

El “5è Baròmetre RACC de la mobilitat ciclista a Barcelona i als seus accessos” estudia els hàbits i l’opinió de les persones que es desplacen en bicicleta

Els 93% dels ciclistes afirma trobar-se sovint vehicles als carrils bici: estacionats o circulant

L’ocupació indeguda dels carrils bicis és la situació que genera més sensació de risc entre els ciclistes. D’altra banda un 61% diu haver patit avançaments imprudents i a un 67% no li sembla segur compartir carril amb els busos als carrers 30

- Els ciclistes puntuen amb un aprovat just la seguretat de la xarxa pedalable a Barcelona (5,4 sobre 10). Malgrat això, l’experiència d’anar en bici a Barcelona la valoren més positivament (amb un 6,2 sobre 10).
- 9 de cada 10 ciclistes no troben xarxa pedalable continua en tot el seu recorregut habitual, malgrat que els kilòmetres d’infraestructura han augmentat un 22% respecte 2022.
- Els ciclistes respecten el límit de velocitat quan circulen per carrers 30 a Barcelona. Tot i així, la gran majoria supera la velocitat permesa de 10km/h als passejos compartits, plataformes úniques i carril bici vorera analitzats.
- Hi ha un compliment generalitzat de l’ús d’elements obligatoris de seguretat, i el 57% dels ciclistes adults porta casc tot i no ser obligatori més enllà dels 16 anys.
- 1 de cada 2 usuaris del Bicing faria desplaçaments metropolitans si hi hagués continuïtat del servei.

Barcelona, 11 de juliol de 2023 – El RACC ha presentat el “5è Baròmetre RACC de la mobilitat ciclista a Barcelona i als seus accessos”, un estudi que analitza els hàbits i l’opinió de les persones que es desplacen en bicicleta per la ciutat i també als accessos de la capital catalana.

La bici com a mode de transport és una realitat consolidada i creixent a Barcelona i a la seva Àrea Metropolitana. Cal tenir present que els desplaçaments dels ciclistes a Barcelona han augmentat un 77% en dia feiner els darrers 12 anys. També segueix creixent la xarxa ciclista, que actualment compta amb un 22% de km més que l’any passat (332 km), malgrat que una gran part dels usuaris percep que no té infraestructura específica en algun moment del trajecte.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



Davant d'aquest creixement de l'ús de la bicicleta apareixen reptes que s'han d'afrontar i resoldre. Per això, amb l'objectiu de millorar la mobilitat, el RACC ha estudiat l'ús actual de la xarxa pedalable i la situació de la bici des del punt de vista de l'usuari i la seva evolució el darrer any, amb la intenció d'identificar els aspectes a millorar, afavorir la convivència entre els diferents modes de transport i garantir la seguretat de tots.

Entre les conclusions de l'estudi destaca que un 62% dels ciclistes se sent vulnerable circulant en bici a Barcelona i al seu entorn metropolità. Una de les situacions que més sensació de risc els hi genera és el fet de trobar-se vehicles aturats, estacionats o circulant als carrils bici, un fet que ha viscut la immensa majoria dels enquestats (el 93%).

Per elaborar el 5è Baròmetre, el Club ha realitzat **800 enquestes** a ciclistes i **més de 18.500 observacions a bicicletes i VMP** als carrils bici. En aquest estudi, s'ha observat per primer cop el compliment dels límits de velocitat a cada tipologia de via i la fluïdesa del trànsit a determinats punts de la xarxa ciclista (nivell de servei), a més del volum de vehicles que hi circulen (aforaments).

1. ÚS DELS CARRILS BICI

Volum de vehicles (aforaments):

- **El nombre de bicis i patinets que circulen pels carrils bici observats s'ha incrementat un 15% respecte el 2022.** El volum de bicicletes ha crescut un 14% i el VMP un 17%.
- L'únic punt en el què s'ha reduït el volum de vehicles que circulen és a la Bicivia (xarxa d'eixos pedalables metropolitans) de Santa Coloma (-4%).
- Sobre el tipus de vehicles que circulen als carrils bici, les xifres són molt similars en l'àmbit urbà i el metropolità:
 - Urbà: el 69% dels vehicles que hi circulen són bicis i el 31% són VMP.
 - Metropolità: el 68% dels vehicles que hi circulen són bicis i el 32% són VMP.

