

# Estratègia catalana de la bicicleta 2025

---

*Unim forces per una Catalunya  
pedalable i pedalada*

*Fes-li lloc  
a la bici*



# **Estratègia catalana de la bicicleta 2025**

[http://territori.gencat.cat/ca/03\\_infraestructures\\_i\\_mobilitat/bicicleta/ecb2025](http://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/bicicleta/ecb2025)

*Fotografies interior: Direcció General  
d'Infraestructures i Mobilitat, Arnau Morales Mestre,  
Agència Catalana de Turisme, Paolo&Pinar Pinzuti  
(pg. 36) i Ajuntament de Reggio Emilia (pg. 48).*

## **Direcció facultativa**

*Damià Calvet Valera  
Isidre Gavín Valls  
Xavier Flores Garcia*

## **Equip de redacció**

*Santi Ribas Domingo  
Albert Palomo Cuenca  
Carolina Tomás Alfonso*

*Agraïm a les més de 350 persones que han  
participat a les diferents jornades i sessions de  
treball, que han permès recollir moltes i diverses  
aportacions per nodrir aquest document*

# CONTINGUT

---

Introducció

Què pot fer la bicicleta per Catalunya ?

La nostra visió

- 1r Pilar: aconseguir que la bicicleta sigui protagonista d'una mobilitat quotidiana més amable
- 2n Pilar: impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu de forma segura
- 3r Pilar: millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta

Implementació i seguiment

Procés participatiu de l'estratègia

# Introducció

---

L'Estratègia catalana de la bicicleta 2025 neix de la voluntat de construir un full de ruta clar i determinat per retornar definitivament a la bicicleta un protagonisme, històricament perdut, a la nostra mobilitat i que sigui una peça de canvi per a una mobilitat més amable i sostenible a les nostres ciutats.

La bicicleta és molt positiva tant per a les persones usuàries -és pràctica, econòmica, bona per a la salut i per a l'estat d'ànim- com per al conjunt de la societat -és motor econòmic, respectuosa amb el medi ambient, ocupa poc espai i no fa soroll-.

Així mateix, la bicicleta ajuda a pacificar la ciutat, a reconciliar els seus habitants amb l'entorn urbà i ampliar les possibilitats de relació, per la qual cosa contribueix a enfortir la cohesió social i, en definitiva, a fer més amable la nostra mobilitat.

Tot i l'important esforç que s'ha fet per recuperar espais per a la bicicleta, erròniament a l'inici més vinculats a espais del vianant, encara queda un important camí per recórrer tant per aconseguir més intensitat en el seu ús com per fer-la arribar a tot el territori.

La promoció de la bicicleta està alineada amb gran part dels objectius de l'Agenda 2030 per al desenvolupament sostenible de les nostres ciutats i comunitats: combatre el canvi climàtic, generar salut i benestar a la població i el desenvolupament de serveis de transport i turisme sostenibles, entre d'altres.

L'actual organisme de governança de la Generalitat en les polítiques de la bicicleta és la Mesa de la Bicicleta. Aquesta Mesa aplega diferents departaments de la generalitat i de l'Administració local conjuntament amb entitats del sector de la

bicicleta. És dins d'aquesta governança participativa que va sorgir la necessitat de definir una estratègia de la bicicleta que permetés definir i millorar les polítiques i les accions i fer-ne el seguiment.

Com no podia ser d'una altra manera en l'elaboració d'aquesta Estratègia, també han participat les diferents administracions i experts i entitats del sector de la bicicleta, la mobilitat, el turisme, la salut, etc.

L'Estratègia agrupa les seves accions en tres pilars principals. Un primer que té l'objectiu de promocionar la mobilitat en bicicleta en la nostra mobilitat quotidiana, tant en els entorns urbans com en els metropolitans, amb la seva positiva complementarietat amb el transport públic per a distàncies més grans. Un segon pilar, que està basat en les polítiques de promoció econòmica del territori mitjançant el cicloturisme, l'esport i el lleure en bicicleta; la riquesa i diversitat del nostre territori són ideals per ser conegudes i viscudes en bicicleta. Finalment, el tercer pilar està enfocat a objectius i accions transversals de governança, formació i finançament.

L'Estratègia com a recull de polítiques a implementar és un compromís del Govern de la Generalitat, que n'ha estat finalment el redactor i qui l'ha aprovat. Però, alhora, l'Estratègia també són un conjunt de línies i polítiques per promocionar la bicicleta des de les altres administracions, institucions, empreses i organismes. Així, té la clara voluntat que s'hi adhereixin la resta d'administracions per ajudar a aquesta transformació necessària dels paradigmes de mobilitat.

Per tant, fem-li lloc a la bici! Unim forces per una Catalunya pedalable i pedalada.

---

**Què pot fer la bicicleta  
per Catalunya ?**

# Què pot fer la bicicleta per Catalunya ?

La bicicleta aporta molts beneficis tant individuals i directes per a les persones usuàries d'aquest mitjà, com col·lectius per al conjunt de la societat, i alhora és una activitat atractiva en si mateixa. La bicicleta és pràctica, millora la salut dels seus usuaris i el medi ambient de les nostres ciutats. A més, és un motor econòmic, atès que el desenvolupament del cicloturisme és una oportunitat per assolir un creixement econòmic local amb una projecció internacional.

## La bicicleta és pràctica

Molts desplaçaments de la nostra mobilitat tenen una distància inferior als 8 km, i en aquestes distàncies és on la bicicleta és molt competitiva quant a temps respecte de la resta de mitjans i del vehicle privat. La seva capillaritat permet arribar de porta a porta i, per tant, és molt eficient fins i tot en relació amb el transport privat. També, i especialment en bicicleta elèctrica, pot fer-se servir per a distàncies intermunicipals majors així com a sistema d'aportació o distribució d'altres mitjans de transport públic, fet que millora la seva penetració al territori.

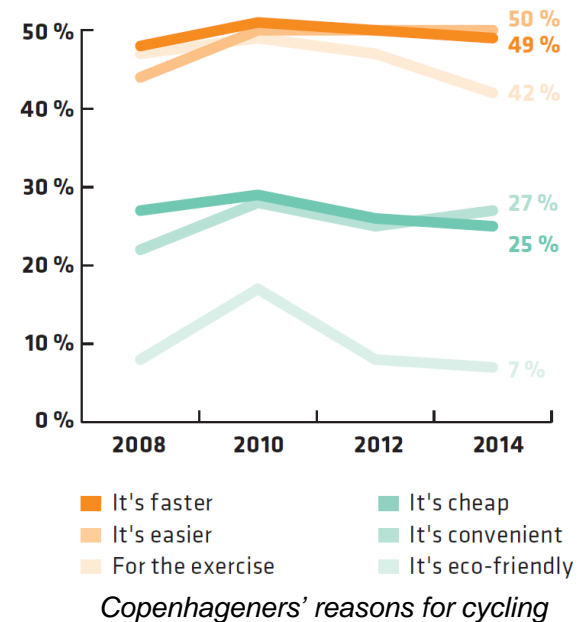
***"I use the most effective transport mode for each subject"***

*Hillie Tallens. Jornada de Mobilitat Quotidiana. Estratègia de la bici.*

28-09-2018

## La bicicleta és econòmica

La diferència de costos que suposa respecte del transport públic i, especialment, en relació amb els costos operatius del transport privat és molt important i fa que la bicicleta sigui un mitjà altament competitiu en el terreny econòmic.



## La bicicleta és saludable

Utilitzar la bicicleta de manera habitual és una forma pràctica, econòmica i sostenible d'augmentar el nivell d'activitat física i millorar la salut a totes les edats. Un dels importants problemes pel que fa a la salut a la nostra societat és el sobrepès o obesitat i la falta d'exercici i sedentarisme de la ciutadania. Catalunya no és una excepció, tal com s'identifica al Pla interdepartamental i intersectorial de salut pública 2017-2020. Els desplaçaments motoritzats i les opcions de lleure sedentàries contribueixen a la inactivitat física i afavoreixen l'aparició de malalties cròniques. L'OMS recomana que els adults facin un mínim de 150 minuts setmanals d'exercici d'intensitat moderada o 75 minuts d'intensitat elevada, i moure's en bicicleta és una manera fàcil de sumar molts d'ells.

Aquest exercici físic millora la salut cardiovascular i el sistema immunològic i disminueix el risc de mortalitat prematura. Ajuda a perdre pes, a dormir millor i a frenar molts dels canvis fisiològics negatius que es produeixen amb l'envelliment, disminueix la hipertensió i la incidència d'alguns càncers. També potencia la salut del cervell i alenteix el declivi cognitiu que s'associa amb l'edat. Així, l'ús de la bicicleta en desplaçaments urbans representa un considerable benefici per a la salut de les persones usuàries. A més, molta gent, fins i tot en desplaçaments de mobilitat quotidiana, utilitza aquest mitjà per fer exercici físic mentre es desplaça.

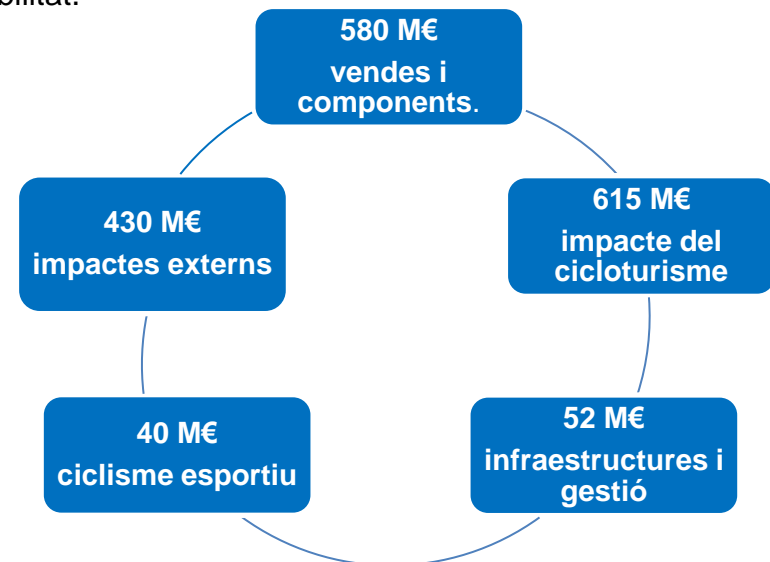
## La bicicleta millora l'estat d'ànim

Els usuaris de la bicicleta presumeixen de la felicitat o millora

de l'estat d'ànim que proporciona circular amb bicicleta, tal com també esmenta la població usuària holandesa. Anar en bicicleta contribueix a millorar l'autoestima, augmentar la confiança en un mateix i reduir l'ansietat i el nivell d'estrès. En definitiva, afavoreix el benestar emocional i la qualitat de vida així com la sociabilitat entre les persones.

