, de manera directa i segura, tota la metròpolis. La segona convocatòria de subvencions per executar carrils bici metropolitans es va tancar al setembre de 2017.

Aquestes actuacions tenen per objectiu oferir al ciclista una circulació més segura per la calçada, generant infraestructura ciclable en aquells emplaçaments que actualment no compten amb carrils bici específics i eliminant, alhora, alguns trams de carrils bici en vorera.

Els carrils bici aprovats per a ser executats durant les mesures de govern 2015-2017 han estat :

#### Bicivia (connexió amb altres municipis)

Carril bici Zona Franca

Carril bici d'Esplugues, Carril bici de l'avinguda Albert Bastardas i el carrer de Torre Melina, que milloraran l'enllaç amb l'Hospitalet del Llobregat

Connexió amb Santa Coloma a través del carril de l'avinguda de Rio de Janeiro i el passeig de Santa Coloma

Carril bici del final de la Diagonal amb Eduard Maristany, que facilita l'enllaç amb Sant Adrià

#### Carrils Bici Municipals

Carrer Numància

### C. Grau de compliment



Els projectes de la Bicivia que connecten Barcelona amb els municipis limítrofs de la ciutat, estan en diferents grau d'execució. Alguns d'ells, com és el cas de la connexió amb la Zona Franca i la connexió amb Sant Adrià, ja estan totalment executats.

#### Bicivia (connexió amb altres municipis)

Carril bici Zona Franca

*Executat*

Carril bici d'Esplugues, Carril bici de l'avinguda Albert Bastardas i el carrer de Torre Melina, que milloraran l'enllaç amb l'Hospitalet del Llobregat

*En execució*

Connexió amb Santa Coloma a través del carril de l'avinguda de Rio de Janeiro i el passeig de Santa Coloma

*Licitat - Pròx. execució*

Carril bici del final de la Diagonal amb Eduard Maristany, que facilita l'enllaç amb Sant Adrià

*En licitació*

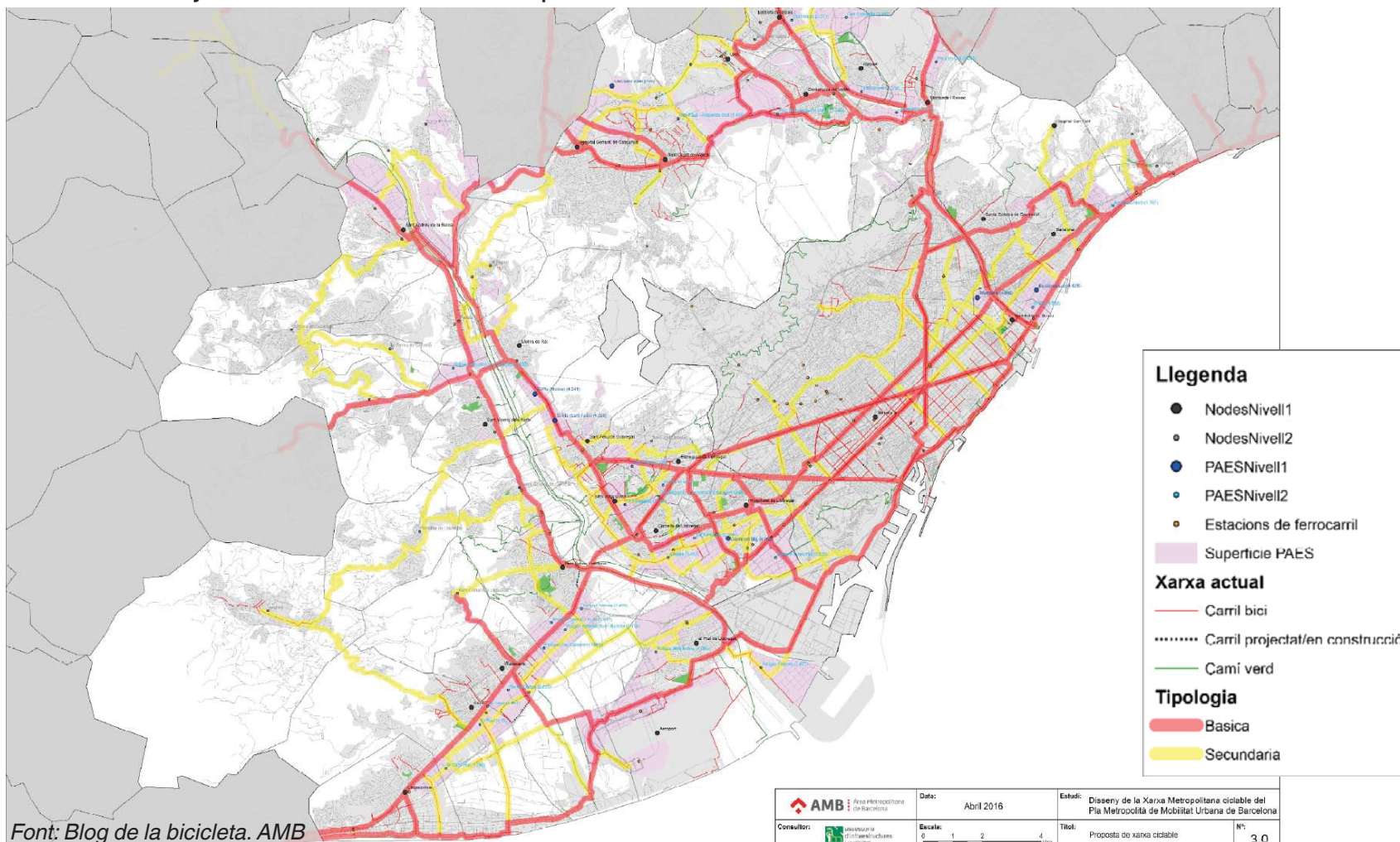
#### Carrils Bici Municipals

Carrer Numància

*Executat*



## Mapa. Planificació del conjunt de carrils bici metropolitans “bicivia”.



### D. Pròxim pas

Es continuarà treballant en la consolidació d'aquesta xarxa interurbana afavorint la cohesió del territori mitjançant una mobilitat sostenible. Davant la complexitat que suposen alguns d'aquests projectes interurbans, es buscarà poder arribar a consensuar certs protocols administratius a fi d'aconseguir agilitzar la seva execució.





## Elaboració d'un manual revisat de criteris d'implementació de carrils bici

### A. La mesura

“ Tot i que actualment es disposa del manual de senyalització, es considera que és necessari estudiar en profunditat la implementació de la bicicleta a Barcelona, no únicament des d'un punt de vista de senyalització, sinó amb una visió integral.

La previsió d'ampliació de la xarxa de carrils bici i el possible increment del número d'usuaris fan necessari un nou estudi i visió general.

Per aquest motiu, s'elaborarà un manual de criteris per a l'elaboració de carrils bici a Barcelona. Aquest document s'efectuarà amb l'objectiu de millorar la seguretat dels ciclistes, reduir els conflictes amb els vianants, millorar la connectivitat dels nous carrils bici, la senyalització, la regulació, el disseny i tots els aspectes relacionats.

Es realitzaran seccions tipus de vial amb carril bici, en funció de la tipologia de carrer, per tal de poder efectuar el desplegament de la xarxa en condicions de màxima uniformitat de criteri i amb detall suficient per tal d'executar el seu desplegament ajustat a les necessitats específiques. ”

Pàgina: 13 punt 3.1

### B. Dades

El ràpid creixement de les infraestructures ciclables a durant el període 2016 - 2017 ha posat de manifest la necessitat de consensuar i redactar uns criteris que donin coherència, sentit, llegibilitat i seguretat a tota la xarxa de carrils bici. És per això que neix al 2016 el “Manual de disseny de carrils bici de la ciutat de Barcelona” que s'ha convertit en un document de referència per als projectistes a l'hora de dissenyar carrils bici a Barcelona. Aquest document té per objectiu adaptar-se a les noves realitats, adequar-se a situacions i evolucionar per donar una millor resposta a las necessitats de la mobilitat en bicicleta.

Degut als nous reptes que representa implantar un carril bici en una trama urbana com la de Barcelona s'ha anant introduït noves solucions que encara no figuren al manual, que s'inclouran en la seva propera edició. Un d'aquests elements és la primera norma tècnica per a peces segregadores (veure annex III) i pilones de cauchú (veure annex II). Aquesta norma és una pauta per als diferents proveïdors a l'hora d'adaptar els seus productes a les exigències dels criteris de seguretat i coherència viària de la ciutat.

### C. Grau de compliment



El manual de disseny de carrils bici de Barcelona va ser redactat i aprovat al 2016. (veure annex I).

### D. Pròxim pas

Continuar amb la redacció de l'ampliació del manual per tal de recollir totes les solucions que han anat sorgint durant el desplegament dels diferents projectes d'execució de la xarxa ciclable.

**Manual de disseny de carrils bici de Barcelona**

**2016**



 Ajuntament de Barcelona

## Aparcaments bicicleta a l'espai públic

### A. La mesura

“ Reservar espais segurs destinats a l'estacionament de la bicicleta en els punts d'origen i destí dels desplaçaments: barris amb activitat residencial, equipaments urbans, punts centrals d'activitat, parcs, places i zones verdes, intercanviadors modals i la pròpia xarxa de bicicletes.

Objectiu PMU 2013-18: 30.000 places d'aparcament a la via pública. ”

Pàgina 15

### B. Dades

En quant a l'oferta d'aparcament per a bicicletes en superfície, el nombre de places ha augmentat en l'últim any fins arribar a 33.834 punts d'ancoratge.

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Aparcaments en superfície</b>	22.350	23.559	24.589	26.158	33.834

Aquestes places es distribueixen per tota la ciutat de la següent manera:

Ditricte	Zones d'aparcament	Places
Ciutat Vella	446	5.030
Eixample	837	9.440
Gràcia	238	2.684
Horta-Guinardó	88	992
Les Corts	145	1.635
Nou Barris	93	1.049
Sant Andreu	152	1.714
Sant Martí	611	6.891
Sants-Montjuïc	246	2.774
Sarrià-Sant Gervasi	144	1.624
		<b>33.834</b>

Per altra banda, l'Ajuntament ofereix als ciutadans la possibilitat de sol·licitar la instal·lació de noves places d'aparcament mitjançant una sol·licitud on-line.



Font: Flickr Barcelona Mobilitat

### C. Grau de compliment

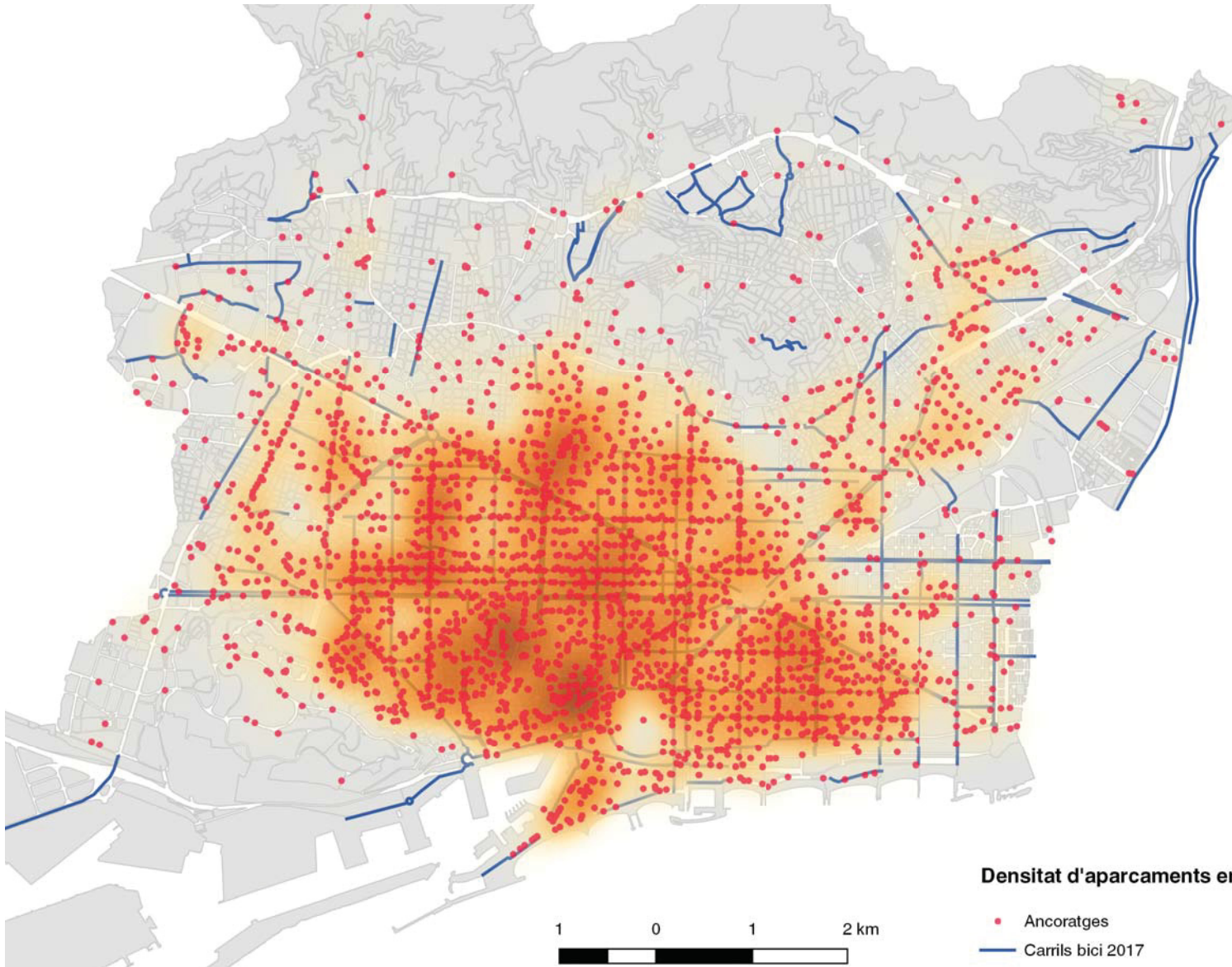


Ha hagut un augment considerable d'aparcaments en superfície des del any 2013. Aquest augment s'ha vist incrementat gràcies a la construcció dels nous carris bici, ja que per a cada projecte constructiu es preveuen noves places d'aparcament en superfície tipus U. Actualment, la ciutat compta amb 33.834 places d'aparcament, un 15% més que fa tan sols un any, assolint així l'objectiu del PMU 2013-2018.