Fluïdesa del trànsit (nivell de servei)

Per primer cop, el RACC ha analitzat el nivell de servei als carrils bici, que indica la fluïdesa del trànsit en un punt segons la velocitat dels vehicles, les interrupcions que es produeixen i el confort en la circulació.

El nivell de servei es calcula en base a paràmetres com l'amplada del carril bici i de l'espai fora d'aquest, la intensitat mitjana diària de vehicles, els avançaments entre vehicles que comparteixen carril, la presència de corbes i les condicions del paviment, entre d'altres.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- Els punts observats presenten una mitjana de nivell de servei de 2,9 punts (sobre >4), Aquesta dada mostra com, en hores punta, **hi ha punts en els carrils bici en què es donen molts conflictes i els ciclistes sovint han de reduir la velocitat a la que circulen.**

Límit de velocitat

El RACC ha observat el compliment de la velocitat en diferents tipus de via, com els passejos compartits, la plataforma única, el carril bici - vorera, els carrers 30 i els carril bici - calçada.

- **Els ciclistes respecten la velocitat als carrers 30.** De fet, segons les observacions del Baròmetre, el 100% no hi circula a més dels 25km/h permesos.
- En carril bici – calçada també hi ha un compliment de la norma generalitzat, i **el 88% dels usuaris observats respecta el límit de 25km/h.**
- La **situació és diferent quan el límit de la velocitat se situa en els 10km/h:**
 - Un 95% dels usuaris no respecta la velocitat màxima del passeig compartit.
 - El 62% superen els 10km/h circulant per plataforma única.
 - Tampoc es respecta aquest límit al carril bici-vorera, on el 70% supera els 20km/h.

2. EL PERFIL I HÀBITS DEL CICLISTA A BARCELONA

Radiografia del ciclista

- **El ciclista de Barcelona és una persona jove:** el 71% dels ciclistes tenen entre 21 i 40 anys; el 69% en el cas dels homes i 70% en les dones. Els usuaris de la bicicleta són fonamentalment treballadors i estudiants.
- **Propietat de la bicicleta:** la majoria dels usuaris es desplaça amb la seva pròpia bicicleta.
 - Urbans: **el 61% dels ciclistes es desplaça amb la seva pròpia bicicleta,** i un 39% fa servir serveis de sharing, fonamentalment Bicing, el que apuntaria a l'existència d'una oportunitat per a l'impuls d'un sistema metropolità públic de bicicletes.
 - Metropolitans: **l'ús de la bicicleta privada encara és major, ja que un 88% dels ciclistes fa servir la seva pròpia bici,** mentre que l'ús del Bicing no supera el 7% que presentava el 2022 i l'ús de l'AMBici només suposa un 4%.
 - De les bicicletes en propietat, el 79% té menys de 5 anys.
- **La majoria dels ciclistes (70%) afirma que ja es desplaçava amb modes de transport sostenibles** abans d'anar en bicicleta (anaven a peu o amb transport públic), mentre que només un 18% feia servir el cotxe o la moto, canvi modal que és més interessant perquè millora la congestió i la qualitat de l'aire i és una mobilitat saludable.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- Ciutat: Més de la meitat dels ciclistes de Barcelona (54%) feia servir el transport públic anteriorment i el 19% eren vianants.

Pel que fa als que procedeixen del vehicle privat, en l'àmbit urbà el percentatge d'usuaris que prové del cotxe es manté en 9%. Els que usaven la moto decreixen, passant del 13% del 2022 al 6% actual.

- Accessos a Barcelona: el 46% d'usuaris diu que utilitzava el transport públic i un 22% feia els seus desplaçaments a peu.

Als accessos, un 14% de ciclistes afirma que abans usava el cotxe, mentre que en 2022 era el 9%. Els usuaris que provenen de la moto als accessos representen un 7% (16% el 2022).