## La bicicleta és motor econòmic

La bicicleta genera uns retorns econòmics positius extraordinaris, tant deguts a la dinamització del sector de la fabricació i serveis associats a la bicicleta i els seus components com als impactes directes i indirectes de cicloturisme, l'esport i la reducció de les externalitats de la mobilitat.



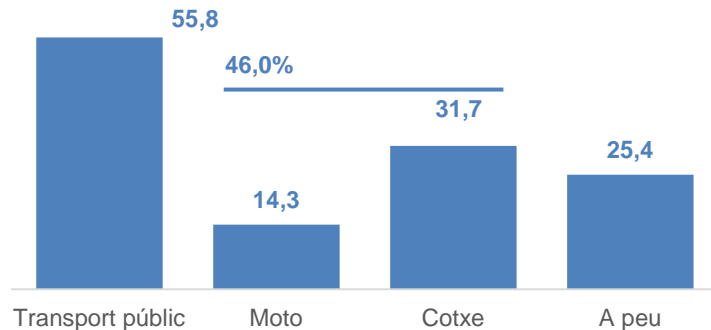
*Estudi d'impacte econòmic del sector de la bicicleta.  
DTES 2017*



## La bicicleta és molt positiva ambientalment

Els mitjans mecanitzats, especialment el transport privat, són una part molt important de les emissions de gasos amb efecte hivernacle, de partícules i òxids de nitrogen, que fan que la qualitat de l'aire de moltes de les nostres ciutats no sigui saludable, amb el consegüent impacte que això té sobre el canvi climàtic.

Segons dades del Baròmetre de la bicicleta, prop d'una de cada tres persones que actualment fa servir la bicicleta per fer desplaçaments quotidians abans feia servir el cotxe o la moto. Aquesta disminució de desplaçaments en vehicle privat representa un disminució directa de les emissions ja que la bicicleta no contamina.



*Quin mitjà de transport feia servir abans?  
Baròmetre de la bicicleta 2018*

## La bicicleta ocupa poc espai

La bicicleta ocupa poc espai comparat amb el vehicle privat. Una bicicleta pot ocupar entorn de 6 a 8 vegades menys de superfície que un vehicle privat, i aparcada encara pot representar fins a 10 vegades l'espai necessari per estacionar un cotxe.

## La bicicleta no fa soroll

El vehicle privat, a més de ser un dels generadors importants d'emissions, també és un dels causants de l'important nivell sonor de les nostres ciutats. La bicicleta, en canvi, contribueix a la disminució de la contaminació acústica a les nostres ciutats i, per tant, afavoreix la serenitat i la capacitat de concentració.



# L'Estratègia alineada amb els Objectius de desenvolupament sostenible

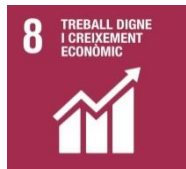
---



L'ús de la bicicleta genera **estils de vida saludables**, ja que s'associa a una mobilitat activa. Anar en bicicleta produeix una sensació de benestar i de millora de l'estat d'ànim.



La bicicleta fomenta el coneixement de l'entorn i proporciona a tothom una **mobilitat lliure i igualitària**. Serveix per desplaçar-se de forma segura i pot evitar l'assetjament i el perill d'agressions sexuals.



El sector de la indústria del ciclisme ofereix productes i **serveis per al transport i el turisme sostenibles**, i crea més llocs de treball per al mateix volum de negoci que qualsevol altre sector del transport.



La **mobilitat segura i eficient** en bicicleta requereix que el disseny d'infraestructures sigui flexible, innovador i que tingui en compte totes les persones usuàries i, en particular, aquelles més vulnerables.



El retorn de la bicicleta a les ciutats permet **cohesionar la comunitat** i generar espais més inclusius, segurs i sostenibles. Fomenta la pacificació i la distribució més equitativa de l'espai urbà.



La mobilitat en bicicleta és una gran aliada per **combatre el canvi climàtic** i els seus efectes. És un element clau per integrar en les polítiques públiques i en l'educació i la sensibilització de la ciutadania.



Una bona **coordinació entre administracions**, associacions, operadors del transport públic, ciutadans i agents implicats en el sector de la bicicleta és necessària per fer pedaleables totes les ciutats i fomentar l'ús de la bicicleta.

La nostra visió

---

# Fes-li lloc a la bici

*Unim forces per una Catalunya  
pedalable i pedalada*

## La nostra visió

# Unim forces per una Catalunya pedalable i pedalada

---

La bicicleta ha estat la gran oblidada de les polítiques de mobilitat fins als inicis del segle XXI. La gran majoria de ciutats catalanes, amb l'aparició massiva del vehicle privat, van acabar expulsant la bicicleta del seu espai urbà. L'espai del vianant també va patir l'explosió de l'automòbil: dificultats de creuament de grans avingudes, prioritat semafòrica excessiva per al vehicle privat, voreres infradimensionades per als vianants, etc. A finals del segle XX, però, la concepció de guanyar espais per al vianant als espais centrals de les ciutats i, posteriorment, el fet d'apropar la ciutat a les persones han incorporat en les polítiques de ciutat la importància del moviment a peu.

En canvi la bicicleta, que sí que s'havia fet servir molt a les ciutats als inicis del segle XX, encara no ha guanyat plenament el dret a circular per la ciutat. Recuperar espais per a la bicicleta en detriment del cotxe és encara molt més discutit que recuperar espais per al vianant.

Catalunya i les seves ciutats i pobles necessiten recuperar la circulació d'aquest mitjà de transport que comporta molts beneficis per a la societat. Per tant, necessitem treballar per aconseguir un espai públic que permeti la circulació segura i confortable en bicicleta així com treballar per potenciar que els catalans cada vegada més ens desplacem en aquest mitjà.

El retorn de la bicicleta a les nostres ciutats és un element de millora per aconseguir una mobilitat més amable, una de les palanques per transformar el nostre model de mobilitat. La

bicicleta en el segle XXI està esdevenint la gran protagonista per aconseguir una societat més saludable i sostenible.

Així, la visió d'aquesta Estratègia de la bicicleta és unir forces per a una Catalunya pedalable i pedalada. Aquesta visió es desenvolupa en tres eixos temàtics de criteris i accions a desenvolupar que són:

### Pilars

---

1. Aconseguir que la bicicleta sigui protagonista d'una mobilitat quotidiana més amable
2. Impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu de forma segura
3. Millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta

1r Pilar

**Aconseguir que la bicicleta sigui protagonista  
d'una mobilitat quotidiana més amable**

---

## Aconseguir que la bicicleta sigui protagonista d'una mobilitat quotidiana més amable

Moltes ciutats europees o ciutats de referència com Amsterdam, Friburg o Copenhague tenen unes quotes modals de la bicicleta molt elevades, ja sigui perquè van mantenir polítiques a favor de la bicicleta malgrat l'explosió del vehicle privat o perquè porten anys treballant per fer que la bicicleta tingui un paper principal en la seva mobilitat quotidiana. Ara bé, el fenomen no és només del continent europeu, són moltes les ciutats d'Amèrica o Austràlia, per exemple, que estant potenciant la inclusió de la bicicleta, ciutats de la importància de Nova York, Washington, etc., que estan implantant polítiques de promoció i disseny dels espais urbans per a la bicicleta.

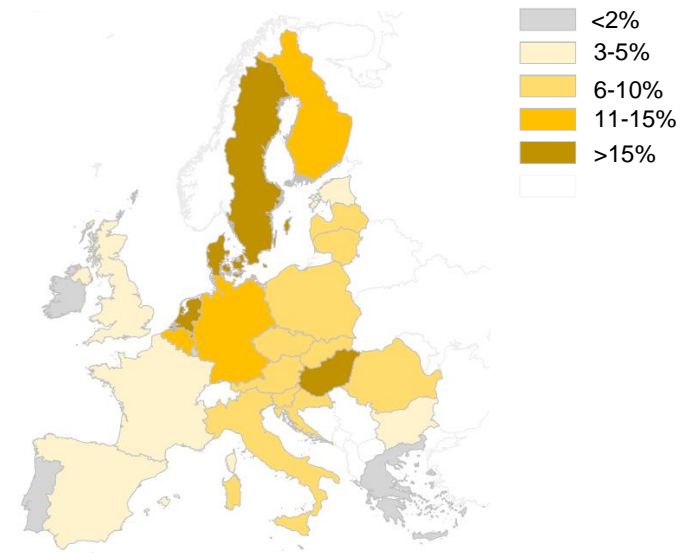
Si mirem comparativament països del nord d'Europa com Suècia, Finlàndia, Països Baixos, Bèlgica, Dinamarca o Alemanya, les seves ciutats tenen els millors repartiments modals en l'àmbit europeu, amb taxes declarades del 12% al 36% en la mobilitat quotidiana. Al capdavant hi ha països com Espanya, Portugal, Irlanda, Anglaterra i França, amb repartiments modals de l'1% al 5%. Dins de cada país, però, el comportament és força diferent en funció de la ciutat.

Tot i això, plans estratègics de la bicicleta com el danès o l'alemany proposen continuar augmentant la quota modal de la bicicleta del 16% al 19% en cinc anys o de l'11% al 16% en 7 anys, respectivament.

A Catalunya, potser la ciutat que va ser capdavantera en la

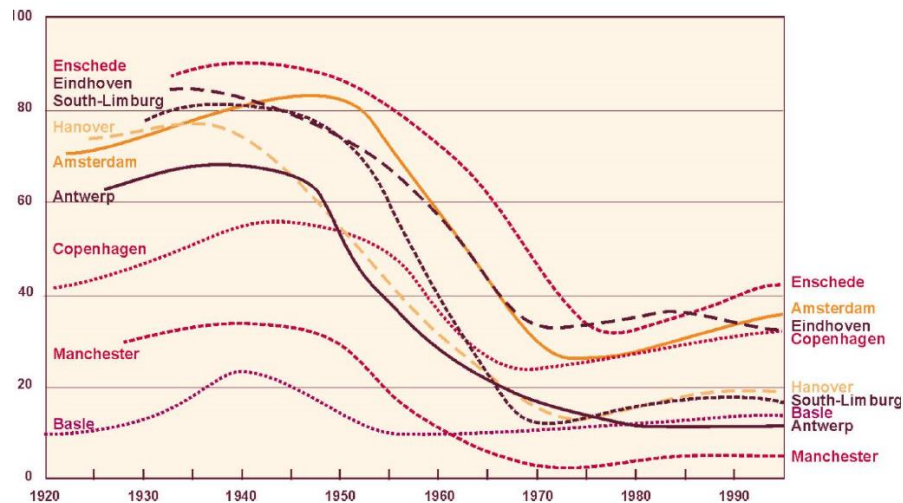
recuperació de la bicicleta va ser Barcelona capital amb la palanca de canvi de la bicicleta pública *bicing*, i ara està treballant per a la dotació d'una infraestructura ciclista de qualitat a la ciutat.