### D. Pròxim pas

Per continuar avançant amb la millora de l'oferta de l'aparcament en superfície es planteja la possibilitat d'obtenir dades d'ocupació i rotacions dels ancoratges a l'espai públic. També es planteja fer seguiment a les places d'aparcament que es sol·liciten a través del servei d'atenció en línia als ciutadans.

**Mapa.** Mapa de calor en referència als punts d'aparcaments per a bicicletes a l'espai públic



El mapa d'aparcaments en superfície posa de manifest l'extensió del desplegament d'aquest tipus d'infraestructura a la ciutat de Barcelona. Cada punt representa una zona d'aparcament en superfície que pot estar dotada de, com a mínim, cinc ancoratges. És a dir, deu places.

En aquest sentit, s'observa clarament com zones centrals de la ciutat tenen una major oferta d'ancoratges, notòriament en zones de predominància de la xarxa per a vianants com a Ciutat Vella i Gràcia. Les zones més allunyades del centre de la ciutat es troben amb un nivell d'oferta inferior i aquesta s'ha estructurat al llarg de les noves intervencions de la xarxa de carrils bici, com per exemple trobem a carrers com Joan Güell o Ramón Turró.

Font: Mapa dibuixat a partir de les dades geogràfiques d'Open Data Barcelona i CartoBCN.



## Accidentalitat en bicicleta

### A. La mesura

“ Tenint en compte que un dels quatre eixos estratègics és la mobilitat segura, disposar d'una xarxa segura és fonamental per tal de fonamentar l'ús de la bicicleta entre la ciutadania.

Reduir l'accidentalitat ciclista: Millora dels punts amb més sinistralitat. ”

Pàgina 4 i 8

### B. Dades

Segons dades de l'Ajuntament de Barcelona, aquests són els números absoluts d'accidents de «persones amb bicicletes»:

2013	2014	2015	2016
609	672	681	812
	+10,3%	+1,3%	+19%

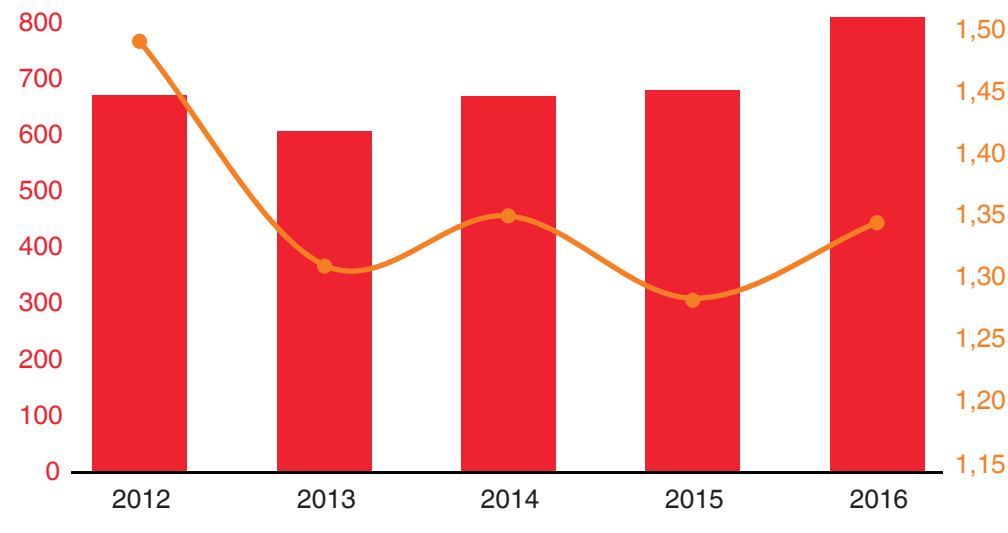
### C. Grau de compliment



A l'hora d'analitzar les dades d'accidentalitat tenint en compte l'augment dels usuaris de la bicicleta, es pot apreciar que la relació no es proporcional. Tot i que la xifra absoluta del nombre d'accidents ha augmentat, es pot dir que l'accidentalitat en bicicleta ha disminuït en relació a l'augment del nombre de nous usuaris.

Al següent gràfic s'aprecia que el pes dels accidents sobre la totalitat dels desplaçaments en bicicleta per dia no ha augmentat:

Relació entre accidents en bicicleta en valors absoluts i els accidents diaris en bicicleta per cada 100.000 desplaçaments



■ Accidents amb bicicleta —●— Accidentalitat per cada 100.000 de desplaçaments

Font: Gràfic generat a partir de dades geogràfiques d'Open Data Barcelona, CartoBCN i el Departament de Mobilitat del Ajuntament de Barcelona.

### D. Pròxim pas

Una lectura exhaustiva de les dades d'accidentalitat permetrà continuar treballant en la millora de la seguretat. És fonamental conèixer com, quan i on es produeixen les col·lisions. Cal creuar aquestes dades amb la xarxa ciclable a fi d'identificar i localitzar aquells "punts de risc" per a poder portar a terme un anàlisi geoespacial de la xarxa i la seva accidentalitat.

S'actualitzaran els estudis d'accidentalitat per avançar en la implementació de les millores pertinents a la seguretat.

Les millores a la seguretat contribueixen a incrementar la sensació de seguretat per part dels usuaris de la via. Aquest factor es fonamental a l'hora d'afavorir el trasbassament modal cap a la bicicleta, per tant es continuarà treballant-hi.

# Mesures de prevenció de robatoris

## Pilot d'aparcaments segur de bicicletes de pagament

### A. La mesura

“ Es preveu efectuar el disseny d'un model d'aparcament per a bicicletes plegables i un altre per a les no plegables (Un dels 6 reptes del concurs d'idees internacional “bcn open challenge” per obtenció de solucions innovadores per la millora de la qualitat dels serveis de la ciutat de bcn. Lot 1: minimització dels robatoris a la ciutat).

Es tracta d'una prova pilot que s'adjudica per 180.000 euros (instal·lació, manteniment i gestió del sistema i desmuntatge. El termini operatiu de la plataforma és fins el 31 de març del 2017. Termini d'implantació, màxim 6 mesos, termini de desmuntatge 2 mesos. Finalització el 31 de maig 2017.

En el cas de l'aparcament per a bicicletes plegables, el sistema serà adaptat a les mides estàndard de les bicicletes plegables del mercat i no requerirà esforç per l'usuari a l'hora de deixar la bicicleta. La volumetria serà la mínima per poder maximitzar l'oferta i la capillaritat de la malla. ”

Pàgina 17. Punt 4.2 Pilot d'aparcament segur de bicicletes de pagament.

### B. Dades

La prova pilot VadebikeBCN consisteix en un sistema d'aparcament segur de bicicleta de pagament amb la inclusió de garanties per a l'usuari. S'ha implementat la prova pilot amb 15 estacions i 152 places d'aparcament per a millorar de la seguretat i reduir els robatoris de bicicletes aparcades a l'espai públic.

	Nº Ancoratges	Nº Estacions	Nº Usuaris mínim
Proposta	150	16	600
Estat actual	152	15	-

Des de que s'ha anunciat aquesta prova pilot no s'han incrementat les places ni s'ha fet extensiu a altres punts de la ciutat.

### C. Grau de compliment



S'ha implementat el pilot d'aparcament segur de Vadebike i s'han instal·lat 152 places en 15 estacions. Tanmateix resta analitzar el resultat del pilot a nivell d'usuaris abonats, nombre d'usos, ocupació de les estacions, rotació, durada dels aparcaments, etc. per tal de comprobar la idoneïtat d'aquesta solució i la necessitat d'ampliar-la o complementar-la.



Font: Flickr Barcelona Mobilitat

### C. Pròxim pas

A mesura que s'obtinguin les dades i els resultats de la prova pilot duta a terme (vadebike) es continuarà treballant per millorar la seguretat dels aparcaments per a bicicletes a l'espai públic.

De la mateixa manera promoure el marcatge de les bicicletes i el registre és també una mesura disuasòria de robatoris per millorar la seguretat als aparcaments i facilitar la identificació de les bicicletes.

# Mesures de prevenció de robatoris

## Nombre de places d'aparcaments de titularitat municipal

### A. La mesura

“ Reservar espais segurs destinats a l'estacionament de la bicicleta en els punts d'origen i destí dels desplaçaments: barris amb activitat residencial, equipaments urbans, punts centrals d'activitat, parcs, places i zones verdes, intercanviadors modals i la pròpia xarxa de bicicletes.

Objectiu PMU 2013-2018: 1.500 places d'aparcament de bicicletes en aparcaments de titularitat municipal. ”

Pàgina 15

### B. Dades

	2014	2015	2016	2017
aparcaments subterranis	1.088	1.101	1.123	1.146

Font: BSM, BAMSA, SABA i Direcció de Serveis de Mobilitat - Ajuntament de Barcelona.



Font: Flickr Barcelona Mobilitat

### C. Grau de compliment



Pel que fa les places d'aparcament municipal (B:SM, SABA, BAMSA) el nombre de places ha augmentat de les 1.088 existents en 2014 fins a les 1.146 actuals a tota la ciutat. Aquest augment d'espai disponible dins de la xarxa d'aparcaments municipals dedicat a la bici encara ha de créixer en un 29% per tal d'assolir l'objectiu del PMU de 1500 places a l'any 2018.

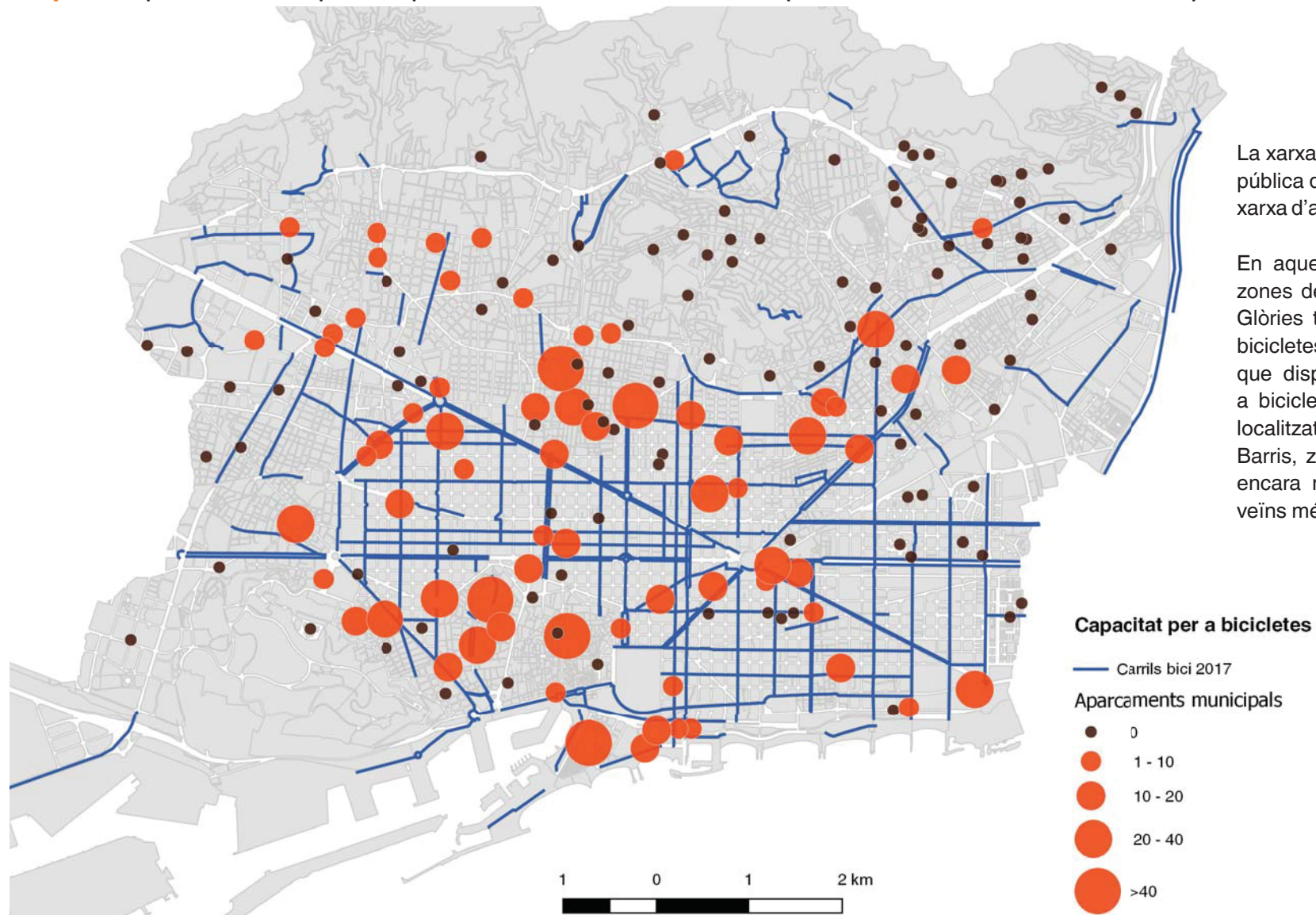
### D. Pròxim pas

El nombre de places d'aparcament municipal ha anat creixent de manera constant durant els darrers anys. Es treballarà per tal de dotar els aparcaments municipals que actualment no disposen de cap instal·lació per a l'aparcament segur de bicicletes, així com augmentar l'oferta on hi hagi saturació o baixa oferta d'aparcaments en superfície.

El pròxim pas és fer un seguiment de les dades d'utilització d'aquestes places d'aparcament, per tal de poder identificar aspectes com la idoneïtat de la seva localització i la prioritització d'actuacions d'ampliació i/o millora.