- **Els ciclistes son crítics amb indicadors de sostenibilitat** com el soroll a Barcelona, puntuat amb un 4,6 sobre 10; i la qualitat de l'aire a la ciutat, a la que els ciclistes urbans atorguen un 4,2 i els ciclistes metropolitans un 4,4, també sobre 10.
- En relació a l'antiguitat en l'ús de la bici, **3 de cada 10 ciclistes (32%) fa menys de 2 anys que en són usuaris**. En el cas del servei Bicing, eBicing i altres similars la xifra puja fins al 50% d'usuaris novells. Aquesta dada ratifica el que ja s'apuntava en anteriors Baròmetres, assenyalant els sistemes públics com a facilitadors i porta d'entrada a la mobilitat ciclista d'usuaris, que un cop han agafat experiència, prefereixen la bicicleta en propietat.
- **El 50% dels usuaris del Bicing afirmen que farien desplaçaments metropolitans** si hi hagués un servei públic entre Barcelona i ciutats metropolitanas.
 - **El 60% dels ciclistes enquestats** puntua els sistemes de bicicleta pública (Bicing / eBicing i altres) **amb notable o excel·lent**. La nota mitjana que reben aquests sistemes és de 6,5 punts sobre 10.

Tipologia dels desplaçaments

- **Els ciclistes enquestats fan una mitjana de més de 3 viatges diaris en bici (3,2)**, el que suposa un lleu increment de la mobilitat ciclista, ja que el Baròmetre de 2022 situava aquesta mitjana en els 2,7 viatges. Sobre els motius d'aquests desplaçaments, l'actual estudi del RACC mostra variació respecte als resultats de l'anterior.
 - A la ciutat: els ciclistes enquestats afirmen que **la majoria de desplaçaments (56%) són per feina o estudis (mobilitat obligada)**, mentre que un 27% dels viatges són per mobilitat no obligada, és a dir, per fer compres i gestions o per lleure. Una situació que s'ha invertit respecte el 4t Baròmetre, on la majoria de

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



desplaçaments eren de mobilitat no obligada (45%) i el 37% representava la mobilitat obligada.

- Als accessos: mobilitat obligada (40%) i mobilitat no obligada (46%) s'han equilibrat, mentre que en el 4t Baròmetre el major pes el tenia la mobilitat obligada (47%) i el lleure representava un 28%.
- L'ús de les bicicletes elèctriques es continua mantenint principalment per a distàncies i temps de viatge més llargs: un 54% afirma que les fa servir quan són més de 10 km a recórrer, i també quan són més de 30 minuts de desplaçament.
- Entre els motius per triar la bici com a mode de transport, els usuaris prioritzen la rapidesa (29%), la comoditat (27%) i que contami ni menys (24%). Sobre altres raons, el 22% valora fer exercici, el 16% l'estalvi de diners que suposa usar la bici i l'11% el gaudir de la desconexió que aporta, mentre que un 5% no disposa de cotxe ni moto.
 - En els ciclistes interurbans, un 9% usa la bicicleta per evitar cues a l'entrada i sortida de la ciutat.
- La bicicleta facilita la intermodalitat: el 96% dels ciclistes afirma que la combina amb altres modes de transports en els seus desplaçaments, i només el 4% dels ciclistes no fa servir cap altre mode de transport.
 - El 48% explica que també usa el transport públic als seus desplaçaments. Entre aquests, el 53% diu haver pujat la bici al tren/metro/bus alguna vegada.
 - El 38% afirma que també va a peu.
 - El 4% diu que fa servir el cotxe, a més d'anar en bicicleta.
 - El 3% comenta que també utilitza la moto.
 - El 3% combina la bici amb MVP.

3. VALORACIÓ DE LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA EXISTENT

- 9 de cada 10 ciclistes enquestats (91%) afirmen no tenir xarxa pedalable en tot el seu recorregut habitual, és a dir, no disposen d'infraestructura per desplaçar-s'hi de manera segura i continua al llarg de tot l'itinerari (ja siguin carrils bici, zones 30 o altres espais específics). Només un 9% comenta que sí troba xarxa pedalable en tot el seu recorregut.
 - Quan no troben infraestructura pedalable específica al seu recorregut, els ciclistes busquen alternatives, que a vegades impliquen incomplir la normativa:
 - El 47% afirma que circula per la calçada.
 - El 27% comenta que fa servir voreres de menys de 5 metres d'amplada, malgrat no estar permès.