Tanmateix, són ja molts municipis i ciutats que actualment estan treballant en la pacificació de l'àmbit urbà i en la dotació d'infraestructures per a la bicicleta. No obstant això, la capacitat per configurar ciutats pedalables així com el paper que la bicicleta pot tenir en el repartiment modal segueixen un ritme diferent al dels països capdavanters d'aquesta mobilitat, atès que no partim de la mateixa base.



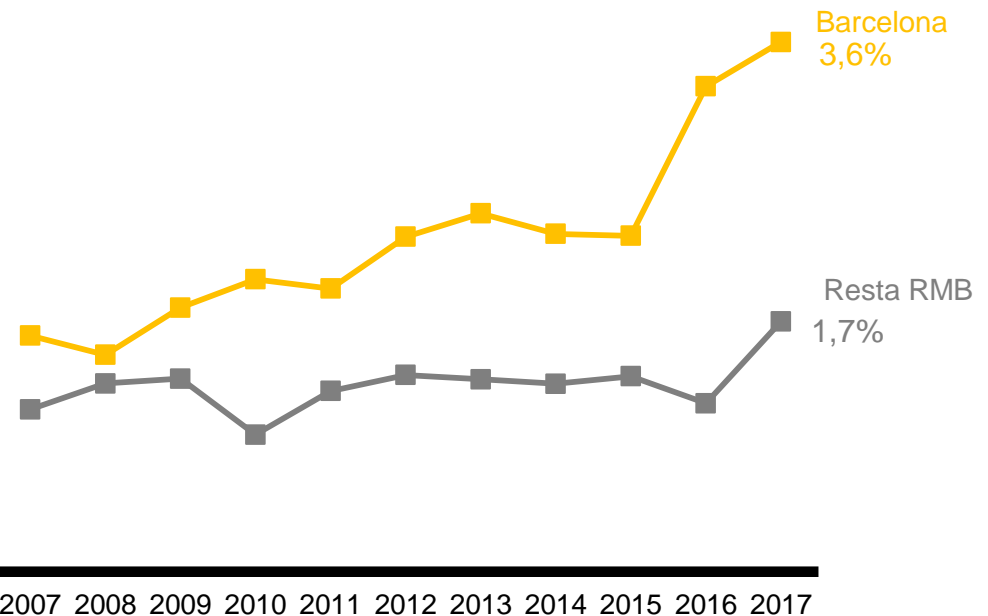
% de quota de la bicicleta com a mitjà més utilitzat.  
Eurobaròmetre 2014. Quality of transport.

Barcelona i el seu continu urbà és una ciutat amb una mobilitat urbana amb molta presència de transport públic i d'anar a peu, i no tant de transport privat. En canvi, altres ciutats de menor dimensió tenen una presència de transport públic molt inferior. El repartiment modal de la bicicleta ens els desplaçaments urbans s'ha duplicat en els darrers anys i va assolir el 2017 prop del 4% en els desplaçament interiors a la ciutat de Barcelona i el 3% a tot el continu urbà. Així mateix, la quota modal va ser de l'1,5% a la resta de ciutats de la regió metropolitana.



Share of cycling in all trips in selected European cities, 1920-1995  
Bruheze & Veraart, 1999

Amb l'objectiu d'impulsar un major repartiment modal de la mobilitat quotidiana en bicicleta, cal incidir en un disseny de l'espai urbà que prioritzi espais per a la bicicleta respecte dels vehicles motoritzats i en la coordinació d'aquests espais amb els vehicles de mobilitat personal emergents. Les connexions de mobilitat sostenible han de crear xarxes entre els principals equipaments de la ciutat, les escoles, els centres comercials, els polígons industrials, els nodes de transport públic i, en general, els grans centres generadors de mobilitat.



Quota modal bicicleta en desplaçaments urbans. Elaboració pròpia EMEF 2007 - 2017. Mitjà principal de desplaçament.

Assolir una intermodalitat efectiva entre la bicicleta i el transport públic requereix millorar l'accessibilitat a les estacions de la xarxa i reforçar l'aparcament, especialment l'aparcament segur de bicicletes, ja sigui a l'interior dels equipaments o mitjançant solucions infraestructurals adaptades a la demanda del transport públic. L'elaboració d'estratègies de la bicicleta d'àmbit municipal o supramunicipal contribueix a facilitar-ne l'ús i promoure una mobilitat més sostenible.

### Objectius estratègics

---

- 1.1 Garantir la pedalabilitat a totes les àrees urbanes de forma contínua i connectada  
*Planificació i infraestructura urbana*
- 1.2 Promoure una circulació de bicicletes segura, confortable i directa  
*Seguretat i disseny*
- 1.3 Interconnectar les àrees urbanes i d'activitat econòmica situades a l'entorn dels 10 km  
*Planificació i infraestructura interurbana*
- 1.4 Impulsar la intermodalitat bicicleta-transport públic  
*Intermodalitat amb el transport públic*

---

DUPLICAR LA QUOTA  
MODAL DE LA BICICLETA  
PER ARRIBAR A UN 8%  
DELS DESPLAÇAMENTS  
URBANS



## Objectiu estratègic 1.1

# Garantir la pedalabilitat a totes les àrees urbanes de forma contínua i connectada

### CRITERIS

#### Dret

Qualsevol carrer de l'àmbit urbà ha de ser pedalable. La pedalabilitat ha de ser contínua.

#### Democratització

La bicicleta necessita recuperar espais en detriment dels espais del vehicle privat.

#### Jerarquització

Es necessita una xarxa bàsica que connecti prioritàriament els equipaments públics, centres educatius, centres comercials, polígons industrials, nodes de transport públic i grans centres generadors de mobilitat.

#### Versatilitat

Cada tipologia de vial urbà ha de tenir una solució de pedalabilitat adequada segons la seva funcionalitat en la xarxa pedalable.

#### Visibilitat

La infraestructura ciclista és l'element necessari i més important per promocionar l'ús de la bicicleta.

#### Aparcament Ext.

Cal garantir l'aparcament per a qualsevol desplaçament i destinar-hi, preferentment, la calçada versus la vorera.

#### Aparcament Int.

Els nous desenvolupaments i edificacions s'han de concebre internalitzant espais i serveis per a la bicicleta.

#### Servei

L'ús de la bicicleta i cicles de més de dues rodes s'ha de facilitar en la primera i l'última milla de la distribució urbana de mercaderies.

#### Convivència

Els espais de la bicicleta es poden compartir i regular amb els vehicles de mobilitat personal, garantint velocitats compatibles i adequant i ampliant la xarxa.

**“Good infrastructure: more cyclists”**

Hillie Tallens. Jornada de Mobilitat Quotidiana.

Estratègia de la bici 28-09-2018



# Planificació i infraestructura urbana

## Actors responsables

DTES  
AMB  
Ajuntaments

## Agents implicats

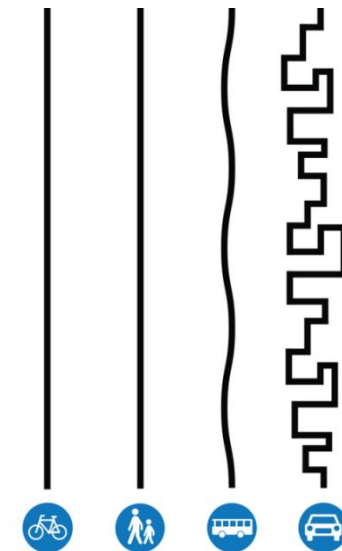
SCT  
Diputacions  
ATM  
Dept. Educació

## ACCIONS

1. Definir la proposta de xarxa bàsica pedalable de la ciutat.
2. Definir un programa d'actuacions infraestructurals de la xarxa pedalable de la ciutat.
3. Executar actuacions de vies ciclistes i mesures infraestructurals per a la millora de la pedalabilitat.
4. Incrementar les places d'aparcament de bicicletes a l'espai públic, preferentment a la calçada.
5. Promoure que PDM i PMU redueixin la quota modal de vehicles motoritzats en benefici dels mitjans actius.
6. Elaborar un document de recomanacions i adaptar les ordenances municipals a la bicicleta i als vehicles de mobilitat personal.
7. Incrementar la dotació d'aparcaments segurs per a bicicletes, especialment en espais interiors d'equipaments públics, com els centres educatius, i d'altres centres generadors de mobilitat.
8. Impulsar la incorporació en les normatives d'edificació de criteris per al foment de la mobilitat sostenible en els edificis: punts de recàrrega, aparcament i serveis per a la bicicleta.
9. Estudiar com millorar la distribució urbana de mercaderies mitjançant la bicicleta.

**“Streets were for everybody, all cities were bike friendly”**

Morten Kabell. Jornada de Governança i Promoció.  
Estratègia de la bici 13-12-2018



*The Copenhagenize Traffic Planning Guide for Modern Cities*

## Objectiu estratègic 1.2

# Promoure una circulació de bicicletes segura, confortable i directa

### CRITERIS

#### Visió Zero

Visió zero d'accidents a l'àmbit urbà dissenyant infraestructures segures per a la bicicleta.

#### Confortabilitat

Les infraestructures ciclistes s'han de dissenyar àmplies, atractives, ben delimitades, il·luminades i amb paviment adequat, amb capacitat per assumir potencials creixements de la demanda.

#### Itineraris directes

La xarxa ciclista, i especialment la xarxa bàsica, ha de ser directa i amb el mínim d'interrupcions.

#### Calçada

La bicicleta s'ha de disposar a la calçada, segregada als carrers principals i compartint espais amb la resta de vehicles en zones de trànsit pacificat.

#### Vianants

La xarxa pedalable ha de respectar els espais i itineraris per a vianants i ha de quedar clarament delimitada quan es trobi al mateix nivell per impedir l'accés inadvertit de persones cegues.

#### Especificitat

Les interseccions i creuaments transversals s'han de dissenyar específicament.

#### Tecnificació

Cal unificar i aprofundir criteris tècnics incorporant la innovació tecnològica i bones pràctiques en l'àmbit europeu.

**“Coherence, directness, attractiveness, safety, health, comfort”**

Hillie Tallens. Jornada de Mobilitat Quotidiana.  
Estratègia de la bici 28-09-2018





# Seguretat i disseny

## Actors responsables

DTES  
SCT

## Agents implicats

ATM  
Diputacions  
AMB  
Ajuntaments  
Entitats

## ACCIONS

10. Crear una comissió tècnica interadministrativa de coordinació sobre infraestructura i seguretat ciclista vinculada a la Mesa de la Bicicleta.
11. Actualitzar el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya incorporant recomanacions per a la xarxa urbana.
12. Presentar propostes legals en relació amb la bicicleta per tal de millorar-ne la seguretat.
13. Elaborar un informe anual de seguiment per monitoritzar l'accidentalitat dels ciclistes i fer recomanacions de millora.
14. Implantar proves pilot de bones pràctiques europees de disseny en calçades compartides: el contrasentit i el '2-1'.

## **“Avoid conflict with pedestrians”**

Claire Schreiber. Jornada Cicloturisme, Economia i Seguretat. Estratègia de la bici 09-11-2018



## Objectiu estratègic 1.3

# Interconnectar les àrees urbanes i d'activitat econòmica situades a l'entorn dels 10 km

### CRITERIS

#### Connectivitat

La xarxa pedalable interurbana ha de garantir la connexió de les àrees urbanes i d'activitat econòmica principals situades al voltant dels 10 km.

#### Priorització

Les relacions intermunicipals de més demanda potencial o més proximitat i les connexions amb les estacions de transport públic s'han de prioritzar.

#### Segregació

La xarxa ha de ser segregada llevat de carreteres amb baixa intensitat de trànsit i baixa velocitat de circulació.

#### Camins

Els corredors naturals ja existents s'han d'aprofitar, quan sigui possible, i adaptar-los al ciclisme urbà.

#### Carreteres

Les actuacions de millora viària han d'internalitzar actuacions de la xarxa pedalable.

#### Integració

La il·luminació i el paviment s'han d'adequar a la funcionalitat de la via ciclista i a l'entorn.

**“The goal: triple bike modal share”**

Claire Schreiber. Jornada Cicloturisme, Economia i Seguretat. Estratègia de la bici 09-11-2018



# Planificació i infraestructura interurbana

## Actors responsables

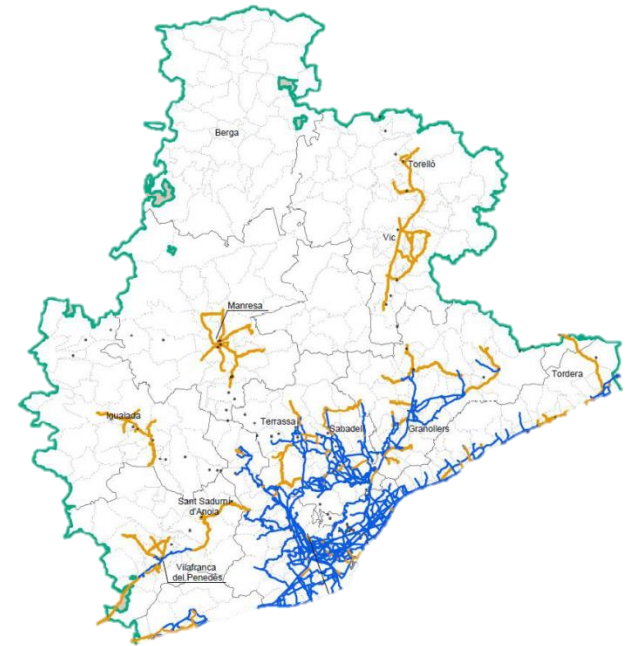
DTES  
ATM  
Diputacions  
AMB  
Ajuntaments

## Agents implicats

SCT

## ACCIONS

15. Definir la proposta de xarxa pedalable interurbana metropolitana o conurbada.
16. Redactar un pla d'infraestructures de la xarxa pedalable interurbana metropolitana o conurbada.
17. Executar noves vies ciclistes de la xarxa pedalable interurbana.
18. Incloure actuacions de noves vies ciclistes de la xarxa pedalable paral·leles a les carreteres en actuacions de millora de carreteres, per connectar àrees urbanes i zones d'activitat econòmica.
19. Gestionar conjuntament la titularitat de les infraestructures viàries i ciclistes en determinats corredors.



*Xarxa pedalable planificada i proposada al PDM 2020-2025. Document en informació pública*



## Objectiu estratègic 1.4

# Impulsar la intermodalitat bicicleta - transport públic

### CRITERIS

#### Complementarietat

La bicicleta és un mitjà complementari del transport públic i pot potenciar-ne la cobertura.

#### Aparcament segur

Als principals nodes de transport públic, estacions ferroviàries i principals estacions de bus, cal disposar d'aparcaments segurs per accedir amb bicicleta.

#### Dispersió

Als principals nodes de transport públic cal potenciar alternatives de dispersió en bicicleta.

#### Transport

L'accés de la bicicleta als vehicles de transport públic s'ha de facilitar quan l'ocupació ho permeti.

**"Bicycle is easy to combine with public transport"**

Hillie Tallens. Jornada Mobilitat Quotidiana.

Estratègia de la bici 28-09-2018





# Intermodalitat amb el transport públic

## Actors responsables

DTES  
AMB  
Ajuntaments

## Agents implicats

Operadors TP  
ATM

## ACCIONS

20. Implantar aparcaments segurs als principals nodes de transport públic i fer-ne una gestió coordinada.
21. Implantar solucions de bicicleta pública o compartida als principals nodes de transport públic, i especialment de connexió a polígons.
22. Incloure en els mapes de transport i aplicacions mòbils el logotip de la bici per visibilitzar que existeix l'alternativa de transport públic + bicicleta.
23. Analitzar les bones pràctiques europees per a l'adaptació del transport públic al transport de bicicletes.

## Participació de la bici en diferents desplaçaments

	<i>Dinamarca 2014</i>	<i>Holanda 2017</i>
Quota modal	16%	30%
<b>Quota d'accés al tren</b>	<b>27%</b>	<b>40%</b>
<b>Quota de dispersió del tren</b>	<b>8%</b>	<b>11%</b>

# Aconseguir que la bicicleta sigui un mitjà estructurant d'una mobilitat quotidiana més amable

---

## INDICADORS

- Quota modal de la bicicleta en àrees urbanes
- Quota modal de la bicicleta en relacions interurbanes
- km posats en servei de xarxa bàsica pedalable urbana
- km posats en servei de xarxa pedalable metropolitana
- Places d'aparcament de bicicletes per habitant en espai públic urbà
- Quota modal d'accés en bicicleta al transport públic
- Quota modal de dispersió en bicicleta des del transport públic
- Nombre de places d'aparcament segur de bicicletes en estacions
- Nombre de bicicletes de lloguer per a la dispersió en estacions
- Nombre d'estacions ferroviàries o d'autobús amb aparcament segur de bicicletes
- Nombre d'accidents amb bicicletes implicades en via urbana
- Nombre de víctimes ciclistes en accidents de trànsit en via urbana

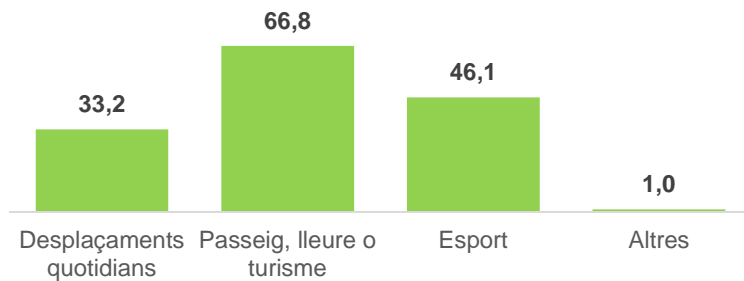
2n Pilar

**Impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu de forma segura**

---

# Impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu de forma segura

El turisme, l'oci i l'esport són actualment els principals motius d'ús de la bicicleta i cal continuar impulsant-los.



*Per a quin tipus de desplaçaments utilitza la bicicleta?  
Baròmetre 2018*

Als entorns de les nostres viles i ciutats, especialment en caps de setmana, les persones usuàries de la bicicleta gaudeixen simplement passejant o bé fent esport. Es poden diferenciar fonamentalment en funció de la infraestructura que fan servir: carreteres o camins.

Així, són nombroses les persones usuàries que utilitzen itineraris locals per camins fluvials de baixa dificultat, com el Besòs i el Llobregat, o per camins rurals i vies verdes per motiu d'oci, esport o turisme.

En aquesta línia té molt de potencial el desenvolupament de l'anomenat cicloturisme d'alforges, una activitat recreativa i no competitiva que combina l'activitat física i el turisme, consistent a viatjar en bicicleta. Les rutes cicloturístiques aprofiten trams de vies verdes, camins i excepcionalment carreteres amb baixa intensitat de trànsit, amb connexions a les rutes existents de

caràcter més local i a la xarxa de transport públic. Aquests itineraris poden configurar rutes de més longitud, amb etapes que poden arribar als 40-60 quilòmetres diaris i que permeten visitar els llocs per on es passa. Aquest tipus de cicloturisme genera anualment a Europa 2.300 milions de viatges i un impacte econòmic directe de 44.000 M€.



Cal potenciar el desenvolupament d'aquestes rutes més locals i de les de llarg recorregut. El Departament de Territori i Sostenibilitat en col·laboració amb la Direcció General de Turisme, els ens locals i les associacions de la bicicleta estan impulsant la definició una xarxa d'itineraris cicloturístics de llarg recorregut a Catalunya i treballen en la seva execució: EuroVelo 8, la InterCatalunya, la ruta dels Llacs i les Vies Blaves del Llobregat, l'Anoia i el Cardener en són exemples.

El disseny d'aquestes rutes ha de ser respectuós amb el territori que l'envolta i ha de tenir en compte la seguretat i la convivència amb la resta d'usos que puguin tenir. En aquest sentit, la concertació i participació dels ens locals en la planificació i gestió de les rutes és molt rellevant, i cal disposar d'una senyalització integrada i un manteniment adequat que potenciï el desenvolupament del cicloturisme, l'esport i l'oci i el seu impacte socioeconòmic al territori.

També existeixen altres rutes de cicloturisme, en espais naturals o camins, com són els circuits específics per a les bicicletes de muntanya, de més exigència física.

Cal destacar, finalment, que hi ha un segment important de practicants del ciclisme esportiu per carretera al nostre territori, que disposa de més de 16.500 federats actualment. A aquest segment cal afegir un nombre important de cicloturistes esportius per carretera d'altres indrets que venen a gaudir d'aquest esport a Catalunya, una destinació força consolidada per a aquesta pràctica, especialment a l'Alt Maresme, les Comarques Gironines i la Costa Daurada, entre d'altres, i que

també proporciona un important impacte econòmic sobre el nostre territori.

Catalunya disposa de 12.000 km de carreteres, de les quals la meitat corresponen a la xarxa local, i té prou diversitat de paisatges i condicions orogràfiques per a la pràctica de l'esport. Tot plegat, ha d'anar acompanyat de mesures per garantir la bona convivència entre la bicicleta de carretera i la resta de vehicles de motor i la millora de la seguretat.

En definitiva, Catalunya té un bon clima, una riquesa natural i una diversitat de paisatges per ser potenciada, en l'àmbit local i internacional, com a destí cicloturístic per viatjar o fer esport.



L'impuls del cicloturisme i de l'ús de la bicicleta com a element d'oci i esportiu és coherent amb el Pla estratègic de turisme de Catalunya 2018-2022 i els objectius que persegueix: desestacionalització augmentant les propostes en temporada baixa, diversificació per gestionar intel·ligentment el creixement de turistes, desconcentració en el territori fomentant el turisme d'interior, i increment de la despesa diària dels visitants mitjançant una oferta de qualitat i d'alt valor experiencial.

## Objectius estratègics

- 2.1 Desenvolupar una xarxa de rutes cicloturístiques per camins o vies ciclistes que abastin el territori català  
*Planificació i implantació de rutes cicloturístiques*
- 2.2 Promoure que les rutes cicloturístiques siguin confortables i segures  
*Disseny i gestió de la infraestructura*
- 2.3 Posar en valor les rutes cicloturístiques per generar noves oportunitats de turisme sostenible i riquesa al territori  
*Promoció turística*
- 2.4 Millorar la seguretat del cicloturisme i ciclisme esportiu a la carretera fomentant la convivència entre totes les persones usuàries de la xarxa viària  
*Infraestructura i seguretat viària*

DESENVOLUPAR 1.500 KM  
DE RUTES  
CICLOTURÍSTIQUES DE  
LLARG RECORREGUT



## Objectiu estratègic 2.1

# Desenvolupar una xarxa de rutes cicloturístiques per camins o vies ciclistes que abastin el territori català

### CRITERIS

#### Territori

Catalunya ha de tenir una xarxa estructurant de rutes cicloturístiques per camins i vies ciclistes de llarg recorregut.

#### Equitat

L'usuari local ha de tenir accés a rutes cicloturístiques, d'oci i esport, al seu propi territori.

#### Polivalència

Les rutes cicloturístiques poden ser compartides en entorns urbans per a mobilitat quotidiana.

#### Connectivitat

Les rutes cicloturístiques s'han de connectar amb la xarxa de camins agrícoles i vies fluvials.

#### Accessibilitat

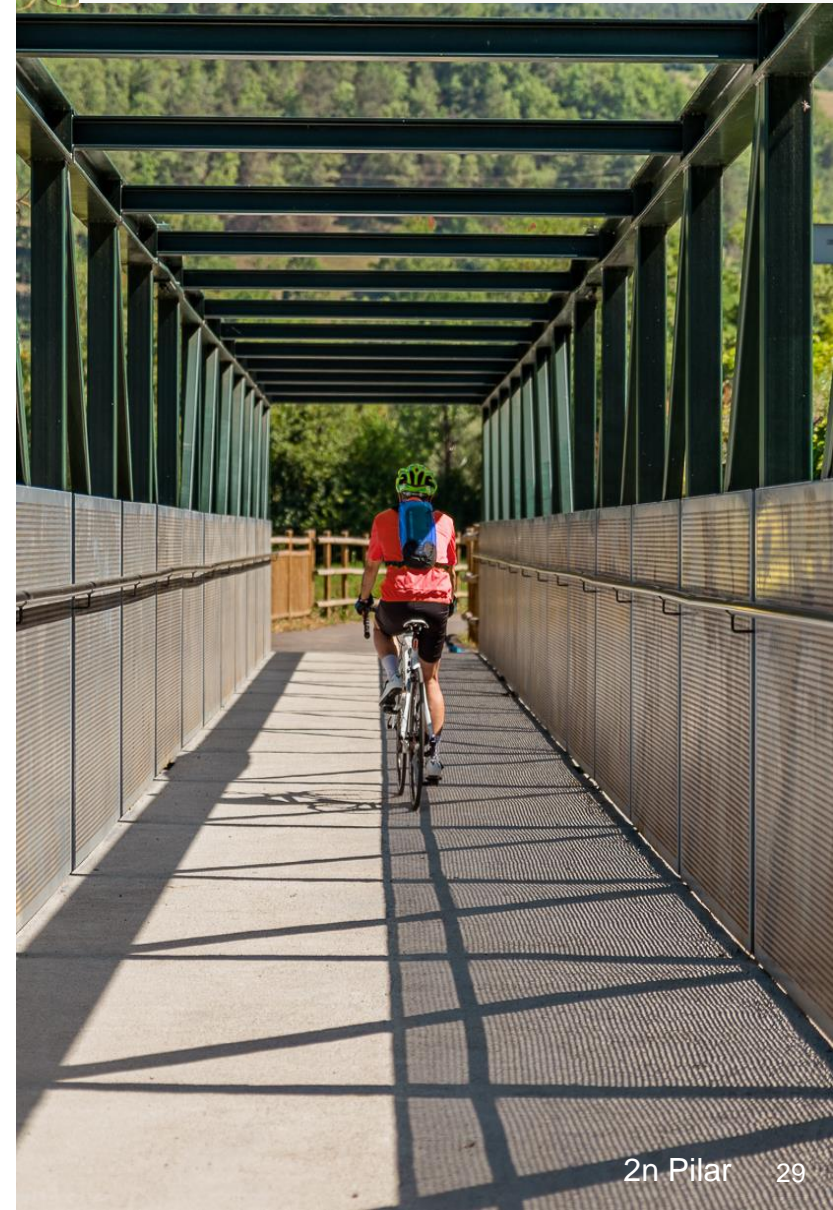
Les rutes cicloturístiques han de ser accessibles a la xarxa de transport públic.

#### Concertació

El recorregut i el traçat de les vies cicloturístiques s'ha de concertar amb el territori.

***“Grenoble improves cycling by building a regional network for daily mobility, leisure and tourism”***

*Claire Schreiber. Jornada Cicloturisme, Economia i Seguretat. Estratègia de la bici 09-11-2018*





# Planificació i implantació de rutes cicloturístiques

## Actors responsables

DTES  
DECO  
Diputacions  
AMB  
Consells comarcals  
Ajuntaments

## Agents implicats

SCT  
Operadors TPC  
Entitats

## ACCIONS

24. Definir i planificar la xarxa cicloturística catalana de llarg recorregut per camins i vies ciclistes.
25. Implantar noves rutes cicloturístiques: InterCatalunya, EuroVelo 8, la ruta dels Llacs i vies blaves de cursos fluvials.
26. Desenvolupar una xarxa local de rutes d'oci i esport, per camins i vies ciclistes, que s'integri o complementi les rutes cicloturístiques de llarg recorregut.
27. Oferir flotes de lloguer en les principals estacions de transport públic de corredors cicloturístics.
28. Impulsar un grup de treball sobre cicloturisme entre les diferents administracions i ens per desenvolupar una xarxa cicloturística connectada.
29. Desenvolupar estudis de caracterització d'usuaris i d'impacte de les rutes cicloturístiques.
30. Declarar i prioritzar inversions i accions de finançament de cada Administració en cicloturisme.



## Objectiu estratègic 2.2

# Promoure que les rutes cicloturístiques per camins i vies ciclistes siguin confortables i segures

### CRITERIS

#### Homogeneïtzació

Els criteris de senyalització i de serveis associats a la infraestructura al llarg de les rutes cicloturístiques s'han d'unificar.

#### Segregació

Les rutes s'han de dissenyar preferentment per camins i vies ciclistes segregades del trànsit motoritzat i, excepcionalment, compartides amb carreteres d'intensitats i velocitat baixes.

#### Aprofitament

Cal utilitzar els camins existents i només obrir nova infraestructura allà on sigui necessari.

#### Intermodalitat

La intermodalitat amb el transport públic és una experiència complementària.

#### Convivència

Promoure una bona convivència entre ciclistes, senderistes i altres persones usuàries a les rutes pedalables és necessari.

#### Continuïtat

Els itineraris cicloturístics de llarg recorregut han de tenir continuïtat en les zones urbanes.

#### Adaptabilitat

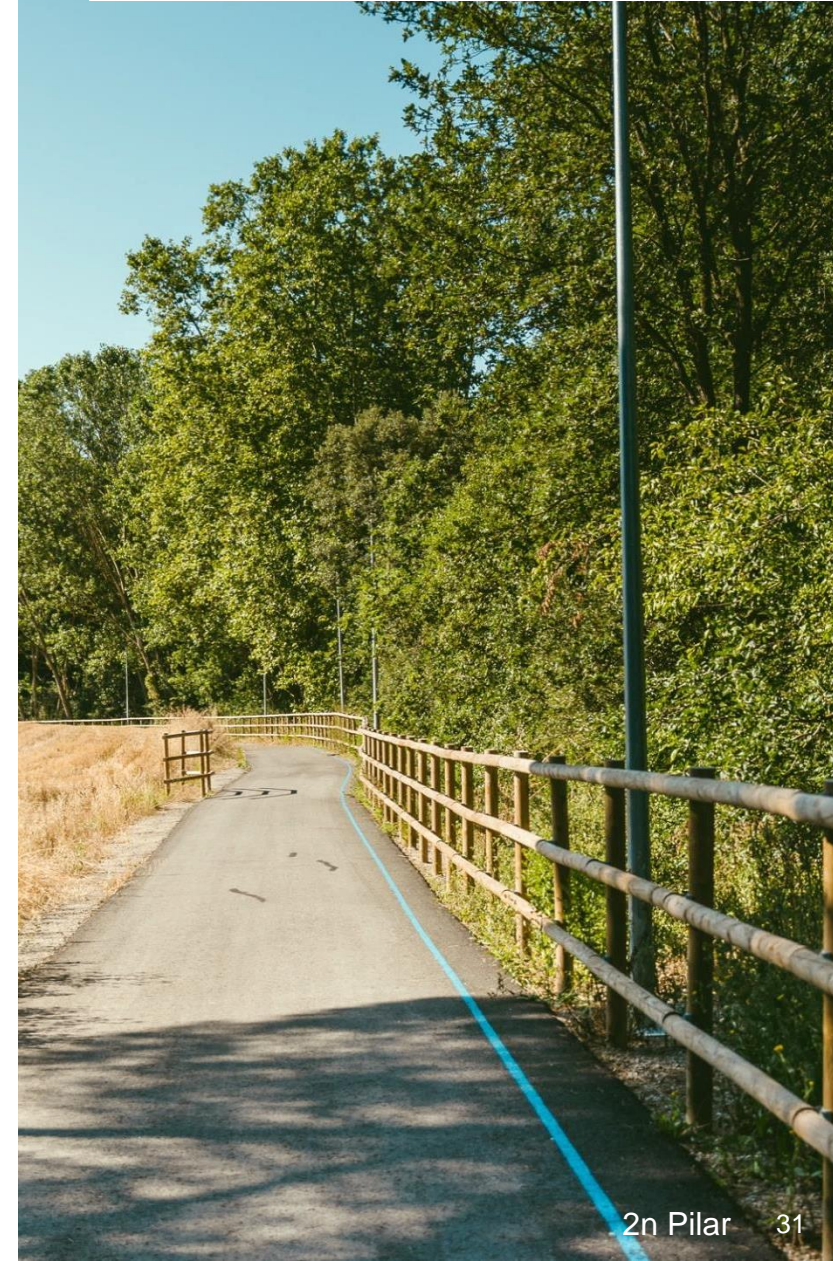
Les rutes s'han de dissenyar segons la tipologia de cicloturisme: d'alforges o BTT.