**Mapa.** Disponibilitat de places per a bicicletes a la xarxa d'aparcaments de titularitat municipal



La xarxa d'ancoratges de bicicletes a la via pública de la ciutat es complementa amb la xarxa d'aparcaments de titularitat municipal.

En aquest mapa s'observa com algunes zones de la ciutat com Gràcia, el Raval o Glòries tenen una oferta de places per a bicicletes bastant àmplia amb pàrquings que disposen de més de 40 places per a bicicletes. A altres barris, sobre tot els localitzats a les parts més altes de Nou Barris, zona central d'Horta o la Verneda, encara no s'han posat a disposició dels veïns més espais segurs.

Font: Mapa dibuixat a partir de dades del departament de Mobilitat del Ajuntament de Barcelona, BAMSA.

## Places d'aparcaments interiors per a bicicletes

### A. La mesura

“ Reservar espais segurs destinats a l'estacionament de la bicicleta en els punts d'origen i destí dels desplaçaments: barris amb activitat residencial, equipaments urbans, punts centrals d'activitat, parcs, places i zones verdes, intercanviadors modals i la pròpia xarxa de bicicletes. ”

Pàgina 17. Punt 4.4 Aparcament de bicicletes fora de la via pública

### B. Dades

Tradicionalment l'enfocament des de la planificació urbanística dels municipis, han reservat als Plans d'ordenació urbanística i també a les ordenances d'edificació la tasca de fixar unes ràtios d'aparcament de cotxe i moto per a la implantació de nous usos. Ara bé, no s'ha tingut en compte, amb caràcter general, les diferents necessitats de cada barri/àmbit territorial reduït a l'hora de fixar aquests estàndards (o l'exoneració d'aquestes reserves d'aparcament) més enllà de motivacions tècniques o casos excepcionals d'intervencions en edificacions catalogades.

El decret 344/2006 de la Generalitat de Catalunya del 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG), els últims anys ha introduït la necessitat de la previsió, fora de la via pública, d'una reserva per a places d'aparcament de bicicletes. En aquest sentit cal dir que no sempre s'ha incorporat aquestes condicions en la normativa urbanística dels planejaments.

En el cas de Barcelona, les ordenances no recullen, la necessitat de reservar places d'aparcament de bicicletes. Així, a les noves edificacions, només és preceptiva aquesta reserva en els àmbits d'implantacions singulars o dels planejaments que requereixen l'EAMG.

Cal destacar el Pla Especial d'infraestructures del Poblenou que recull en l'article 28.3 les disposicions relatives a l'aparcament de bicicletes i en concret estableix una dotació mínima obligatòria de recintes tancats en el garatge, o preferentment en espais amb accés a nivell de carrer:

	nombre places	nombre places
Habitatges	< 90 m2	3
	90 - 150 m2	4
	> 150 m2	5
Edificis activitats	cada 80 m2	2
Resta d'edificis	10% del nombre de places per cotxe	

Per un altre banda, des del programa Ajuntament + Sostenible, l'Ajuntament de Barcelona ha desenvolupat una metodologia de certificació d'edifici «amic de la bici» que ha començat a aplicar a diversos equipaments municipals des de 2015. (veure annex XV).

Aquesta certificació consisteix en l'anàlisi de l'accessibilitat en bicicleta a l'edifici, la disposició d'espais d'aparcaments, el nombre de places necessàries, la senyalització específica, l'habilitació de serveis complementaris, la promoció i incentivació d'accedir al centre en bicicleta, etc.

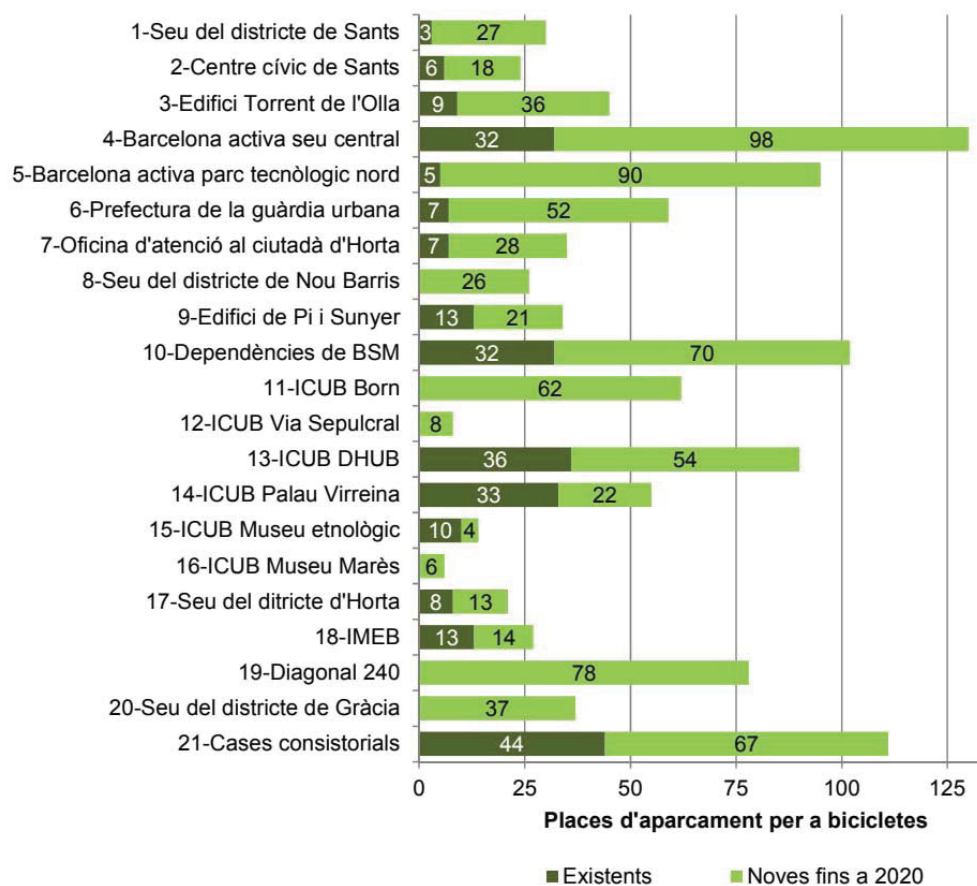
En una primera fase entre el 2015 i 2016 es van fer les auditories corresponents a 21 edificis municipals, dels quals l'edifici de Cases Consistorials va ser-ne el primer en obtenir la certificació. Al 2017 s'estan auditant 10 edificis més dels quals n'obtidran la certificació l'edifici de gerència de recursos humans i la Fabrica del Sol.

Prèviament a l'elaboració d'aquest estudi es va fer una enquesta de mobilitat, als treballadors municipals per tal d'analitzar com es desplacen al seu lloc de treball i detectar les seves necessitats i potencial demanda d'ús de la bicicleta com a mode de transport. (Veure annex XIV - BFB - Presentació enquesta).

L'ajuntament també ha elaborat una guia de recomanacions per a la instal·lació d'aparcaments de bicicletes als edificis amics de la bici. Veure annex XVI - Guia aparcaments edifici bici amic de la bici.



El següent gràfic extret de l'Estudi «edifici Amic de la Bici» (annex VI) ens mostra el total de places d'aparcament interiors existents a 21 edificis municipals, així com la previsió de noves places d'aparcament per tal d'assolir l'objectiu 2020 de la certificació:



Font: Estudi Edificis Amics de la Bici, annex VI

## C. Grau de compliment



La certificació «edifici amic de la bici» per a edificacions municipals es un primer pas per incentivar la creació d'aparcaments per a bicicletes als interiors. Resta pendent continuar executant les mesures proposades als diferents edificis auditats i estendre aquesta certificació a edificis privats i d'altres administracions.

Per altre banda, no s'ha fet cap modificació de la regulació d'àmbit municipal per tal de reservar espai per aparcament de bicicletes a l'interior de les edificacions (habitatges, edificacions públiques, centre de treball etc.)



Aparcament interior per a bicicletes a l'edifici Cases Consistorials.

Font: Flickr Barcelona Mobilitat

## D. Pròxim pas

Modificar les ordenances d'edificació i incidir en el planejament urbà per tal de reservar espais per a la instal·lació d'aparcaments segurs per a bicicletes a l'interior de les edificacions de nova construcció i ja construïdes.

Continuar amb el desenvolupament de certificació d'edifici bici amic (veure annex XV) i estendre-la als equipaments públics (docents, esportius, etc.), centres de treball, nodes de transport i edificis plurifamiliars.

Subvencionar les comunitats de veïns per l'habilitació de places d'aparcament segur per a bicicletes en els espais comuns, trasters i aparcaments dels edificis d'habitatges.

# Mesures de prevenció de robatoris

## Aparcament vigilat per a esdeveniments

### A. La mesura

“ Reservar espais segurs destinats a l'estacionament de la bicicleta en els punts d'origen i destí dels desplaçaments: barris amb activitat residencial, equipaments urbans, punts centrals d'activitat, parcs, places i zones verdes, intercanviadors modals i la pròpia xarxa de bicicletes. ”

Pàgina 17. Punt 4.4 Aparcament de bicicletes fora de la via pública

### B. Dades

Per primer any s'habilita un aparcament temporal vigilat i gratuït per a bicicletes per a les festes de la Mercè 2017 a l'avinguda de Maria Cristina amb capacitat per 216 bicicletes.

Les persones que volien gaudir dels concerts de la Mercè o de la Festa del Fitness, podien deixar la seva bicicleta a la Pl. Espanya amb seguretat al llarg de la jornada.



Font: web Ajuntament Bicicleta



Font: web Ajuntament Bicicleta

### C. Grau de compliment



Amb la posada en marxa d'aquest servei, s'amplia l'oferta d'aparcament segur fora de la via pública, tal i com ho estableix la mesura.

### D. Pròxim pas

Es continuarà treballant per ampliar l'oferta d'aparcaments vigilats per tal d'incentivar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a esdeveniments que pugin atreure gran afluència de visitants. A més a més es promou la instal·lació d'aquesta tipologia d'aparcament a tots els grans esdeveniments de la ciutat.



# Mesures de prevenció de robatoris

## Marcatge i registre de bicicletes

### A. La mesura

“ La promoció d'aquesta modalitat de transport, representarà l'increment de demanda dels vehicles, en aquest cas es desenvoluparan un seguit d'activitats econòmiques a l'entorn del sector com: venda, lloguer, reparació, sistemes de seguretat per ciclista, sistemes antirobatoris, sistemes de connectivitat, reciclatge de vehicles, transformació de bicicletes a bicicletes elèctriques, fabricació i distribució d'accessoris i complements, assegurances, i empreses de micro logística. ”

Pàgina: 27 - Punt 8 g

### B. Dades

Al **setembre 2006** es va posar en marxa el sistema de registre municipal de bicicletes. Aquest registre era opcional i gratuït (excepte costos d'instal·lació) per totes les bicicletes d'ús particular a la ciutat de Barcelona. Actualment aquest sistema de registre no està operatiu.

**2014** Els Mossos d'Esquadra ofereixen un registre on-line de bicicletes robades al seu web.

**2015** Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya va engegar el seu propi registre d'iniciativa privada

**2017** Entra en vigor de l'ordenança sobre vehicles de mobilitat personal (VMP) i registre obligatori per a vehicles VMP amb activitat comercial (veure annex XI). A finals de desembre hi ha un total de 524 vehicles registrats de tipus A, B i C.



Tipologies dels diferents vehicles de mobilitat personal (A i B) i cicles de més de dues rodes (C1 i C2).

Font: Ordenança de regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes

### C. Grau de compliment



El sistema de registre de bicicletes actualment està pendent de la definició dels requisits tècnics i la seva publicació via decret.

Per altra banda, el registre obligatori de vehicles VMP que tenen activitat comercial de turisme o de transport i distribució de mercaderies, està en funcionament des de l'entrada en vigor a l'ordenança Vehicles de Mobilitat Personal. (Veure Annex XI: Ordenança de regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes)

### D. Pròxim pas

El pròxim pas serà la publicació del decret per a la reactivació del sistema de registre opcional de bicicletes privades a través de BSM, per la via de l'ampliació de l'actual registre de vehicles VMP amb activitat comercial que podria estar integrada amb el *biciregistro estatal de la Red de Ciudades por la Bicicleta*.

A més a més, es necessari continuar amb el desenvolupament de protocols d'actuació i la política de confidencialitat relacionats amb el registre i el robatori de bicicletes similars als protocols que existeixen per a altres vehicles.