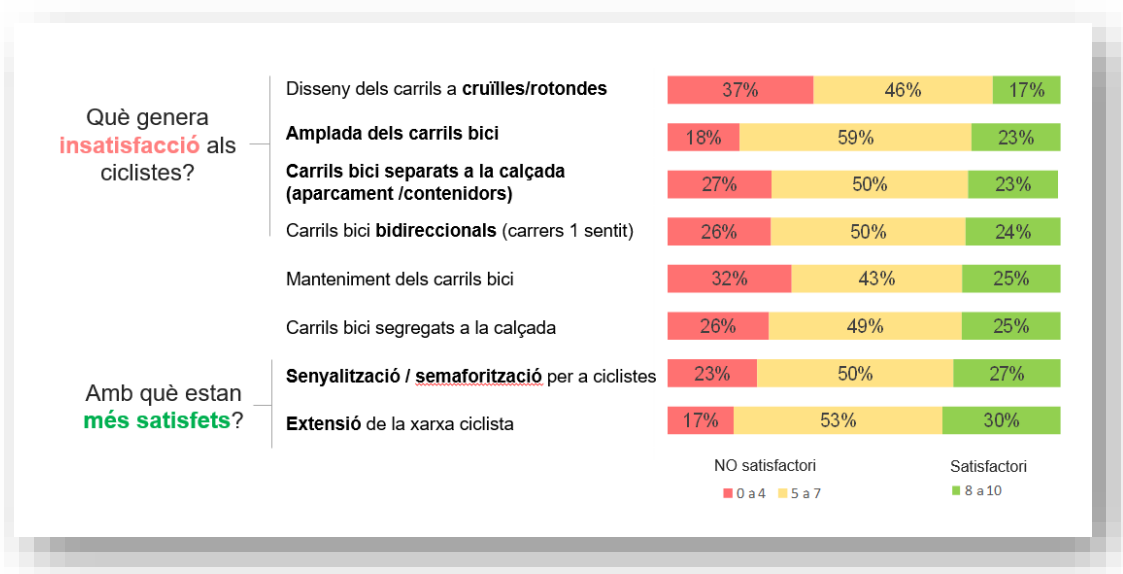
Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- El 10% diu que baixa de la bici.
 - El 7% assenjala que fa més volta per trobar un altre carril bici.
- Alhora, **un 50% dels ciclistes enquestats afirma no conèixer part de la xarxa pedalable inaugurada el 2022.**
- Tot i així, **l'extensió de la xarxa pedalable continua sent l'aspecte millor valorat pels ciclistes enquestats al Baròmetre.** Un 30% la valora satisfactòriament, mentre que el 70% creu que no és satisfactòria. El següent aspecte millor valorat és la senyalització i semaforització per a ciclistes (27% de satisfacció).
- El disseny de carrils a cruïlles /rotondes és l'aspecte pitjor valorat:** un 83% dels enquestats el troba no satisfactori. El segueix l'amplada dels carrils bici i els carrils bici separats a la calçada (no satisfactoris per a un 77%).

VALORACIÓ DE LA XARXA PEDALABLE



Seguretat de la infraestructura:

- Els ciclistes només atorguen un aprovat just a la seguretat de la xarxa pedalable.** En aquest sentit, els enquestats donen una nota mitjana de 5,4 sobre 10 a la seguretat de les vies ciclistes avaluades al Baròmetre.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- La seguretat del carril bici vorera de Gran Via (Barcelona-L'Hospitalet), que és compartit amb vianants, és la pitjor qualificada amb un 4,6 (sobre 10).
- La seguretat del carril bici a calçada i unidireccional de Diagonal és la millor valorada amb un 6,3 de nota (sobre 10).