#### Gestió

La infraestructura de les rutes ha de tenir una gestió i un manteniment adequats.

**“Stop talking, start making”**

Mikael Colville-Andersen. VI Congrés Internacional de la Bicicleta. Reus 18-05-2017





# Disseny i gestió de la infraestructura

## Actors responsables

DTES  
DECO  
Diputacions  
AMB  
Consells comarcals  
Ajuntaments

## Agents implicats

SCT  
Operadors TPC  
Entitats

## ACCIONS

31. Incorporar en el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya criteris de disseny per a rutes cicloturístiques i serveis complementaris associats.
32. Analitzar i millorar la seguretat d'algunes interseccions de les rutes cicloturístiques existents.
33. Senyalitzar les rutes cicloturístiques garantint la coherència en tot el territori.
34. Promoure l'aplicació del Manual de senyalització d'orientació en rutes cicloturístiques i vies ciclistes a les noves actuacions en l'àmbit interurbà i la progressiva adequació de la senyalització existent.
35. Crear l'organisme de gestió i manteniment de vies cicloturístiques més adequat en cada territori.
36. Analitzar bones pràctiques del transport de bicicletes als trens i autobusos i de possibles adaptacions en períodes festius en zones d'activitat cicloturística.





## Objectiu estratègic 2.3

# Posar en valor les rutes cicloturístiques per generar noves oportunitats de turisme sostenible i riquesa al territori

### CRITERIS

Desestacionalització	El cicloturisme és un element per desestacionalitzar l'oferta turística i distribuir-la amb equilibri territorial.
Sostenibilitat	La promoció del cicloturisme com a turisme sostenible genera un retorn positiu en el territori, que cal difondre.
Potencialitat	La promoció a escala internacional ha de destacar el potencial del clima, la diversitat del paisatge i la qualitat de les infraestructures.
Coneixement	Les rutes cicloturístiques han de ser conegudes i interioritzades pels municipis i agents del territori per on discorren.
Especialització	La promoció turística s'ha d'adequar en funció de la tipologia de cicloturisme.
Usuaris	La promoció turística s'ha d'especialitzar en funció de les persones usuàries i el nivell de dificultat de la ruta, amb especial atenció al públic familiar o amb necessitats especials.
Coordinació	La xarxa cicloturística de camins i vies ciclistes és un recurs turístic de tot Catalunya a promocionar coordinadament.
Qualitat	Cal donar visibilitat als segells de qualitat turística i d'especialització per fomentar la participació publicoprivada.

**“Cycling is an activity in 8.3 million stays for French people during their holidays”**

Claire Schreiber. Jornada Cicloturisme, Economia i Seguretat. Estratègia de la bici 09-11-2018



# Promoció turística

## Actors responsables

DTES  
DECO  
Diputacions  
ACT

## Agents implicats

Consells Comarcals  
Ajuntaments  
Entitats

## ACCIONS

37. Crear una plataforma o planificador de rutes que contingui totes les rutes locals i de llarg recorregut i que estigui vinculada a la informació disponible a [www.catalunya.com](http://www.catalunya.com).
38. Potenciar i donar a conèixer segells de qualitat turística i d'especialització, com ara la marca Cicloturisme a Catalunya, per fomentar la col·laboració publicoprivada.
39. Impulsar la creació de paquets cicloturístics per a col·lectius determinats: escoles, gent gran, famílies, persones amb necessitats especials, etc., així com paquets internacionals.
40. Difondre bones pràctiques del cicloturisme en l'àmbit europeu.
41. Desenvolupar accions de promoció i comunicació en l'àmbit local i internacional.
42. Informar i sensibilitzar els ens locals, els agents del sector i la població sobre les rutes cicloturístiques en servei i previstes al seu territori, i el retorn socioeconòmic que comporten.
43. Augmentar la difusió internacional de rutes: nova publicació "Conèixer Catalunya en bicicleta".





## Objectiu estratègic 2.4

# Millorar la seguretat del ciclisme i el cicloturisme esportiu a la carretera fomentant la convivència entre tots els usuaris de la xarxa viària

### CRITERIS

#### Visió zero

Visió zero d'accidents en el ciclisme i cicloturisme esportiu a la carretera.

#### Cohabitació

Conscienciar que la carretera és un espai que poden compartir vehicles motoritzats i bicicletes.

#### Especialització

Encaminar el ciclisme esportiu preferentment a carreteres de baixa intensitat de trànsit.

#### Innovació

Les noves tecnologies i noves pràctiques com a elements de millora de la seguretat.

#### Llegibilitat

Treballar la simplicitat i claredat dels senyals adreçats a la bicicletes.

#### Normativa

Vetllar pel compliment de la normativa pels diferents actors de la carretera.

#### Visibilitat

Millorar la visibilitat dels ciclistes a la carretera.



**“In France 77% of injured or killed cyclists were riding for leisure ”**

Claire Schreiber. Jornada cicloturisme, economia i seguretat. Estratègia de la bici 09-11-2018

# Infraestructura i seguretat viària

## Actors responsables

DTES  
SCT  
Diputacions

## Agents implicats

DECO  
Entitats

## ACCIONS

44. Millorar la seguretat en trams de carreteres locals amb alta aflluència de ciclistes i accidentalitat mitjançant limitacions de velocitat o la instal·lació de radars de tram, entre altres mesures.
45. Dur a terme proves pilot de senyalització dinàmica d'advertència de ciclistes a la carretera i d'altres bones pràctiques europees en disseny i senyalització.
46. Revisar els requisits per a les activitats cicloturístiques en carreteres per tal de millorar les condicions de seguretat.
47. Intensificar el manteniment de carreteres i vorals més transitats pels ciclistes.
48. Senyalitzar adequadament ports de muntanya i garantir l'existència de serveis bàsics complementaris.
49. Desenvolupar estudis i recopilar dades sobre usuaris vulnerables en l'àmbit urbà i interurbà.
50. Elaborar el Pla d'aforaments de ciclistes de la xarxa viària aprofitant aplicacions mòbils.





# Impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu i potenciar la seguretat

---

### INDICADORS

- km de rutes cicloturístiques de llarg recorregut posats en servei
- % d'increment del nombre de persones usuàries de rutes cicloturístiques
- Nombre de guies i plànols d'itineraris recomanats
- Nombre d'establiments amb segells de qualitat turística o d'especialització relacionats amb la bicicleta
- Nombre d'accidents amb ciclistes implicats en carreteres
- Nombre de víctimes ciclistes en accidents de trànsit en carreteres



3r Pilar

**Millorar la promoció, seguiment  
i governança de la bicicleta**

---

# Millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta

Cal internalitzar la bicicleta en les diferents polítiques i les seves administracions. El retard històric en la seva promoció i la necessitat de potenciar aquest mitjà fan que requereixi d'un sistema de governança propi que pugui treballar més sectorialment que els òrgans tradicionals de governança del conjunt de mobilitat com el Consell de Mobilitat.

La **Mesa de la Bicicleta**, constituïda el 2007, és un grup de representants d'institucions, administracions públiques, associacions de persones usuàries, empreses del sector i diverses entitats, emparada pel Departament de Territori i Sostenibilitat, amb l'objectiu de treballar conjuntament per a la promoció de l'ús de la bicicleta. El seu paper queda reforçat en aquesta Estratègia. El conjunt d'actuacions de l'Estratègia catalana de la bicicleta serà el full de ruta a potenciar i del qual es farà seguiment des de la Mesa.

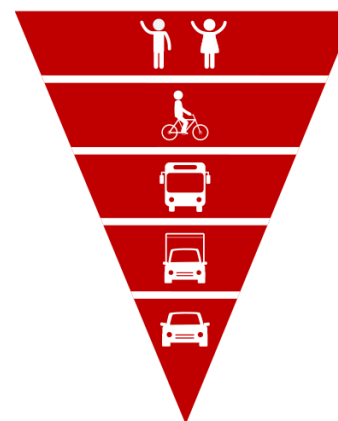
Aquesta Estratègia també defineix la necessitat de generar una figura de coordinació tècnica dins de cada Administració que serà clau per a la internalització de la bicicleta en les polítiques de les diferents administracions i per a la seva coordinació i amb la Mesa de la Bicicleta.

Així, la millora de la governança de la bicicleta recau en una coordinació efectiva entre les administracions, associacions i agents implicats, que fomenti de manera transversal la unitat d'acció entre les diferents administracions implicades, tant normativament com tècnica, la recollida i la compartició de

dades sobre la mobilitat en bicicleta, i la realització de processos participatius amb els diferents actors implicats.

La promoció de l'ús de la bicicleta, pels beneficis socials que comporta, necessita també en primers estadis un més gran nivell d'ajuts i subvencions, tant per millorar la infraestructura com la dotació d'aparcaments i la compra de bicicletes, que actuïn de manera catalitzadora per fer de la bicicleta un mitjà estructurant de la mobilitat. Aquest fet està vinculat a la necessitat d'una previsió d'inversió específica en les polítiques a favor de la bicicleta, tant en l'àmbit municipal com en el supramunicipal.