# Intermodalitat bicicleta-transport públic

## Places d'aparcaments en les principals estacions de transport ferroviari de la ciutat

### A. La mesura

“ Un altre aspecte important és generar també aquest increment (d'aparcaments) en els intercanviadors de transport públic, per tal de facilitar l'intercanvi modal preferentment entre els modes no motoritzats i amb el transport públic. Aquesta estratègia pot ajudar a incrementar els intercanvis modals amb la bicicleta, dels ciutadans de Barcelona i amb el transport públic. S'ubicaran el més pròxim possible als mitjans de transport per facilitar l'intercanvi sempre que sigui possible. ”

Pàgina 16

### B. Dades

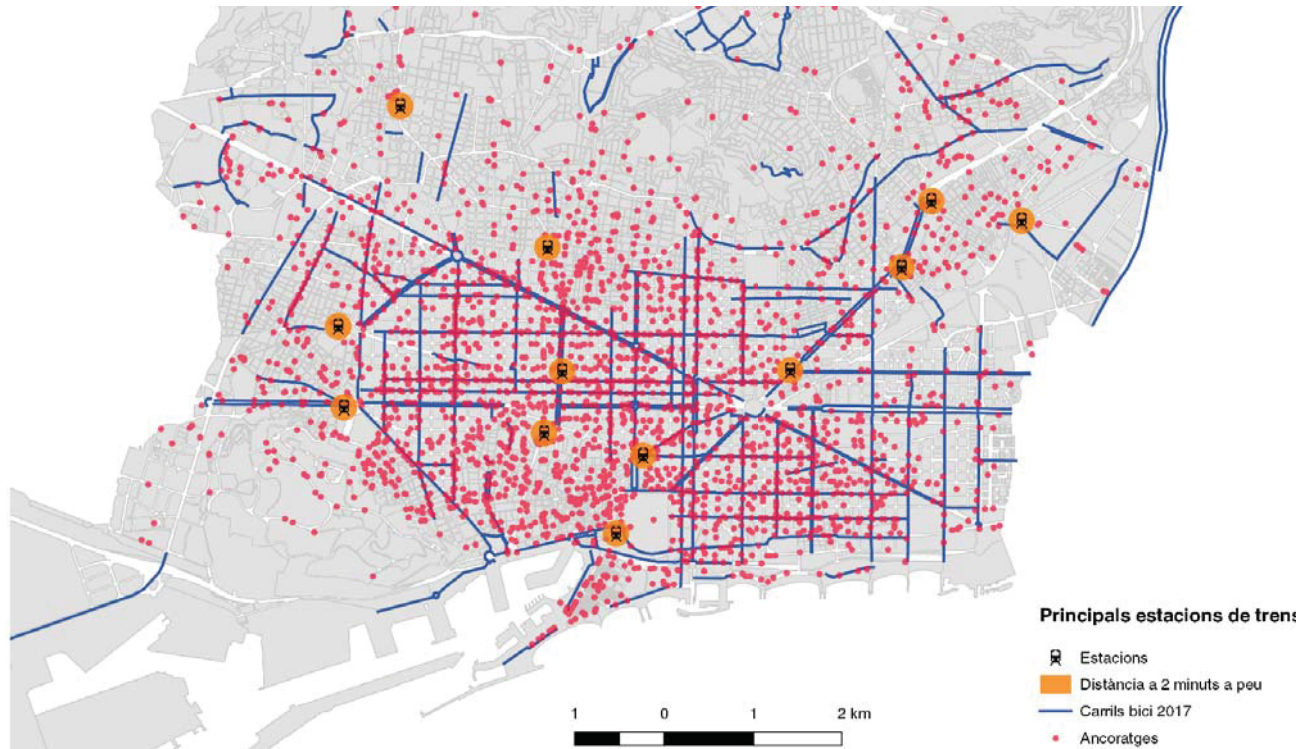
Nombre de places d'aparcament en superfície per a bicicletes a una distància menor de 150 m (2 min caminant):

Plaça Catalunya	190
Passeig de Gràcia	90
Arc de Triomf	110
Estació de França	60
FGC Gràcia	30
El Clot Aragó	40
FGC Plaça Espanya	50
Sagrada	80
Sant Andreu Arenal	60
Sants	70
Sant Andreu Comtal	20
FGC Sarrià	50
<b>Total</b>	<b>850</b>

Places d'aparcaments interiors per a bicicletes a les estacions de Ferrocarrils de la Generalitat a Barcelona:

<b>Línia del Vallès</b>	Pl. Catalunya	24
	Provença	6
	Gràcia	24
	Sant Gervasi	6
	Muntaner	46
	La Bonanova	12
	Les Tres Torres	16
	Sarrià	10
	Reina Elisenda	4
	Pl. Molina	6
	Pàdua	6
	El Putxet	6
	Av. Tibidabo	6
	Peu del Funicular	6
	Ctra. de les Aigües	0
<b>Línia de l'Anoia</b>	Vallvidrera Superior	6
	Baixador Vallvidrera	6
	Les Planes	6
	Pl. Espanya	32
	Magòria-La Campana	6
<b>Total</b>	Ildelfons Cerdà	6
	<b>Total</b>	<b>240</b>

**Mapa.** Places d'aparcament de bicicletes en la via pública a una distància de 2 minuts a peu des de les principals estacions de trens de Barcelona



Font: Mapa dibuixat a partir d'Open Data Barcelona, CartoBCN i el Departament de Mobilitat del Ajuntament de Barcelona.

Tal i com hem vist, ha hagut un augment considerable dels ancoratges per a bicicletes a la via pública durant els últims anys. Aquest augment ha estat acompanyat en les diferents intervencions per augmentar la xarxa ciclable de la ciutat i, particularment, durant les obres que s'han fet als darrers carrils bici. Per tal de fomentar la intermodalitat amb altres mitjans de transport és necessari dotar d'aquest tipus d'aparcament els punts nodals amb més trànsit de passatgers de la ciutat.

El següent mapa il·lustra la disponibilitat de places a una distància de 2 minuts a peu des de l'entrada principal de grans estacions de tren de la ciutat de Barcelona. Cal remarcar que les estacions de les línies de FGC es complementen amb la seva pròpia oferta d'aparcaments per a bicicletes, actuació que no depèn de l'Ajuntament de Barcelona. Per aquest motiu, el que observem és que punts força centrals de la ciutat com Plaça Catalunya disposen d'una important oferta d'aparcaments i d'altres menys centrals com Sant Andreu Arenal o Plaça Espanya en disposen menys. Notòriament, la principal estació de la ciutat, l'estació de Sants, està infradotada.

## C. Grau de compliment

Les dades revelen que les estacions intermodals que es troben al mateix temps en zones més cèntriques de la ciutat són les millors dotades en places d'aparcament.

Per una altra banda, aquelles que no es troben en zones tan centrals disposen d'un nombre molt inferior d'aparcaments per a bicicleta en via pública. L'estació que es desmarca d'aquesta tendència es Sants, ja que tot i la seva ubicació i rellevància, l'oferta d'aparcament per a bicicletes en superfície es de les més baixes.

## D. Pròxim pas

Tal i com ho indica la Mesura de Govern, poder disposar de places d'aparcament segures i properes a les principals estacions de transport públic és un factor de rellevància a l'hora d'incentivar la intermodalitat.

Per tant, els principals nodes de transport públic són prioritaris a l'hora d'impulsar solucions d'aparcament vigilat i/o segur.

Aquestes equipaments d'aparcament vigilat per a bicicletes poden albergar altres serveis com tallers de reparacions mecàniques, recàrrega de bicicletes elèctriques, consignes, etc. Aquest tipus d'equipaments són una peça clau per a la mobilitat ciclista i la seva ubicació més idònea són les grans estacions de transport públic, com ara Sants o la futura estació de La Sagrera.

S'esturiran diferents alternatives.

# Bicicleta pública i/o compartida

## Millores a l'eficiència del servei del Bicing

### A. La mesura

“ Incrementar l'eficiència del sistema de bicicleta pública (Bicing). Incrementar el nombre de bicicletes en servei. ”

Pàgina 21

### B. Dades

	2013	2014	2015	2016
Nombre d'abonats	98.786	96.250	95.168	102.353
Nombre de viatges	14.211.750	13.349.000	12.504.000	14.254.666

Font : Bicing BSM

Des del març del 2017 la concessió del servei de bicicleta compartida Bicing està prorrogada a l'empresa que gestiona el servei des de el seu començament a l'any 2007. El procés de Contractació Pública de l'empresa que gestionarà el servei en els propers 10 anys es troba en la fase de formalització del contracte.

Les principals característiques d'aquest plec tècnic són:

- Funcionament 24 hores els 365 dies de l'any (actualment el servei es prestava de dilluns a dijous de 05h a 02h, els divendres de 05h a 03h i els dissabtes, diumenges i festius les 24h).
- Possibilitat de fer una reserva anticipada de la bicicleta de 5 minuts.
- Integrable tecnològicament amb la T-Mobilitat quan estigui en servei.
- Inici del servei amb 6.000 bicis mecàniques i 1.000 elèctriques (actualment n'hi ha 6.000 i 300, respectivament).
- Possibilitat d'ampliació del servei fins a 8.000 bicicletes en total. Els plecs també inclouen l'opció de variar la proporció entre bicicletes mecàniques i elèctriques durant el període del contracte.
- Servei amb 519 estacions mixtes (per elèctriques i mecàniques indistintament).
- Actualment hi ha 470 estacions entre superfície i subsòl. Les estacions existents en superfície es mantindrien majoritàriament en la seva ubicació i les del subsòl desapareixerien.

- La distribució final de les estacions a determinar properament, per reduir les diferències de cobertura territorial entre districtes, afavorir el màxim la intermodalitat i donar cobertura a zones d'alta demanda.
  - Les estacions tindrien una capacitat mitjana de 27 ancoratges i buscarien el mínim impacte en l'espai públic.
  - Latència al client es passaria a fer des de BSM.
  - Sistema d'accés al servei: estaria format per 3 mètodes d'accés diferenciats (targeta intel·ligent sense contacte, telèfon intel·ligent amb tecnologia NFC o aplicació mòbil).
  - Dos sistemes tarifaris diferenciats: abonament anual i pagament per ús (per definir).
- (Veure annex V : Nova concessió del sistema de bicicletes públiques de Barcelona: Bicing 2.0)

### C. Grau de compliment



La Comissió de Plenari ha aprovat el 5 de desembre la proposta d'adjudicació del nou contracte del Bicing a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per Cespa i PBSC, amb el nom «Pedalem Barcelona», que ha estat la que ha obtingut la millor puntuació global en el conjunt de la valoració tècnica i econòmica, de les sis candidatures presentades.

La proposta de bicicleta mecànica de “Pedalem Barcelona” destaca per un disseny nou i millors prestacions, com ara un quadre d'alumini més lleuger, frens de tambor a la roda davantera i de disc a la posterior, rodes de 26 polzades i un millor sistema d'il·luminació. A més, es triplicarà el nombre de bicis elèctriques; es passarà, així, de 300 a 1.000 unitats, amb l'ampliació corresponent del nombre d'estacions mixtes. Aquesta nova etapa incorpora novetats que milloraran el servei, com ara la reserva anticipada, de cinc minuts, de la bicicleta; sistemes tarifaris diferenciats segons si s'opta per a un ús anual o puntual del servei, i millores en el servei de repartiment de bicicletes a les estacions.

### D. Pròxim pas

Formalitzar el contracte, realitzar la substitució de l'actual sistema pel nou sistema, i implementar el creixement de la cobertura territorial del nou sistema.



# Bicicleta pública i/o compartida

## Millores a l'eficiència del servei del Bicing elèctric

### A. La mesura

“ Integrar la bicicleta elèctrica al bicing, de tal forma que un percentatge de bicicletes siguin elèctriques ”

Pàgina 21

### B. Dades

	2015	2016	%
Nombre d'abonats e-bicing	5.153	7.784	+51%
Nombre de viatges e-bicing	53.475	101.837	+90,4%
Nombre d'estacions elèctriques	46	45	

Font : Bicing

### C. Grau de compliment



L'implementació de la bicicleta elèctrica al sistema de bicicletes públiques ha permès millorar l'accessibilitat ciclable als districtes de la ciutat més desfavorables per l'orografia del terreny. No obstant, el nombre de bicicletes i estacions elèctriques no dona servei a la totalitat del territori.

### D. Pròxim pas

La nova concessió del servei contemplarà millores tals com:

- Augmentar el nombre de bicicletes i estacions elèctriques per a donar un major i millor servei a tota ciutat, sobretot a aquells districtes més desfavorables per la seva orografia.
- Potenciar l'aparcament en superfície per a donar millor accessibilitat i visibilitat al servei.
- Instal·lació d'estacions mixtes.



Font: Flickr Barcelona Mobilitat

# Regulació de l'ús de la bicicleta a la ciutat

## Desenvolupament de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles

### A. La mesura

“ L'ordenança de circulació de vianants i vehicles de l'any 1988 va ser modificada el maig del 2015 per adaptar-la a la nova situació que viu la ciutat de Barcelona com a conseqüència del notable increment dels desplaçaments en bicicleta i la seva relació amb altres vehicles en les calçades i amb els vianants a les voreres. ”

Pàgina: 19 punt 5. Desenvolupament de de l'ordenança

### B. Dades

La regulació de la circulació de vianants i bicicletes està contemplada en el reglament general de circulació de la Direcció General de Trànsit. Pel que fa als municipis, hi ha aspectes que poden regular de forma específica per la via de l'articulació d'una ordenança específica. En el cas de Barcelona, l'ajuntament recull algunes d'aquestes qüestions específiques de la mobilitat i circulació en bicicleta a la ciutat des de 1986 amb un decret d'alcaldia. En anys posteriors, el consistori ha anat desenvolupant i ampliant l'ordenança relativa a la circulació en bicicleta.

1986	11 de gener	Decret d'alcaldia referent a circulació
1990	9 de març	Ordenança sobre estacionament regulat i ordenança sobre llicències d'accés als locals (guals)
1991	27 de setembre	Ordenança de circulació de vianants i de vehicles
1998	27 de novembre	Aprovació
1999	16 de gener	Entrada en vigor
1999	4 de juliol	Correccions
2001	20 de juliol	Modificació
2003	26 de febrer	Ordenança regulació transport mercaderies perilloses
2005	23 de desembre	Mesures convivència
2007	23 de febrer	Modificació
2015	27 de febrer	Modificació
2017	26 de maig	Modificació

La darrera modificació de 2017 en concret, estipula que la disposició transitòria segona passa a ser la disposició transitòria tercera, i queda redactada de la forma següent: «Circulació temporal en voreres d'amplada superior a 4,75 metres: durant el termini de 18 mesos des de l'entrada en vigor de la present modificació de l'ordenança, les bicicletes podran circular per les voreres d'amplada superior a 4,75 metres i 3 metres d'espai lliure, sempre que no existeixi una zona especialment habilitada per la circulació ciclista en calçada.» Aquesta mesura s'implementa en la línia d'anar alliberant les voreres de la circulació de bicicletes deixant-les lliures pel vianant a mesura que es dota d'infraestructura segura per a bicicletes en calçada.

Per altra banda, el juliol de 2017 entra en vigor l'ordenança sobre vehicles de mobilitat personal (VMP) pionera en la regulació de diferents tipus de ginys elèctrics.

La intenció d'aquesta ordenança es categoritzar els diferents ginys de mobilitat amb energia elèctrica que puguin ser d'ús personal o d'activitat comercial (turisme o distribució de mercaderies) i disposar-ne les condicions, obligacions, drets i deures del seu ús. Veure fitxa del registre de bicicletes i annex XI - Ordenança VMP.