AVALUACIÓ DE LA SEGURETAT DE LA XARXA PEDALABLE

Carril bici calçada <i>(segregat de la resta de trànsit)</i> 5,5 sobre 10	Diagonal – Unidireccional	6,3
	Rbla. Guipúscoa – Unidireccional segregat	6,0
	Diputació – Unidireccional	5,7
	Pont Santa Coloma – Bidireccional central	5,5
	Marina – Bidireccional central	5,4
	Passeig Sant Joan – Bidireccional central	5,3
	Aragó – Unidireccional + estacionament	5,2
	Av. Maristany – Doble carril unidireccional	5,1
	Provença – Bidireccional costat vorera	5,0
	Calçada <i>(compartit amb altres vehicles motor)</i> 5,3 sobre 10	Gran Via (Bcn-Sant Adrià) – Calçada 30km/h
Ramón y Cajal – Calçada 10 km/h		5,4
N-340 (Bcn-Hospitalet) – Compartit bus		5,3
Travessera de Gràcia – Calçada 30km/h		5,1
Rambla Catalunya – Calçada 30 km/h		5,0
Vorera <i>(Compartit amb vianants)</i> 5,4 sobre 10		Av. Països Catalans (Bcn-Esplugues) - Passeig
	Astúries – Sense segregació	5,5
	Gran Via (BCN - Hospitalet) – carril bici vorera	4,6

- **El 67% dels ciclistes enquestats no considera segur compartir carril amb els busos** a carrers de velocitat màxima 30 km/h, com seria el cas a la nova Via Laietana.
- Pel que fa a l'**estacionament a la nit, l'opció majoritària és deixar la bici dins el domicili (61%)**, mentre que el 16% té pàrquing a casa, un 19% la deixa al carrer i un 4% a parkings massius soterrats de pagament.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- **Urbans:** un 49% dels ciclistes urbans valora positivament els pàrquings massius soterrats de pagament (si el preu és raonable). Alhora, un 19% fa servir els estacionaments públics al carrer - en forma d'U -, els quals valoren amb un suspens de 4,1 sobre 10 (el 2022 aprovaven amb un 5,3).
- **Accessos:** el 46% dels ciclistes metropolitans també valora positivament els pàrquings massius soterrats de pagament. Sobre els estacionaments públics al carrer, només un 9% del ciclistes dels accessos els utilitza i aquests els aproven amb un 5,5 de nota (el 2022 suspenien amb un 4,9).
- En relació als robatoris, **la majoria dels enquestats (82%) afirma no haver patit mai un robatori** de la bicicleta o dels seus components, mentre que a un 5% li han robat la bici algun cop i a un 13% algun component.
 - **El 77% d'aquests robatoris té lloc als estacionaments públics del carrer "U",** el 14% amb la bicicleta lligada al mobiliari urbà (pràctica no permesa) i el 9% al pàrquing privat.
 - De fet, en quant a la seguretat, els usuaris valoren millor els aparcaments tancats i els puntuen amb un 7 sobre 10.

4. SINISTRALITAT I NORMATIVA

Coneixement i compliment de la normativa

- Els ciclistes enquestats al 5è Baròmetre admeten un **increment dels comportaments de risc:**
 - **El 71% reconeix passar els semàfors en vermell** quan no hi ha vehicles de motor a prop, més del 20% que l'any anterior.
 - **El 49% afirma no fer maniobres amb el braç** per avisar de gir o canvi de carril (xifra que se situava en el 42% el 2022).
 - **El 63% admet que circula en bici més ràpid del permès,** un 19% més que el 2022.
- Tot i així, **els ciclistes enquestats aproven la seva conducta cívica amb un 6,2 de nota.** Però un **62% creu que no hi ha civisme a la mobilitat general** de Barcelona.
- **El 66% reconeix usar el mòbil quan circula en bicicleta i el 61% admet utilitzar auriculars.** Són xifres similars a les del Baròmetre passat (65% i el 59% respectivament), el que indica una estabilització de l'ús d'aquests elements de distracció.
- **Sobre l'ús d'elements obligatoris, els ciclistes apunten a un compliment generalitzat:** un 66% assegura que porta timbre, un 63% llum vermella al darrere i un 56% llum blanca davantera. En canvi, només un 33% afirma complir amb l'obligatorietat d'usar elements reflectants a la nit; tot i això ho compleix un 11% més que l'any anterior.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- L'ús del casc segueix creixent i un 57% dels ciclites adults diu que l'usa (10% més que el 2022), encara que no és obligatori més enllà dels 16 anys.
- **El 34% dels ciclistes encara admet no conèixer la normativa de circulació amb bicicleta.** La dada se situava el 2018 en un 38% i l'any passat en un 33%, pel que es pot dir que s'ha estabilitzat.
- **3 de cada 10 usuaris no tenen cap tipus de carnet** de conduir.

