

# LA BICICLETA A BARCELONA



**Dossier de Premsa**  
**3 de novembre de 2011**



## **LA MOBILITAT A BARCELONA: LA BICICLETA**

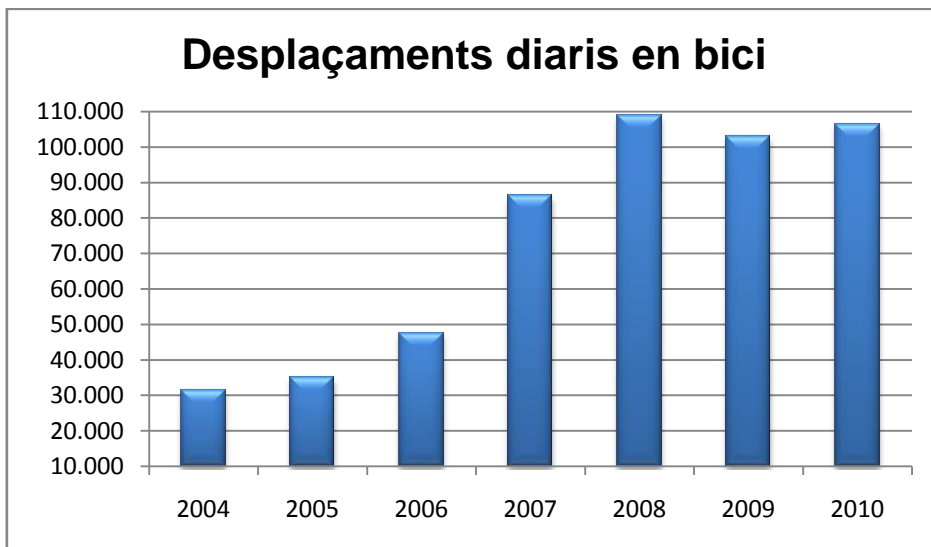
Barcelona té unes dimensions petites, d'uns 100 km<sup>2</sup>, que la fan idònia per anar amb bicicleta. També facilita la mobilitat amb aquest transport el clima mediterrani i una orografia força plana.

En una ciutat tan densa i compacta com Barcelona, amb prop de 16.000 habitants per km<sup>2</sup>, i una gran concentració d'activitats i usos, la mobilitat va de la mà d'aquesta intensa convivència i la planificació que es faci d'un mode de transport concret repercuteix inevitablement en tots els altres. Això implica que el disseny i la implementació del model de mobilitat pel qual s'opti ha d'integrar els diferents models de transport.

A Europa, més de 30% dels viatges en cotxe cobreixen distàncies inferiors als 3 km i el percentatge puja fins al 50% si la distància és de 5 km. La bicicleta és un mode de transport idoni per a fer aquests trajectes, és sostenible, silencios i contribueix a la descongestió de la ciutat. El progrés cap a un model de mobilitat urbana més sostenible implica la integració i promoció de la bicicleta com a un mitjà més de transport. Les ciutats més eficients i sostenibles són les que promouen els trajectes a peu i en bicicleta, en combinació amb els transports públics.

En termes generals, els desplaçaments a Barcelona es fan majoritàriament amb transport públic (39,74%), a peu i en bicicleta (32,74%) i en cotxe privat (27,52%). De fet, de les dades analitzades per la Sindicatura es desprèn que a Barcelona els desplaçaments amb transport públic tendeixen a incrementar-se i que l'ús del vehicle privat va a la baixa. Es pot afirmar,