La inclusió del concepte de mobilitat sostenible, activa i segura, en particular de la bicicleta, de manera transversal en **totes les etapes educatives** i en la formació d'adults així com la realització de plans de mobilitat escolar als centres educatius i plans de desplaçaments d'empreses han de contribuir a normalitzar l'ús de la bicicleta a la nostra societat.





## Objectius estratègics

- 3.1 Unir forces de les diferents administracions al servei de la bicicleta  
*Governança i seguiment*
- 3.2 Incrementar la inversió en polítiques per a la bicicleta  
*Promoció i finançament de la bicicleta*
- 3.3 Aconseguir que la bicicleta tingui una imatge pràctica, saludable, sostenible i atractiva  
*Campanyes de sensibilització i d'informació*
- 3.4 Formar la ciutadania en la circulació segura en bicicleta en convivència amb la resta de mitjans  
*Formació*

ASSOLIR UNA ALTA  
REPRESENTATIVITAT  
TERRITORIAL D'ENTITATS  
ADHERIDES A  
L'ESTRATÈGIA

INCREMENTAR LA  
INVERSIÓ EN POLÍTIQUES  
DE LA BICICLETA

INCREMENTAR EL  
NOMBRE D'ALUMNES  
FORMATS EN L'ÚS DE LA  
BICICLETA

## Objectiu estratègic 3.1

# Unir forces de les diferents administracions al servei de la bicicleta

---

### CRITERIS

#### Transversalitat

La mobilitat en bicicleta s'ha d'internalitzar en totes les polítiques o àrees d'actuació transversalment a les diferents administracions.

#### Coordinació

La coordinació entre les diferents administracions és necessària i s'ha de millorar.

#### Transferència

La transferència de coneixement entre administracions sobre bones pràctiques de la bicicleta s'ha de fomentar.

#### Participació

La participació de les entitats i la societat civil s'ha de garantir en les polítiques i actuacions.

#### Monitorització

La mobilitat en bicicleta s'ha de monitoritzar obtenint i agrupant dades de seguiment de les diferents fonts.

#### Avaluació

Les polítiques de la bicicleta tenen un impacte positiu que cal avaluar.





# Governança i seguiment

## Actors responsables

DTES, Diputacions, AMB,  
Ajuntaments

## Agents implicats

DECO, Dept. Salut,  
SCT, ATM, Entitats,

## ACCIONS

51. Potenciar la Mesa de la Bicicleta com a òrgan superior de governança amb representativitat territorial de les diferents administracions i de les entitats.
52. Identificar la figura de coordinador tècnic de la bicicleta a cada Administració.
53. Crear una comissió tècnica de la bicicleta vinculada a la Mesa de la Bicicleta.
54. Impulsar cursos de formació de tècnics especialitzats.
55. Donar servei de suport tècnic als municipis per a al disseny, execució i promoció de l'ús de la bicicleta.
56. Crear un portal web de referència de la bicicleta.
  - 56.1. Mapa i cercador de vies ciclistes i de pedalabilitat de les ciutats.
  - 56.2. Mapa i cercador de rutes cicloturístiques i informació turística.
  - 56.3. Documentació tècnica i bones pràctiques.
  - 56.4. Observatori de dades sobre la mobilitat en bicicleta.
  - 56.5. Protocols de col·laboració per a la recollida i compartició de dades de la bicicleta.
  - 56.6. Bústia d'atenció ciutadana.
57. Continuar elaborant el Baròmetre de la bicicleta.
58. Continuar celebrant el Congrés de la bicicleta per compartir coneixement i altres jornades participatives amb agents implicats i societat civil.
59. Avaluar l'impacte econòmic, ambiental i social de les polítiques i actuacions implementades en favor de la bicicleta.

## Objectiu estratègic 3.2

# Incrementar la inversió en polítiques per a la bicicleta

### CRITERIS

#### Finançament

La bicicleta necessita incrementar el seu finançament en l'àmbit municipal i supramunicipal.

#### Publicitat

Cal donar a conèixer el conjunt d'inversions realitzades en les polítiques de la bicicleta.

#### Suport

Els ens locals i entitats requereixen de suport per fomentar l'ús de la bicicleta i ajudar al seu desplegament.

#### Projecció

L'agrupació de les empreses del sector pot millorar-ne la competitivitat i el coneixement de l'impacte positiu en la societat.

**“We need three actions to promote cycling: infrastructure, infrastructure, infrastructure”**

Morten Kabell. Jornada Governança i Promoció.  
Estratègia de la bici 13-12-2018



# Promoció i finançament de la bicicleta

## Actors responsables

DTES, SCT,  
Diputacions, AMB,  
Ajuntaments  
ACCIÓ

## Agents implicats

DECO, SCT, ATM,  
Entitats

## ACCIONS

60. Polítiques de subvenció per a l'execució de vies ciclistes i aparcaments segurs.
61. Desenvolupar programes de préstec o de cessió de bicicletes a treballadors i treballadores.
62. Polítiques de subvenció per a la compra de bicicletes i bicicletes elèctriques.
63. Potenciar sistemes de bicicleta compartida en ciutats grans i regular l'ocupació de l'espai públic.
64. Definir programes pressupostaris específics per a les polítiques de la bicicleta.
65. Fer promoció i donar suport econòmic a entitats per al desenvolupament d'accions o campanyes de foment de la bicicleta.
66. Estudiar l'establiment d'incentius econòmics per a les persones que van en bici a la feina.
67. Promoure la creació del clúster de la bicicleta per facilitar la cooperació, la competitivitat i la innovació del sector.

## Objectiu estratègic 3.3

# Aconseguir que la bicicleta tingui una imatge atractiva, pràctica, saludable, sostenible i segura

---

### CRITERIS

#### Promoció

La bicicleta requereix de promoció com a mitjà actiu, pràctic, saludable, sostenible i segur que és.

#### Cultura

La cultura ciclista implica el ciclista i totes les persones usuàries: tota la ciutadania.

#### Universalitat

La promoció s'ha de fer arribar a tots els grups de persones i de professionals.

#### Igualtat

La perspectiva de gènere i d'edat s'han d'incloure en la seguretat i la resta d'àmbits de la mobilitat en bicicleta.

**Hej cyklist!**  
**Tak fordi**  
**du kører**  
**hensynsfuldt**

***“Hey cyclist! Thank you for riding cautiously”***

*Morten Kabell. Jornada governança i promoció.*

*Estratègia de la bici 13-12-2018*



**I CPH**  
**SIKKER CYKELBY**

# Campanyes de sensibilització i d'informació

## Actors responsables

DTES, SCT,  
Diputacions, AMB,  
Ajuntaments

## Agents implicats

DECO, Dept.  
Salut, ATM,  
Entitats

## ACCIONS

68. Fer campanyes de sensibilització adreçades tant a conductors de vehicles motoritzats com a ciclistes.

69. Crear campanyes i actes per promocionar la bicicleta en l'àmbit quotidià adreçades als diferents grups de persones i col·lectius professionals.

70. Impulsar iniciatives de mobilitat inclusiva en bicicleta o altres cicles.

71. Promoure itineraris saludables de proximitat per fomentar la mobilitat activa.





## Objectiu estratègic 3.4

# Formar la ciutadania en la circulació segura en bicicleta en convivència amb la resta de mitjans

---

### CRITERIS

#### Escola

L'escola és la plataforma inicial per promocionar la bicicleta i formar en seguretat viària.

#### Currículum Ed.

La mobilitat sostenible, eficient i segura s'ha d'incloure de forma transversal en totes les etapes educatives.

#### Formació Adults

La formació i el reciclatge d'adults s'han de fomentar en matèria d'educació viària i incloure els nous paradigmes de la mobilitat.

#### Planificació

Els plans de mobilitat a centres educatius i laborals han de situar la bicicleta com un dels elements centrals de la mobilitat sostenible.

*"I think the most important is that kids learn to ride bicycle to school"*

*Claire Schreiber. Jornada cicloturisme, economia i seguretat. Estratègia de la bici 09-11-2018*



# Formació

## Actors responsables

## Agents implicats

DTES, Dept.  
Educació, SCT

ATM, Diputacions, Ajuntaments,  
AMB, Polícies locals, Entitats

## ACCIONS

72. Revisar i actualitzar, si s'escau, el contingut curricular d'acord amb les diferents formes de mobilitat i els seus avantatges, en particular en bici, i l'educació viària a les escoles.
73. Estudiar la designació d'una persona referent de mobilitat sostenible als centres educatius que coordini les accions educatives i actuï com a interlocutor amb les administracions.
74. Impulsar els plans de mobilitat escolar als centres amb la participació de tota la comunitat educativa, en el marc dels instruments de planificació de la mobilitat vigents.
75. Fomentar la pacificació dels entorns escolars per millorar la seguretat i limitar l'accés del vehicle privat.
76. Fer cursos de formació en bici introduint proves en espais tancats i en circuits reals en via pública adaptats als nous paradigmes de mobilitat.
77. Sensibilitzar la comunitat escolar sobre l'ús de la bicicleta coma a mitjà pràctic, saludable i sostenible.
78. Promoure des dels centres educatius, a través del Servei Comunitari, accions orientades a la creació i senyalització de rutes cicloturístiques.
79. Incloure específicament als plans de desplaçaments d'empresa la promoció de l'ús de la bicicleta i la formació del personal.
80. Formar els treballadors i treballadores que usaran cicles per desenvolupar la seva feina en l'àmbit de la ciclologística.
81. Potenciar la formació i la sensibilització al voltant de la bicicleta en l'àmbit de les autoescoles i dels cursos de sensibilització i reeducació del permís per punts.
82. Promoure dins de la normativa la introducció del bescanvi de multes a ciclistes per cursos de mobilitat sostenible i segura.



## Millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta

---

### INDICADORS

- Nombre d'entitats adherides a l'Estratègia catalana de la bicicleta
- Inversió directa de les administracions en matèria de bicicleta
- Nombre de convocatòries de subvenció realitzades sobre temes relacionats amb la bicicleta
- Import de les subvencions concedides sobre temes relacionats amb la bicicleta
- Nombre de campanyes realitzades a favor de la bicicleta
- Nombre de centres educatius amb plans de mobilitat i/o mesures al voltant de l'ús de la bicicleta
- Nombre de centres educatius que realitzen accions de sensibilització
- Nombre de projectes de servei comunitari orientat a la creació i senyalització de rutes cicloturístiques
- Nombre de projectes de servei comunitari vinculats a la promoció de l'ús de les bicicletes.

---

# Implementació i seguiment de l'Estratègia



# Implementació i seguiment de l'Estratègia

La Mesa de la Bicicleta serà l'òrgan principal de seguiment de les accions proposades en el marc de l'ECB 2025.

En aquest sentit, per al seu desplegament efectiu, la Generalitat de Catalunya elaborarà en un termini de 6 mesos un **primer Programa d'actuacions de caràcter triennal**, amb el detall de les accions i les seves fórmules d'implantació i finançament.

Així mateix, la Generalitat de Catalunya informarà a aquest ens, almenys una vegada a l'any i durant tota la seva vigència, dels avanços i resultats que es vagin obtenint.

**Cada administració pública de Catalunya que vulgui adherir-se** a aquesta Estratègia haurà de comunicar-ho a la Secretaria de la Mesa de la Bicicleta i designar una persona **coordinadora tècnica** que la representi. De la mateixa manera que la Generalitat de Catalunya, en un termini de 6 mesos haurà de presentar el seu **Programa d'actuació triennal** per aconseguir els objectius que estableixi en el marc del seu abast territorial i competencial.

El seguiment local de l'Estratègia també s'incorporarà en el seguiment anual de l'Estratègia catalana de la bicicleta que faci la Mesa de la Bicicleta.





INFRAESTRUCTURA

SEGURETAT VIÀRIA

MARC NORMATIU

SENSIBILITZACIÓ

REFINAR CRITERIS EN EL CAS D'EXERCER SECCIONS AMB XARRES CIRCULARS

PRIORITZAR AQUELLES ACCIONS MÉS URGENTS JA DETECTADES

GARANTIR LA SIMPLICITAT I CLARETAT DELS SENYALS

- Dissenyar cançons dedicades a vehicles de la llei en rutes rurals o receptors diferencials dels vehicles automòbils

MILLORAR LA SENYALITZACIÓ HORIZONTAL I LA VISIBILITAT EN CORBES

PRIORITZAR ACTUACIONS DE LIMITACIÓ DE LA VELOCITAT (PERMANENT O PER FRANGES HORÀRIES)

IMPLANTAR LIMITACIONS DE VELOCITAT EN LES CARRETERES LOCALS AMB MÉS AFLUËNCIA DE CICLISTES

- Introduir distincions en el disseny i senyalització horària i per franges horàries

GARANTIR UN REGLAMENT UNIFICAT A CATALUNYA

GARANTIR UNA SENYALÈTICA UNIFICADA A CATALUNYA

INSTAR L'AUTORITAT COMPETENT A REVISAR LA NORMATIVA VIGENT

EXECUTAR VORALS EN TRAMS DE CARRETERES LOCALS AMB ALTA AFLUËNCIA DE CICLISTES, SEMPRE QUE SIGUI POSSIBLE

ANALITZAR LES CONDICIONS DELS VORALS EN CAS DE

ANALITZAR LA IDONEÏTAT DEL SENYAL 1,5 M PER A TOT TIPUS DE VEHICLES.

IMPLANTAR EL DISSENY '2-1' AMB UNA CALÇADA ÚNICA CENTRAL PER A VEHICLES MOTORITZATS I VORALS BICI EN ALGUNES CARRETERES LOCALS EN QUÈ HI HAGI SENYALITZADES RUTES CICLOTURÍSTIQUES

- Desenvolupar un nou disseny de carrutges

VISUALITZAR LA BICICLETA COM A VEHICLE USUARI DE LA CARRETERA

GARANTIR EL COMPLIMENT DE LA NORMATIVA

MANCA DE IMPACTIBILITAT ENTRE ALS VEHICLES I BICICLETES EN EL DISENY DE NOVES INFRAESTRUCTURES CARRETERES LOCALS AMB VORALS/VOVANTS ENQUATATS

ELABORAR EL PLA D'AFORAMENTS DE CICLISTES DE LA XARXA VIÀRIA

INTENSIFICAR EL MANTENIMENT DE CARRETERES I CUNETES

AUGMENTAR EL NOMBRE DE SENYALS D'ALERTA DE LA DISTÀNCIA D'AVANÇAMENT DE CICLISTES

INCLoure LA REGULACIÓ DELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL (PATINETS) EN ORDENANCES MUNICIPALS I LA SEVA CONVIVÈNCIA AMB LA BICICLETA

CONSIDERAR MILLORES DE DISSENY INSPIRADES EN D'ALTRES PAÏsos

ELABORAR UN PLAN DE SENSIBILITZACIÓ PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

INTEGRARE LA MOBILITAT SOSTENIBLE EN EL PLAN DE SENSIBILITZACIÓ PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

APLICAR LES NOVES TECNOLOGIES PER MILLORAR LA SEGURETAT EN LA CARRETERA

EN L'ÀMBIT URBÀ, INTRODUIR EL BESCANVI DE MULTES A CICLISTES PER CURSOS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

DUR A TERME PROVES PILOT DE BONES PRÀCTIQUES EUROPEES

- Treballs pilots de pacges per desenvolupar accions amb l'ADN dels usuaris de la bicicleta al servei de desenvolupament de la mobilitat

VISIÓ ZERO D'ACCIDENTS EN LA MOBILITAT AMB BICICLETA

INTEGRARE LA MOBILITAT SOSTENIBLE EN EL PLAN DE SENSIBILITZACIÓ PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

INTRODUIR LA SENYALITZACIÓ VARIABLE

ENDURER SANCIONS DEL CODI DE CIRCULACIÓ

SENYALITZAR ADEQUADAMENT PORTS DE MUNTANYA I GARANTIR L'EXISTÈNCIA DE SERVEIS BÀSICS COMPLEMENTARIS

DESENVOLUPAR ESTUDIS I RECOPILAR DADES SOBRE USUARIS VULNERABLES EN ÀMBIT URBÀ I INTERURBA

IMPLEMENTACIÓ DE RADAR DE PUNTA EN ALGUNES CARRETERES AMB ALTRE CICLISTES

- D'instal·lar radars de punta de seguretat

DESENVOLUPAR UN PLAN DE SENSIBILITZACIÓ PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

- Treballs pilots d'actuacions de desenvolupament de la mobilitat sostenible

SANCCIONAR LES EXCESSOS DE VELOCITAT -> PASAR DE 200 => 3.000 RADARS A CATALUNYA

+ PUNTS DE TÈRMIN + CAMBIO

SENSIBILITZAR SOBRE L'US COMPARTIT DE LA XARXA VIÀRIA

ELABORAR CAMPANYES DE SENSIBILITZACIÓ TANT PER ALS CONDUCTORS DE VEHICLES COM PER ALS CICLISTES

- Treballs pilots de desenvolupament de la mobilitat sostenible

Rec. D'atje respecte a la mobilitat sostenible

# Procés participatiu de l'Estratègia



# Procés participatiu de l'Estratègia

La redacció de l'Estratègia s'ha dut a terme en el marc de la Mesa de la Bicicleta i en col·laboració amb altres departaments, organismes i ens locals implicats, així com amb entitats del món de la bicicleta.

S'ha realitzat a partir d'un important procés participatiu que ha aplegat més de 350 persones i que s'ha estructurat en diferents jornades participatives i sessions de treball al llarg de 2018 i 2019.

## Jornades participatives - 2018

Jornades obertes de diagnosi dels principals dèficits, problemàtiques i oportunitats a abordar en el marc de l'ECB 2025.

- 14 de març – Els aspectes jurídics de la bicicleta a les ciutats
- 28 de setembre – La mobilitat quotidiana a les ciutats
- 9 de novembre – Cicloturisme, economia i seguretat
- 13 de desembre – Governança, formació i promoció

## Sessions de treball - 2019

Sessions amb agents implicats per debatre sobre els principals criteris i accions a tenir en compte de cara a definir les propostes a incloure a l'ECB 2025.

- 25 de febrer – Taller sobre mobilitat quotidiana
- 18 de març – Taller sobre cicloturisme, oci, esport i seguretat viària



# Jornades de l'Estratègia

---



Jornada 1  
**Els aspectes jurídics de la bicicleta a les ciutats**  
14 març 2018

---

## *Bloc 1: Situació actual*

- La circulació de bicicletes en carreteres i travesseres
- La bicicleta en les ordenances municipals
- El marc jurídic de la bicicleta
- Els agents de control de la mobilitat

## *Bloc 2: Reptes de futur*

- Principis rectoris d'un món més pedalable
- La perspectiva dels usuaris
- La bicicleta en la nova normativa de circulació
- Adaptació de les ordenances municipals i integració de nous models de mobilitat personal



Jornada 2  
**La mobilitat quotidiana en bicicleta a les ciutats**  
28 setembre 2018

---

## *Classe magistral*

“La planificació i el disseny de les vies ciclistes a Holanda”

## *Primer taula rodona*

Planificació i disseny en les nostres ciutats.  
Situació actual i reptes

## *Segona taula rodona*

Planificació de xarxes interurbanes, intermodalitat i centres generadors de mobilitat



# Jornades de l'Estratègia

---



Jornada 3  
**Cicloturisme,  
economia i seguretat**  
9 novembre 2018

---

Classe magistral  
"Cicloturisme, economia i seguretat: el cas francès"

*Primera taula rodona*

Economia i cicloturisme: viatjar en bicicleta i esport

*Segona taula rodona*

Seguretat viària en bicicleta



Jornada 4  
**Governança, formació  
i promoció**

13 desembre 2018

---

Classe magistral  
"Governança, formació i promoció a Dinamarca"

*Primera taula rodona*

Governança i promoció: marc competencial, cooperació interadministrativa i accions de promoció

*Segona taula rodona*

Formació: de l'educació d'infants a la reeducació dels adults, i nous usos vinculats a la bicicleta: ciclologística

# Tallers de l'Estratègia

---

Taller de Mobilitat quotidiana  
26 febrer 2019

---

- Planificació i infraestructura urbana
- Seguretat i disseny
  
- Planificació i infraestructura interurbana
- Intermodalitat
  
- Governança i monitorització
- Promoció, campanyes i finançament
  
- Formació
- Fites

Taller de Cicloturisme, oci i esport  
18 març 2019

---

- Planificació i implantació de la xarxa cicloturística
  
- Disseny i gestió de la infraestructura cicloturística
  
- Promoció turística
  
- Infraestructura i seguretat viària
- Marc normatiu i de sensibilització

El 5 de novembre de 2019, el Govern de Catalunya aprova, mitjançant Acord, l'Estratègia catalana de la bicicleta 2025, que té com a objectiu construir un full de ruta clar i determinat per retornar definitivament a la bicicleta un protagonisme, històricament perdut, de la nostra mobilitat i que sigui peça de canvi per a una mobilitat més amable i sostenible de les nostres ciutats, per a un territori més habitable i pròsper.

.....



**Generalitat  
de Catalunya**



**Generalitat  
de Catalunya**