Seguretat viària i vulnerabilitat

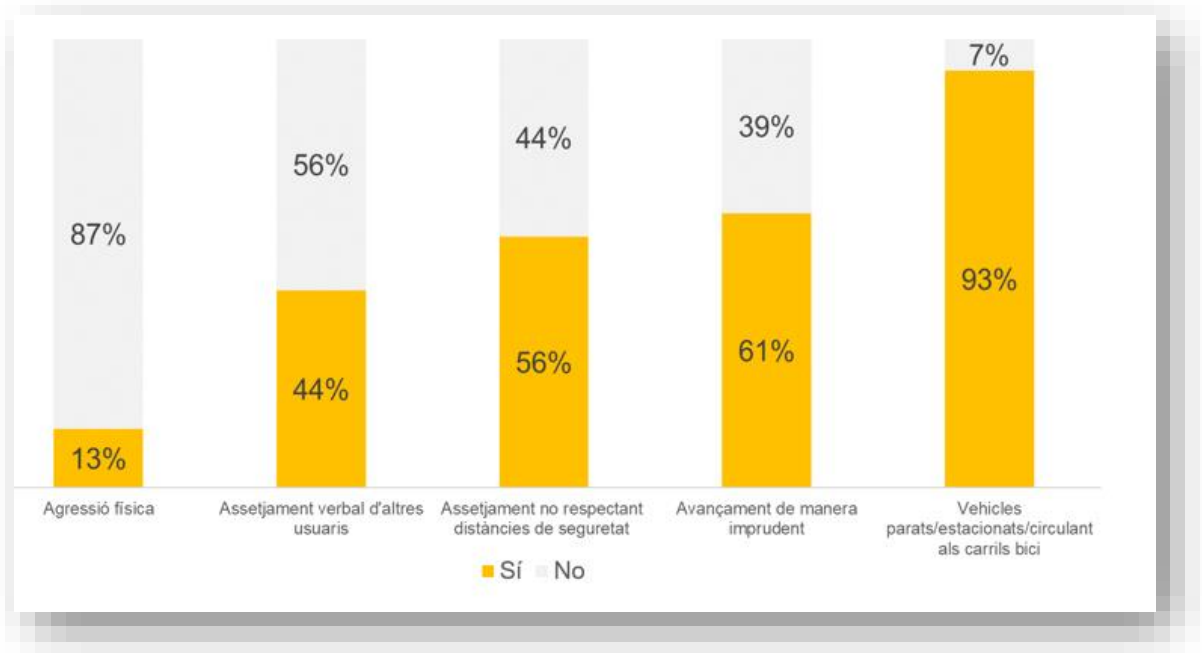
- El **62% dels enquestats afirma sentir-se vulnerable quan va en bicicleta**, xifra que es redueix lleugerament respecte l'any 2022, on s'arribava al 65%.
- Sobre els modes de transport que generen més inseguretat als ciclistes:
 - **Els VMP segueixen sent els que creen més sensació d'inseguretat.** El 77% de ciclistes se sent insegur amb aquests vehicles, que comparteixen espai amb les bicicletes. A més, el percentatge creix respecte l'últim Baròmetre, que registrava un 74%.
 - **Igual que en l'anterior estudi, els vehicles a motor més grans** (camions, autobusos i furgonetes) **també generen molta inseguretat.** El bus fa sentir vulnerables el 72% dels enquestats; mentre que els camions i les furgonetes provoquen inseguretat a un 74% dels ciclistes preguntats.
 - D'altra banda **el tramvia i els vianants continuen sent els que menys inseguretat generen.** Un 48% dels enquestats creu que el tramvia és poc insegur i un 38% ho fa respecte els vianants.
- **L'experiència d'anar en bicicleta per la ciutat es valora amb un 6,2 de mitjana,** malgrat que els ciclistes afirmen trobar-se amb situacions que poden perjudicar la seva circulació:
 - **Un 93% de ciclistes afirma haver-se trobat vehicles parats,** estacionats o circulant pel carril bici,
 - **Un 61% afirma haver patit avançaments imprudents** per part d'altres vehicles.
 - **Un 56% destaca** que s'ha sentit vulnerable per la **manca de respecte de la distància de seguretat** per part d'altres vehicles.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