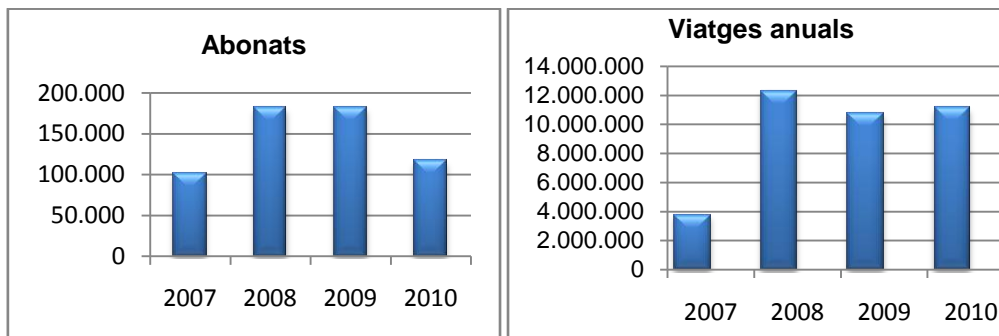
doncs, que **hi ha menys cotxes en circulació que fa uns anys**. En set anys, la presència de vehicles privats a Barcelona ha passat del 33,39%, el 2004, al 27,52%.



Pel que fa a la bicicleta, en els darrers set anys, els desplaçaments amb aquest transport a Barcelona han crescut més del 70%, fins als 106.521 viatges a finals del 2010, i s'ha convertit en el transport on ha augmentat més el nombre d'usuaris. L'any 2007, la posada en marxa del Bicing va permetre doblar el nombre de desplaçaments. De 47.561 es va passar a 86.406. No obstant això, el pes específic de la bici a la ciutat és encara discret i els desplaçaments amb bicicleta representen només un 1,37% dels trajectes.

## EL BICING

El servei Bicing va néixer l'any 2007 com un sistema públic de lloguer de bicicletes complementari a la resta del transport públic de la ciutat. L'èxit inicial va superar totes les expectatives municipals. Per sis euros, els abonats podien fer ús de les bicis tot l'any. Posteriorment, el preu s'ha anat incrementant. Actualment, els usuaris paguen 35 euros l'any. No obstant això, **les quotes dels abonats només sufraguen tres milions del cost del servei, que és de 17 milions anuals. És, amb diferencia, el mitjà més subvencionat.**



Inicialment, el servei va motivar moltes queixes que van obligar a l'Ajuntament a introduir millores. Des de llavors, s'han canviat tots els ancoratges inicials –fet que va permetre retornar amb més facilitat les bicis i evitar els càrrecs indeguts als abonats-- i s'ha renovat la fiabilitat del sistema informàtic. També s'han introduït noves prestacions com el rebut electrònic i la consulta via telèfon mòbil. La síndica opina que quatre anys després de la seva implantació, el Bicing és un servei consolidat. “Ha superat els dubtes inicials. Ho avala l'elevat nombre d'abonats tot i la pèrdua del 36% dels inscrits entre el 2009 i el 2010”. A finals de l'any passat els abonats eren 117.523.

L'any 2010, el Bicing va acumular 11.147.000 viatges anuals, amb una mitjana diària de 30.540 desplaçaments. El màxim es va assolir els dies laborables de l'estiu, amb 45.000 viatges.

La Sindicatura valora positivament que l'Ajuntament hagi fet una aposta decidida pel Bicing i que es vetlli per la qualitat del servei. Però aquesta aposta **no ha anat de la mà d'una millora de les infraestructures destinades a la circulació de les bicicletes.**

## LA CIRCULACIÓ I LA PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT

Barcelona està configurada per un entramat dens de carrers i vies de diferents dimensions i capacitat de vehicles. La xarxa bàsica la formen un conjunt de vies principals que connecten l'entorn metropolità i la ciutat per les vies d'accés (Meridiana, Aragó Diagonal o Gran Via). La xarxa bàsica inclou les rondes, que permeten distribuir una part del trànsit interior i de connexió.

En els darrers anys, l'Ajuntament ha portat a termes tasques de pacificació, sobretot en els cascs antics. Les mesures consisteixen a reconvertir zones per a vianants, ampliar voreres i crear plataformes úniques per reduir el nombre de vehicles de motor i garantir la seguretat de vianants i de ciclistes. Pel que fa a les zones 30, s'han implantat en aquelles àrees on la intensitat del trànsit és inferior als 5.000 vehicles/dia i, per tant, és factible la reducció de velocitat a 30 km/h. Les zones es senyalitzen amb unes portes d'entrada i de sortida amb la limitació de velocitat. A finals del 2010, la ciutat disposava de 300 quilòmetres de zones 30.

L'Ajuntament considera que les zones 30 són vies segures per a les bicicletes perquè hi circulen pocs cotxes i a poca velocitat. La relació entre la velocitat dels vehicles i la velocitat habitual de les bicicletes, uns 15 km/h, fa que no sigui necessari crear carrils bici.

Una altra mesura per pacificar el trànsit són les zones de prioritat invertida. En aquestes zones, la velocitat màxima és de 20 km/h. Es caracteritzen perquè generalment tenen una plataforma que fa que les voreres i la calçada estiguin a un únic nivell.

## ELS CARRILS BICI

La xarxa bàsica de circulació de bicicletes està composta pels carrils bici. **Aquesta xarxa no és contínua i no garanteix als ciclistes els desplaçaments específics en tots els trajectes.** Per això, la xarxa es complementa amb les vies pacificades i els carrers i zones 30 de la ciutat. El primer carril bici es va construir l'any 1983. Tenia vuit quilòmetres. Discorria pels carrers de



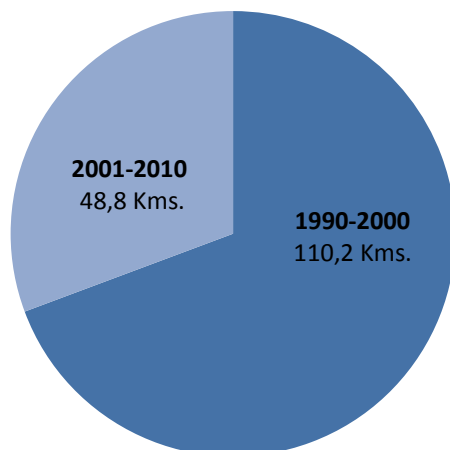
la Diputació i de Consell de Cent i només es podia utilitzar els festius.

La xarxa de carrils bici es va començar a desenvolupar els anys 90. El nombre de quilòmetres construït i quan es van fer permet constatar que **entre els anys 1991 i 2000 l'impuls va ser notable i es va construir el 69% dels carrils, uns 110 quilòmetres. És a dir que la darrera dècada, quan més ha crescut l'ús de la bici a la ciutat, només s'han fet un**

**31% dels nous carrils bici, 49 quilòmetres.**

Fins ara, el quilòmetres construïts corresponen a un 12% de la longitud de carrers de la ciutat, dades que posen en evidència, com ja s'ha apuntat abans, que **no s'ha fet un esforç suficient per millorar les infraestructures viàries per promoure l'ús de la bicicleta.** La tipologia de carrils bici és molt diversa. Hi ha carrils bici en calçada o en vorera, carrils bici segregats (amb una separació física de la resta de carrils de circulació) o no segregat i, finalment, hi ha carrils bici de sentit únic i de doble sentit. Aproximadament, la meitat dels carrils bici actuals estan situats a la calçada i l'altra meitat a la vorera. Més del 80% són bidireccionals, la resta són d'una sola direcció. Només el 25% del total de carrils de la ciutat estan segregats.

### Kms. construïts



La tendència de l'anterior govern ha estat construir carrils bici de doble sentit de circulació en calçada i segregats de la resta de vehicles per millorar la seguretat del ciclista. En la majoria de casos es fan així per estalviar espai. Però resulten massa estrets i són perillosos perquè les bicicletes que circulen en direcció contrària a la resta dels vehicles són ignorades. Un clar exemple d'aquesta tipologia de carril bici és el que s'ha fet al carrer Comte d'Urgell. Té les dimensions mínimes però no les recomanades. Les dimensions són insuficients per circular amb comoditat i seguretat.

Un altre problema que presenta la xarxa viària per als ciclistes és la discontinuïtat. Quan el trajecte s'interromp, el comportament del ciclista tendeix a buscar la ruta més curta, ja que la propulsió de la bicicleta prové del propi esforç, i moltes vegades acaba envaint les voreres, generant problemes de convivència amb el vianant.

La intenció de l'Ajuntament és millorar la xarxa existent per minimitzar els riscos d'accidents. També pretén implantar-los a la calçada per protegir els vianants. Però **una aposta real per la bici ha de comportar també un treball intens que implica pacificar el trànsit de la xarxa bàsica, assegurar que no se sobrepassi la velocitat establerta i aplicar canvis en el disseny de la mobilitat que comportaran renúncies en perjudici del vehicle privat.**

La ciutat té 1.327 km de vies de circulació. La xarxa bàsica la formen un 27,5% dels carrers de la ciutat, 365 km de vies. Això vol dir que si es decidís fer carrils bici a les vies de la xarxa bàsica, només caldrien construir uns 200 nous km per crear una xarxa contínua i segura per les bicis, ja que les noves vies es complementarien amb els carrils bici ja existents i les zones 30.



## ELS ESTACIONAMENTS

El creixement d'estacionaments ha estat realment notable. **Des de l'any 2006 s'han instal·lat 13.691 aparcaments de bicicletes. El creixement ha estat realment important, però la xifra resulta enganyosa perquè 10.714 estacionaments corresponen als ancoratges de les estacions del servei Bicing i, per tant, són propis del servei i no poden ser utilitzats per les bicicletes privades.** Una de les propostes expressades pels participants de la Comissió Cívica de la Bicicleta era que els estacionaments s'instal·lessin a la calçada per no ocupar l'espai de les voreres, però l'Ajuntament s'ha mostrat sempre reticent a fer-ho i són poques les zones on se n'ha instal·lat.

**Si realment es vol promoure l'ús de la bicicleta, cal preveure un desplegament d'estacionaments, amb més capacitat dels que s'instal·len actualment.** També es fa molt necessari que els habitatges plurifamiliars de nova planta incloguin aparcaments per a bicicletes, tal com preveu la normativa.

## LA DISCIPLINA VIÀRIA

Les dades posen de manifest que la infracció que ha motivat més denúncies als ciclistes per part de la Guàrdia Urbana durant els darrers cinc anys ha estat desobeir del semàfor i que les sancions imposades per anar per les voreres o les zones reservades són mínimes.

Malgrat que l'Ajuntament afirma que es controlen les infraccions dels ciclistes, aquesta Sindicatura creu que en realitat **hi ha una gran tolerància**. La interpretació és que **davant les mancances d'una xarxa segura es permet que els ciclistes circulen per la vorera incomplint la normativa**. L'Ajuntament sosté que les molèsties que crea la bicicleta són una percepció i que hi ha col·lectius més incívics.

**La síndica creu que la bicicleta no té un encaix clar a la ciutat.** Només representa un 1,37% dels desplaçaments, però és el mode de transport que més creix. En aquest augment hi ha tingut molt a veure **el Bicing, que s'ha posat en marxa sense que hi hagin les infraestructures necessàries per incorporar-lo a la circulació** i això provoca moltes reaccions en contra.

L'Ajuntament té l'obligació de prendre les mesures necessàries per evitar les infraccions. El més desitjable és que uns i altres es comportin amb civisme. Però si aquest és insuficient cal imposar un control i, si cal, sancions. Alguns ciutadans que han presentat una queixa a la síndica han mostrat la seva sorpresa perquè alguns agents els hi han dit que les infraccions dels ciclistes no són una prioritat. Sembla obvi que si es fa una normativa es per aplicar-la. Si l'Ajuntament va decidir que era necessària una nova norma sobre la circulació de bicicletes és obvi que havia de ser un instrument útil i eficaç. L'aplicació tímida de la norma fa entrar en descrèdit a la autoritat.

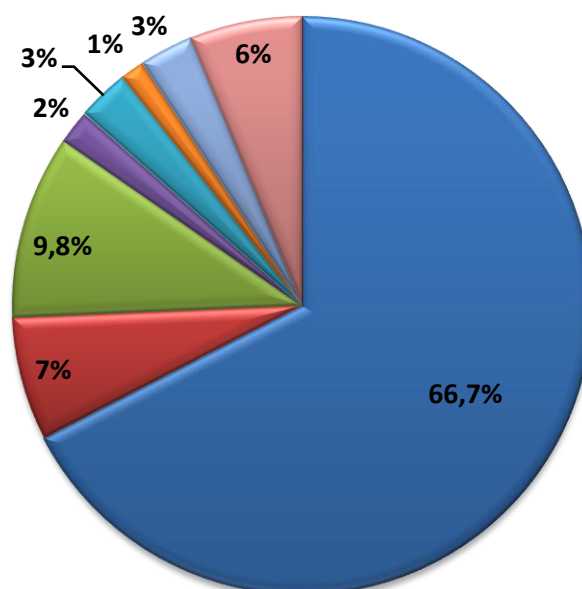
Des del 2007 fins al juliol del 2011, la Guàrdia Urbana ha imposat 9.738 denúncies, segons les dades facilitades per l'Ajuntament. Del total, el 66,7% de les multes han estat per no obeir un

semàfor en vermell i només un 9,8% fan referència a la invasió de voreres de manera incorrecta. Entre la resta d'infraccions habituals castigades per la Guàrdia Urbana hi figuren conduir utilitzant auriculars, circular sense dur elements de visualització, estacionar en llocs no autoritzats i anar amb bicicleta fora de les zones autoritzades.

Segons els resultats de l'enquesta municipal sobre l'ús de la bicicleta a Barcelona feta al desembre del 2010, el 88,8% dels entrevistats considera que els ciclistes han de circular sempre per la calçada o el carril bici, i només el 21,5% opina que els ciclistes respecten molt o bastant les normes de circulació.

## Denúncies a usuaris de bicicletes

- No obeir el semàfor vermell
- Conduir la bicicleta utilitzant auriculars
- Circular per la vorera o zones reservades als vianants incomplint la normativa
- Conduir sense dur els elements de visualització
- Estacionar en llocs no autoritzats
- Circular més d'una persona amb una bicicleta (en bicicletes d'una persona)
- Altres infraccions
- Anar amb bicicleta i/o patinar fora de les àrees autoritzades\*

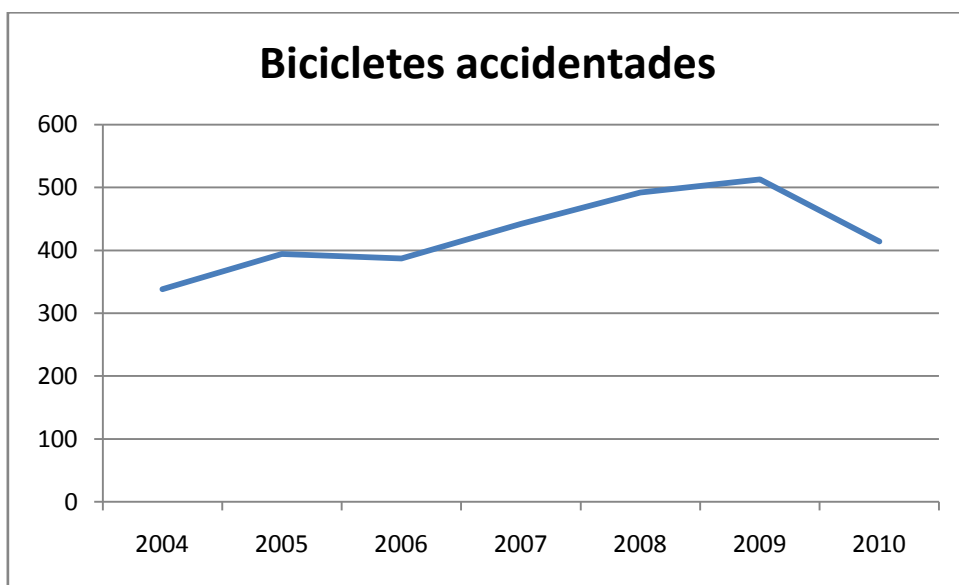


## LA SINISTRALITAT

En els darrers 10 anys, el nombre d'accidents de tot tipus ha disminuït un 30%, i el d'accidents amb lesionats o morts s'ha reduït un 27%. Els objectius per al 2012 són reduir encara més el nombre d'accidents amb víctimes, el nombre de sinistres en moto i els atropellaments.

Tot i la disminució, les xifres d'accidents encara són altes. L'any 2010 es van produir a la ciutat 9.052 sinistres, amb 10.792 ferits i 39 morts. La fragilitat dels vianants, dels ciclistes i dels motoristes és determinant en els accidents. De les 39 víctimes mortals, 19 viatjaven amb motocicleta o ciclomotor, 16 eren vianants i 2 eren ciclistes. Només dos morts viatjaven amb cotxe.

El darrer balanç de seguretat viària posa de manifest que s'ha trencat la tendència a l'alça de sinistralitat de les bicis dels darrers quatre anys. Al 2010, les bicicletes es van veure implicades en 414 accidents, un 2,38%. De totes maneres, **el balanç municipal de sinistralitat només recull les incidències on s'ha cridat a la Guàrdia Urbana o hi ha hagut un examen mèdic. La síndica creu que la majoria d'accidents que es produeixen a la vorera són lleus i moltes de les topades que es puguin produir no es comptabilitzen com un accident.** La presència de les bicis a les voreres sobretot produeix molta inseguretat entre els vianants.



## LES QUEIXES

Els dos primers anys que la Sindicatura de Greuges de Barcelona va estar en funcionament, 2005 i 2006, la síndica Pilar Malla va rebre poques queixes sobre l'ús de la bicicleta. El percentatge no arribava a l'1% del total de queixes. Paulatinament, les queixes van anar creixent i **aquest mitjà de transport ha arribat a significar un 5% de les denúncies**



**formalitzades.**

Des de l'any 2006, la síndica dedica un capítol en el seu informe anual a tractar les bicicletes. Aquell any, tot i que no es van formalitzar gaires queixes, en pràcticament totes les reunions que la síndica de greuges va tenir amb els veïns, aquests van expressar el seu malestar per l'ocupació de les zones dels vianants per part de les bicicletes, l'incompliment dels senyals de circulació i dels semàfors i dels perills que

suposava compartir espais amb els vehicles de motors. En l'informe d'aquell any, la defensora dels barcelonins ja va demanar que es regulés de manera més adequada la circulació de les bicicletes per la ciutat i que aquestes disposessin d'espais idonis per circular.

En l'informe del 2007, hi havia queixes dels vianants que consideraven que hi havia manca de control i de voluntat sancionadora de les conductes perilloses dels ciclistes. Coincidint amb la posada en marxa del Bicing es va modificar l'Ordenança de Circulació. En aquell moment, la síndica va manifestar que el problema no era l'ordenança en sí mateixa, sinó el gran desconeixement de la norma, tant per part dels conductors de vehicles com per part dels ciclistes.

Malla també posava especial èmfasi que l'increment de la circulació de les bicicletes havia d'anar acompanyada d'una intervenció més eficient per part de l'Ajuntament. No tenia sentit endarrerir l'aplicació de l'ordenança perquè existia un creixent malestar entre els ciclistes i els vianants. La síndica ja manifestava que no hi havia una acció decidida de vigilància per part de la Guàrdia Urbana per millorar la situació.

L'informe explicava també que la ciutat no disposava de la infraestructura necessària que fes viable la circulació d'un gran nombre de bicicletes, és a dir **que la causa dels conflictes entre ciclistes, conductors i vianants era que el creixement de bicicletes no havia anat acompanyada d'una millora de les infraestructures per circular amb seguretat.** La principal limitació era una manca de carrils bici segregats de la circulació de vehicles i vianants.

El 2008, el servei Bicing va ser el protagonista de la pràctica totalitat de les queixes vinculades amb la bicicleta. Les queixes posaven de relleu les deficiències de la xarxa informàtica. Molts

dels usuaris es queixaven dels càrrecs econòmics imposats pel temps transcorregut a retornar la bicicleta a les estacions. Ja en aquell moment, la síndica va reiterar la necessitat de millorar els ancoratges de les estacions perquè registrés correctament els retorns dels vehicles. A més, la síndica va concloure que en les queixes al servei es van comptabilitzar demores de fins a cinc mesos a resoldre el bloqueig de les targetes dels usuaris. L'atenció al client del Bicing era en aquella època molt deficient.

El 2009, el Bicing va continuar sent la causa de la majoria de denúncies. A l'informe anual, la síndica esmentava també la manca de compliment de les normes de circulació i la indisciplina viària com a motius de queixa. Malla insistia en la necessitat de separar clarament l'espai de circulació de les bicicletes i dels vianants per seguretat i per evitar conflictes de convivència.

Amb la modificació dels ancoratges del Bicing, el nombre de queixes sobre el servei públic de bicicletes va disminuir notablement l'any passat. No obstant això, el nombre de denúncies sobre el transport es va mantenir. Molts vianants es van continuar mostrant disconformes amb la inseguretat i la circulació incorrecta de les bicicletes.

L'any 2011, la pràctica totalitat de les queixes rebudes provenen de vianants que se senten insegurs o incòmodes quan circulen pels espais on tenen preferència i consideren que els ciclistes no respecten el seu dret a transitar tranquil·lament. Segons l'informe municipal, el 66,7% de les denúncies imposades per la Guàrdia Urbana entre els anys 2007 i 2011 han estat per no obeir els semàfors. **Les sancions per envair els espais de vianants representen només el 9,8%. L'any 2010, que és el període en que més denúncies s'han posat per aquest motiu, s'ha multat a 292 ciclistes per circular incorrectament per les voreres, és a dir, s'ha posat menys d'una sanció diària.** La dada posa de manifest que les multes han estat insignificants si es comparen amb el nombre de desplaçaments amb bicicleta, que és superior a cent mil trajectes diaris.

## LA NORMATIVA

La circulació de bicicletes es regeix, a nivell estatal, pel que estableix el Decret Legislatiu d'aprovació de la llei de trànsit, circulació a motor i seguretat vial sobre l'adaptació de les normes de circulació a la pràctica del ciclisme i el Reial Decret d'aprovació del Reglament General de Circulació. Es tracta d'una legislació que es refereix sobretot a la circulació per carretera i no estableix les normes que han de regir la circulació de bicicletes sinó les prioritats i respecte que han de tenir els conductors del trànsit rodat.

La Direcció General de Trànsit té la voluntat d'incorporar el Reglament de circulació un apartat específic sobre la normativa per a bicicleta en àmbits urbans, però de moment el que mana a Barcelona és l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona que es va modificar l'any 2007 coincidint amb la posada en marxa del Bicing.

A grans trets, les normes bàsiques indiquen que sempre que es pugui, les bicicletes han de circular pels carrils bici segregats, per les calçades en zones 30 o per les vies senyalitzades específicament. Quan no hi hagi cap de les vies citades, i sempre que no hi hagi aglomeració



de vianants, les bicicletes poden circular per les voreres de més de cinc metres. En qualsevol cas, els ciclistes han d'adequar la velocitat a la dels vianants i no poden fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants.

Quan circulen per la calçada, els ciclistes ho han de fer obligatòriament pels carrils més propers a les voreres i no en poden ocupar la part central. Per la seva banda, els conductors de vehicles motoritzats, quan circulen darrera d'una bici, han de mantenir una distància que no pot ser inferior als tres metres i quan vulguin avançar han de respectar un espai lateral mínim d'un metre i mig.

A més, les bicicletes han de dur timbre i llums a la nit i s'han d'estacionar als llocs habilitats. No es poden lligar als arbres, els semàfors, papereres o davant d'espais reservats a càrrega i descàrrega, parades d'autobús i passos de vianants.

## **LES CONCLUSIONS DE L'ESTUDI**

--L'ús de la bicicleta es un fenomen nou. Barcelona no té tradició de bicicleta. És necessari treballar per aconseguir un encaix correcte dels ciclistes en la mobilitat de la ciutat. L'èxit de la promoció de la bicicleta depèn del reconeixement del seu paper i de l'assignació d'un espai propi en la planificació de la ciutat.

--La bicicleta té unes característiques idònies per als desplaçaments a la ciutat: és sostenible, econòmica, silenciosa, fàcil de conduir, saludable, ocupa poc espai i permet circular a una velocitat mitjana de 15 km/hora.

--Té, també, unes limitacions que cal tenir en compte com són la seva fragilitat i l'esforç físic que requereix la seva propulsió. Això fa que el comportament ciclista en el trànsit busca el camí més curt i més ràpid i tendeix a no complir les normes.

--Per aconseguir una mobilitat sostenible cal prioritzar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic. Apostar per la mobilitat implica fer renúncies per compatibilitzar l'espai. Comporta reduir l'espai destinats a la circulació i a l'estacionament dels cotxes.

--El disseny actual de la via pública no està encara adaptat a la circulació de la bicicleta. No obstant això, la pacificació i la jerarquització del trànsit afavoreixen les condicions d'ús de la bicicleta.

--La Sindicatura ha exposat reiteradament a l'Ajuntament els problemes de compatibilitat que hi ha entre els ciclistes, vianants i conductors de vehicles a motor i ha suggerit, al llarg dels anys, diverses propostes de millora.

--No hi ha una planificació de les vies de circulació dels ciclistes sòlida, amb unes expectatives temporals assolibles. Hi ha continus canvis de tendència i moltes de les actuacions previstes fa escassos anys no es contemplen actualment.



--El servei Bicing s'ha implantat precipitadament. Encara no es disposa d'una xarxa viària per als ciclistes suficient per garantir la seguretat dels ciclistes i dels vianants, que són els col·lectius més febles des del punt de vista de la mobilitat.

--Malgrat és el mode de transport que ha crescut els darrers anys, els desplaçaments en bicicleta només representen l'1'37% de la mobilitat de la ciutat.

--En la construcció dels carrils bici es prioritza l'estalvi d'espai per davant de l'efectivitat i comoditat de les vies per circular-hi.

--Perquè la xarxa ciclista sigui efectiva ha de ser contínua.

--Els carrils bidireccionals comporten cert perill en les vies en què la resta dels vehicles circulen en un únic sentit de circulació.

--La cohabitació de ciclistes i vianants hauria de ser un fet excepcional ja que són dues maneres ben diferents de desplaçament.

--L'Ajuntament no exerceix amb prou rigor el control de la disciplina viària d'ocupació dels espais dels vianants perquè és conscient que la xarxa ciclista té encara molts dèficits.

## LES PROPOSTES DE MILLORA

- Apostar decididament per l'impuls de l'ús de la bicicleta, donant-li un protagonisme real.
- Establir un pla real d'infraestructures per a la bicicleta, amb actuacions temporalitzades.
- Reducir l'espai destinat al trànsit de vehicles de motor i destinar-lo a les bicicletes.
- Revisar i modificar la xarxa de carrils bici actuals per reforçar la seguretat dels ciclistes i evitar conflictes amb els vianants i la resta de vehicles.
- Senyalitzar, diferenciar o segregar els carrils bici situats a la vorera de manera que sigui clar l'espai destinat als ciclistes i als vianants.
- Implantar carrils bici en tota la xarxa viària bàsica.



- Pacificar el trànsit en tota la xarxa secundària, implantant la senyalització i la regulació de les zones 30.
- Crear una xarxa contínua que permeti desplaçaments segurs utilitzant els diferents carrils bici i zones 30.
- Controlar amb mitjans tecnològics necessaris que no es superi la velocitat màxima a què han de circular els vehicles a les vies urbanes, que és de 50 km/h.



- Revisar les fases semafòriques per tal de compatibilitzar el trànsit de vehicles a motor i el de bicicletes amb la màxima eficiència.
- Efectuar una vigilància més acurada per posar fre a les infraccions dels ciclistes.
- Potenciar el registre de bicicletes com a mesura d'identificació dels vehicles i per dissuadir dels robatoris.
- Incentivar que els ciclistes disposin d'una pòlissa d'assegurança.
- Augmentar el nombre d'estacionaments de bicicletes a la via pública.
- Treballar perquè les llicències urbanístiques que es tramitin dels edificis públics i privats incloguin l'aparcament de bicicletes, tal com preveu la normativa.
- Impulsar una campanya d'educació vial i informar de l'ordenança que regula l'ús de la bicicleta a Barcelona.