### C. Grau de compliment



Les darreres modificacions de l'ordenança, busquen la millora de la convivència a la via pública, ja que incideixen en el comportament i en l'espai que ocupa cada usuari i mode de transport. D'aquesta manera es busca reduir possibles friccions o conflictes així com situacions potencials de perill entre vianants, bicicletes, ginys i vehicles motoritzats.

### D. Pròxim pas

Continuar treballant l'ordenança de circulació per tal anar adaptant-la a la transformació de l'espai urbà arran de l'acollida de noves infraestructures i nous usuaris de la bicicleta i d'altres tipus de vehicles de mobilitat personal.



# Bicicleta elèctrica

## Subvenció AMB per la compra de bicicletes elèctriques

### A. La mesura

“ De la mateixa manera que en el sistema bicing, donada l'orografia de la ciutat de Barcelona, es treballarà en un projecte de promoció específica de la bicicleta elèctrica, tant per les pujades com pels desplaçaments llargs, fet que permetrà ampliar l'àmbit de Barcelona accessible en bicicleta per més usuaris.

És important acompanyar el desplegament de carrils bici que inclou aquesta mesura a la promoció de la bicicleta elèctrica. ”

Pàgina: 22 punt 6.3.

### B. Dades

Durant el 2017 l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha impulsat una convocatòria de subvencions per a la compra de bicicletes elèctriques dirigida a particulars i entitats privades o públiques de l'àrea metropolitana de Barcelona. L'AMB ha destinat un total de 250.000 euros amb els que ha subvencionat la compra de 1000 bicicletes elèctriques amb 250 euros cada una (amb un valor màxim de 1350 euros. IVA inclòs abans d'aplicar la subvenció).

Una altra iniciativa de l'AMB per promoure la bicicleta elèctrica és la cessió gratuïta,

a les empreses ubicades en els municipis metropolitans, de fins a 5 bicicletes elèctriques durant 6 mesos

### C. Grau de compliment



La subvenció de l'AMB per a la compra de bicicletes elèctriques s'ha exhaurit en la seva totalitat i la convocatòria ha sigut conseqüentment tancada a assolir les 1000 bicicletes subvencionades.

La iniciativa de cessió gratuïta de bicicletes a les empreses durant 6 mesos ha tingut molta acollida i s'ha vinculat amb altres iniciatives com la de Biciempresa al polígon del Pla entre altres.

### D. Pròxim pas

És pertinent continuar i ampliar aquest tipus de subvencions per l'adquisició de bicicletes elèctriques i especialment ampliar el ventall de bicicletes subvencionables per incloure les bicicletes de càrrega amb pedaleig assistit i amb un valor de compra màxim que sigui superior a l'actual de 1.350 euros.



Font: Flickr Barcelona Mobilitat

# Promoció de la bicicleta

## Distribució urbana de mercaderies en bicicleta

### A. La mesura

“ f) Activació del sector econòmic j) Fomet i promoció d’iniciatives empresarials relacionades amb el món de la bicicleta.

La promoció d’aquesta modalitat de transport, representarà l’increment de demanda dels vehicles, en aquest cas es desenvoluparan un seguit d’activitats econòmiques a l’entorn del sector com: venda, lloguer, reparació, sistemes de seguretat per ciclista, sistemes antirobatoris, sistemes de connectivitat, reciclatge de vehicles, transformació de bicicletes a bicicletes elèctriques, fabricació i distribució d’accessoris i complements, assegurances, i empreses de micro logística. ”

Pàgina: 27 - Punt 8

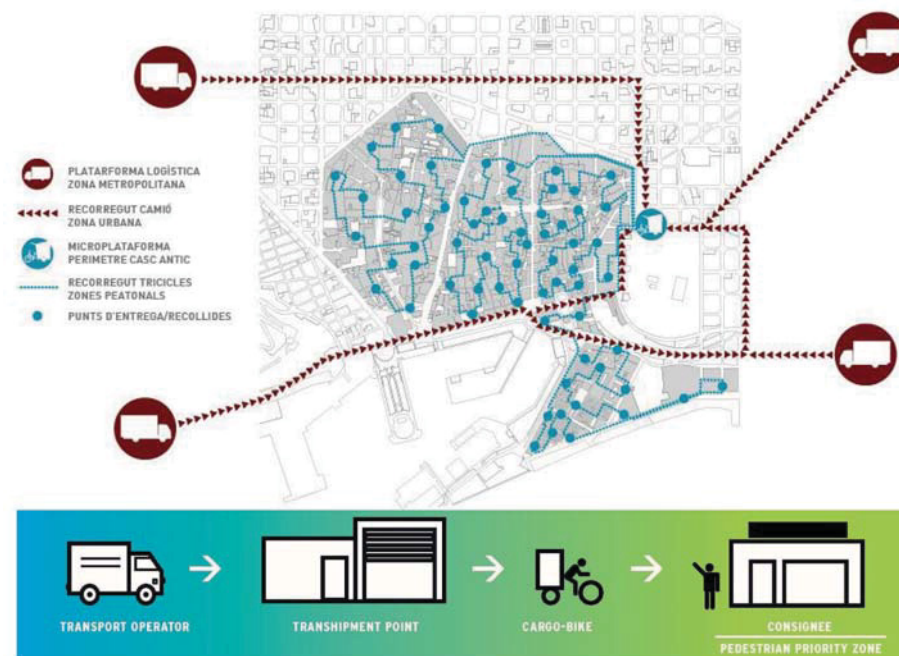
### B. Dades

A finals del 2013 es va iniciar un pilot de micro distribució de mercaderies amb la instal·lació d’una microplataforma al passeig de Lluís Companys. Aquest pilot de 6 mesos de durada (desembre 2013 - juny 2014) va ser subvencionat per l’Ajuntament de Barcelona a través del projecte europeu SMILE.

El servei ofertat consistia en repartir de forma gratuïta, la paqueteria en tricicles i bicicletes de càrrega a la zona de ciutat vella de Barcelona. L’espai de micro distribució tenia com a objectiu esdevenir un punt de trobada entre camions i furgonetes dels operadors de transport i bicicletes de càrrega amb l’objectiu de reduir les entrades de vehicles motoritzats de mercaderies a ciutat vella. Aquest espai no s’utilitzava com a punt d’enmagatzematge.

Les entitats involucrades en aquest pilot van ser: Vanapedal com a empresa gestora de l’espai de micro distribució i operadora de la darrera i primera milla sostenible; Saba com a gestora de l’aparcament subterrani, Doymo com a consultora per al seguiment del projecte i els operadors de transport TNT, SEUR, DHL, ASM, Halcourrier, TDN i La Luna.

Durant el pilot es van provar dues modalitats de repartiment: bicicleta compartida amb varis Operadors de Transport i bicicleta exclusiva repartint per a un sol operador de transport.



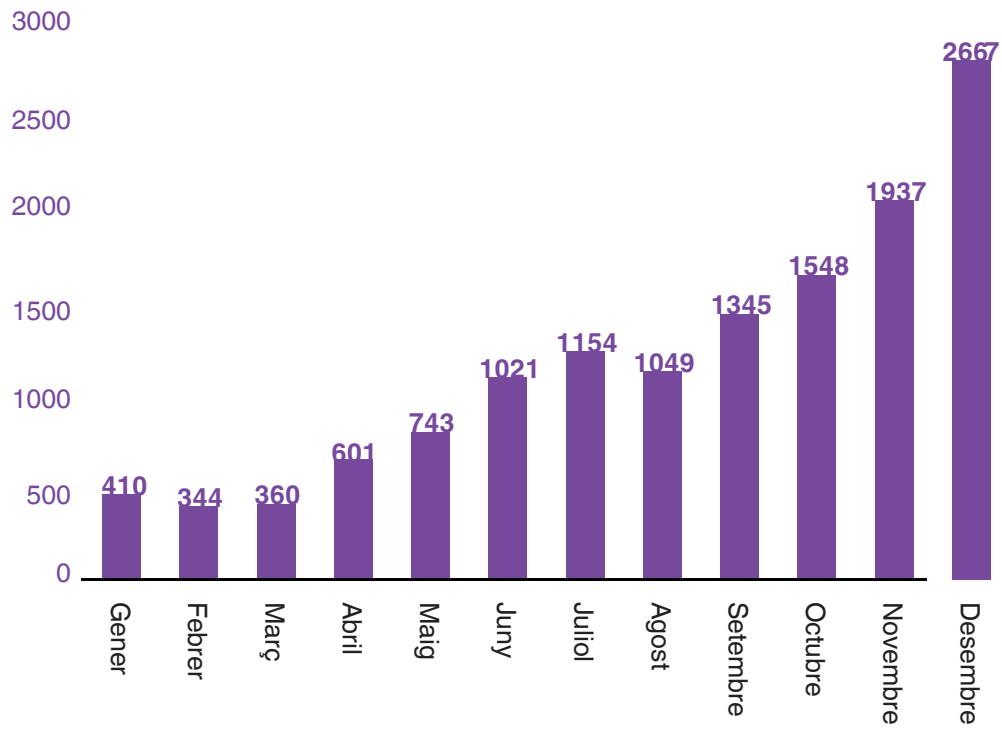
Font: Presentació Projecte Europeu Novelog (annex XII)

Aquesta iniciativa es relaciona amb els objectius i actuacions previstes en el PMU 2013 - 2018 pel que fa al bloc 2 (foment i promoció de l’ús de la bicicleta, desenvolupament sectorial del món de la bicicleta) i al bloc 4 (Distribució Urbana de Mercaderies DUM. Estudi de d’implantació d’arees de proximitat i centres de distribució).

Actualment l’Ajuntament de Barcelona està participant en el Projecte europeu Novelog (veure Annex XII - 12-Citylab Barcelona microdistribution presentation October 2017), a través del qual s’ofereix gratuïtament els espais de micro distribució per als operadors d’última milla. Aquests operadors han de ser neutrals i oberts a treballar amb tots els operadors de transport i la condició que tenen per gestionar l’espai i utilitzar-lo sense cost, és facilitar dades de l’operativa a l’ajuntament.

Diàriament entre les dues microplataformes es realitzen 14 rutes de repartiment capil·lar en bicicleta de càrrega; cada una reparteix un promig de 56 paquets (16.301paquets al mes) Hi ha fins a 6 empreses o operadors de transport diferents.





dades 2016

■ Nombre d'entregues i recollides mensuals  
 Font: Presentació Projecte Europeu Novelog (annex XII)

Obtenció de dades georeferenciades com a valor afegir per als entes implicats a nivell de seguretat per a l'entitat que opera l'última milla i a nivell medi-ambiental (projecte europeu Growsmarter)

Estalvis en contaminació atmosfèrica :

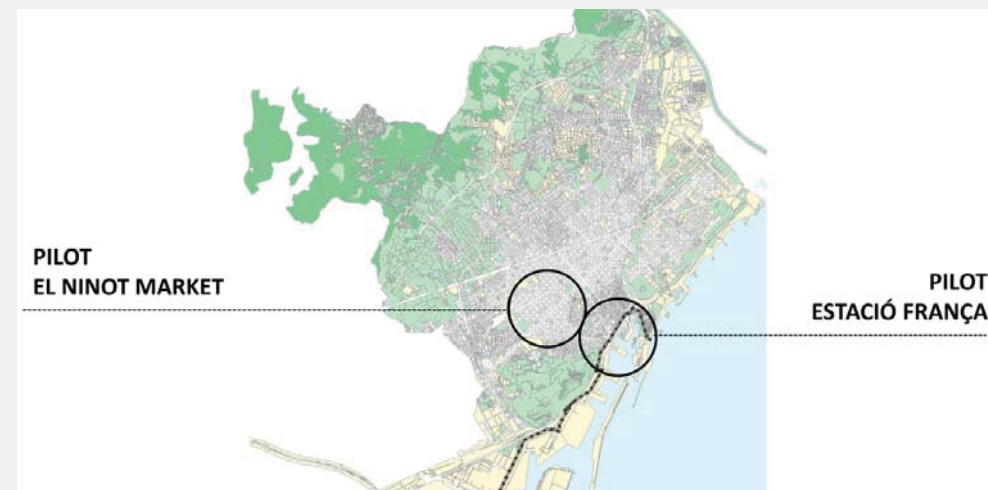
Air pollutant emissions savings (kg)	Estació de França	Mercat el Ninot	Both Platforms
CO2	6172	3301	9472
NOx	72	5	77
PM	39	3	41

### C. Grau de compliment



Durant el 2016 l'ajuntament de Barcelona va habilitar una segona micro plataforma de distribució al mercat del Ninot i va reubicar la primera micro plataforma que es situava de manera temporal en el passeig de Lluís Companys.

Aquestes dues microplataformes o espais de micro distribució de mercaderies en bicicleta es situen: a l'Estació de França (operada per Solucions Ultima Milla, S.L. Vanapedal) i al mercat del Ninot (operada per Ecopol, S.L.)



Font: Presentació Projecte Europeu Novelog (annex XII)

Originalment aquest espai va ser cedit a l'empresa Emakers que va cessar la seva activitat. Des de juny de 2016 l'espai ha sigut cedit a l'empresa Ecopol que forma part d'un grup empresarial que opera principalment per SEUR. Aquesta micro plataforma disposa d'una persona repartint a peu, dues bicicletes i un tricicle i el nombre de paquets distribuïts ha augmentat tres vegades a la segona meitat del 2016.

Micro plataforma de l'Estació de França :

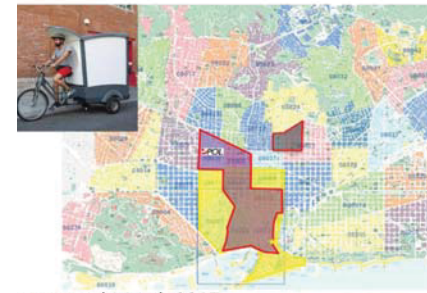


Font: Presentació Projecte Europeu Novelog (annex XII)

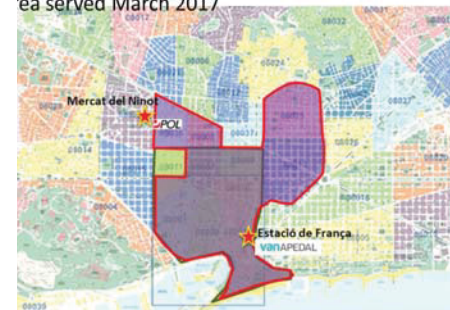
Aquest espai cedit a l'empresa vanapedal és la continuació de la primera micro plataforma ubicada temporalment des de finals de 2013 passeig de Lluís Companys.

Evolució de la zona i del tipus de servei: al juliol de 2017 l'empresa Ecopol que opera la micro plataforma del mercat del Ninot va obrir una micro plataforma privada per a operar a ciutat vella, zona de repartiment de la microplataforma pública de l'estació de França. Aquesta micro plataforma opera principalment per un operador privat que ha deixat d'utilitzar la micro plataforma pública de l'estació de França. Això ha fet davallar notòriament el servei ofertat des de les microplataformes de l'ajuntament i alhora el nombre de dades per poder monitoritzar la distribució urbana sostenible de mercaderies d'última milla.

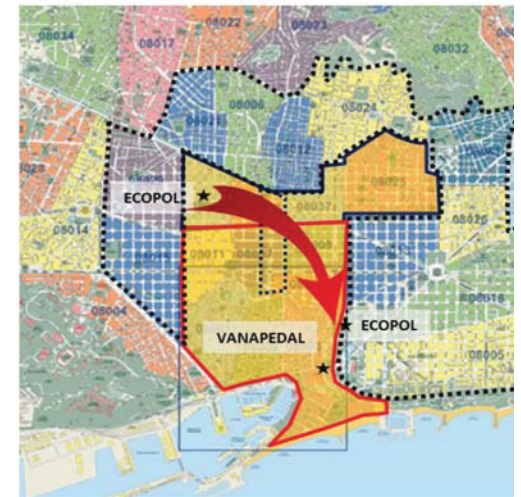
Area served December 2016



Area served March 2017



Area served September 2017



CITYLAB Workshop, Rome Oct. 2017

Font: Presentació Projecte Europeu Novelog (annex XII)

## D. Pròxim pas

- Seguiment del funcionament de les plataformes en servei.
- Elaborar un pla de desplegament per a diferents àmbits de la ciutat.
- Desenvolupar alternatives d'operació de les microplataformes.
- Valorar la posta en marxa de noves microplataformes en cas que es presentin oportunitats o necessitats concretes.



# Promoció de la bicicleta

## Desenvolupament sectorial: Bicihub

### A. La mesura

“ *Desenvolupament Sectorial : F) Activació del sector econòmic. G) Identificar els punts febles en la “cadena de valors” del sector ciclista. I) Establir línies de subvencions específiques per entitats en temes de mobilitat sostenible (PMU) ”*

Pàgina 25 punt 8

“ *Factors que poden estimular el sector de la bicicleta : F) Promoure el reciclatge de bicicletes en desús. H) Promoure la formació de mecànics de bicicletes (també elèctriques) de qualitat. ”*

Pàgina 27

### B. Dades

El Bicihub és un equipament obert al barri i a la ciutat amb la vocació de convertir-se en el centre de referència de la bicicleta a la ciutat. Es tracta d'un espai de connexió de serveis per a la mobilitat sostenible i la formació des de l'economia solidària

El projecte i les obres de rehabilitació es divideixen en dues fases. La primera part està vinculada a l'activitat mecànica i docent d'un projecte global, que és més extens i s'anirà desplegant conforme es va rehabilitant l'edifici amb un programa continuat d'activitats. A més d'un centre de formació, una escola taller i una d'instructors (amb la intenció d'esdevenir l'institut de la bici), també hi haurà un punt de recollida i reutilització de bicicletes abandonades, un espai d'entitats de la mobilitat sostenible i un Observatori de la Bici de Barcelona.

Aquest espai dedicat a la bicicleta està ubicat al Poblenou, concretament a l'antiga nau industrial de Can Picó, al carrer Pere IV, 58, catalogada com a Bé d'Interès Urbanístic (Nivell C).

L'Ajuntament de Barcelona va cedir el 2015 durant 30 anys l'edifici de Can Picó a la cooperativa Biciclot amb pròrrogues de 10 anys. L'impuls de l'Ajuntament de Barcelona per finançar aquest projecte és clau. L'inversió total prevista es de 1.300.000 dels quals 800.000 € hans estat aportats per l'Ajuntament mitjançant dues subvencions.

Amb la posada en marxa d'aquest equipament es preveu la creació de 7 nous llocs de treball i s'ampliarà l'abast dels diferents serveis des dels actuals 19.000 participants anuals a 23.000.

### C. Grau de compliment



L'inauguració d'aquest equipament el 26 de novembre de 2017 representa l'assoliment de diversos objectius plantejats a la mesura de govern en quan al desenvolupament de projectes sectorials. Entre els quals destaquen l'activació del sector econòmic de la bicicleta, el reciclatge de bicicletes en desús, la formació en mecànica de bicicletes, entre altres.



Font: web Bicicleta Ajuntament de Barcelona

### D. Pròxim pas

A principis de 2020 està previst que a més de completar la renovació sencera de la nau, també estigui rehabilitat i en ús l'edifici que hi ha adossat En la segona fase del hub està prevista una altra inversió de 600.000 euros entre el període 2017-2019 en el marc del pla municipal d'impuls d'economia solidària i social.

Considerar projectes transversals d'aquest tipus com el bicihub o la proposta de centre d'interpretació de la bicicleta (museu de la bici), en el programa municipal de subvencions, ajuda a dinamitzar el sector empresarial i d'entitats de la bicicleta.



# Promoció de la bicicleta

## Educació i comunicació

### A. La mesura

“ Benchmarking del sector a d'altres ciutats que tenen el sector de la bicicleta molt més desenvolupats (Amsterdam, Copenhaguen, etc.) ”

Pàgina: 26. Punt 8 s

### B. Dades

Durant l'any 2017 s'han organitzat una sèrie de xerrades tècniques en el marc d'un cicle anomenat "Mirades a la Mobilitat Sostenible". El cicle va tenir com a objectiu conèixer els lineaments principals de les diverses iniciatives que actualment s'estan desenvolupant en altres ciutat europees amb matèria de mobilitat sostenible.

Es van realitzar 4 sessions obertes a tothom :

#### 26-01-17 COPENHAGUE

Morten Kabell, regidor d'assumptes ambientals i tècnics de Copenhagen. La política de promoció ciclista a Copenhagen ha generat que la meitat dels desplaçaments interns es facin en bicicleta. A més, la ciutat disposa d'una òptima i integrada xarxa de transport públic en continu creixement.

#### 23-03-17 PARIS

Jean-Louis Misska, regidor de París i adjunt a l'Alcaldia de París, encarregat de l'urbanisme, l'arquitectura, projectes Gran Paris, desenvolupament econòmic i de l'atracció de la ciutat. París ha fet una aposta forta pel transport públic, amb noves línies de metro, una forta expansió de la xarxa de tramvia i una reordenació de la de bus. A més, té un programa molt ambiciós a favor de la bicicleta, ha realitzat importants remodelacions d'espais emblemàtics i ha reduït sensiblement l'espai dedicat a l'automòbil.

#### 31-05-2017 MILÀ

Filippo Salucci, director de mobilitat, medi ambient i energia de Milà. Amb la implantació de l'Area C, Milà restringeix l'accés a determinats vehicles al centre històric amb l'objectiu de disminuir el trànsit i millorar la qualitat urbana, reduint la contaminació atmosfèrica i acústica. Alhora, vol fer més eficaç la xarxa de transport públic i afavorir-ne el desenvolupament, així com trobar recursos per a la mobilitat sostenible.

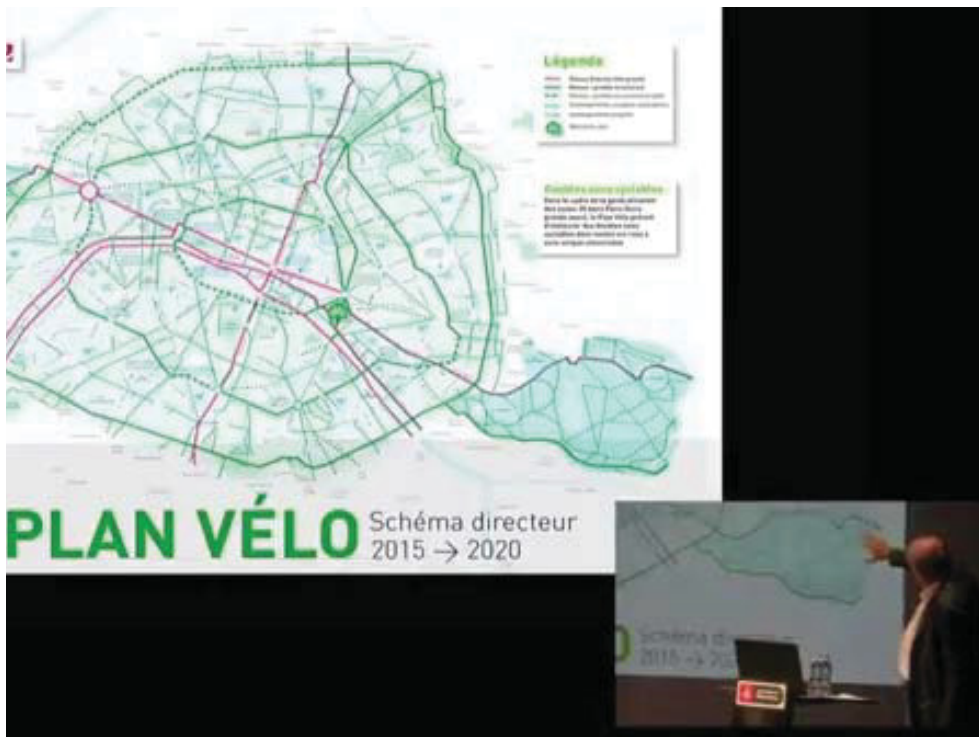
#### 20/07/2017 ESTOCOLM

Daniel Helldén, Vicealcalde de Mobilitat i Transports d'Estocolm. Estocolm preveu construir una ciutat més vital ampliant l'espai per a vianants, ciclistes i transport públic. Aquests plans ambiciosos facilitaran els desplaçaments per la ciutat, a banda de crear un espai públic més agradable, amb més vegetació i més zones per a infants.

La seu d'aquest cicle ha estat l'auditori de l'edifici municipal Calàbria 66 i l'entrada a totes les conferències ha sigut gratuïta. L'assistència mitjana a les conferències ha estat al voltant d'unes 50 persones representants de la societat civil i del teixit associatiu i empresarial de la ciutat, així com professionals tècnics del sector públic i privat.



Font: web Bicicleta Ajuntament de Barcelona



Font: web Bicicleta Ajuntament de Barcelona

### C. Grau de compliment



Aquest cicle ha aportat força informació del que es fa en altres ciutats i il·lustren solucions innovadores que s'apliquen arreu d'Europa per fomentar els transports sostenibles.

Per tant, aquest cicle de conferències ha sigut profitós tant per als tècnics municipals com per al públic en general que van assistir-hi.



Font: web Bicicleta Ajuntament de Barcelona

### D. Pròxim pas

La formació i coneixements es una part important i que s'ha de desenvolupar de manera continuada, per tant, és convenient continuar en aquesta línia de buscar inspiració en altres ciutats europees per conèixer diverses solucions per al foment i la promoció de la mobilitat sostenible.

# Promoció de la bicicleta

## Comunicació amb la ciutadania

### A. La mesura

“ S’impulsarà una comunicació efectiva sobre el contingut de l’ordenança, així com campanyes i difusió de bones pràctiques que ajudin a la convivència entre els diferents modes de transport a la ciutat, que afavoreixin el respecte dels conductors motoritzats envers els ciclistes i el respecte dels ciclistes envers els vianants. ”

Pàgina 23

### B. Dades

Els principals canals de comunicació són:

- web ajuntament <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/ca>
- web ecologia urbana <http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca>
- twitter <https://twitter.com/EnbicixBCN>
- flickr <https://www.flickr.com/photos/87599170@N03>
- instagram <https://www.instagram.com/enbicixbcn/>

Portal web	Nº màxim pàgines vistes	Nº màxim usuaris únics
<a href="http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat">mobilitat.ajuntament.barcelona.cat</a>	26.638 (setembre 2016)	106.435 (febrer 2016)
<a href="http://com-shi-va.lameva.barcelona.cat">com-shi-va.lameva.barcelona.cat</a>	14.356 (setembre 2016)	14.365 (setembre 2016)

Xarxes socials enbicixbcn	Nº publicacions	Nº seguidors
Twitter	14,3 K tweets	10,1 K
Flickr	2.485 fotos	127
Instagram	1.430 publicacions	1.596

Totes les dades sobre la comunicació desenvolupada durant 2016 i 2017 estan recollides al document “**Bicicleta. Estratègia de comunicació 2017**” (veure annex VIII).

### Accions de comunicació de l’any 2016

Arran de l’aprovació de la Mesura de Govern ‘Estratègia de la bicicleta per Barcelona’, el 27 de novembre de 2015:

#### Abril 2016

- Nou web de la bicicleta: <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/ca>.
- Campanya La bici, la millor idea del món. Objectius: promocionar l’ús de la bicicleta i explicar la normativa (veure annex IX).
- Es relança el perfil d’Instagram.

#### Maig 2016

- European Cycling Challenge.

#### Juny 2016

- 12 de juny: es celebra la Festa de la Bicicleta. S’organitza, es produeix i es comunica des d’Ecologia Urbana i l’Institut Municipal d’Esports.
- S’aprova el Manual de disseny de carrils bici de Barcelona.

#### Setembre 2016

- Del 16 al 22 de setembre, Setmana de la mobilitat sostenible i segura. Activitats municipals per afavorir l’ús de la bicicleta: implementació de carrils bici provisionals en vies principals de la ciutat.

#### Al llarg del 2016

- Bicia’t. Certificació d’edificis amics de la bici (a través d’Ajuntament + Sostenible – Ecologia Urbana).

W



## Accions de comunicació de l'any 2017

Celebració de 10 sessions informatives i de debat als Districtes sobre les programacions previstes de carrils bici a nivell de ciutat i districte.

Impartides per tècnics de Mobilitat i coordinades des de la Direcció de Comunicació i Participació, posant en relleu la millora de l'espai públic 'per a tothom'. Aquestes sessions es van celebrar al setembre i octubre del 2017 i van anar acompanyades de la informació relativa als nous carrils bus per la millora de la nova xarxa ortogonal.

Data	Districte	Núm. Assistents
13 de setembre 2017	Gràcia	35
18 de setembre 2017	Sant Andreu	32
21 de setembre 2017	Sant Martí	35
26 de setembre 2017	Sarrià - Sant Gervasi	29
27 de setembre 2017	Horta - Guinardó	24
02 de octubre 2017	Sants-Montjuïc / Barri de La Marina (Taula de mobilitat)	19
04 de octubre 2017	Nou Barris	21
10 de octubre 2017	Eixample	18
11 de octubre 2017	Les Corts	23
17 de octubre 2017	Sants-Montjuïc / Can Mantega i Joan Güell	35

### Impressió d'11.200 unitats del plànol de la xarxa de carrils bici simplificat

- Als webs de la Bicicleta i de Mobilitat es van publicar tres versions per imprimir i per difondre a les xarxes socials: juny, setembre i desembre.
- També s'ha publicat un plànol accessible al portal OpenData.

### En el moment de la implementació de les obres de carril bici i durant les obres

- S'han col·locat elements de senyalització de l'obra adaptats a la imatge de la bicicleta i amb missatge positivitzat, per col·locar a les tanques de seguretat.
- S'han redactat notícies de seguiment de les obres per a incloure als webs dels districtes i bulletins electrònics.



Sessió informativa Districte de l'Eixample. Font: web de la bicicleta de l'Ajuntament



Plànol de carrils bici de butxaca. Font: web de la bicicleta de l'Ajuntament

- S'han instal·lat avisos d'escala per informar de la construcció del nou carril bici en les zones més properes.

#### Accions per facilitar la convivència de la bicicleta amb els vianants i els vehicles motoritzats privats:

- S'ha actualitzat el fullató de normativa i adaptat a la dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes; donant-li un marcat caràcter de convivència i posant de relleu la seguretat viària.
- S'han creat 13 models de visuals per fomentar la convivència i coexistència, recordant la normativa a ciclistes, vehicles a motor i vianants.
- En el marc de la campanya "Ciutat de vianants", es van fer vídeos, gifs animats i visuals per fer pedagogia entre ciclistes, via web i xarxes socials.
- En el marc de la campanya d'alliberar les voreres de les motos i recordar la normativa d'aparcament, s'ha aprofitat per fer dues peces més.

#### Nova regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes

- S'han impres 20.900 fulletons (12.850 en català, 4.025 en castellà i 4.025 en anglès) i s'han creat 9 visuals i infografies per comunicar la regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes a les xarxes socials.
- S'ha creat apartat web: <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/ca/regulacio-de-vehicles-de-mobilitat-personal-i-cicles-de-mes-de-dues-rodes>

#### La festa de la bicicleta i la setmana de la mobilitat sostenible i activitats externes (veure annex X)

- Es va a celebrar la programació habitual de la Festa de la Bicicleta el 11 de juny de 2017 i de la Setmana de la Mobilitat Sostenible al setembre de 2017.

#### Foment de la mobilitat en bicicleta amb la posada en marxa del programa bicia't per incentivar l'ús de la bicicleta entre els treballadors municipals:

- Amb la coordinació dels responsables d'Ajuntament+Sostenible s'ha engegat un grup de voluntaris entre els treballadors municipals anomenats ambBICladors que han col·laborat en la promoció de l'ús de la bicicleta entre els treballadors municipals.
- Durant el 2017 s'ha fet seguiment de la implantació de les millores proposades en els edificis auditats durant 2015-16 i s'han auditat 10 edificis municipals més.

## C. Grau de compliment



La comunicació amb la ciutadania ha estat una eina essencial per a informar de totes les mesures dutes a terme i, sobretot, en la implementació dels nous carrils bici a la ciutat. En aquest aspecte, destaca l'esforç per tenir informat al ciutadà mitjançant la convocatòria de sessions informatives amb els veïns dels diferents districtes de la ciutat.

Les aportacions i suggeriments de la ciutadania són valorades pels tècnics i incorporades en la mesura del possible en la implementació de la infraestructura ciclista.

## D. Pròxim pas

L'estrategia de comunicació ha de continuar consolidant la feina feta des de la web i xarxes socials de la bicicleta i la pròpia agència d'ecologia urbana de l'Ajuntament de Barcelona, entenent que és la principal font de difusió i informació per els usuaris de la bicicleta i els ciutadans en general. Els objectius de la comunicació per al 2018 són:

- Acompanyar el gran nombre d'obres en carrils bici i la seva implantació (èmfasi en la connexió de la xarxa).
- Conscienciar sobre la convivència de la bicicleta amb els vianants i els vehicles privats a motor, en la seguretat viària i la complementarietat de la bicicleta amb altres modes de transport.
- Explicar la nova regulació de la circulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes (pionera).
- Acompanyar les obres dels tres primers carrils bici d'àmbit metropolità (de connexió amb Sant Adrià del Besòs, amb Esplugues de Llobregat i amb Santa Coloma de Gramenet).
- Consolidar la Festa de la Bicicleta (abril) i la Setmana de la Mobilitat Sostenible (setembre).
- Fer promoció de "Foment de la mobilitat en bicicleta (A la feina, BICIA't). Fer d'altaveu d'activitats externes de promoció de la bicicleta.



# Promoció de la bicicleta

## Grup de treball de la bicicleta del Pacte per la Mobilitat

### A. La mesura

“ L'estratègia de la bicicleta és una proposta que s'ha debatut amb el grup de treball de la Bicicleta del Pacte per la Mobilitat i que seguirà treballant i desenvolupant en aquest marc. ”

Pàgina 23

### B. Dades

Durant el període 2015-2017 s'han realitzat 11 sessions sobre la bicicleta:

Data	Principals temes tractats
10 novembre 2015	<ul style="list-style-type: none"><li>- Els aparcaments de bicicleta.</li><li>- L'ordenança de mobilitat relativa a la bicicleta.</li><li>- Promoció de la bicicleta.</li></ul>
22 de febrer 2016	<ul style="list-style-type: none"><li>- Presentació de les pautes d'elaboració del PAM.</li><li>- Calendari d'accions en promoció de la bicicleta 2016.</li><li>- Campanya d'educació.</li><li>- Programes d'educació en mobilitat.</li><li>- Web municipal de la bicicleta.</li><li>- Bicicletada popular i festa de la bicicleta ( 5 de juny ).</li></ul>
30 de març 2016	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bicicletada i Festa de la bicicleta.</li><li>- Carrils bici en fase d'execució.</li><li>- Manual de disseny dels carrils bici de Barcelona 2016.</li></ul>
30 de maig 2016	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bicicletada i Festa de la bicicleta.</li></ul>
15 de juny 2016	<ul style="list-style-type: none"><li>- Valoració de la Bicicletada i Festa de la bicicleta.</li><li>- Manual de disseny dels carrils bici de Barcelona 2016.</li></ul>
4 de juliol 2016	<ul style="list-style-type: none"><li>- El servei de bicicleta pública a Barcelona. Bicing.</li></ul>
24 de novembre 2016	<ul style="list-style-type: none"><li>- Valoració 2016 i propostes 2017 de la bicicletada i de la Festa de la bicicleta, de la setmana de la mobilitat sostenible i segura (smss) i del dia sense cotxes.</li></ul>
16 de març 2017	<ul style="list-style-type: none"><li>- El servei de bicicleta pública de Barcelona. Bicing.</li><li>- La festa de la Bicicleta-Bicicletada 2017.</li><li>- Infraestructura de la bicicleta-carrils bici.</li></ul>
1 de juny 2017	<ul style="list-style-type: none"><li>- Normativa sobre els VMP i cicles de més de dues rodes (VMP i C+2r) recollida en la Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles</li><li>- Funcionament i requisits per al registre i identificació dels VMP i cicles de més de dues rodes</li></ul>
16 d'octubre 2017	<ul style="list-style-type: none"><li>- Estudi sobre l'anàlisi del vehicle compartit a la ciutat de Barcelona</li></ul>
13 de novembre 2017	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bicicleta compartida: anàlisi i marc propositiu</li></ul>
4 de desembre 2017	<ul style="list-style-type: none"><li>- Inici del Pla de Mobilitat Urbana 2019-2024: diagnosi i objectius</li></ul>

### C. Grau de compliment



Des de novembre de 2015 fins a desembre 2017 s'han convocat 11 sessions del Pacte amb temes relatius a la mobilitat en bicicleta.



Font: web de la bicicleta de l'Ajuntament

### D. Pròxim pas

Continuar consolidant la participació de les diferents entitats de la bicicleta a través d'aquest grup de treball per tal de poder incloure cada cop més a les esmentades entitats en el procés de presa de decisions municipals.



# Promoció de la bicicleta

## Subvencions per a la promoció dels modes de transport sostenible

### A. La mesura

“ L'estratègia de la bicicleta és una proposta que s'ha debatut amb el Grup de Treball de la Bicicleta del Pacte per la Mobilitat i que se seguirà treballant i desenvolupant en aquest marc. [...] Per ajudar a desenvolupar aquestes accions, la convocatòria general de subvencions de l'Ajuntament de Barcelona preveurà una línia dotada amb 300.000€ orientada a promoure, entre altres iniciatives en l'àmbit de l'Ecologia, l'Urbanisme i la Mobilitat, activitats per al desenvolupament de Pla de Mobilitat de Barcelona (PMU). Els projectes que es podran presentar dins d'aquest programa han de donar resposta a un dels objectius contemplats i un d'ells és la promoció dels modes de desplaçament més sostenibles: mobilitat a peu i en bicicleta. ”

Pàgina 23

### B. Dades

Les subvencions atorgades pel departament d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat durant l'any 2016 i 2017 a projectes relatius amb la mobilitat en bicicleta han estat:

**2016** 15 projectes per ordre de 46.850€

**2017** 11 projectes per ordre de 48.100€

Aquestes quanties són per a accions subvencionades dutes a terme per els membres del Pacte per la Mobilitat i específicament del sector de la bicicleta. Cal remarcar que altres subvencions poden haver-se atorgat des d'altres departaments, districtes i àrees de consum entre altres.

### 2016.

Entitat	Títol del Projecte	Subvenció
Associació Promocio Del Transport Public	XIII cursa urbana de transports per la setmana mobilitat	5.000 €
Associació Promocio Del Transport Public	Cursa de transport	5.000 €
Associacio Bicilocker	Pàrquing vigilat bicicletes Dia Sense Cotxes	500 €
Associacio Bicilocker	Pàrquing vigilat de bicicletes al Flea Market	1.500 €
Associació Sociocultural Rueda	Rueda, festival internacional de cinema ciclista de Barcelona	5.000 €
Bicicleta Club De Catalunya	Com afecta la contaminació de l'aire als usuaris de la bicicleta de Barcelona	2.000 €
Bicicleta Club De Catalunya	Pedala en el marc de la setmana de la mobilitat sostenible i segura-SMSS 2	4.800 €
Biciclot SCCL	Bicibus i maleta educativa mobilitat sostenible	2.000 €
Biciclot SCCL	Activitats de promoció de la bicicleta	4.800 €
Club Ot Pi de Bike Trial	Aprenentatge, introducció de les bicicletes de mobilitat reduïda e introducció	1.200 €
Club Ot Pi de Bike Trial	Educació vial (dins de la setmana de la mobilitat)	1.200 €
Formacio i Treball Fundacio Privada	Rutes culturals en bicicleta per inclusió soc	3.750 €
Fund.priv.mobilitat Sostenible i Segura	Curs de formació en gestió de la bicicleta i en mobilitat sostenible	2.000 €
Gremi Comerciants Bicicletes de Cat	Inspecció tècnica de bicicletes (itb)	3.600 €
Soluciones Ultima Milla SL	The desire lines analysis. estudi internacional per millorar la infraestructura	4.500 €

## 2017.

Entitat	Títol del Projecte	Subvenció
Associació Promocio Del Transport Public	XIV Cursa urbana de transports per la Setmana mobilitat i calculadora online	6.000 €
Associacio Bicilocker	Pàquing vigilat de bicicletes Sónar Dia 2017	1.050 €
Associació Mobilitat I Turisme Sostenible De Barcelona	Escola de conduccio de tricicles de carrega	3.000 €
Associació Sociocultural Rueda	Rueda, Festival Internacional de Cinema Ciclista de Barcelona	7.000 €
Bicicleta Club De Catalunya	Evitem la siniestralitat entre peatons i bicicletes	3.200 €
Bicicleta Club De Catalunya	Mesures no estàtiques de la qualitat de l'aire amb bici	1.500 €
Biciclot SCCL	Activitats de promocio de la bicicleta	5.000 €
Biciclot SCCL	A Barcelona, en bici a la feina	4.000 €
Club Ot Pi de Bike Trial	Educacio vial dintre de la setmana de la mobilitat	1.500 €
Fund.priv.mobilitat Sostenible i Segura	Curs d'introducció a la mobilitat sostenible urbana	2.250 €
Ingenieria de Trafico,S.L.	Indev: in-depth understanding of accident causation for vulnerable road use	2.600 €
Prevencion de Accidentes de Trafico	Condueix-te per la vida	5.000 €
Soluciones Ultima Milla SL	microcontendiors en mercaderies per cargobikes	6.000 €

## C. Grau de compliment



Tal i com es va anunciar a la mesura de govern, el departament d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat ha obert aquesta línia de subvencions que ha permès recolzar diversos projectes en l'àmbit de la mobilitat en bicicleta.

Aquests projectes estan desenvolupats tant per persones físiques com jurídiques, que gràcies a aquestes subvencions han pogut treballar conjuntament amb l'Ajuntament en el desenvolupament de projectes, accions pedagògiques, foment de l'ús de la bici, estudis o campanyes de comunicació entorn a la bicicleta en el medi urbà.

## D. Pròxim pas

Els diferents projectes cofinançats amb aquestes subvencions han anat complementant la feina que es desenvolupa des de el departament d'ecologia, urbanisme i mobilitat per a la mobilitat en bicicleta.

Aquestes propostes, a més a més de complementar la feina del departament, podrien esdevenir serveis o línies de treball que es desenvolupin de manera continuada segons la seva utilitat i idoneïtat en la millora de la mobilitat en bicicleta.

# Nombre de desplaçaments diaris segons les dades Bàsiques de mobilitat de l'Ajuntament

## A. La mesura

“ El PMU de Barcelona recull la tendència creixent que té aquest mode de transport (bicicleta) a la ciutat i es marca l'objectiu d'incrementar els desplaçaments en un 67% respecte els valors del 2011 (gairebé més de 80.000 desplaçaments més al dia), i passar d'aquesta manera d'una quota modal del 1,5% al 2,5%. ”

Pàgina 12 punt 2.3

## B. Dades

TOTALS	2013	2014	2015	2016	% <sup>16/15</sup>	% <sup>16/13</sup>	% 2016	% 2015
Transport públic	3.012	3.056	3.127	3.179	1,70%	5,50%	39,60%	39,60%
Transport privat	2.028	2.014	2.061	2.095	1,70%	3,30%	26,10%	26,10%
A peu	2.496	2.483	2.565	2.597	1,30%	4,00%	32,30%	32,50%
En bicicleta	127	136	145	165	14,10%	30,30%	2,10%	1,80%
<b>Total</b>	<b>7.662</b>	<b>7.690</b>	<b>7.897</b>	<b>8.036</b>	<b>1,80%</b>	<b>4,90%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Font: Dades Bàsiques de Mobilitat Ajuntament de Barcelona - Informe 2016



Font: Flickr Barcelona Mobilitat

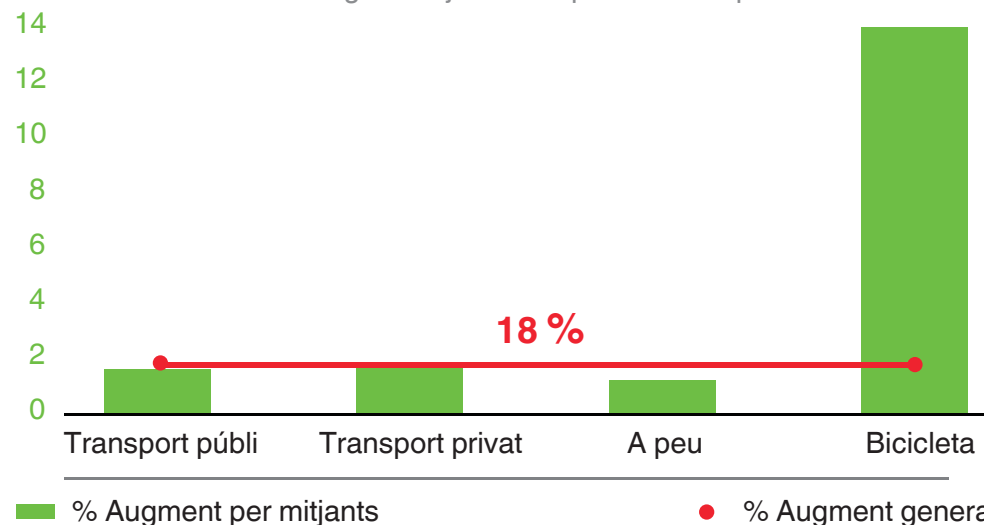
## C. Grau de compliment



La bicicleta és el mitjà de transport que ha crescut més en quota modal en els darreres anys. Les dades de 2015-2016 ens indiquen que mentre la resta de mitjans de transport han crescut entre 1,30% i 1,70%, la mobilitat en bicicleta ha augmentat en un 14,1%, per tant actualment es registra una quota modal del 2,1%

Les dades de mobilitat de 2016 ens indiquen que també ha hagut un augment d'ús del transport motoritzat privat. Aquesta dada podria estar vinculada amb una millora general de l'economia.

Increment de la mobilitat segons mitjà de transport durant el període 2015 - 2016



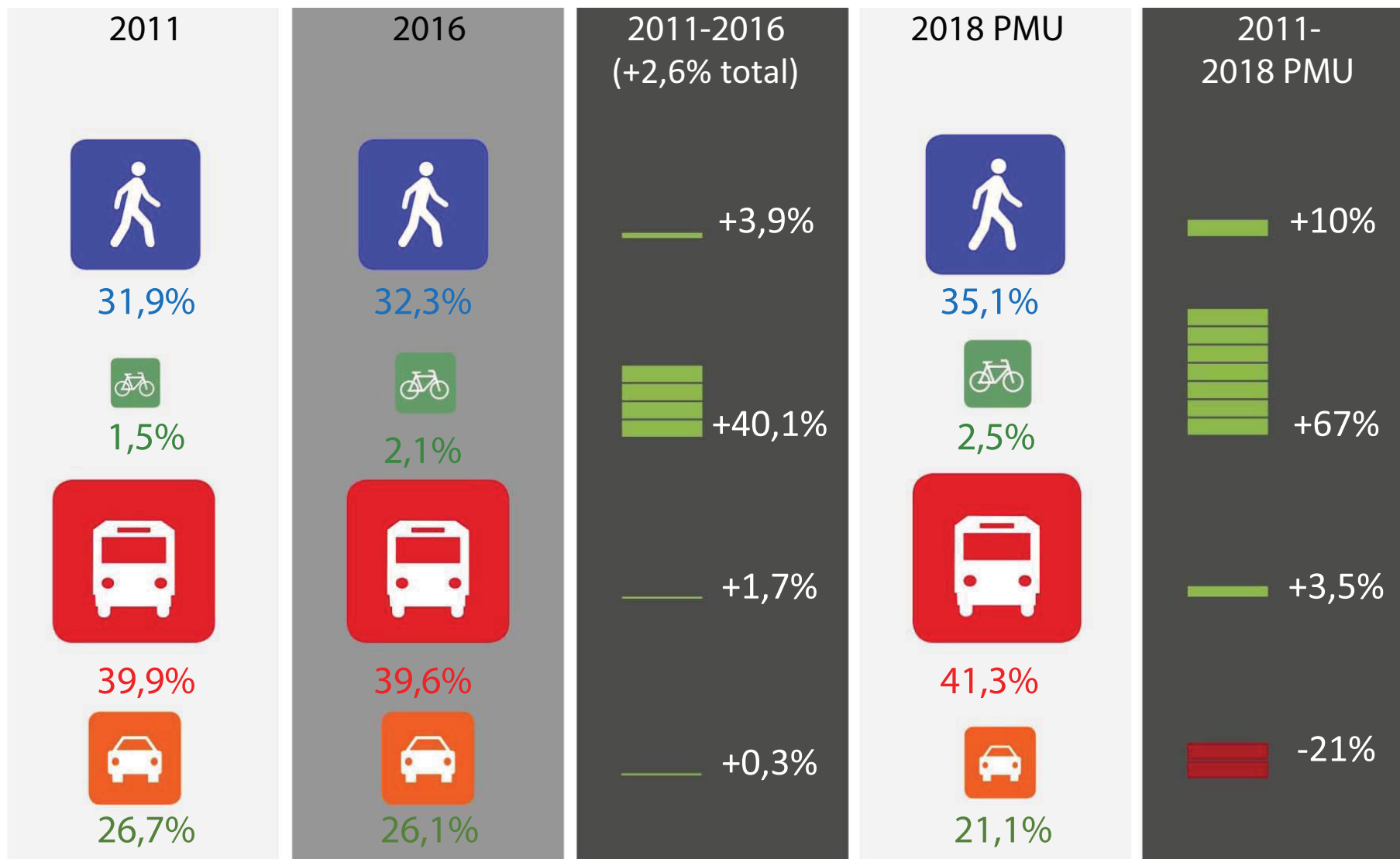
Font: Gràfic generat a partir de dades geogràfiques d'Open Data Barcelona, CartoBCN i el Departament de Mobilitat del Ajuntament de Barcelona.

## D. Pròxim pas

Es continuarà treballant per oferir alternatives sostenibles de transport de qualitat i prou atractives per afavorir el canvi modal cap als mitjans més sostenibles com la bicicleta.






A la següent gràfica, extreta de la presentació del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona PMU 2019-2024 realitzada al Pacte per la Mobilitat, es pot observar com han variat les quotes modals dels diferents modes de transport a Barcelona:















# Taula resum

Llistat d'actuacions PMU 2013-2018 BLOC 2. Mobilitat en Bicicleta	Eixos				Icona	Mesura de Govern	Informe Avaluació	Grau de compliment
	SG	ST	EQ	EF				
<b>2.1. Xarxa Bicicleta</b>								
<b>2.1.1.</b> Ampliar i millorar la xarxa d'inineraris de bicicleta						Longitud i continuïtat de la xarxa de carrils bici	Longitud i continuïtat de la xarxa de carrils bici	● ● ● ● ●
						Completar els punts de discontinuïtat i extensió de la xarxa actual (2.1)	Solucions de reforç de la seguretat de les infraestructures ciclistes	● ● ● ● ●
							Dades d'aforaments ciclistes	● ● ● ● ●
						Carrers i zones de convivència, pacificació i prioritat invertida (2.2)	Vies pacificades al trànsit motoritzat	● ● ● ● ●
						Carrils bici intermunicipals i metropolitans (2.3)	Projectes d'infraestructura en col·laboració amb l'AMB i altres administracions	● ● ● ● ●
						Elaboració d'un Manual revisat de criteris d'implantació de carrils bici (3.1)	Elaboració d'un manual revisat de criteris d'implementació de carrils bici	● ● ● ● ●
						Senyalització vertical i horitzontal (3.2)		
				Criteris de regulació semafòrica (3.3)				
<b>2.1.2.</b> Augmentar l'oferta d'aparcaments de bicicletes a la via pública						Increment de l'oferta de places a l'espai públic (4.1)	Aparcament bicicleta a l'espai public	● ● ● ● ●
<b>2.1.3.</b> Revisar i millorar els punts conflictius amb més sinistralitat						Accidentalitat (1.2)	Accidentalitat en bicicleta	● ● ● ● ●



Llistat d'actuacions PMU 2013-2018 BLOC 2. Mobilitat en Bicicleta	Eixos				Icona	Mesura de Govern	Informe Avaluació	Grau de compliment
	SG	ST	EQ	EF				
<b>2.2. Mesures de prevenció de robatoris</b>								
<b>2.2.1.</b> Promoure la creació de places d'aparcament segur de bicicletes						Pilot d'aparcament segur de bicicletes de pagament (4.2)	Pilot VadebikeBCN	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
						Aparcament de bicicletes fora de la via pública (4.4)	Nombre de places en aparcaments de titularitat municipal	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
							Places d'aparcaments interiors per a bicicletes	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
							Aparcament vigilat per a esdeveniments	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>2.2.2.</b> Reactivar el registre i marcatge de bicicletes i altres serveis vinculats						Crear un registre de bicicletes (8-g)	Marcatge i registre de bicicletes	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>2.2.3.</b> Millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal						Millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal	Actuació prevista a futur	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>2.3. Intermodalitat bicicleta-transport públic</b>								
<b>2.3.1.</b> Fomentar la millora de l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes						Fomentar la millora de l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes	Places d'aparcament a les principals estacions de transport	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>2.3.2.</b> Fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic						Fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic	Actuació prevista a futur	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>2.4. Bicicleta pública i/o compartida</b>								
<b>2.4.1.</b> Millorar l'eficiència del servei de bicicletes públiques de la ciutat						6.2. La bicicleta pública compartida, el Bicing	Millores a l'eficiència del servei del Bicing	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/>
							Millores a l'eficiència del servei del Bicing elèctric	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>2.4.2.</b> Afavorir l'ús de la bici per part de col·lectius privats						Afavorir l'ús de la bici per part de col·lectius privats	Actuació prevista a futur	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>

Llistat d'actuacions PMU 2013-2018 BLOC 2. Mobilitat en Bicicleta	Eixos				Icona	Mesura de Govern	Informe Avaluació	Grau de compliment
	SG	ST	EQ	EF				
<b>2.5. Regulació de l'ús de la bicicleta a la ciutat</b>								
<b>2.5.1.</b> Adaptar la normativa existent a la realitat de la bicicleta i altres ginys	████████	████████	████████	████████		<b>5.</b> Desenvolupament de l'ordenança	Desenvolupament de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles	●●●●○
<b>2.6. Bicicleta elèctrica</b>								
<b>2.6.1.</b> Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	████████	████████	████████	████████		<b>6.3.</b> La bicicleta elèctrica	Subvenció AMB per la compra de bicicletes elèctriques	●●●●●
						<b>4.3.</b> Punts de recàrrega elèctrica	Actuació prevista a futur	○●○●○
<b>2.7. Promoció de la bicicleta</b>								
<b>2.7.1.</b> Revaloritzar la bicicleta: divulgació, comunicació i promoció	████████	████████	████████	████████		<b>6.4.</b> Distribució urbana de mercaderies amb bicicleta o bicicleta elèctrica	Fomentar el transport de mercaderies en bicicleta, en mercats municipals, associacions de comerciants i missatgeria.	●●●○●
						<b>8.</b> Desenvolupament sectorial	Equipament municipal Bicihub	●●●●●
						<b>7.2.</b> Educació	Cicle de conferències per a la promoció de mitjans de transports sostenibles: «Mirades a la Mobilitat Sostenible»	●●●●●
						<b>7.1.</b> Participació i comunicació	Comunicació amb la ciutadania	●●●●●
						<b>7.3.</b> Foment de la bicicleta	Grup de treball de la bicicleta del Pacte per la Mobilitat	●●●●●
						<b>7.3.</b> Foment de la bicicleta	Subvencions per a la promoció dels modes de transport sostenible	●●●●○



**Ajuntament  
de Barcelona**

Redacció:

Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona

Amb el suport de:

Jordi Galí Manuel, director de la oficina de Barcelona Copenhagenize Design Co.