SITUACIONS AMB QUÈ ES TROBEN ELS CICLISTES



- **Sobre la sinistralitat, un 17% afirma haver patit un accident alguna vegada i un 32% algun ensurt en l'últim any.** Aquests valors es redueixen respecte el Baròmetre de 2022, en el que un 20% havia patit algun accident i un 39% algun ensurt al darrer any.
 - Tot i així, **s'incrementen els accidents amb implicacions de tercers:** 61%, mentre el 2022 eren el 48%. D'aquest 61%, el 41% afirma haver patit un accident amb un tercer per culpa d'aquest altre i un 20% afirma haver patit un accident amb un tercer per la seva pròpia culpa.
 - **Quan hi ha implicació de tercers la majoria d'accidents és amb MVP (26%) i vianants (24%).** Segons expliquen els enquestats, la resta de vehicles involucrats en accidents amb bicis són taxi/ bus (16%), cotxe / furgoneta i moto (14%) i una altra bici (6%).
 - **El 39% dels ciclistes afirma haver patit un accident ell sol,** el 39% d'ells diu que a causa de la infraestructura, el 38% pel propi ciclista i el 23% per causes climàtiques (pluja).

Per a més informació:
 RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- Alhora, **el 17% dels ciclistes enquestats assenyalava que compta amb una assegurança específica de bici.** Una dada que mostra una tendència creixent: el 2022 un 11% dels enquestats tenia assegurança de bici i el 2020 un 7%.

Sancions econòmiques

- **Un 24% dels enquestats diu que l'han multat algun cop mentre circulava en bicicleta.** D'ells, el 42% són dones i el 58% són homes. Mirant l'evolució de les sancions, el 1er Baròmetre del RACC (2018) registrava un 9% de ciclistes que afirmava que havia estat multat algun cop, un augment que apunta a un major control de males pràctiques.
- **El 62% dels ciclistes enquestats afirma estar a favor de sancionar en cas d'incompliment** de la normativa de circulació.

Mesures de millora més acceptades per els ciclistes

- **El 46% dels enquestats considera que caldria l'increment d'aparcaments segurs**
- El 41% considera necessari millorar l'educació viària a escoles i instituts
- Un 33% acceptaria prohibir l'aparcament de motos a la vorera quan hi ha carril bici-calçada.

5. RECOMANACIONS RACC

Visió metropolitana – Coordinació dels municipis

- **Impulsar una xarxa** pedalable continua, segura, etc. a través d'un manual metropolità d'aquesta infraestructura.
- **Implantar una normativa** de circulació que assegurí ordenances alineades.
- **Millorar la senyalització** perquè sigui coherent i senzilla per facilitar l'enteniment al passar d'un municipi a un altre.
- Facilitar el **servei públic metropolità**, minimitzant l'impacte per a l'usuari a nivell operatiu i tarifari.
- Establir punts **d'autoreparació** en diferents localitzacions específiques, amb gran demanda de circulació de bicicletes i/o estacions de transport públic.
- Recollir periòdicament **informació** de dades de desplaçaments, sinistralitat i oferta d'infraestructura que permeti la presa de decisions.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- **Fer campanyes que posin en valor els avantatges de la circulació amb bicicleta** (saludable, menys contaminant, ràpida, etc.) al conjunt de la població metropolitana.
- **Promocionar la xarxa pedalable** i els carrils bici que es van inaugurant per donar-los a conèixer al conjunt de la població.

Millorar la infraestructura

- **Consolidar la qualitat de la xarxa existent**, resolent punts conflictius en termes de seguretat com cruïlles, rotondes, girs en punts sense visió de vehicles pesants i eliminant tots els carrils bici de les voreres i els bidireccionals.
- **Mantenir la infraestructura actual**, repintant senyalització, posant de nova, delimitant l'espai entre modes, etc.
- **Incrementar la connectivitat amb altres municipis** amb l'ampliació de la xarxa ciclista.
- **Reservar un espai senyalat específicament perquè les bicicletes s'aturin als semàfors** per evitar aglomeracions mentre els ciclistes esperen per creuar, similar a la zona reservada per a les motos.
- **Crear una xarxa d'estacionaments segurs** (en superfície i subterrànies), als hubs de mobilitat, equipaments públics i també fomentar iniciatives privades d'aparcament.
- **Estudiar el nivell de servei de diferents punts** amb elevada demanda de vehicles als carrils bici per adequar la infraestructura.
- **Auditar els carrils bici** per detectar possibles perills i assegurar-ne un bon manteniment, com ja es fa amb la xarxa viària amb la metodologia EuroRAP.

Millorar el comportament dels usuaris i oferir-li incentius

- Fomentar la **formació i el coneixement de la normativa de circulació** urbana. Seria oportú desenvolupar una formació obligatòria i gratuïta per als usuaris de la bicicleta que no tinguin coneixements previs del reglament.
- **Promocionar assegurances específiques per a ciclistes.**
- Fomentar la **convivència** entre les bicicletes i la resta de modes de transport, sobretot els VMP, ja que comparteixen espai amb els ciclistes.
- **Conscienciar sobre els riscos de l'ús d'auriculars i del mòbil** mentre se circula en bicicleta, i impulsar campanyes de sensibilització sobre la **importància de l'ús del casc, de portar timbre, llums i elements reflectants.**

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- **Elaborar material de *bones pràctiques* i circulació** per donar al comprador de bicicletes.
- **Oferir incentius per a l'ús de la bici:**
 - En l'àmbit empresarial, incentivar els desplaçaments dels empleats en bici, facilitar estacionaments segurs, vestidors, Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE), etc.
 - Incloure bicis d'empresa per fer desplaçaments de treballadors que ho requereixin.
 - Les diferents administracions haurien d'impulsar incentius fiscals per promoure el desplaçament a la feina en bici, crear campanyes informatives sobre els beneficis col·lectius (millora de qualitat de l'aire, menys congestió, etc.) i els guanys a escala individual (viatges porta a porta, més salut, etc.), així com destinar subvencions a la compra d'una nova bicicleta o a la reparació d'altres i impulsar campanyes per fidelitzar usuaris i captar-ne de nous.

Millora del servei públic perquè la bicicleta sigui una opció atractiva, a través de 4 eixos d'acció:

- **Electrificar la major part del servei Bicing.**
- **Oferir més estacions a barris perifèrics** sense cobertura del servei (pensant en l'eBicing).
- **Augmentar l'horari de tarifa plana de 30 a 45 minuts** i la cobertura territorial a municipis propers (com ara L'Hospitalet).
- **Garantir la integració tarifària, aplicació conjunta i estacionament del servei Bicing** amb el servei metropolità.

Sobre el RACC

El RACC, ofereix els seus serveis d'alta qualitat a més de 800.000 socis per atendre les seves necessitats. Els seus principals àmbits d'actuació són l'assistència mecànica, personal, mèdica i les urgències i el manteniment a la llar; les assegurances i la formació de conductors, amb la xarxa d'autoescoles més important d'Espanya. També està present en el sector del manteniment i les reparacions de la llar.

El RACC que ha passat de ser un club d'automobilistes a un Club de Serveis a la Mobilitat, ajuda a les persones quan es mouen, a peu, en bicicleta, en patinet, en transport públic, en cotxe o en moto, oferint-los un ampli ventall de productes adaptats a les noves maneres de desplaçar-se.

Com a entitat al servei de la societat, el RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura, respectuosa amb el medi ambient, assequible a l'economia de les persones i competitiva. En aquest sentit està compromès amb la defensa dels drets dels usuaris i treballa en el camp de la recerca per aportar coneixement basat en l'anàlisi, el rigor i la visió internacional que li aporta la seva presència en organitzacions d'àmbit mundial. En el món del motor dona suport a joves pilots fomentant les habilitats per competir i els valors humans de l'esport. Gaudeix d'un reconegut prestigi internacional com a organitzador rigorós de proves puntuables per als campionats del món de Fórmula 1, Moto GP, Rallies, el Rallycross.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:

