

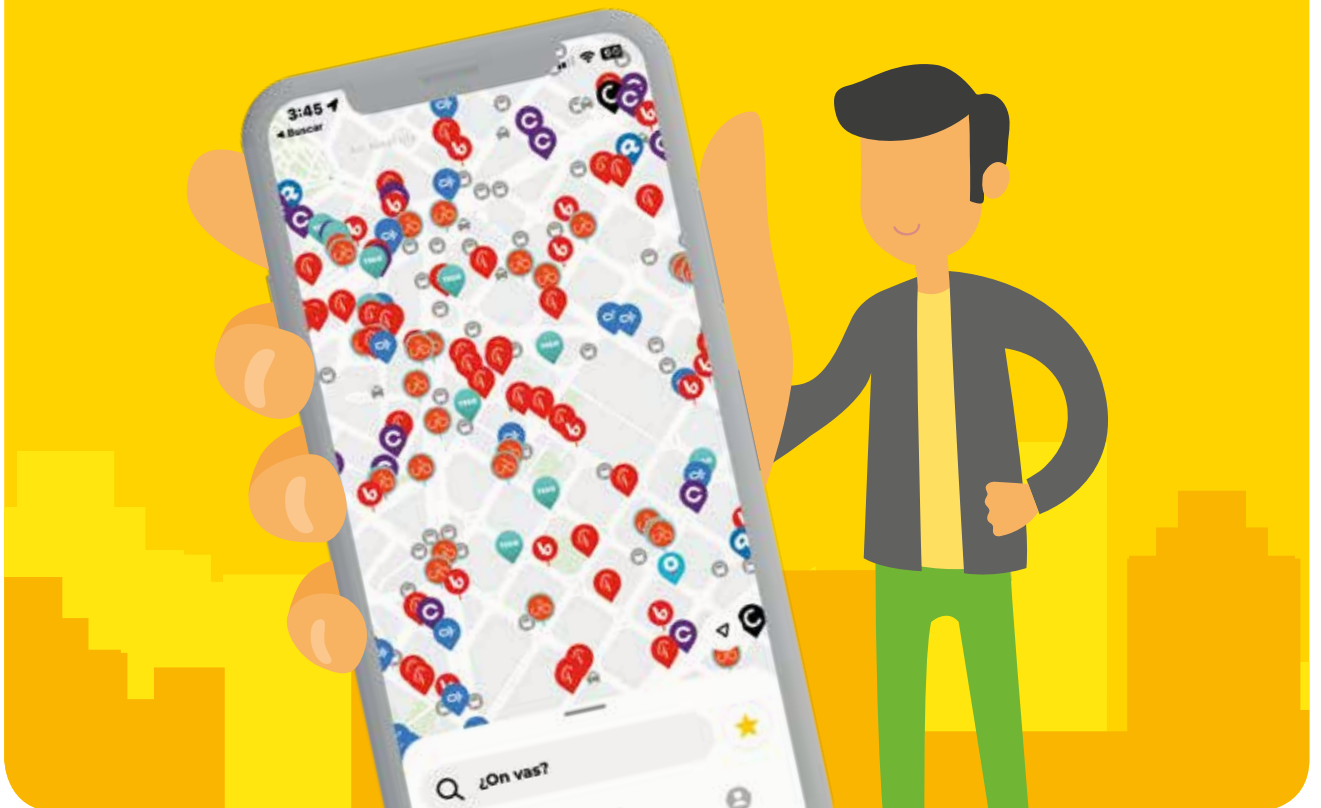


**UNA VISIÓ DE LA MOBILITAT
AL SERVEI DE LES PERSONES**

LA GRAN BARCELONA



Una app. Totes les opcions per moure't.



CityTrips

Tria la millor ruta per desplaçar-te a peu, amb bicicleta, patinet o transport públic, per Barcelona. Combina diferents mitjans de transport en un mateix trajecte. I troba i reserva bicicletes, patinets i motos elèctriques de *sharing*. És fàcil i molt pràctic. Amb CityTrips et mouràs més ràpid i de manera més sostenible per la ciutat.



Decideix al moment



Estalvia temps



Estalvia diners



És més ecològic

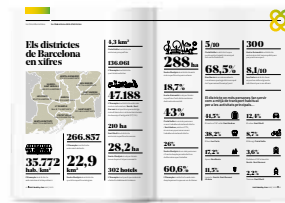




06

Les 10 propostes RACC per impulsar una mobilitat al servei de les persones

Deu iniciatives que podrien tenir un efecte directe per transformar la mobilitat de l'àrea urbana amb criteris de sostenibilitat ambiental, econòmica i social.



20

Ha millorat la mobilitat els darrers 4 anys?

L'any 2019, el RACC va presentar 45 propostes de millora. Fins a quin punt s'han complert?

30

Els estudis de mobilitat del RACC

Convivència d'usuaris, motos, bicicletes, patinets, DUM... L'anàlisi més detallada del Club.

74

La Barcelona dels districtes. Deu ciutats en una

La realitat ciutadana en l'àmbit més local. Què opina i com es mou cada districte.

PRESIDENT DEL RACC
JOSEP MATEU

JUNTA DIRECTIVA

IMMACULADA AMAT
FERRAN CONTI
AGUSTÍ CORDÓN
PEDRO DE LA ROSA
MERCEDES DE PABLO
MARTA DOMÈNECH
ALBERT ESTEVE
IÑAKI GONZÁLEZ
INKA GUIXÀ
MANUEL PUIG
GERMÁN RAMÓN-CORTÉS
GENÍS ROCA
ALFONSO RODÉS
JUAN ANTONIO SAMARANCH
JUAN TORRAS

SECRETÀRIA DE LA JUNTA DIRECTIVA
BLANCA RAMOS

DIRECTOR GENERAL
XAVIER PÉREZ

LA REVISTA DEL RACC ÉS UNA REALITZACIÓ DE L'ÀREA DE COMUNICACIÓ CORPORATIVA I DE PRESIDÈNCIA DEL RACC.

DIRECTOR DE COMUNICACIÓ CORPORATIVA
JOSEP M. MIRET

CAP DE GABINET DE PRESIDÈNCIA
MARIA JOSEP CORAL

COORDINACIÓ DE CONTINGUTS
AGUSTÍ RODRÍGUEZ
LLUÍS FALCON

DISSENY GRAFIOLÒGIC STUDIO CORRECCIÓ I TRADUCCIÓ
INCYTA

PUBLICITAT RACC

INGRID VAQUER:
934 955 000 EXT. 5202

DELIVERY MEDIA MADRID:
914 008 618 / 608 486 244
DELIVERY MEDIA BARCELONA:
667 579 620

IMPRESSIÓ SERPER

CTRA. DE L'HOSPITALET, 22
08940 CORNELLÀ DE LL. (BCN)

EL RACC I LA REVISTA DEL RACC NO COMPARTeixEN NECESSÀRIAMENT LES OPINIONS QUE SIGNEN ELS COL·LABORADORS. EN QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓ LITERÀRIA O GRÀFICA A TRAVÉS DE QUALSEVOL MITJA SENSE L'AUTORITZACIÓ EXPRESSA DEL RACC. LA PUBLICITAT QUE INCLOU AQUESTA REVISTA NO S'HA DE CONSIDERAR UNA RECOMANACIÓ DEL RACC ALS SEUS SOCIÉS. L'EXACTITUD I/O LA VERACITAT DELS ANUNCIS ÉS RESPONSABILITAT DELS ANUNCIANTS I DE LES EMPRESES PUBLICITÀRIES.

DIPÒSIT LEGAL: B-5461-1963



EL RACC ÉS MÈMBRE DE LA FEDERACIÓ INTERNACIONAL DE L'AUTOMÒBIL (FIA).



EL SERVEI D'ASSISTÈNCIA DEL RACC DISPOSA DEL CERTIFICAT DE QUALITAT ISO 9001:2008.

WWW.RACC.CAT

ASSISTÈNCIA 24 HORES
900 242 242

SERVEIS (FONORACC)
900 357 357 (DE 8 H A 21 H)

QUEIXES I RECLAMACIONS
900 700 702 (DE 9 H A 21 H)

WHATSAPP 696 861 660

12 Els reptes de la mobilitat. Qualitat de l'aire, congestió, accessos en tren, inversions en infraestructures... Els deures pendents de l'àrea metropolitana. **24 Mobility Institute.** La plataforma del RACC i Deloitte que reuneix més de 50 empreses i entitats per analitzar nous models de mobilitat. **56 RACC HolaBICI.** Tot el que proposa la comunitat ciclista més important de Catalunya.



Necessitem una mobilitat que tingui un impacte positiu triple: social, ambiental i econòmic

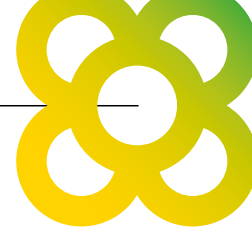
La vocació del RACC és contribuir a millorar la mobilitat al nostre país, i Barcelona i la seva àrea metropolitana en són una peça clau. Des de fa 117 anys treballem amb aquest objectiu. Hem acumulat una llarga experiència i, en aquests moments de grans transformacions, volem compartir la nostra visió per aportar coneixement, fruit d'observar, analitzar i escoltar tothom: els ciutadans del carrer (vianants, ciclistes, usuaris del transport públic i del patinet, motoristes, conductors...) i també

els experts de diferents disciplines i sectors, amb els quals ens hem reunit durant els darrers temps.

El 2019, també a La Pedrera, al cor de l'Eixample Cerdà, ja vam compartir una reflexió en profunditat sobre els grans reptes als quals s'enfrontava Barcelona, en una jornada que vam titular "**Fem de Barcelona el referent de la mobilitat**". En aquell moment creïem que la mobilitat transformaria la ciutat i que teníem l'oportunitat de convertir-nos en referents per a

moltes altres àrees urbanes. Però ningú de nosaltres podia imaginar que, només un any després, la covid aturaria la mobilitat a tot el món.

Durant aquests quatre anys han passat moltes coses. **La pandèmia ha accelerat i amplificat tendències i canvis d'hàbits de les persones** (el teletreball, el comerç en línia, la micromobilitat...). A Barcelona s'han construït més carrils bici, s'han ampliat moltes voreres, s'han instal·lat terrasses a la calçada i s'han eliminat



“

places d'aparcament amb l'objectiu de promoure una mobilitat neta. Les New Jersey, els blocs de formigó i la pintura a la calçada, que en principi eren mesures provisionals de baix cost implantades amb urgència, s'han anat consolidant.

Actualment, l'urbanisme tàctic, les Superilles, l'increment de l'ús de la bicicleta, la irrupció dels patinets, el creixement del repartiment de mercaderies o l'alliberament dels peatges són alguns dels factors que estan mostrant **un escenari que necessita més coherència i planificació i menys ideologia**. Barcelona encara no ha trobat el camí per encaixar totes aquestes peces i donar respostes a les necessitats de mobilitat de les persones que hi viuen, hi treballen, hi estudien i visiten la nostra ciutat.

La ciutat s'ha vist fortament impactada per tots aquests canvis i hi ha anat reaccionant, molts cops amb encert, d'altres amb una certa improvisació i, sovint, sense el consens necessari. Ara, però, és el moment de marcar les línies que han de definir la mobilitat els propers anys i també de pensar la ciutat amb visió de futur i de llarg termini. Sense qüestionar els objectius de millorar el benestar de les persones i el medi ambient, que tots compartim, creiem que cal analitzar “com” s'ha de dur a terme la transformació de la mobilitat de Barcelona i la seva àrea metropolitana.

Quan falten pocs mesos per a les eleccions municipals, volem posar sobre la taula aquestes qüestions, que considerem que han de tenir en compte les persones que aspiren a governar la nostra ciutat. Perquè tots sabem que la mobilitat és un eix estratègic per a la qualitat de vida de les persones i per al progrés econòmic.

Barcelona encara no ha trobat el camí per respondre a les necessitats de mobilitat de les persones que hi viuen, hi treballen, hi estudien i la visiten.

És el moment de marcar les línies que ha de definir la mobilitat els propers anys i de pensar la ciutat amb visió de futur.

El nostre objectiu és contribuir al debat, perquè la mobilitat és una responsabilitat de tots.

”

Ens hem de preguntar quina mobilitat necessita Barcelona i quines són les accions més adequades per construir una ciutat per viure-hi, per passejar-hi, però també per crear riquesa i llocs de treball, per generar i captar talent, per atreure inversions i visitants de valor, en definitiva, per competir amb les ciutats capdavanteres del món en benestar, qualitat de vida i progrés.

I per això ens cal una mobilitat segura, sostenible, assequible a les butxaques de la ciutadania, una mobilitat que generi un impacte positiu triple: social, mediambiental i econòmic. Estem segurs que necessitem una ciutat més pacificada, amb

menys vehicles privats al centre i, alhora, també accessible per a totes les persones que venen cada dia a treballar, a estudiar, a fer gestions, a comprar o a gaudir de l'oci i la cultura, per als ciutadans i ciutadanes de l'àrea metropolitana i també per als que venen d'altres països.

I per tot això creiem que Barcelona ha d'abordar quatre grans reptes: adoptar una visió i una gestió metropolitana; accelerar i millorar l'oferta de ferrocarril (urbà i interurbà) perquè els usuaris puguin accedir a la ciutat amb tren; resoldre la congestió del trànsit i, per descomptat, millorar la qualitat de l'aire, reduint el nombre de vehicles privats al centre de la ciutat, reduint les emissions dels vehicles que hi circulin i fomentant la mobilitat compartida i la intermodalitat.

En aquest context, **el RACC formula les seves propostes, amb un esperit compromès i una visió constructiva, per situar les persones al centre de la mobilitat, independentment de la manera en què es desplacin** i planificant les grans infraestructures que ens permetin connectar-nos amb el món. El nostre objectiu és contribuir al debat, perquè la mobilitat és una responsabilitat de tots, de la ciutadania, de les entitats involucrades en la mobilitat, dels sectors empresarials i de les administracions.

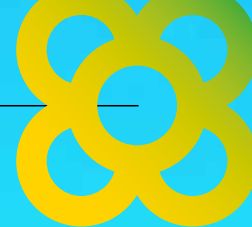
Barcelona té l'oportunitat d'eleva la mirada, posar les llargues, planificar superant els mandats electorals i construir una mobilitat millor per a tothom. ■

Josep Mateu
President del RACC

10 propostes RACC per impulsar una mobilitat al servei de les persones

Què cal fer per impulsar Barcelona amb una mobilitat d'alta qualitat que estigui al servei dels ciutadans, dels visitants, de les empreses i entitats socials, científiques i culturals de la ciutat? Com es pot assegurar que les generacions que venen es moguin en un àmbit urbà més amable, d'aire més net, segur, dinàmic i competitiu? El RACC ha fet un exercici de síntesi per assenyalar les deu propostes clau que, en opinió dels experts del Club, podrien tenir una incidència més directa i immediata.





“

Necessitem un nou model Barcelona de mobilitat que sigui referent en sostenibilitat ambiental, econòmica i social.

”



01.

Priorització de les inversions en transport públic metropolità, especialment en serveis ferroviaris.

En el primer semestre del 2022 el govern de l'Estat només va invertir el 16% dels 2.000 milions que tenia pressupostat en infraestructures a Catalunya. Cal fer projectes nous i desencallar els que estan bloquejats tant a l'Administració estatal com a la Generalitat de Catalunya.

Els primers nou mesos del 2022, la inversió real de la Generalitat amb prou feines va arribar al 32% del que s'havia pressupostat. I quant als projectes Next Generation, tan sols se n'han licitat o executat el 21%. L'execució de les infraestructures per part del Ministeri de Transport els últims anys és clarament insuficient si es té en compte el PIB català i la seva contribució impositiva a les administracions públiques. Cal activar i executar de manera urgent els expedients de contractació. Els 2.500 milions d'euros dels PGE previstos a Catalunya el 2023 no poden quedar en paper mullat.



02.

Impuls d'una estratègia metropolitana per desenvolupar una xarxa potent d'aparcaments a les estacions de tren.

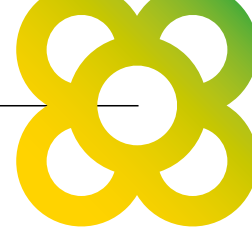
Des del RACC considerem que necessitem una àmplia oferta d'aparcaments a les estacions ferroviàries de l'àrea i la regió metropolitana de Barcelona per captar nous usuaris de transport públic que puguin arribar amb vehicle particular fins a l'estació, estacionar-lo amb seguretat i comoditat i desplaçar-se a la ciutat en tren.

Les inversions en Rodalies han d'anar acompanyades d'un pla de *park&ride*. Els que hi ha són insuficients per acollir la demanda i promoure el trànsit d'usuaris del vehicle privat al transport públic. La creació d'una

xarxa d'aparcaments a les estacions de tren és una eina fonamental per reduir la congestió a tota l'àrea metropolitana i millorar la qualitat de l'aire.

El 2018 el RACC va fer una audició de *park&ride* —Castellbisbal, Montcada i Reixac, Barberà del Vallès, Martorell, Badalona, Terrassa, Mataró, Castelldefels...— i la majoria tenien mancances de senyalització, connectivitat amb vies ràpides, seguretat i il·luminació.

La ciutat de Barcelona ha de tenir més responsabilitat en la qüestió i implicar-se en el finançament d'uns aparcaments dissuasius que contribueixin al fet que entrin menys cotxes a la ciutat i a millorar la qualitat de l'aire. I, igualment, cal compensar també els municipis que hagin d'acollir aquests vehicles.



03.

Aposta per la convivència entre diferents mitjans de transport i l'acompanyament de la mobilitat en bicicleta i en patinet.

En els propers anys s'ha d'ordenar la mobilitat ciclista i la dels patinets. Barcelona té una xarxa ciclista àmplia, amb més de 1.700 quilòmetres que el PMU 2024 (Pla de mobilitat urbana) preveu incrementar en un 25%.

Els prop de 145.000 desplaçaments diaris en bicicleta representen un 3,3% del total dins de Barcelona i l'objectiu de l'Ajuntament és arribar al 5%. En aquests moments, el creixement de la bicicleta no ve majoritàriament d'usuaris del cotxe ni de la moto, sinó en un 70% de gent que abans anava amb transport públic o a peu, un tema que cal corregir. Cal integrar les bicicletes i els patinets a les ciutats d'una manera segura per a tothom i garantint als usuaris d'aquests vehicles una formació i un coneixement de les normes de circulació. Segons l'últim Baròmetre RACC del Ciclista Urbà de Barcelona, el 65% dels ciclistes se senten vulnerables quan circulen per la ciutat i alhora un 33% admet que no coneix la normativa de circulació.



Que 8 anys d'obres no aturin Barcelona

Necessitem millorar la qualitat de l'aire que respirem i els carrers on vivim, i celebrem que arribin inversions per transformar el model de mobilitat metropolitana. Ara bé, entre el 2022 i el 2030 més de 20 actuacions a la via pública augmentaran la congestió i la contaminació: s'emportaran els desplaçaments diaris d'una zona on residixen 5 milions de persones.

Es ciutadans tenen dret a conèixer les conseqüències de les mesures que s'estan adoptant.

Al RACC creiem que és necessari:

- ✓ **Prioritzar** les obres de transport públic per millorar la qualitat de vida i la mobilitat de totes les ciutadanes.
- ✓ **Incrementar la inversió** per augmentar la capacitat i el nivell de serveis en tot l'àmbit metropolità (per aconseguir els terminis d'execució de les obres).
- ✓ **Conservar i redifinir** la xarxa d'actuacions que no són de transport públic i que afecten la mobilitat.

Obres previstes 2022-2030

RACC
Mobility Club
El club per a tu.

04.

Coordinació de l'execució de les obres previstes a l'espai públic i replantejament del projecte Superilles.

Entre el 2022 i el 2030 estan previstes més de vint actuacions a la via pública que augmentaran la congestió i empitjoraran els desplaçaments diaris per a més de cinc milions de persones. Cal prioritzar les inversions en transport públic i coordinar els calendaris d'obres per garantir la mobilitat els propers vuit anys.

Ens hem de preguntar si ara és el moment de fer els eixos verds, les obres de la Via Laietana, la reducció de carrils a la Via Augusta..., que treuen fluïdesa en un moment de tantes obres. Ja fa uns mesos el RACC va publicar un anunci amb el títol "Que vuit anys d'obres no aturin Barcelona" per advertir de la situació. Aquestes obres generen congestions i contaminants que afecten la qualitat de l'aire i la salut de les persones.

05.

Impuls de la mobilitat elèctrica amb incentius a la compra i ampliant la xarxa de recàrrega dins i fora de la ciutat.

L'economia i la mobilitat s'han de descarbonitzar i això vol dir electrificar molt més. La manca de confiança dels usuaris en la disponibilitat de punts de càrrega és el principal fre a l'electrificació juntament amb l'elevat preu dels vehicles nous. La renovació del parc hauria de ser una prioritat.

La diferència de preu entre vehicles elèctrics i de combustió nous s'ha reduït un 47% des del 2019 i l'autonomia de les bateries ja permet fer, de mitjana, uns 340 quilòmetres. Però la xarxa de recàrrega és clarament insuficient. No tant a Barcelona, on hi ha més de 2.800 connectors d'ús públic, més els particulars a empreses i domicilis, com per a desplaçaments llargs per carretera. Tenim 42,2 punts de recàrrega per 100.000 habitants a Catalunya (20,8 a Madrid), lluny de la ràtio de referència de 100 punts.





06.

Profundiment en la Visió Zero de la sinistralitat viària i desenvolupament del Pla de la moto.

Barcelona és la ciutat d'Europa amb més motos per habitant i metre quadrat. Representen un terç del parc total de vehicles a la ciutat i tenen un paper molt rellevant en la mobilitat urbana, però amb una sinistralitat elevada. Aconseguir zero morts és l'únic objectiu èticament admissible.

En la línia del concepte Visió Zero impulsat per les Nacions Unides i la FIA (aconseguir zero morts en accidents de trànsit a les ciutats i les carreteres), cal treballar a Barcelona per enfortir el descens de morts i ferits greus dels últims anys, fent èmfasi sobretot en els col·lectius més vulnerables: els viants i, especialment, els motoristes.

Les motos, que representen el 6,9% dels desplaçaments individuals diaris, el doble dels que es fan amb bicicleta i patinet, van suposar el 2022 el 70% de morts en accident a Barcelona (16 de 23). Redissenyar els espais de més perillositat com les cruïlles, millorar el control semafòric, reforçar els missatges per millorar l'equipament dels motoristes —jaquetes amb proteccions, guants i calçat adequat— i oferir cursos de conducció segura específics són algunes mesures que es podrien posar en marxa.

Igualment, cal oferir facilitats a l'usuari en temes com l'estacionament de les motos a la ciutat, que cal abordar de manera intel·ligent, analitzant districte per districte, i buscant la millor solució per als ciutadans i els que arriben de fora amb moto.

07.

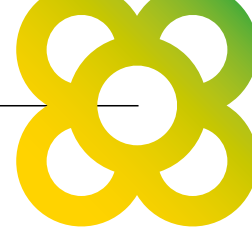
Foment de la mobilitat compartida i connectada: model de *sharing*.

Cal desplegar un model consensuat de cotxes compartits, aconseguir una millor distribució entre els operadors de motos i convertir el *bicisharing* en metropolità, sense oblidar el potencial dels patinets. Totes les solucions de mobilitat compartida s'haurien d'integrar amb el sistema tarifari del transport públic.

Un altre tema que caldria solucionar és el de la mobilitat compartida i connectada. Cal desplegar un model consensuat de cotxes, motos i bicis de *sharing*. Ara només tenim de motos i bicis, i no són d'abast metropolità.

Barcelona, la ciutat del Tomorrow Mobility i la seu de l'EIT Urban Mobility, no pot donar l'esquena als nous models de mobilitat compartida. Una mobilitat connectada vol dir incrementar la seguretat, optimitzar els fluxos de trànsit i contribuir a reduir l'impacte ambiental.





08.

Millora del repartiment de mercaderies i d'última milla.

La Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) ha augmentat molt des de la pandèmia i s'ha combinat amb una forta reducció de places de càrrega i descàrrega. Això genera incomoditat als transportistes, als comerços i a la resta de modes de transport, i crea congestió i contaminació.

Cal treure pressió de l'hora punta del matí i aconseguir més eficiència en la distribució per evitar que la meitat de vehicles circulin mig buits com ara. I també tenir present una visió metropolitana, ja que la meitat de vehicles comercials que distribueixen a la ciutat venen de fora de Barcelona. Distribuir a partir de magatzems centrals de barri és una altra opció, com fomentar la recollida en un punt proper en lloc del repartiment a domicili.



09.

Resolució del model de taxis i VTC.

Cada any i de manera recurrent tots els ciutadans ja esperem amenaces de vagues del sector del taxi quan s'acosta un gran esdeveniment o una fira. Cal una regulació que no expulsi els VTC del mercat i que alhora faciliti l'evolució necessària del taxi en clau de digitalització del servei i l'eficiència dels recorreguts.

És necessari reformar la regulació actual, perquè no permet que els taxis competeixin en les mateixes condicions que les plataformes VTC. Des del RACC apostem per flexibilitzar la regulació del taxi i per trobar una solució per al cost elevat de les llicències adquirides. És evident que hem d'atendre les circumstàncies dels uns i dels altres, però per sobre de tot cal pensar en les necessitats dels ciutadans i el seu dret a rebre un servei de qualitat. No és fàcil, però les administracions han de moure fitxa.

10.

Planificació de les infraestructures i els serveis del futur, pensant en la Barcelona metropolitana més enllà del 2030.

Les infraestructures són imprescindibles per al progrés econòmic d'un país. Sense una bona planificació, execució i modernització i un bon manteniment constants difícilment podrem assolir el benestar social que tot país persegueix per avançar.

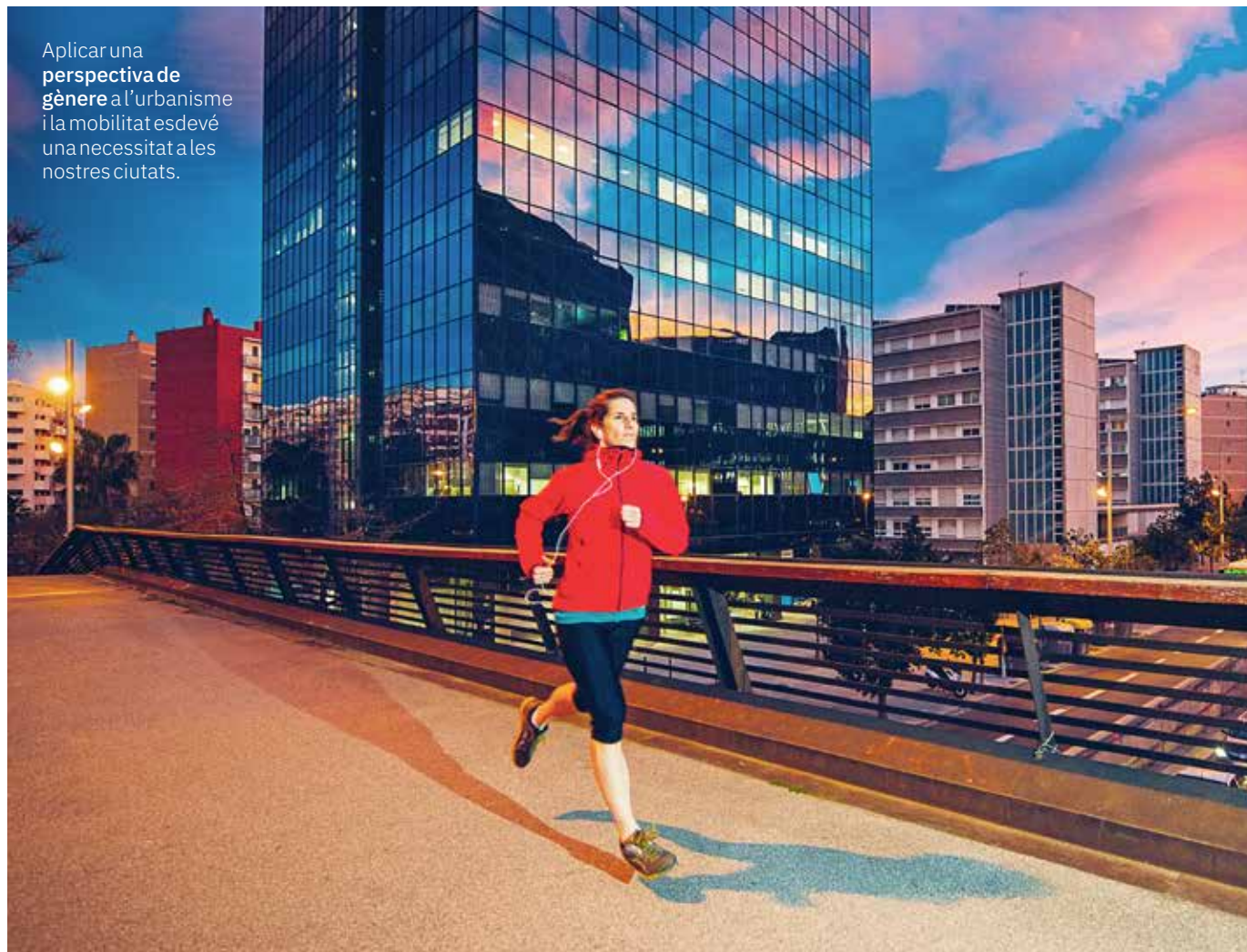
Tenim una ciutat amb un potencial enorme, amb gran capacitat d'atreure talent i inversions. Necessitem consensuar les infraestructures estratègiques vitals —aeroport intercontinental, corredor mediterrani, accessos al port, estació de la Sagrera, reforma de l'estació de Sants...— pensant a llarg termini. Una mobilitat neta sense progrés econòmic no és possible, com tampoc no ho és un progrés econòmic que no redueixi l'impacte ambiental. La mobilitat ha de ser sostenible en termes ambientals, però també ha de ser sostenible econòmicament i socialment.

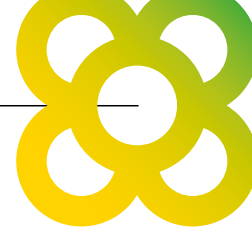


Els reptes de la mobilitat a Barcelona

L'any 2019 el RACC va presentar 45 mesures transversals i d'àmbits molt diversos per impulsar a Barcelona una nova cultura de la mobilitat més segura, sostenible, accessible i intermodal. En aquests quatre anys, algunes d'aquestes mesures s'han aplicat però, en general, ha fallat la visió global de la Gran Barcelona, atendre les necessitats dels usuaris que entren i surten de la ciutat i també la coordinació entre les diferents administracions i en la seva relació amb els usuaris.

Aplicar una **perspectiva de gènere** a l'urbanisme i la mobilitat esdevé una necessitat a les nostres ciutats.





“

Cal tenir objectius ambiciosos per fer de Barcelona un exemple de transició cap a una mobilitat al servei de les persones.

”



De les 45 mesures proposades el 2019, el RACC calcula que un 20%, aproximadament, s'han aplicat amb èxit, un 27% han fet les primeres passes i en un destacat 53% no ha passat res significatiu, tal com s'explicarà amb més detall a les pàgines següents.

Aquest balanç implica que Barcelona perd pistonada com a referent de la mobilitat, perquè l'ambició dels objectius no s'ha vist acompanyada per la realitat dels resultats assolits. En altres paraules, mostra com la mobilitat a **la ciutat i a la seva àrea metropolitana té grans reptes encara pendents.**

Qualitat de l'aire

Necessitem una ciutat on la qualitat de l'aire millori i, per aconseguir-ho, **cal reduir la presència dels vehicles privats de combustió.** No és un fenomen exclusiu de Barcelona, passa a totes les grans ciutats del món, on el trànsit privat està desapareixent del centre urbà.

El confinament de la pandèmia va permetre descobrir una ciutat inèdita, amb l'aire net i sense soroll. Però amb la recuperació de l'activitat va tornar la contaminació. Així, el 2022 l'estació de l'Eixample va superar els límits màxims de NO₂ permesos per la UE. Va ser l'única estació de la ciutat que ho va fer, però va ser suficient per rebre la reprovació de les autoritats europees. Segons els barems de la UE, **la qualitat de l'aire el 2022 a Barcelona està millor que el 2019, però continua incomplint els límits legals.**

La voluntat del RACC és treballar decididament per un aire més net. La discrepància amb les mesures impulsades fins ara des de l'Administració **resideix en el com, no en el què.** Per afrontar els grans canvis urbanístics

és bo que hi hagi grans consensos en lloc d'actuar ràpid, escoltant poc i sense analitzar prou els efectes de les decisions. La revisió del Pla Cerdà que s'està duent a terme a la ciutat no es pot fer sense debat i, per això, s'ha de reivindicar el diàleg i una anàlisi rigorosa.

Al RACC estem **alineats per tal de reduir la presència de cotxes privats**, però això no vol dir que hagin de desaparèixer de cop. Les zones de baixes emissions tenen una raó de ser, però s'ha de donar suport a les 150.000 persones afectades, en especial a les que tenen menys recursos econòmics. **Cal fer una transició progressiva, endreçada i oferir alternatives de transport públic** reals i competitives perquè els usuaris abandonin el vehicle privat. En aquest sentit, calen **més incentius i menys restriccions** per part de les administracions.

Visió metropolitana

Un 80% dels vehicles que circulen per l'Eixample procedeix de fora de Barcelona. Aquesta dada contundent, comentada a bastament en altres pàgines d'aquesta publicació, indica amb claredat que pensar en petit no té sentit, que intervencions locals a escala de carrer no resoldran els grans problemes de mobilitat.

L'àrea metropolitana de Barcelona reuneix 3,3 milions d'habitants, està formada per 36 municipis i s'estén per 638 km², amb un 45% de superfície de sòl urbà i una densitat de 5.100 hab./km², però que en la superfície urbana es dispara per sobre dels 11.000 hab./km². La darrera enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF 2021) indica que els residents de més de 16 anys de l'àrea metropolitana —excloent-ne els de Barce- →

→ lona— fan 440.000 desplaçaments cada dia en vehicle privat amb destinació a Barcelona.

Reduir la congestió

Diàriament, **més de 320.000 persones que accedeixen a Barcelona i a l'àrea metropolitana en vehicle privat o en autobús interurbà pateixen retencions**, un fet que provoca perjudicis en temps perdut i en costos econòmics, tant personals en temps perdut com per al conjunt de la societat en forma de contaminació de l'aire.

En temps, segons un estudi del RACC presentat just abans de la pandèmia, a finals del 2019, **cada dia laborable es perden fins a 63.000 hores per la congestió als accessos metropolitans**, que equivalen a 15,3 milions d'hores anuals, amb un cost global de 169 milions d'euros l'any.

Davant d'aquests resultats, amb l'objectiu de promoure una mobilitat millor per a tothom, reduir la pèrdua de competitivitat econòmica que genera la congestió i ajudar a assolir una bona qualitat de l'aire, el RACC va demanar mesures per **incrementar la capacitat del transport públic interurbà per carretera i tren**, i la gestió intel·ligent de les infraestructures viàries.

Connexions ferroviàries

Una de les mesures, aplicada amb èxit en altres ciutats europees, per afavorir l'arribada a Barcelona en transport públic d'usuaris que ara opten pel vehicle privat són els **park&ride**, aparcaments de dissuasió situats a les estacions de tren dels afores de la ciutat. Segons el darrer estudi que ha dut a terme el RACC (2018), cal ampliar-los en nombre i millorar en



Les pèrdues econòmiques derivades de les congestions diàries en hora punta arriben als **169 milions d'euros anuals**.

El 2022 la xarxa de Rodalies va patir en 10 mesos **475 incidències greus**, cadascuna de les quals va implicar retards acumulats superiors als **100 minuts**.



aspectes com la connexió amb vies d'alta capacitat, la senyalització amb informació en temps real de les places disponibles i reforçar la il·luminació i la seguretat.

Però, sobretot, caldria **executar amb urgència les inversions en infraestructures de transport públic de Rodalies**, com el desdoblament de la línia R3 i les integracions urbanes a Montcada i Reixac i a l'Hospitalet de Llobregat.

Segons dades d'ADIF a les quals va tenir accés el diari *Ara*, **els deu primers mesos del 2022 la xarxa de**

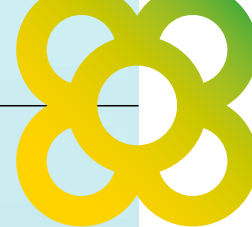
Rodalies va patir 475 incidències greus, enteses com les que impliquen retards superiors als 100 minuts (en un sol tren o sumant els retards patits per diferents combois). De mitjana van ser 1,5 al dia, o 47 al mes, i van provocar 4.110 hores perdudes.

Infraestructures

Amb una visió metropolitana i fins i tot ampliant el radi d'acció més enllà, Barcelona necessita infraestructures de primer nivell que garanteixin la mobilitat eficaç de persones i mercaderies. Cal **estudiar una ampliació de l'aeroport del Prat** que ajudi la ciutat a evolucionar de manera sostenible des dels punts de vista social, econòmic i ambiental, amb el màxim consens possible i amb totes les garanties de protecció de l'entorn, i **millorar la connexió ferroviària amb els aeroports de Reus i Girona** perquè puguin tenir un paper de complementarietat.

Igualment, **completar la B-40**, un projecte que s'arrossega des dels anys seixanta, beneficiaria el transport de persones i la logística empresarial a la ciutat i el territori, sobretot als dos Vallesos, en aspectes fonamentals com la baixada dels costos de transport, de la congestió, de la contaminació i dels accidents de trànsit. Seria, sens dubte, una solució més eficient per reduir la intensitat de trànsit de l'AP-7 que la B-30 o vies locals.

I en aquest context, cal pensar **com se sufraga el manteniment i la millora de les vies d'alta capacitat**, moltes de les quals connecten amb la ciutat, **un cop desapareguts els peatges**, un debat pendent que sembla que ningú no vol afrontar.



S'ha d'abordar amb urgència com **l'aeroport del Prat** pot guanyar vols directes de llarga distància. No fer res no és una opció viable.

Altres exemples d'infraestructures pendents i cabdals per a la mobilitat metropolitana són prou coneguts: **l'estació de la Sagrera**, que ha de donar servei a cent milions de passatgers anuals i que encara no té data de finalització; **el tram central de l'L9 del metro**, una obra iniciada fa dinou anys que ha patit retards de tota mena i, com a la Sagrera, amb uns costos disparats; **l'electrificació del port de Barcelona**, que ja ha fet les primeres passes i que té com a objectiu que els vaixells atracats no generin cap emissió contaminant; **la unió de les línies dels FGC del Llobregat i el Vallès** per Barcelona (Francesc Macià), que està en fase incipient; la **reforma de l'estació de Sants**, o la **connexió del TAV plenament operativa amb París i altres grans ciutats d'Europa**, per esmentar-ne només algunes de les més conegudes. ■

Una visió de futur imprescindible

Barcelona té un gran atractiu com a destinació de grans esdeveniments internacionals i s'està posicionant com una de les capitals europees més adequades per a la **innovació tecnològica i l'univers start-up**. Aquesta capacitat d'atracció s'ha de veure reforçada els propers anys quan fructifiquin els projectes de nous **macrocentres de recerca biomèdica** situats davant del CosmoCaixa i al Parc de la Ciutadella i el **nou Hospital Clínic** a la Diagonal amb un centre de recerca i d'ensenyament. S'han confirmat esdeveniments d'impacte mundial per als propers anys, com el **Mobile** fins al 2030 o el nou **ISE**, una gran fira de tecnologia audiovisual. La ciutat, seu cada any del **GP de Fórmula 1** que organitza el RACC, acollirà

la **Copa Amèrica de vela** i projecta la candidatura com a seu de grans esdeveniments esportius internacionals, com la sortida del **Tour de França** o el **Mundial d'atletisme**. Tot això implica que la ciutat ha de poder oferir una mobilitat **àgil, segura, eficaç i sostenible** que, alhora, sigui **compatible amb el progrés econòmic i social del territori**. Aquesta és l'**opinió compartida per molts dels experts** d'àmbits variats que, en els darrers dos anys i convocats pel RACC, han ofert la seva visió de **com cal millorar la qualitat de vida de la ciutadania amb la mobilitat**. A les pàgines següents es publica un resum d'aquestes opinions que ajuden a plantejar el marc mental que demana aquest debat públic imprescindible.

L'opinió que ve de l'experiència



Rosa Alarcón
Expresidenta de TMB.

“

Infraestructures

El 2019 va ser un any rècord en usuaris del transport públic, però després de la covid-19 es va produir una caiguda sense precedents de la xifra de passatgers. Si volem recuperar usuaris del transport públic, cal anar més enllà de l'oferta actual de serveis i **posar èmfasi en el pla de millora del ferrocarril de Rodalies i en l'acabament de les línies de metro pendents**. Fa molts anys que tenim desinversió en la millora del transport públic.

Març 2021.

”



Ricard Font
Expresident de FGC.

“

Transport públic

Si només restringim el trànsit i no oferim alternatives en transport públic, ens aboquem a la congestió. I això vol dir més contaminació. Si no avancem en oferta de transport públic, el repte de reduir la contaminació i les emissions per lluitar contra el canvi climàtic serà inabastable. Cal més ambició, més accions, més projectes i més inversions. Ens hi va la salut i la viabilitat del planeta per als nostres fills.

Març 2021.

”



Carlos Moreno
Professor i investigador, Universitat Panteó-Sorbona, IAE París.

“

Superilles

Augmentar o disminuir l'espai per a vianants, per a la bicicleta, per al trànsit automotor... són decisions que han d'anar estretament lligades a les seves conseqüències sobre l'augment de la qualitat de vida. Si tens una superilla en la qual no has incrementat els comerços de proximitat, els centres de salut, els centres culturals, els llocs d'esbarjo, de treball... estàs limitant el trànsit, però creant una dificultat, perquè no ofereixes cap alternativa que millori la qualitat de vida.

Juny 2021.

”



Sonia Corrochano
Directora de l'aeroport de Barcelona-El Prat.

“

Aeroport del Prat

Si volem estar connectats amb vols directes amb Àsia o Amèrica, el nostre alimentador han de ser les companyies low-cost, perquè la nostra població no és suficient. El *low-cost* ha permès que la ruta de llarg radi sigui rendible i ens ha facilitat disposar de certes activitats a la ciutat que d'altra manera no tindríem. **Barcelona és la ciutat més ben connectada per via aèria amb la resta d'Europa** i això es té molt en compte, per exemple, quan es fan fires.

Juny 2021.

”



Mercè Conesa
Expresidenta de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

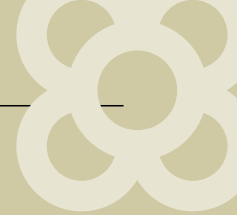
“

Creuers al port de Barcelona

Els creuers són importants per donar a conèixer la ciutat i generen 10.000 llocs de treball a Barcelona. Procurem atraure un turisme de qualitat i tenim clar que hi ha d'haver un topall, per això no passarem de les set terminals. Proposem l'electrificació dels molls perquè no generin emissions quan hi estan atracats. **La connexió amb l'aeroport facilita que Barcelona sigui el port base de molts creuers i també que els visitants allarguin uns dies l'estada** abans o després d'embarcar.

Juny 2021.

”



Des del març del 2021 el RACC, mitjançant la seva revista, organitza **trobades amb homes i dones, experts d'àmbits molt diversos, per parlar de la mobilitat de Barcelona** amb una mirada crítica i constructiva. D'aquestes trobades trimestrals i d'altres entrevistes impulsades per la revista han sorgit **reflexions realment interessants** —especialment en moments previs a unes eleccions municipals— **per alimentar el debat públic de com volem i com necessitem que sigui la mobilitat metropolitana del futur.**



Guillem López Casanovas
Economista, catedràtic de la UPF.



Germà Bel
Economista, catedràtic de la UB.



Jordi Sargatal
Naturalista i ornitòleg.



Alfred Rodríguez Picó
Meteoròleg.



Maria Tsavachidis
CEO de l'EIT Urban Mobility.

“

Inversió pública

Una societat avançada necessita infraestructures que estiguin a l'altura i s'entén que han d'anar a càrrec dels governs a canvi dels impostos pagats. Catalunya, per un tema econòmic i polític, ha estat un cas diferent i quan ha volgut aquestes prestacions s'ha dit a la societat que les havia de pagar de la seva butxaca. Dit això, cal ser selectiu amb les inversions que van a càrrec de la caixa comuna, per evitar un *free riding* generalitzat en el qual ningú no vol pagar pel que utilitza.

Octubre 2021.

”

“

Peatges

El peatge sembla l'opció més probable per al finançament futur d'autopistes i autovies. La gent pot arribar a entendre que si volem carreteres amb un bon manteniment les hem de pagar. I és el sistema més sostenible, perquè et permet regulacions puntuals de tarifes en episodis de contaminació o congestió. Haurien de ser concessions temporals a empreses públiques i no privades, i amb tarifes molt baixes, de dos o tres cèntims per quilòmetre.

Octubre 2021.

”

“

ZBE

Que hi hagi ZBE a Barcelona és positiu, però cal tenir en compte que els gasos contaminants hi són igualment, perquè arriben i es transmeten per l'aire. Per això és millor impulsar mesures restrictives que beneficiïn el conjunt de la població. Hem d'aconseguir que la gent tingui més facilitat per anar a peu, amb bicicleta o amb patinet de manera tranquil·la. Per tant, segurament serien millor zones de pacificació que ZBE.

Desembre 2021.

”

“

Vianants i ciclistes

S'han de prendre mesures en favor del vianant i del ciclista i també optar per les restriccions als vehicles. No estic dient que tothom vagi amb transport públic. El cotxe és una eina, però hem de conscienciar un sector de la població que pot agafar el transport públic en lloc del cotxe i que ara no ho fa per mandra. Els cotxes elèctrics no són la solució, no tothom en podrà tenir un.

Desembre 2021.

”

“

Qualitat de l'aire

Em va sorprendre la situació de Barcelona en l'estudi ISGlobal que classifica 900 ciutats d'Europa segons la mortalitat associada a la contaminació i a la falta d'espais verds; no pensava que fos tan dolenta. És la sisena pitjor ciutat en emissions de NO₂, està entre el 5% de les pitjors en partícules PM i entre el 10% de les pitjors en espais verds. Barcelona necessita més inversió en transport públic i fer-lo 100% accessible per a tots els usuaris.

Desembre 2021.

”



Gabriel Jené
President de Barcelona Oberta.

“

L'Eixample

Cal aturar les Superilles. Estem d'acord amb una ciutat més pacificada i sostenible, però també s'ha de tenir en compte l'equilibri dels sectors econòmics. **No podem desfer una trama com l'Eixample que ens connecta a tots i que agrupa tota la mixtura d'usos de la ciutat.**

Aquesta transformació és molt preocupant, especialment per al comerç, i per això demanem a l'Ajuntament que parli amb els agents econòmics per consensuar decisions.

Març 2022.

”



Roger Pallarols
Director general del Gremi de Restauració de Barcelona.

“

Dinamisme econòmic

La mobilitat s'ha d'entendre com un agent estratègic per potenciar el dinamisme econòmic. Necessitem un projecte de ciutat d'èxit en què l'economia tingui un paper primordial i la mobilitat ha d'estar al seu servei perquè Barcelona funcioni com a motor de Catalunya, d'Espanya i del sud d'Europa. La gestió de la mobilitat al centre de la ciutat podria admetre esmenes.

Març 2022.

”



Benedetta Tagliabue
Arquitecta, cap de l'estudi EMBT.

“

Visió territorial

Tots volem viure un aire més respirable, però és simplista dir que el CO₂ el produeixen els cotxes i que per això cal fer-los fora. **Els eixos verds són una bona iniciativa per crear pulmons dins la ciutat, però si no van acompanyats d'un pla d'estudi del trànsit i d'una alternativa, crearan col·lapse.** Em sembla importantíssim introduir carrils bici, millorar el transport públic i les entrades a Barcelona, perquè **la ciutat no és dels veïns immediats, sinó de tot el territori.**

Juny 2022.

”



Assumpció Puig
Arquitecta, exdegana del COAC, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

“

Trànsit privat

Els vehicles comporten una contaminació molt elevada que afecta la salut de les persones i per això està bé reduir-los, però fer actuacions directes sense oferir cap alternativa no és la millor solució. Hem d'entendre que potser no tothom ha de tenir cotxe, perquè hem de dedicar la ciutat a altres necessitats, que la renaturalització no arribarà actuant només a l'Eixample i que cal recuperar espai, per exemple, dels aparcaments.

Juny 2022.

”



Xavier Trias
Exalcalde de Barcelona.*

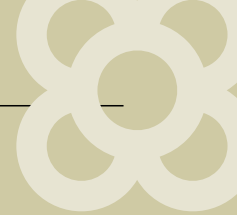
“

Model de mobilitat

El model Cerdà es va implantar en un moment en què hi havia pocs cotxes i per això cal revisar-lo. S'han pres decisions ideològiques que es basen a fer fora el cotxe. No s'ha tingut en compte que els pròxims vint anys els vehicles ja no seran de combustió i no contaminaran com ara. **Barcelona hauria d'impulsar la mobilitat elèctrica** i tenir clar a què aposta si vol ser pionera perquè, si no ho fa, es quedarà enrere. **El model de mobilitat de Barcelona no pot ser un model d'immobilitat.**

Octubre 2022.

”



* EN EL MOMENT DE FER-SE L'ENTREVISTA (JULIOL DEL 2022) PER A LA REVISTA RACC, XAVIER TRIAS NO HAVIA ANUNCIAT LA SEVA CANDIDATURA I, PER TANT, LES DECLARACIONS QUE VA EFECTUAR I QUE RECOLLIM RESPONEN A LA SEVA VISIÓ COM A EXALCALDE, CONDICIÓ QUE OCUPAVA EN AQUELLS MOMENTS.



Jordi Hereu
Excalde de
Barcelona.

“

Diàleg i consens

La gent, quan veu complicat arribar a un espai, deixa d'anar-hi. És perillós prendre decisions que enviïn el missatge “no t'acostis a Barcelona”. **Si apliques restriccions, has de donar alternatives, i ara s'estan prenent decisions unilaterals, sense perspectiva ni metropolitana ni regional.** A l'hora d'abordar una reforma tan estructural com la Superilla, falta diàleg i serenitat, i sobra dogmatisme.

Octubre 2022.

”



Ainhoa Grandes
Presidenta de la
Fundació MACBA.

“

Alternativa al cotxe

Soc força radical en temes de sostenibilitat. Barcelona té moltes possibilitats de ser una ciutat molt més verda, tenim uns índexs de contaminació escandalosos. Seria fantàstic que les 350.000 persones que entren cada dia amb cotxe a la ciutat trobessin pàrquing als afores per agafar el transport públic fins al centre, però aquí tot ho fem a pedaçós. **Cal donar alternatives de mobilitat a tothom, que tancar un carrer als cotxes no signifiqui que circulin per un altre.**

Desembre 2022.

”



Joaquim Uriach
President de la
Fundació Palau de la
Música-Orfeó Català.

“

Turisme de qualitat

Tenir un aeroport que fos un hub internacional ajudaria molt a impulsar el turisme cultural a Barcelona. Tenim una llarga tradició artística, d'arquitectura, del modernisme... Però ens ho hem de creure. I això vol dir inversions, entendre que la cultura va molt més enllà de l'entreteniment, que té una capacitat transformadora de la societat. El turisme cultural és de qualitat, la ciutat hauria de treballar per anar a buscar visitants d'aquesta mena.

Desembre 2022.

”



Bonaventura Clotet
Director de l'IrsiCaixa,
cap de Medicina
Interna de l'Hospital
Germans Trias.

“

Atracció d'inversions

Els pròxims anys Barcelona viurà un **gran impuls en la recerca biomèdica**, amb el nou CaixaBank Research Institute i amb el centre de recerca biomèdica a la Ciutadella. Serà una revolució, pel que generarà de coneixement, de patents, d'activitat... I això demana **adequar l'aeroport, garantir els desplaçaments i aconseguir uns mínims de qualitat, neteja i seguretat a la ciutat.**

Març 2023.

”



Antoni Trilla
Degà de la Facultat
de Medicina de la UB,
metge de Medicina
Preventiva del Clínic.

“

Connectivitat

Si volem que l'ampliació del Clínic sigui la nova aposta “olímpica” de Barcelona, cal estudiar a fons tot el que implica, i això vol dir **estudiar la connectivitat en transport públic i, si cal, allargar o desviar línies de metro o tramvia. I millorar les connexions de l'entrada per la Diagonal.** De possibilitats, n'hi ha, si l'Ajuntament continua amb bona predisposició i es posa d'acord amb l'Hospitalet, Esplugues i altres municipis del voltant.

Març 2023.

”



El 2019 el RACC va plantejar la necessitat d'un diàleg i col·laboració publicoprivada, en l'àmbit metropolità, per resoldre els problemes de mobilitat de la ciutat.

Fins a quin punt ha millorat la mobilitat de Barcelona?

El 19 de març del 2019 el RACC va presentar, en un gran acte públic que es va celebrar a l'auditori de la Pedrera, el seu estudi **"Fem de Barcelona el referent de la mobilitat"**. L'estudi incloïa 45 propostes del Club per convertir la ciutat en un model de mobilitat líder en l'àmbit europeu en seguretat, sostenibilitat, accessibilitat, connectivitat i intermodalitat. Quatre anys més tard, és un bon moment per analitzar, amb esperit constructiu, l'evolució de la mobilitat a la ciutat segons el grau de compliment d'aquestes 45 propostes.

La qualitat de vida de les persones i la competitivitat dels territoris que, com Barcelona, aspiren a ser capdavanters tenen una relació immediata i directa amb el seu sistema de mobilitat. L'atracció de talent i inversions internacionals; el lideratge en innovació, tecnologia i recerca, i el posicionament de la

ciutat com a destinació de grans esdeveniments depenen, en gran mesura, de la capacitat de la ciutat per oferir seguretat, neteja i un sistema de mobilitat que funcioni amb una eficàcia absoluta.

Aquesta premissa, plenament vivent avui dia, és la que el 2019, poc

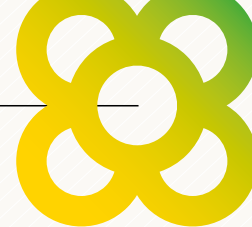
abans de l'inici de la campanya electoral per a les eleccions municipals, va portar el RACC a organitzar una gran trobada amb responsables d'empreses i entitats vinculades a la ciutat, administracions i representants de la societat civil per presentar l'estudi "Fem de Barcelona el referent de la Mobilitat", que va elaborar el Club.

45 mesures de consens

D'aquell estudi n'emanava un pla de 45 mesures de consens per avançar de manera decidida cap a una mobilitat més segura, sostenible i assequible, pensant en els ciutadans, tant els que vivien a Barcelona com els que hi entraven i en sortien cada dia per treballar, per estudiar, per oci, per comprar... L'objectiu de la nostra entitat era fer un pas endavant per situar la mobilitat a l'agenda política dels nous alcaldes, regidors i representants municipals que tindrien la responsabilitat de gestionar les ciutats de l'entorn metropolità els quatre anys següents.

Avui ja han passat aquests quatre anys. I, per tant, toca fer balanç. Hem avançat en temes de mobilitat? Tenim una mobilitat millor, el 2023 en comparació amb el 2019, en termes de seguretat, qualitat de l'aire, competitivitat, impuls de progrés econòmic i social?

El RACC ha analitzat amb deteniment el grau de compliment de les 45 mesures que va proposar el 2019, amb el convenciment que aportaran una visió constructiva de com ha evolucionat la mobilitat del nostre entorn urbà i quins efectes han tingut les mesures impulsades des de l'administració, algunes encara vigents, tot i que es van aplicar en un entorn d'excepcionalitat derivat de la pandèmia.



Les 45 propostes del RACC del 2019

L'any 2019 el RACC va publicar 45 propostes de millora amb el nom de “Fem de Barcelona el referent de la mobilitat”. Aquest document avalua el grau d'assoliment de cadascuna d'aquestes accions i mesures. La numeració de cada proposta correspon a la que apareix a l'informe que va publicar el Club el 2019. Es pot consultar al codi QR següent:



- 02.** Fomentar una millor convivència entre els usuaris de la via.
- 03.** Controlar el compliment de la normativa als carrers secundaris.
- 04.** Protegir la gent gran dels atropellaments.
- 07.** Incentivar la renovació del parc de vehicles.
- 08.** Rellançar els plans de desplaçament d'empresa.
- 11.** Ambientalitzar la logística urbana de mercaderies.
- 13.** Augmentar la protecció dels ciclistes.
- 15.** Fomentar i bonificar l'ús de la bicicleta per anar a la feina.
- 18.** Preveure grues ràpides a les vies principals.
- 19.** Millorar els accessos a les rondes de Barcelona.
- 20.** Simular els escenaris canviants de la mobilitat.
- 21.** Primar els vehicles d'alta ocupació (VAO).
- 22.** Establir la neutralitat recaptatòria i qui contamina, paga.
- 23.** Ajudar els conductors afectats per la zona de baixes emissions (ZBE) a renovar els seus vehicles.
- 28.** Impulsar el cotxe elèctric compartit.
- 32.** Millorar la logística urbana del transport de mercaderies.
- 33.** Liderar la mobilitat autònoma i connectada.
- 36.** Implantar la conducció autònoma.
- 37.** Regular l'accés a nous operadors de cotxes i patinets compartits.
- 38.** Desenvolupar una política de governança de dades.
- 39.** Disposar d'un model de governança del MaaS.
- 40.** Adequar la planificació urbanística a les noves formes de mobilitat.
- 42.** Facilitar els vehicles de mobilitat personal (VMP) compartits.
- 45.** Promoure la seguretat dels VMP.
- 01.** Desenvolupar el Pla de la moto.
- 06.** Reforçar el control de distraccions, excés de velocitat i alcohol.
- 09.** Fer més carrils BUS-VAO als accessos.
- 10.** Millorar la capacitat i l'eficàcia del transport públic.
- 12.** Fomentar la convivència entre els ciclistes i la resta de mitjans de transport.
- 16.** Crear aparcaments més segurs per a bicicletes.
- 17.** Potenciar els *park&ride*.
- 26.** Ampliar la tarifa plana metropolitana als municipis de la segona corona.
- 27.** Desplegar una àmplia xarxa de recàrrega per a vehicles elèctrics.
- 29.** Incentivar els usuaris perquè adquireixin vehicles elèctrics.
- 41.** Transformar el taxi i els vehicles de turisme amb conductor (VTC).
- 43.** Informar la ciutadania de la normativa dels VMP.
- 05.** Pacificar el trànsit als entorns escolars.
- 14.** Millorar la qualitat de la xarxa de carrils bici.
- 24.** Vincular l'impost de circulació a les emissions.
- 25.** Ajustar la tarifa regulada d'aparcament al potencial contaminant del vehicle.
- 30.** Estendre les bonificacions d'aparcament a vehicles amb etiqueta ECO.
- 31.** Introduir vehicles de baixes emissions en els serveis públics.
- 34.** Convertir la ciutat en un hub tecnològic.
- 35.** Implantar el transport a demanda.
- 44.** Evolucionar la normativa dels VMP.

- No assolit.
- Assolit parcialment.
- Assolit.

Una gestió de la mobilitat amb molt marge de millora

En els darrers quatre anys s'han ampliat les opcions sostenibles per moure's en l'entorn urbà, però encara queda molta feina per fer, sobretot en la protecció de col·lectius vulnerables i en la gestió amb visió territorial.



La falta de coordinació administrativa d'àmbit metropolità és una de les mancances més greus.



Cal incidir molt més en la formació obligatòria en seguretat viària per als usuaris de patinets i bicicletes.



24 propostes (53%) no s'han abordat o no han evolucionat

De les 45 propostes formulades l'any 2019, al 53% li correspon un “semàfor vermell”, és a dir, no s'han arribat a impulsar o, si s'ha fet, han evolucionat en un grau poc rellevant.

Destaquen les dificultats per impulsar les mesures relacionades amb la regulació de les noves formes de mobilitat compartida i amb els in-

centius als usuaris per a l'ambientalització dels seus vehicles.

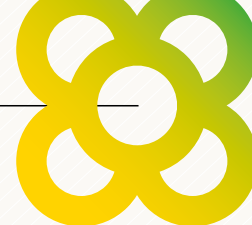
En aquests darrers quatre anys també s'ha fet palès que s'han impulsat actuacions a escala local de Barcelona, però ha fallat la visió global de la Gran Barcelona, de les necessitats dels usuaris que entren a la ciutat i en surten i la coordinació entre els diferents nivells d'administració.



Inicialment s'han impulsat 12 propostes (27%).

S'ha assignat un “semàfor ambre” al 27% de les propostes enunciades l'any 2019, ja que s'ha valorat que s'ha aconseguit alguna millora, però sense que sigui suficient per assolir els objectius de la proposta inicial.

S'han quedat a mig camí iniciatives tan necessàries com la millora de



Tot i que amb algunes llacunes, s'ha constatat una clara millora de la qualitat dels carrils bici.

la capacitat i l'eficàcia de transport públic, el foment de la convivència, el Pla de la moto o la formació sobre normativa de circulació als usuaris de VMP.

Com a resultat, Barcelona ha reforçat el seu discurs de renovació de l'espai públic, però ha perdut pisto-nada en el seu posicionament com a referent d'innovació en mobilitat, perquè l'ambició dels objectius no ha anat acompanyada de la realitat dels resultats assolits.



S'han assolit 9 propostes (20%) de manera satisfactòria.

Pel que fa a l'assoliment satisfactori dels objectius establerts, s'estima que el 20% de les accions i mesures que es proposen en el catàleg de mesures per fer de Barcelona el referent de la mobilitat es mereixen un "semàfor verd", com a indicador d'un grau de desplegament prou complet i coherent respecte del plantejament inicial.

En aquest sentit, destaca l'aposta decidida per la pacificació dels entorns escolars, l'extensió i la millora de la xarxa pedalable en un entorn urbà, la incorporació de bonificacions ambientals en els impostos i en les taxes locals de la mobilitat i l'impuls a l'ambientalització de les flotes pròpies per part de les administracions públiques.

Mobility Institute. Al servei dels actors de la mobilitat urbana

El Mobility Institute és una plataforma independent creada pel RACC i per Deloitte, que encapçala l'anàlisi dels nous models de mobilitat amb una perspectiva de foment de la col·laboració i les relacions empresarials i institucionals.

**MOBILITY
INSTITUTE**
RACC

En associació amb **Deloitte**

L'escenari actual de canvis en la mobilitat altera profundament models de negoci i hàbits socials i

afecta tots els sectors empresarials. Aquest context planteja **reptes**, però sobretot genera **oportunitats** que obliguen a tenir accés a la millor informació per evolucionar els models de negoci actuals.

L'impulsor del Mobility Institute és el **RACC**, un agent clau i neutral en l'àmbit de la mobilitat. Té *l'expertise* i els recursos per analitzar amb el màxim rigor l'evolució de la mobilitat i les necessitats dels usuaris. El RACC actua en associació amb **Deloitte**, líder mundial en serveis professionals, amb un equip internacional de referència en mobilitat que li ha permès establir relacions amb els principals actors de tots els sectors empresarials.

Objectius

L'objectiu del Mobility Institute és **estudiar la mobilitat urbana amb una visió 360°** (consumidor, tecnologia, empreses i administracions) amb la missió **d'ajudar els membres adherits** a prendre les millors decisions. **Un altre objectiu és influir** perquè la mobilitat sigui més eficient, sostenible i assequible. Tot i que fa atenció a tot el que passa al món, posa un focus especial en les grans **àrees urbanes** espanyoles, principalment Barcelona i Madrid.



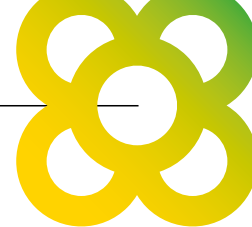
Activitat

El Mobility Institute **publica estudis de tendències, sectorials i de mercat exclusius** per als seus associats. Fins ara ha analitzat a fons temàtiques com la micromobilitat, la gestió de dades, la mobilitat amb perspectiva de gènere, les tendències en models de propietat de vehicles, el futur de l'aparcament urbà, les fórmules Mobility as a Service i

la mobilitat connectada, entre moltes altres.

També disposa d'un **observatori permanent** que **mesura mes a mes l'opinió dels ciutadans i les ciutadanes** de Barcelona i Madrid per conèixer-ne els hàbits de mobilitat, amb una gran enquesta que assoleix les 15.000 respostes l'any.

Així mateix, duu a terme una important activitat relacional basa-



Esquerra, presentació al **Tomorrow Mobility World Congress** de l'estudi sobre tendències de mobilitat urbana a Barcelona i Madrid. Sota aquestes línies, trobades presencials amb la **ministra Raquel Sánchez** i amb el professor **Carlos Moreno**, de la Universitat París-Sorbona.



Empreses i entitats adherides al Mobility Club

| | | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|--|
| En associació amb Deloitte | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

da en **trobades presencials**. Entre les més rellevants destaquen les ponències i els col·loquis amb el professor Carlos Moreno per parlar de l'aplicabilitat de "la Ciutat dels 15 minuts", i amb la ministra de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana, Raquel Sánchez, que va presentar de primera mà als associats l'avantprojecte de Llei de mobilitat sostenible. ■

La convivència de mitjans de transport molt diferents en un espai reduït i dens és una característica de la mobilitat de Barcelona.



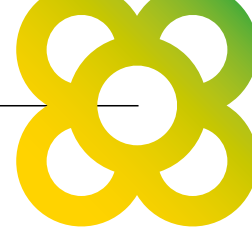
La realitat de Barcelona

Cada àrea urbana té unes característiques úniques i diferencials. Mirar què fan els altres pot ser útil com a font d'inspiració, però per resoldre els problemes de mobilitat no serveixen solucions universals, sinó mesures específiques adaptades a la realitat del territori. Conèixer aquesta realitat és fer el primer pas.

Sovint, quan es parla de congestió, qualitat de l'aire, aparcament, distribució de mercaderies o restriccions de circulació als centres urbans s'apela a experiències "exitoses" en altres ciutats del món per justificar les mesures que s'apliquen a la nostra. Però la realitat de cada àrea urbana és diferent i cal tenir especial cura a l'hora de trobar les solucions idònies.

Una ciutat petita i densa

Barcelona té una població d'1,6 milions d'habitants (dels quals 22,4% són estrangers). La superfície, però,



més del 40% de tota la població que viu a Catalunya

Amb mobilitat activa...

Es fan 4 milions de desplaçaments diaris als accessos de la ciutat i un 21% dels residents de Barcelona es desplaça cada dia fora de la ciutat per anar a treballar. Molts dels actius de Barcelona estan fora dels seus límits geogràfics, als municipis dels eixos del Besòs, de Collserola i del Llobregat. Les rondes, en aquest cas, no poden actuar de frontera administrativa, com les antigues muralles.

Cal saber també que cada dia es fan **més de 6 milions de desplaçaments**, si comptem els interns —uns 2 milions— i els externs. Més del 40% es fan a peu i, de fet, el 46% dels desplaçaments es consideren mobilitat activa, és a dir, que es fan a peu, amb bicicleta o amb patinet —la bicicleta i el patinet sumats representen el 3,4%. El 25,4% es fan amb vehicle privat (dels quals el 70% es fan amb cotxe i 30% amb moto), i el 28,2% amb transport públic.

Si només es tenen en compte els desplaçaments dels residents a Barcelona, l'enquesta de mobilitat en dia feiner assenyala que un 55,5% són mobilitat activa, és a dir, el 52% es mou a peu, el 3% amb bicicleta i la resta, amb patinets i altres vehicles de mobilitat personal.

... i també amb moto

Una particularitat ben visible a peu de carrer de Barcelona respecte altres grans ciutats del món és que el protagonisme de la moto és molt elevat. La ciutat té 270.000 motocicletes i ciclomotors, censats, que representen un 33% del parc de vehicles. Si comparem Barcelona amb ciutats →

és petita: només 102 km². Està encaixonada entre la costa, el Llobregat i el Besòs i Collserola. Per tant, és una ciutat extremadament densa: la concentració de la població és un fet i un factor determinant.

Per exemple, **la densitat de l'Eixample**, la més alta de la ciutat, és de 35.000 habitants per km², i **supera la de Bombai** (32.000 habitants/km²). Alhora, Barcelona és el nucli principal d'una trama urbana densa formada per 36 municipis. L'àrea metropolitana (amb 3,2 milions) concentra

Els estudis del RACC

Ara fa quatre anys, en l'estudi **Fem de Barcelona el referent de la mobilitat**, el RACC va analitzar iniciatives de mobilitat de Copenhaguen, Munic, París, Oslo, Viena i Hèlsinki, que es podien adaptar a la capital catalana. Aquest exercici, útil com a font d'inspiració, es complementa amb els **estudis que fa el Club amb el màxim rigor** per analitzar com estan canviant els hàbits dels usuaris i quins reptes de mobilitat s'estan generant. La voluntat del RACC és contribuir al debat i aportar propostes de millora, perquè la visió crítica del Club sempre és constructiva.

A les pàgines següents s'inclou un resum de **cinc estudis recents del RACC—convivència entre usuaris, motos, patinets, distribució urbana i bicicletes—**, amb el convenciment que les conclusions que aporten il·lustren amb claredat quina és la realitat actual de Barcelona pel que fa a la mobilitat de les persones i les mercaderies, i cap a on hauria d'evolucionar.



“

A curt i a mitjà termini, la baixa natalitat i la jubilació progressiva dels *babyboomers* plantejarà nous reptes de mobilitat per l'envelliment cada cop més gran de la població.

”

→ europees del seu entorn, és la metròpoli amb més ràtio de motos per habitant, amb 0,17, per davant de Roma (0,13), Milà (0,13) i València (0,12), i molt lluny de Madrid (0,08).

La gran presència de motos permet que la mobilitat sigui més fluïda i àgil, i també més **fàcilment electrificable**, però planteja problemes com la vulnerabilitat del col·lectiu davant d'accidents o l'ocupació de l'espai públic en estacionaments en superfície.

De gran atractiu turístic

Barcelona és una ciutat turística amb un gran atractiu cultural, gastronòmic i d'oci, i també com a destinació de **grans esdeveniments, fires i congressos**. L'any 2019, abans de la pandèmia, el port va arribar al màxim històric de 3,1 milions de creueristes i el monument de la Sagrada Família va rebre 4,7 milions de visites.

ERIC ZEMAN

El 2019 la ciutat va assolir un rècord, amb gairebé 12 milions de visitants.



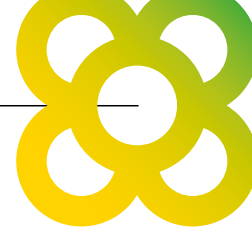
L'any 2019 la ciutat va assolir la xifra rècord de quasi 12 milions de visitants, i possiblement el 2023 ens situarem en xifres molt similars a les d'abans de la covid. La presència de turistes i visitants no és un tema menor, perquè abans de la pandèmia s'havia arribat a comptabilitzar que un 15% dels viatgers de metro eren turistes.

Igualment, és una destinació que atrau grans esdeveniments internacionals com el Mobile World Congress (109.000 visitants el 2019), el

congrés audiovisual ISE (68.000 visitants el 2023) i nombrosos congressos mèdics amb desenes de milers de delegats, així com fires internacionals de primer nivell, com l'Automobile (138.000 visitants el 2019) o Alimentaria (100.000 visitants).

I de gent gran

Al mateix temps, és una ciutat de gent gran, amb una població cada cop més envellida. Concretament, **1 de cada 5 barcelonins té més de 65 anys**, una xifra que representa el 21% de la població. Persones que



On som i cap a on hauríem d'anar

Actualment, Barcelona i el seu entorn està gestionant la mobilitat des de perspectives locals individuals. I el que **necessitem és una estratègia metropolitana.**

L'Ajuntament de Barcelona i els d'altres municipis haurien d'estar treballant conjuntament en el desplegament d'estratègies com els **park & ride**, models de **sharing metropolitans**, etc. Cal evitar i corregir situacions com la del **Bicing metropolità** (AM-Bici), que unirà 15 municipis aquest any, però que no és compatible amb el Bicing de Barcelona, fet que obliga els usuaris a canviar de bici quan entren a la ciutat. És un problema del qual tothom parla, però que no està resolt: no s'ha pres cap decisió ferma perquè cap administració ha volgut renunciar a la seva autonomia de gestió.

Una altra dada que exemplifica la necessitat d'aplicar una visió metropolitana: avui, **el 80% dels vehicles que arriben a l'Eixample procedeix de fora de Barcelona.** Els residents

d'aquest districte pràcticament no fan servir el vehicle privat per als seus desplaçaments quotidians. De fet, més d'un 60% de trajectes a l'Eixample es fan a peu els dies feiners.

No tenir en compte aquesta dada significa ignorar les necessitats de ciutadans que, tot i que no resideixen a la ciutat, en formen part, i també formen part del seu teixit productiu. Estem parlat de gent que diàriament ve a treballar, a estudiar, a gaudir de l'oci i del comerç. Tenim una **realitat metropolitana fragmentada en 36 municipis** i la solució no pot ser prendre mesures només tenint en compte els ciutadans que viuen en uns carrers molt concrets de Barcelona. La reducció de carrils per circular per l'Eixample i la supressió d'espais d'aparcament dificulta l'accés dels ciutadans que procedeixen de l'àrea metropolitana i de més enllà. D'alguna manera la ciutat els està expulsant sense oferir-los cap alternativa de transport públic.

majoritàriament es mouen a peu, amb transport públic o amb cotxe, i que difícilment faran servir la bicicleta o el patinet de manera quotidiana.

L'envelliment de la població creixerà els propers anys, a mida que la generació coneguda com el *babyboom*, nascuda els anys seixanta i setanta, arribi a l'edat de jubilació, i també per la baixa natalitat. La presència cada cop més rellevant de persones grans, actives, amb bona salut i una llarga esperança de vida, plantejarà nous reptes de mobilitat. ■



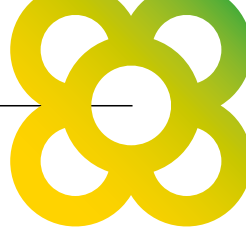
El servei públic de bicicletes, el Bicing, va marcar un punt d'inflexió respecte a la mobilitat ciclista. Avui reuneix més de 136.000 abonats.



“

Els ciutadans es veuen més segurs quan es desplacen amb cotxe (76%) o a peu (65%) i més vulnerables quan ho fan amb bicicleta (34%) o VMP (29%).

”



Estudi RACC sobre la convivència de la mobilitat a Barcelona

Davant els canvis urbanístics i en la regulació de la mobilitat que afavoreixen que vianants, patinets, bicicletes i altres vehicles comparteixin el mateix espai urbà, el RACC considera que cal actuar en dos vessants: l'Ajuntament ha de millorar la gestió de l'espai públic, que ara genera confusió i sensació d'inseguretats, i els ciutadans han de canviar alguns comportaments.

En un espai públic limitat, dens i ple d'obres, a **Barcelona cada dia hi ha 6,1 milions de desplaçaments interns i de connexió**. Cada cop més, vianants, patinets, bicicletes i altres vehicles es veuen obligats a compartir un mateix espai urbà, i la convivència no sempre és fàcil, en termes de confort i de seguretat viària. L'estudi pioner elaborat pel RACC, amb 2.000 enquestes i més de 25.000 observacions, té com a finalitat ajudar a evitar les friccions entre usuaris que poden comportar un augment del risc d'accidents i en-surts, així com reflexionar sobre el grau de compliment de les normatives i els codis de circulació de cada mitjà de transport.

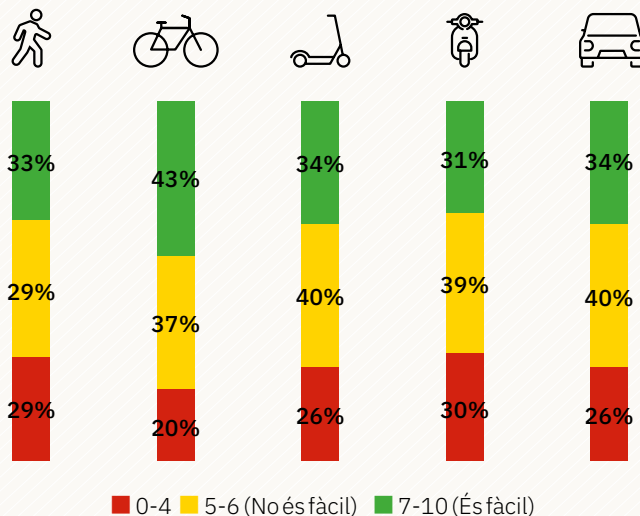
Moure's per Barcelona és menys segur i cada cop més complicat

L'enquesta mostra que **4 de cada 10 ciutadans no se senten segurs quan es desplacen per Barcelona**. La percepció general d'inseguretat ha pujat 6 punts, del 14% al 20% en l'actualitat, respecte fa cinc anys. La majoria dels ciutadans se senten més segurs quan es desplacen amb cotxe (76%) o a peu (65%) i més vulnerables quan ho fan amb bicicleta (34%) o VMP (29%).

La mobilitat ciclista ha estat la que més ha acusat aquesta sensació d'inseguretat, fins a arribar a un 34%, la qual cosa s'atribueix al fet que han passat a compartir espai amb els VMP i a estar més en contacte amb la resta d'usuaris a les vies pacificades. Cal destacar que 6 de cada 10 ciutadans (65%) creuen que circular per Barcelona és complicat per diversos motius: les prioritats canviant de pas i els diferents límits de velocitat. També **6 de cada 10 (66%) consideren que la ciutat no està preparada** →

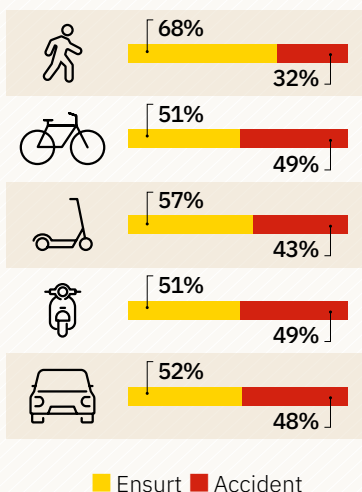
És fàcil moure's per Barcelona?

El 66% dels usuaris pensa que la ciutat no està preparada perquè convisquin tants mitjans de transport en un mateix espai.



Sinistralitat a Barcelona

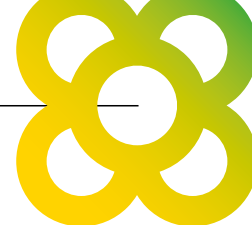
El 16% dels enquestats ha patit un ensur/accident durant els primers deu mesos del 2022.



1 de cada 4 usuaris de bici o patinet diu que ha tingut un ensur o accident.

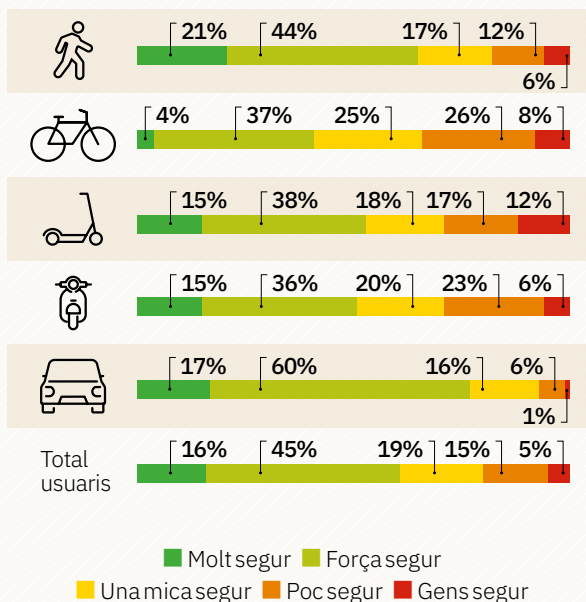
Un **14%** dels vianants afirma que ha patit incidents. D'aquests, un **55%** ha estat amb usuaris de VMP, un **19%** amb motos, el **18%** amb bicis, el **15%** amb cotxes i l'**11%** amb altres vehicles.

Destaca que el **33% d'usuaris de cotxes** i el **39% dels motoristes** diuen que han patit incidents principalment amb la resta de vehicles.



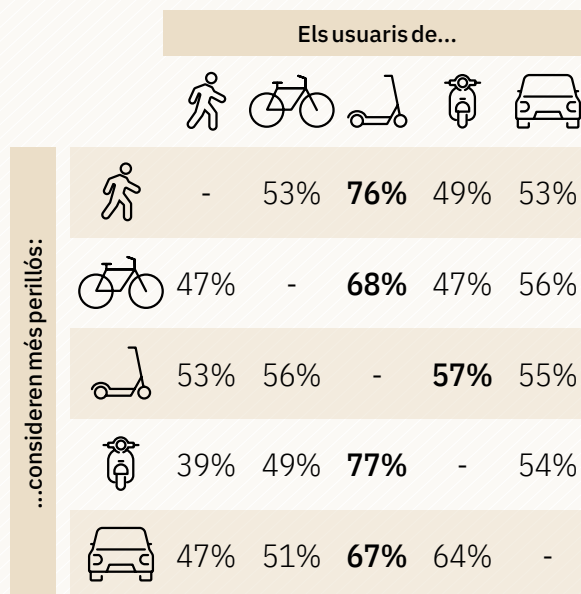
Percepció de seguretat a la ciutat

En cinc anys la sensació de seguretat ha empitjorat perquè la convivència viària és molt més complexa.



Segons els usuaris, qui té més actituds de risc?

El 85% considera que no hi ha respecte entre els diferents mitjans de transport. Els usuaris de VMP, els més criticats.



Quines són les principals actituds de risc?

Percentatge d'usuaris de cada grup de mobilitat enquestats que reconeixen que cometen infraccions.



56%
Saltar-se el semàfor en vermell

(56%)
Caminar per la vorera mirant el mòbil i despistat

48%
Creuar el pas de vianants mirant el mòbil



51%
No indicar les maniobres

50%
No parar-se al STOP

49%
Superar els límits de velocitat o circular per voreres



63%
Superar els límits de velocitat

62%
Circular per voreres

58%
No indicar les maniobres



67%
Avançar sense espai i fent zig-zag

48%
Superar els límits de velocitat

42%
Envair el carril contrari quan hi ha congestió o circular pel carril bus



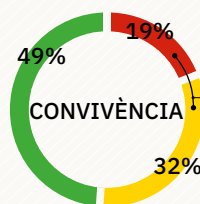
42%
Superar els límits de velocitat

41%
Utilitzar el mòbil sense mans lliures

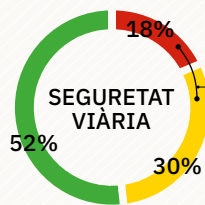
37%
No indicar maniobres amb intermitents

Els carrers pacificats, una proposta urbanística que no acaba de convèncer

Els carrers pacificats (plataforma única o carrers i zones 30) acullen usuaris de tota mena (vianants, bicis, patinets, motos i cotxes) en un mateix espai i, per tant, és important veure com els perceben els usuaris.



El **51%** dels usuaris creu que els carrers pacificats no milloren la convivència.



El **48%** dels usuaris creu que els carrers pacificats no milloren la seguretat viària.

■ 0-4 ■ 5-6 (No milloren) ■ 7-10 (Milloren)



→ **per a la convivència de tants modes de transport** en un mateix espai. En aquest sentit, els motoristes són els més crítics (69%), seguits dels usuaris de VMP i dels usuaris de cotxe (66% en tots dos casos).

1 de cada 4 usuaris de bici o patinet diu que ha tingut un ensurt o accident

Un 16% dels enquestats deia en aquesta enquesta que havia patit un ensurt o accident en el decurs de l'any. **Ciclistes i usuaris de VMP són els dos col·lectius amb més incidents**, amb un 24% i un 23%, respectivament. Mentre que en el cas de vianants, cotxes i motos, només és 1 de cada 7.

D'altra banda, els usuaris de bicicletes, VMP i motos són els que afirmen que han patit més accidents ells sols, fet que es podria atribuir a la inestabilitat del seu vehicle, i vianants i cotxes són els que diuen que han tingut més accidents amb tercers.

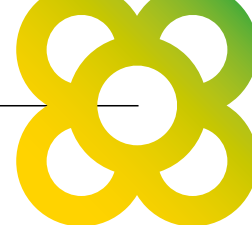
Pel que fa als **usuaris de cotxes i motos**, un **16% dels motoristes circula entre carrils** en moments de congestió i un **22% circula pel carril bus**. Pel que fa a aquest darrer comportament, en el cas dels **conductors de cotxes només ho fa un 6%**.

Gairebé **2 de cada 10 cotxes i motos no indiquen el gir amb l'intermitent** (20% dels cotxes, 17% de les motos),

mentre que un 28% dels motoristes no deixa passar els vianants amb el semàfor en groc, en el cas dels cotxes només ho fa un 15%.

Conclusions

La mobilitat a la ciutat de Barcelona és cada vegada més complexa a causa de l'aparició de noves necessitats de mobilitat i de la coexistència de més modes de transports en un mateix espai públic que no creix i que obliga a redistribuir la mobilitat. Podem parlar de coexistència, però no de convivència, ja que fins a un **66% dels usuaris creu que els modes no es respecten entre si i el 65% creu que és complicat respectar les**



JOSE IRÚN

Gairebé 1 de cada 2 usuaris es mostren crítics amb la sensació de seguretat viària de les zones pacificades.



normes de circulació a Barcelona (diferents prioritats, diferents velocitats, senyalització...).

Els darrers cinc anys la percepció de seguretat ha empitjorat i la circulació pels carrers és ara més difícil, en bona part per la irrupció de nous modes de transport com ara els VMP. No es pot culpar un únic mode de transport: tots els usuaris incompleixen la normativa de circulació en algun moment.

La manca de respecte pels senyals, l'escàs ús d'indicadors de canvis de carril o girs, la superació dels límits de velocitat i la invasió d'espais exclusius d'altres són els comportaments de risc més comuns. ■

Les recomanacions del RACC

GESTIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

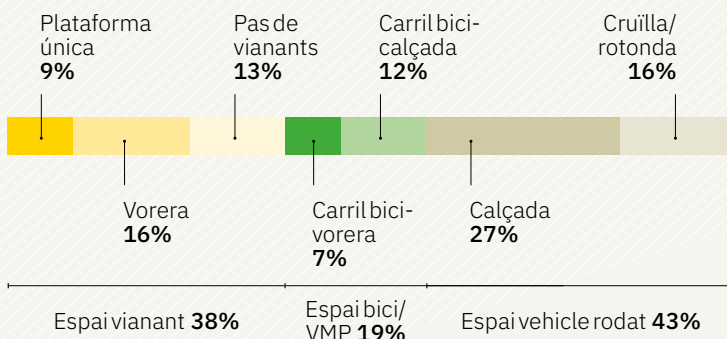
- Construir una xarxa per a vianants contínua, que **doni prioritat i seguretat** (il·luminació, senyalització, bon estat).
- **Alliberar espai de les voreres** per als vianants (motos, bicicletes, terrasses, mobiliari urbà).
- Fer **passos de vianants senyalitzats amb missatges** per a les persones que caminen (mireu abans de creuar, deixeu el mòbil...).
- **Xarxa pedalable connectada** i segura per evitar que els ciclistes o els VMP sentin inseguretat i pugin a voreres o vagin per la calçada.
- Fer inventari de carrers, cruïlles i rotondes on no hi hagi itineraris segurs per a tots els modes de transport i establir un pla d'actuació.
- **Revisar els límits de velocitat:** han de ser coherents i ordenats (sense canvis sobtats).

- **Aplicar senyalització específica i clara per a tots els modes:** cotxes i motos, bicis i VMP i vianants.
- **Programar semàfors amb més temps de pas per a vianants**, pensant també en la gent gran, i amb regulació dinàmica al llarg del dia.

COMPORTEMENT DELS USUARIS

- Conscienciar-los de la **vulnerabilitat dels vianants** i dels vehicles (moto, bici, VMP) que ofereixen menys protecció als seus usuaris.
- Efectuar campanyes de comunicació i **cursos escolars** per inculcar una mobilitat segura i sostenible a les noves generacions.
- Oferir **formació gratuïta** a usuaris de bici / VMP sense permís de conduir.
- Intensificar les **campanyes de vigilància i sanció** dels comportaments incívics.

On es produeixen els incidents?





Estudi RACC de l'ús de la motocicleta a Barcelona

La moto constitueix un mode de transport característic de Barcelona que aporta molta fluïdesa al trànsit, però té una sinistralitat elevada. Per afavorir-ne l'ús amb seguretat, el RACC recomana redissenyar espais perillosos, com les cruïlles; una millor regulació semafòrica; cursos de conducció segura, i intensificar el control sobre el comportament de risc d'alguns motoristes, entre altres mesures.





“

L'elevat ús de la moto a Barcelona va acompanyat d'una sinistralitat elevada.

”





A Barcelona, respecte a altres ciutats del món, la presència de la moto és molt elevada. **L'any 2022, a la ciutat hi havia censades gairebé 270.000 motocicletes i ciclomotors, que representaven un 33% del parc de vehicles.** Si comparem **Barcelona** amb ciutats europees del seu entorn, és la metròpoli amb més ràtio de **motos per habitant**, per davant de Roma, Milà, València o Madrid.

Els avantatges de la moto: flexible, ràpida i econòmica

El RACC considera que l'ús de la motocicleta ofereix, en l'àmbit urbà, una sèrie de punts forts que s'han de potenciar per tal que el seu encaix en la mobilitat del futur sigui satisfactori, especialment en termes de seguretat viària. Per això elabora estudis periòdics sobre la moto a la ciutat, el més recent dels quals (2022) s'ha basat en més de 13.000 observacions i més de 600 entrevistes.

La moto a la ciutat aporta flexibilitat, comoditat i independència als usuaris, és més econòmica que un turisme, tant pel que fa al preu d'adquisició com al cost de manteniment, **la seva electrificació és més senzilla,**

El 53% dels motoristes creu que els giris en encreuaments amb carrils bici de doble sentit són insegurs.

Tot i que només fan el 6% de desplaçaments, els motoristes estan implicats en el 36% dels accidents i representen el 51% de les víctimes mortals.



ocupa menys espai públic que un turisme i és un vehicle d'alta ocupació. A més, el servei de *motosharing* a la ciutat de Barcelona està consolidat. A l'altra banda de la balança, de tots els **vehicles implicats en accidents de trànsit** a Barcelona en els darrers deu anys, un **36% van ser motos o ciclomotors**, magrat que només representen un 6% dels desplaçaments. El risc de patir un accident amb moto a la ciutat és sis vegades més gran que amb cotxe.

En el global dels darrers 12 anys, els motoristes **representen el 51,4% de les víctimes mortals en accidents de trànsit** a Barcelona. El darrer any (2022) va ser especialment dolent per al col·lectiu, amb 16 morts d'un total de 23 en accidents a la ciutat. Els punts de més concentració d'accidents amb víctimes mortals són les cruïlles dels carrers, normalment per impactes amb altres vehicles.

Conductes dels usuaris de motocicletes i ciclomotors

El 74% de les observacions mostren conductes correctes en circulació per part dels motoristes, i el 26% d'observacions restants denoten actituds que poden posar →

La moto en la mobilitat urbana del futur

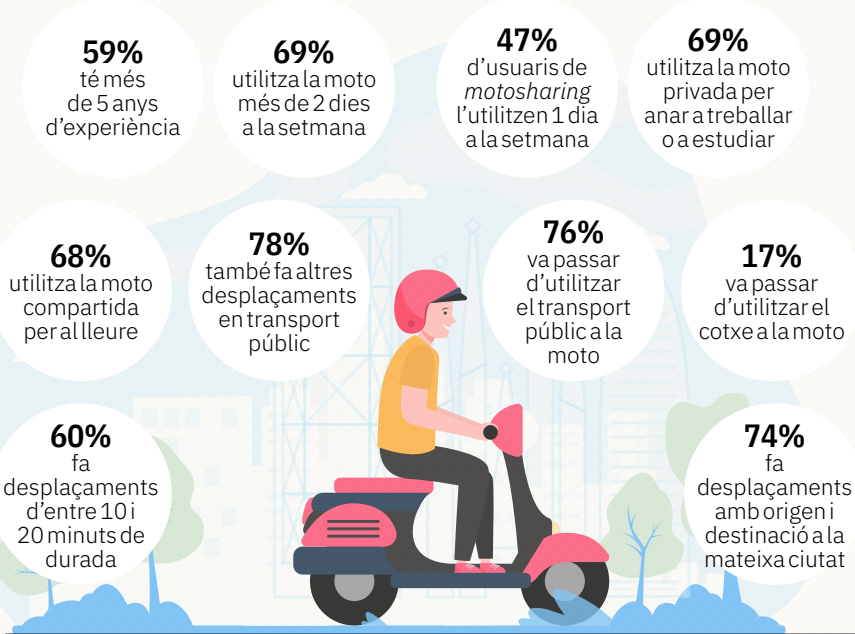
El RACC considera que l'ús de la motocicleta té avantatges que poden ajudar a una mobilitat urbana més sostenible, àgil i assequible. Cal tenir en compte que, a més d'aportar **flexibilitat, comoditat i independència** als usuaris, la moto és idònia per resoldre les necessitats de transport en recorreguts d'entre 8 km i 15 km, sempre que no hi hagi una alternativa en transport públic. Un aspecte rellevant és que **la seva electrificació és més senzilla**, ja que el mercat ja permet solucions com les motos amb bateria portàtil, que s'extreu per carregar al domi-

cili amb un endoll domèstic, fet que permet alliberar espai urbà de carregadors públics. Al seu torn, el servei de **motosharing a Barcelona està consolidat**, i, tot i que admet millores, facilita una mobilitat zero emissions —totes les motos compartides de la ciutat són elèctriques— i multimodal.

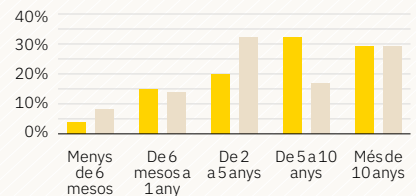
Per al Club, les motocicletes també tenen punts febles que cal afrontar, com el risc d'**accidentalitat més elevat** i la gravetat de les lesions, l'**elevat nivell de soroll** i la **pèrdua d'espai per al vi-** **anant** que implica l'estacionament de motos a les voreres.

Hàbits de les persones que van amb motocicleta

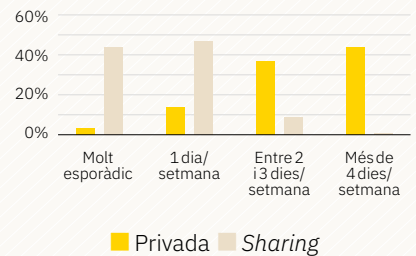
Les enquestes que s'han fet als motoristes dibuixen aquest escenari:



Anys d'experiència amb moto



Freqüència d'ús de la moto



Valoració de les propostes de l'Ajuntament

Gairebé un 60% dels motoristes enquestats estan en contra de l'eliminació de carrils de circulació pel seu impacte en la fluïdesa.

Política de suprimir carrils



Sancionar per estacionar a la vorera



Polítiques de seguretat en espais de circulació (pilones, coixins berlinesos)



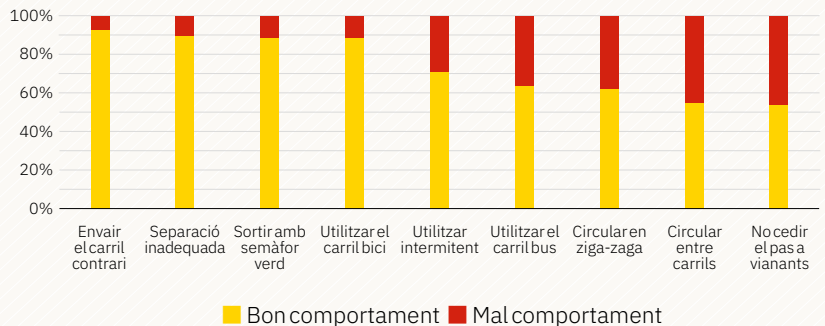
Posada en marxa de la ZBE



- Gens encertades
- Poc encertades
- Foça encertades
- Molt encertades

Freqüència dels comportaments observats

El 74% de les observacions mostren conductes adequades. El 26% restant denota actituds de risc per a la seva integritat o per a la de la resta d'usuaris.



Percepció de seguretat en la circulació

Zones que els motoristes consideren més perilloses:



“

Els llocs que consideren més perillosos per circular són la rotonda de la plaça d'Espanya, seguida de les Rondes i del carrer d'Aragó.

Els comportaments de risc observats més habituals entre els motoristes són no cedir el pas a vianants i circular entre carrils o fent zig-zag.

”

JOSE IRÚN



→ en risc la seva integritat o la de la resta d'usuaris. En l'observació de passos de vianants, el 44,9% dels motoristes no ha cedit el pas correctament. És on s'ha detectat una ràtio més gran d'incompliments. A les vies ràpides amb carrils amples, com la Ronda de Dalt i la Ronda del Litoral o la Meridiana, en els moments de més congestió, s'ha observat que un 44% dels motoristes circula entre carrils, i un 36,7% ho fa fent zig-zag.

L'ús incorrecte del carril bici per part de motos i ciclomotors s'ha observat en un 35,6% dels casos i, en l'ava-

luació sobre si els motoristes **accionen l'intermitent per fer un gir o un canvi de carril**, s'ha observat que en un 28,2% dels casos no ho han fet de manera correcta. Una altra irregularitat comprovada és la circulació dels motoristes pel carril bus, especialment al matí, en els moments de més congestió.

Percepció de seguretat dels motoristes a Barcelona

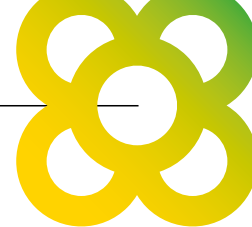
Un 47% dels motoristes enquestats creu que és perillós circular amb moto per Barcelona. D'aquests, el 22% ho considera molt perillós i el

25%, força perillós. Només un 19% creu que no és gens perillós.

El 53% dels motoristes qualifica de poc segurs els girs en encreuaments amb carrils bici de doble sentit i creu que aquesta mena de cruïlles també són perilloses per a bicicletes i VMP.

Els coixins berlinesos per reduir la velocitat i la pintura a l'asfalt són els següents elements que més desconfiança generen entre els motoristes: un 52% els consideren perillosos.

L'espai de Barcelona que pensen que és més perillós per circular-hi amb



Una de les recomanacions del RACC és **redissenyar les cruïlles**, ja que són punts perillosos.

Les recomanacions del RACC

SEGURETAT VIÀRIA

- Redissenyar els espais de més perillositat com les cruïlles.
- Millorar el control semafòric.
- Reforçar els missatges per millorar l'equipament de seguretat dels motoristes: casc integral, jaqueta, guants, calçat...
- Oferir cursos de conducció segura específics per a motoristes que permetin la recuperació de punts del carnet de conduir.
- Dur a terme campanyes de seguretat viària específiques per a cada infraestructura viària: bons comportaments i circulació a les rondes, entrades/sortides a la ciutat, com s'ha de circular en rondes, carrers urbans, etc.
- Intensificar el control sobre els comportaments de risc dels motoristes, en el seu propi interès.
- Fer campanyes específiques per reduir la velocitat en horari nocturn.

CONVIVÈNCIA

- Crear més places per a estacionament fora de les voreres amb l'objectiu d'alliberar-les de motos, i estudiar-les barri per barri.
- Plantejar opcions dinàmiques d'aparcament, ja que la demanda canvia segons el moment.
- Revisar les polítiques d'impacte acústic de les motos, impulsar campanyes d'informació, aplicar més controls.
- Fer una aposta decidida per la motocicleta elèctrica, també en l'àmbit professional.

MOTOSHARING

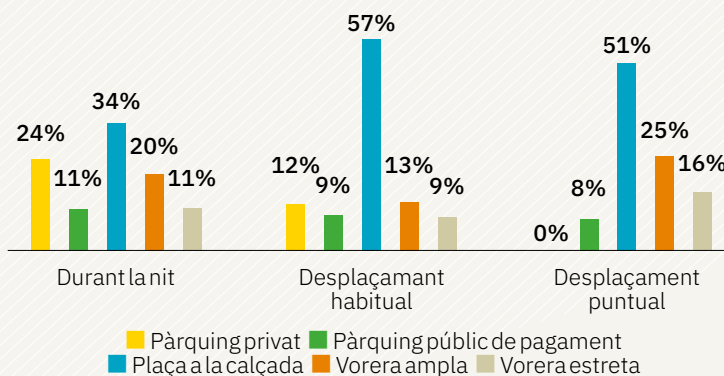
- Ser coherent en el foment de l'ús de les motos i els ciclomotors de sharing.
- Promoure la posada en marxa d'un servei de motosharing metropolità per facilitar la integració multimodal amb el transport públic.

moto és la plaça d'Espanya (29% dels enquestats). A poca distància (26%), trobem la Ronda del Litoral, la Ronda de Dalt i el carrer d'Aragó, seguits de la Ronda del Mig (24%).

Autocrítica

La nota que els motoristes posen al seu civisme a l'hora de circular amb motocicleta per la ciutat és de **6,21 punts sobre 10**. Entre els que han respost amb un 6 o menys, les raons principals que donen per justificar les infraccions són reduir el temps dels trajectes i evitar les esperes en les congestions. ■

L'estacionament de motocicletes

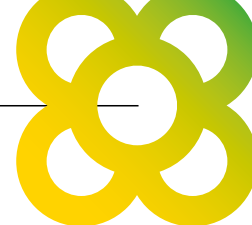


PERE VIRGLI



2n Baròmetre de la mobilitat en VMP a Barcelona i els seus accessos

Davant el paper creixent dels patinets a les àrees urbanes, el RACC demana més formació per als usuaris i, especialment, més conscienciació dels riscos de la velocitat quan se circula amb vehicles de mobilitat personal (VMP). Aquests són els reptes principals que cal abordar per garantir la millora de la convivència amb altres mitjans de transport.



“

Un 60% dels usuaris de patinet admet que circula a més velocitat de la permesa.

El 68% dels usuaris de VMP pensa que està permès circular per la vorera en alguns casos, quan en realitat no ho està.

”

El paper que tenen els VMP (vehicles de mobilitat personal) en la nova mobilitat urbana i en la promoció de formes de moure's més sostenibles és innegable. Però **l'incompliment de la normativa i la velocitat excessiva per part d'alguns usuaris de VMP** constitueixen un repte perquè la seva integració en el sistema urbà de mobilitat sigui satisfactòria. Aquesta és la conclusió principal del 2n Baròmetre de la mobilitat en VMP a Barcelona i els seus accessos, l'estudi que, per segon any consecutiu, va elaborar el RACC el 2022 per analitzar

els hàbits i l'opinió de les persones que es desplacen amb patinet i altres vehicles de mobilitat personal per la ciutat i, també, pels accessos principals de la capital catalana.

L'excès de velocitat, el problema principal

L'anàlisi dels VMP, punta de llança de l'anomenada *micromobilitat*, se sustenta en més de 4.500 observacions als carrils bici i la realització de 800 enquestes a usuaris d'aquesta nova tipologia de vehicles, la d'incorporació més recent a la ciutat.

Que alguns patinets elèctrics circulen a Barcelona més ràpid del que és permès és fàcil de corroborar. N'hi ha prou amb passar una estona a qualsevol cantonada de la ciutat per constatar que un bon nombre d'usuaris dels vehicles de mobilitat personal (VMP) acostuma a superar el límit establert per a aquesta mena de vehicles.

El 2n Baròmetre posa xifres a aquesta realitat palpable a peu de carrer: **un 60% dels usuaris de patinet admet que circula a més velocitat de la permesa.**

No es tracta d'un fet banal, ja que en l'edició anterior del Baròmetre (2021), "només" el 19% dels enquestats reconeixia que sobrepassava els límits de velocitat, una xifra que s'ha multiplicat per tres en un any.

Les observacions que s'han dut a terme aporten detalls sobre l'excés de velocitat dels usuaris de patinet: el 98% no compleix el límit de velocitat dels carrils bici a la vorera (10 km/h), però només un 2% incompleix el límit de 25 km/h als carrils bici a la calçada. Per completar l'estadística, el 16% no respecta el semàfor en vermell quan circula pel carril bici a la calçada.

Desconeixement de les normes

Malgrat que el coneixement de la normativa d'ús dels VMP ha millorat —el 2021 el 51% afirmava que en desconeixia els aspectes bàsics i l'any 2022 és el 32%—, hi continua havent **confusió i massa desconeixement d'aspectes clau i obligatoris de seguretat viària.**

La possibilitat de circular per les voreres amb patinet és l'exemple principal d'aquesta desinformació. El 68% dels usuaris de VMP pensa que està permès en alguns casos, quan en re- →

→ alitat no ho està. La indisciplina, en tot cas, continua present, ja que el **75% reconeix que alguna vegada circula per la vorera.**

El mateix percentatge desconeix que la llum és obligatòria a la nit; el 66% no sap que el casc, tot i que no és obligatori encara per als adults —a Barcelona ho serà a partir del maig del 2023—, si que és molt recomana-

ble i constitueix un element vital de seguretat, ja que pot evitar seqüeles importants en cas d'accident.

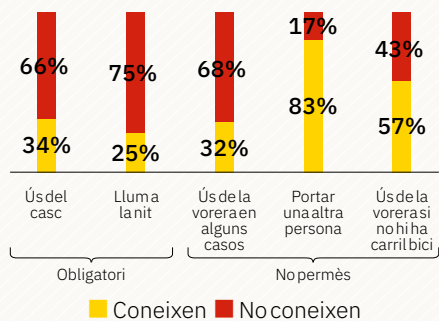
L'enquesta destaca que el 41% admet que circula amb els auriculars posats i que el 35% manipula el mòbil en marxa, pràctiques prohibides i que són un gran distractor.

Preocupa que el **16% dels usuaris de VMP entrevistats admet que ha**

trucat el seu vehicle perquè pugui córrer més (davant del 9% del 2021). Aquesta pràctica, a més de suposar un risc per a la seguretat viària, pot generar incendis dels patinets, com el que es va viure a l'interior d'un vagó de tren dels FGC, que a Catalunya ha provocat la prohibició temporal, fins al juliol del 2023, de dur aquests vehicles a bord del transport públic.

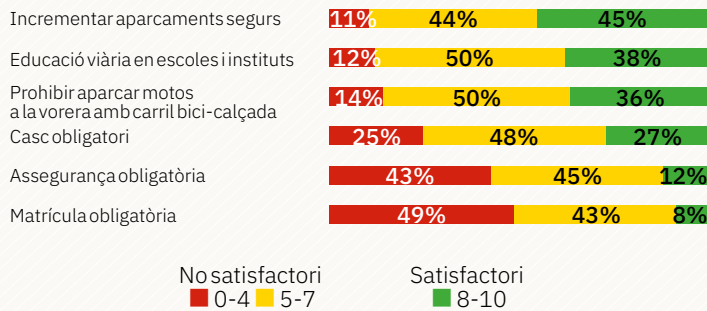
Coneixement i respecte de la normativa

El **32% admet que no coneix la normativa** de circulació de VMP a Barcelona.



Propostes de possibles millores en la seguretat dels VMP

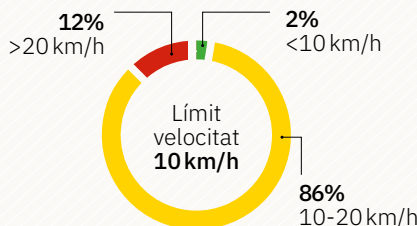
El **60% dels usuaris** creuen que els que no tenen permís de conduir haurien de fer una formació viària per circular amb patinet.



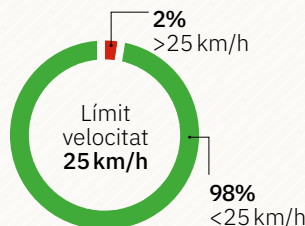
Compliment de la velocitat dels usuaris de VMP a Barcelona

Un **60% dels usuaris** de patinet admet que circula per sobre de la velocitat permesa.

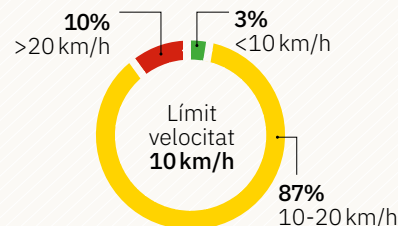
Av. Diagonal - Carril bici/vorera (Girona/Bailèn i Caravel-la la Niña / Entença)

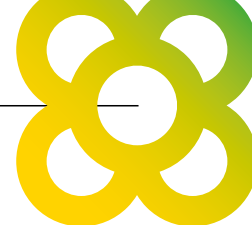


Trav. Gràcia - Carril bici/calçada (Sardenya / Marina)



Accés BCN - Passeig compartit (Esplugues - av. Diagonal)





Altres comportaments irregulars reconeguts pels usuaris són que el 61% diu que a vegades circula contra direcció o per la vorera per anar més de pressa, i que 6 de cada 10 se salten el semàfor en vermell quan no ve cap altre vehicle ni vianant.

Un mitjà per a joves

El patinet, com passa amb la bicicleta, pot ser una solució per resoldre les necessitats de mobilitat a les ciutats, però no és vàlida per a tots els usuaris.

El perfil de l'usuari que es desplaça amb patinet per Barcelona i els seus accessos és el d'una persona jove (el 76% té entre 16 i 35 anys), que l'utilitza per anar a treballar o a estudiar (72%) i que fa 2,7 viatges de mitjana al dia.

Malgrat que no és un vehicle accessible a tothom —gent gran, per exemple— els VMP creixen exponencialment a les ciutats i estan transformant la mobilitat urbana, la qual cosa pot generar problemes de convivència, sobretot amb vianants i ciclistes.

Sostenibilitat

Alhora, els VMP aporten beneficis ambientals, perquè permeten desplaçaments de zero emissions porta a porta. Tot i així, les dues raons principals argumentades per començar-los a fer servir són la **rapidesa i l'estalvi**, no la sostenibilitat.

Una bona notícia és que tot i que bona part dels usuaris de patinet són novells (un 32% fa menys d'un any que l'utilitza), les persones que tenen més d'un any d'experiència han augmentat respecte al 2021 i se situen ja en el 68%. Una dada que ajuda a consolidar els VMP i juga a favor de la convivència entre els mitjans de transport a Barcelona i els seus accessos. ■

Les recomanacions del RACC

AUGMENTARELS DESPLAÇAMENTS EN VMP

- **Garantir que la xarxa ciclista**, per la qual també circulen els patinets, **sigui de qualitat**, coherent i accessible: amb cruïlles i rotondes ben planificades.
- **Els carrils bici/VMP s'haurien de situar a la calçada, segregats** del trànsit, amb senyalització específica per a VMP i bicicletes i amb bon manteniment.
- Cal disposar d'una **bona infraestructura de recàrrega**.

MILLORAR LA FORMACIÓ

- **Impulsar l'educació viària a les escoles** sobre VMP.
- Oferir **cursos gratuïts bàsics sobre la normativa de circulació** als usuaris de VMP que no tinguin carnet de conduir.
- Fer **campanyes de sensibilització** per difondre la normativa de circulació i la importància dels

elements de protecció, i també per millorar la convivència.

PREVENIR ACCIDENTS I ROBATORIS

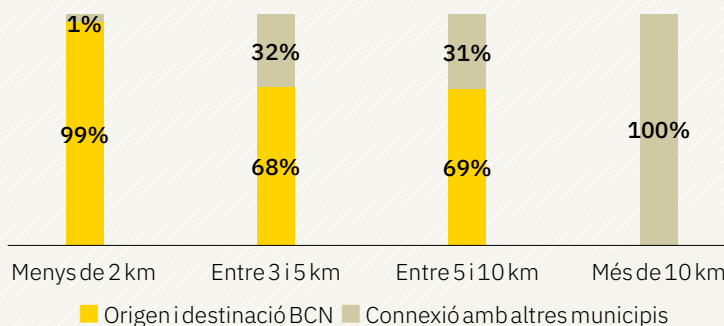
- Treballar perquè l'**assegurança de RC sigui obligatòria**.
- **Fomentar el registre gratuït de VMP** per minimitzar el risc de robatoris i facilitar la recuperació dels vehicles sostrets.

PROMOURE EL PATINET COMPARTIT

- **Fomentar el *sharing*** tant en l'àmbit urbà com metropolità.
- Impulsar la tecnologia de les empreses de *sharing* per permetre l'**estacionament ordenat i la conducció responsable** i per evitar el vandalisme.
- Crear **tarifes dinàmiques per distància** en lloc de temps per ajudar a evitar la velocitat excessiva.

Distàncies dels trajectes

El 73% del conjunt de desplaçaments són inferiors a 5 km.



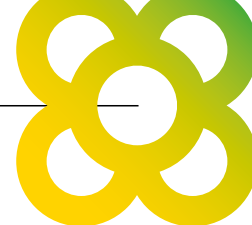
PERE VIRGILI



ESTUDI
RACC
05/2021

Estudi sobre el repartiment urbà de mercaderies i última milla a Barcelona

La distribució urbana de mercaderies (DUM) s'ha disparat pel comerç *on-line* i això genera reptes que cal afrontar. El RACC recomana mesures com millorar la gestió de les places de DUM, incentivar el repartiment fora de les hores punta, flexibilitzar els horaris i crear places de càrrega i descàrrega de microaturada.



“

La reducció del 30% de places per a càrrega i descàrrega fa que els transportistes aparquin en doble fila en el 49% dels serveis.

El 92% del repartiment de mercaderies es posa en marxa entre les 7.30 h i les 9.00 h del matí, en l'hora punta de més congestió.

”

El Club també demana un control més efectiu per reduir la indisciplina dels usuaris, implementar els carrils multiús a les artèries de la ciutat amb més demanda de càrrega i descàrrega i desplegar una xarxa de punts de recollida descentralitzats aprofitant els mercats de barri.

Mesures com les esmentades són necessàries si es té en compte que a la ciutat de Barcelona **diàriament es fan uns 500.000 desplaçaments relacionats amb el repartiment de**

mercaderies i d'última milla, que **generen al voltant del 20% del trànsit i del 40% de les emissions** derivades de la circulació.

Diàleg i consens

Aquesta realitat cal afrontar-la des d'una anàlisi objectiva amb una informació rigorosa que permeti millorar l'eficàcia del repartiment urbà i d'última milla a la ciutat, promovent el diàleg i el consens entre l'Administració i tots els sectors implicats

(distribuidors, transportistes, comerciants, etc.). El RACC ha fet aquesta tasca amb un estudi pioner que ha dut a terme amb 1.000 enquestes a transportistes i responsables de comerços, i amb més de 4.000 observacions a peu de carrer.

La primera gran conclusió de l'estudi és que **la DUM no és un problema local, sinó d'abast metropolità**, que afecta molt més enllà dels carrers de Barcelona, atès que un **48% dels transportistes que distribueixen a la ciutat arriben de fora de Barcelona**. La DUM impacta també de manera notòria en l'hora punta del trànsit. Un 53% dels transportistes inicia la distribució abans de les 7.30 h i un 39% ho fa entre les 8.00 h i les 9.00 h. Això vol dir que a **les 9 del matí ja hi ha el 92% dels transportistes circulant per la ciutat**, coincidint amb la franja horària de més congestió.

Falta flexibilitat i eficiència

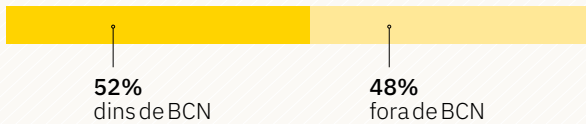
Davant aquest fet, la meitat dels comerciants es mostren flexibles amb un possible canvi d'horaris. Un 37% dels comerciants enquestats pel RACC assenyalen que són les empreses logístiques les que marquen els horaris de repartiment. **Un de cada dos diu que podria canviar sense problemes l'horari de recepció i lliurament de mercaderies**, tot i que l'opció de repartiment en horari nocturn (de 4.00 h a 6.00 h de la matinada) és refusada de manera majoritària per un 87% dels comerciants.

Una dada que destaca és que **un 49% dels transportistes admet que circula habitualment amb el volum de càrrega del vehicle mig buit**. Els transportistes també es queixen dels horaris regulats de la DUM, ja que el temps permès de 30 minuts per a les operacions de càrrega i descàr-



Radiografia del repartiment urbà de mercaderies i última milla a Barcelona

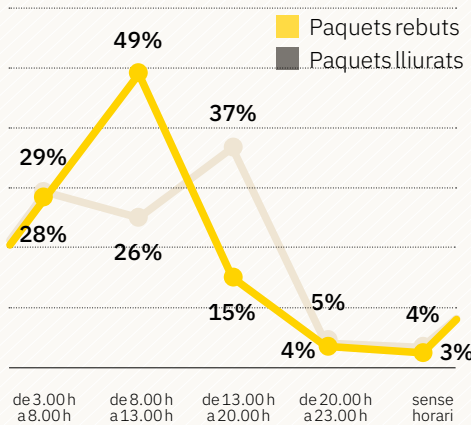
Origen dels desplaçaments



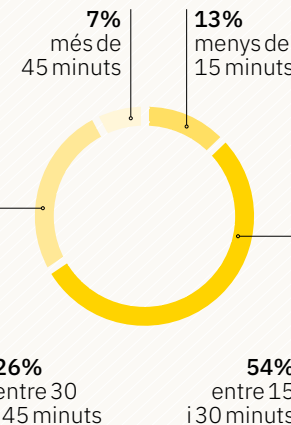
Destinació dels desplaçaments



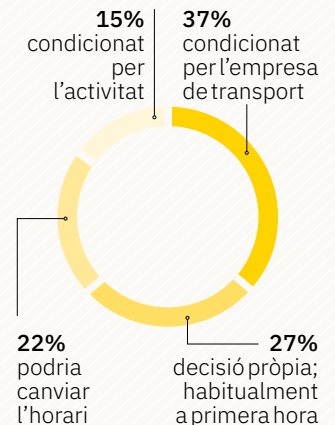
Volum d'entregues segons franja horària del dia



Temps necessari per fer la càrrega i la descàrrega



Organització dels horaris dels comerciants



→ rega és insuficient per al 33% dels transportistes.

Dos de cada cinc no troben places lliures perquè estan ocupades per vehicles no autoritzats o perquè no hi ha disponibilitat, i això incrementa el temps de repartiment per la cerca de places disponibles o perquè els obliga a deixar el vehicle lluny dels comerços.

La reducció del 30% de places per a la càrrega i descàrrega a Barcelona des del 2009 fa que els transportistes aparquin en doble filera

“

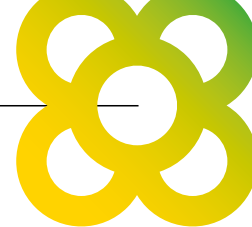
El 67% dels transportistes estaria a favor de fer la càrrega i descàrrega a partir d'un magatzem central de barri.

”

en el 49% dels seus serveis. De fet, el 47% dels comerciants afirma que no disposa de places de càrrega i descàrrega a menys de 300 m del seu local. Una solució possible per al 67% dels enquestats seria **fer la càrrega i la descàrrega en un magatzem central de barri.**

Observacions

De les 4.043 observacions fetes pel RACC es desprèn una **rotació mitjana de 10,1 vehicles per plaça i dia** en horari de regulació (de 8.00 h a



Què és una microplataforma?

Es tracta d'un espai urbà on els camions fan la descàrrega de paquets per tal de fer l'entrega final (última milla) en tricicle o amb vehicles de zero emissions.



Distribuïdors



Microplataformes de distribució



Tricicles



Destinatariis

20.00 h), amb diferències segons els districtes (13,3 vehicles a Gràcia i 7,7 a Nou Barris).

Igualment, s'ha vist que un 27% de vehicles estaciona més dels 30 minuts reglamentaris i que de 7.00 h a 8.00 h, una hora abans de l'inici de l'horari de regulació, només un 15% de places estan buides.

Les observacions del RACC han constatat que els vehicles no autoritzats que ocupen places de DUM s'hi estan, en 9 de cada 10 casos, més de 45 minuts. ■

Les recomanacions del RACC

ALS ADMINISTRACIONS LOCALS

- **Impulsar una taula sectorial** amb els actors vinculats a la DUM.
- Incentivar el **repartiment fora de les hores punta** de trànsit.
- **Flexibilitzar els horaris** en funció del tipus de mercaderia i el volum.
- **Crear places de microaturada** (5 minuts).
- **Reduir la indisciplina dels usuaris no autoritzats** amb un control més efectiu.
- **Implementar carrils multiús** a les diferents artèries de la ciutat.
- Desplegar una **xarxa de punts de recollida descentralitzats** aprofitant els mercats de barri.

ALS COMERCIANTS

- **Incrementar la logística inversa** (devolucions) per aprofitar el vehicle comercial buit.
- Fomentar la **coordinació de comerços per sectors/zones** per

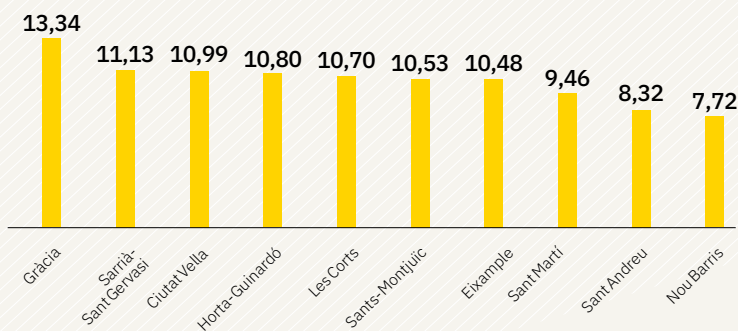
tal de fer enviaments/recepcions conjunts (amb interacció amb les microplataformes) i reduir els desplaçaments.

- **Digitalitzar els processos inventariats i de comandes** per racionalitzar l'emmagatzematge i reduir els desplaçaments.
- **Estendre el Click and Collect** a punts de recepció de barri i d'alta mobilitat.

ALS TRANSPORTISTES

- **Planificar l'ús dels vehicles més adequats** en funció del tipus de mercaderia.
- **Augmentar l'ús de l'app de DUM per gestionar l'aparcament.** Invertir en formació i tecnologia per identificar les rutes òptimes d'entrega/recepció.
- **Evolucionar cap a l'etiquetatge intel·ligent** que permeti fer el seguiment de cada paquet des de l'origen fins a la seva destinació.

Rotació de places DUM per districtes



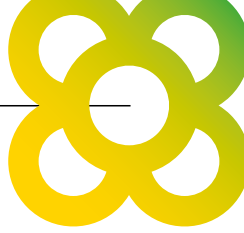
Vehicles observats per plaça i dia en horari diürn (8.00 h - 20.00 h)



“

9 de cada 10 ciclistes diuen que no tenen continuïtat en la xarxa pedalable per poder fer els seus desplaçaments habituals.

”



4t Baròmetre de la mobilitat ciclista a Barcelona i als seus accessos

Tot i que encara és minoritària, la bicicleta ha assumit un cert nivell de maduració i consolidació a la ciutat. Per al RACC ara cal resoldre els punts conflictius com cruïlles i rotondes, baixar tots els carrils bici de les voreres a la calçada, fer-los unidireccionals i millorar la senyalització viària per als ciclistes.

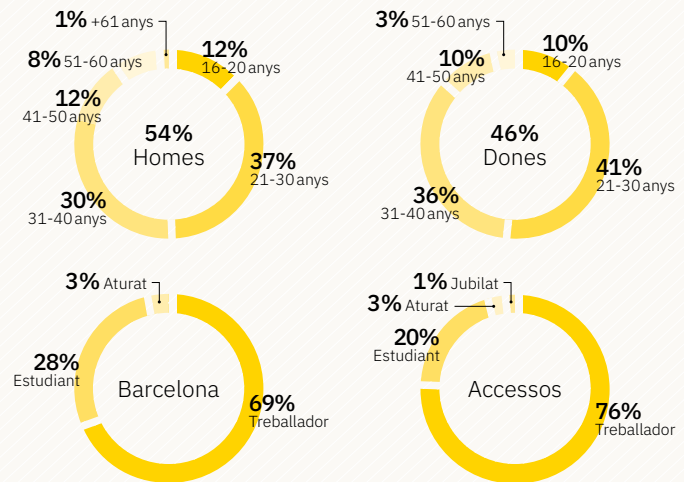
Després d'uns anys en què la seva irrupció va generar certs conflictes de convivència amb vianants i altres vehicles, avui la bicicleta ha assolit un punt de **maduresa a Barcelona i l'entorn metropolità** que fa que, en general, la seva adaptació a l'espai urbà funcioni de manera raonable. L'aparició cada cop més habitual de **bicicletes elèctriques** afavoreix l'utilització d'aquest mitjà de transport per a distàncies més llargues, per a trajectes entre la ciutat i els municipis propers, i per connectar el litoral i el centre de la ciutat amb els barris de zones altes amb més relleu. El RACC fa temps que estudia el comportament i les opinions dels ciclistes a l'àrea urbana de Barcelona, amb un baròmetre anual que en l'última edició (2022) s'ha elaborat amb 800 enquestes a usuaris i més de 12.000 observacions a la via pública.

Radiografia del ciclista

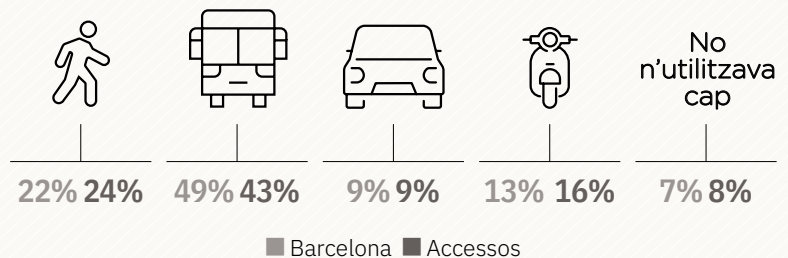
El ciclista de Barcelona és una persona jove: **el 77% de les dones i el 67% dels homes que van amb bicicleta a Barcelona tenen entre 21 i 40 anys**. Es tracta principalment d'usuaris que **van a treballar (72,5%) i d'estudiants (24%)**. Un 66% es desplaça amb bicicleta pròpia i un **34% fa servir el servei públic Bicing**. De tots els ciclistes enquestats, **un 5% opta per vehicles elèctrics**. Quasi **7 de cada 10 ciclistes** asseguren que abans d'anar amb bicicleta ja es desplaçaven de manera sostenible. En concret, el 43% d'usuaris diu que prové del transport públic i el 24% que eren vianants abans d'anar amb bici. Cal destacar que el 22% dels usuaris prové dels vehicles de combustió —cotxe o moto— i que aquest és el segment que, des del punt de vista ambiental, més interressa fer créixer.

El perfil del ciclista

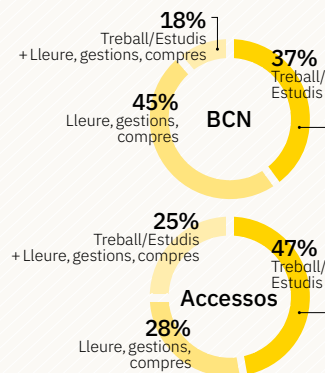
El ciclista de Barcelona és una persona jove (entre 21 i 40 anys) que circula amb bicicleta per anar a treballar o a estudiar.



QUIN MITJÀ DE TRANSPORT UTILITZAVA ABANS?



MOTIUS DE DESPLAÇAMENTS I MOTIVACIÓ PER ANAREN BICI



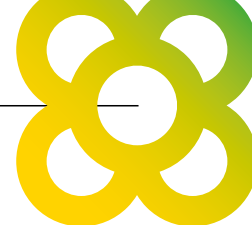
El 27% dels que van a la feina en bici no reben cap incentiu per part de l'empresa

41% té pàrquing assegurança/ espai per guardar-hi la bici

38% tenen dutxa/ vestuari

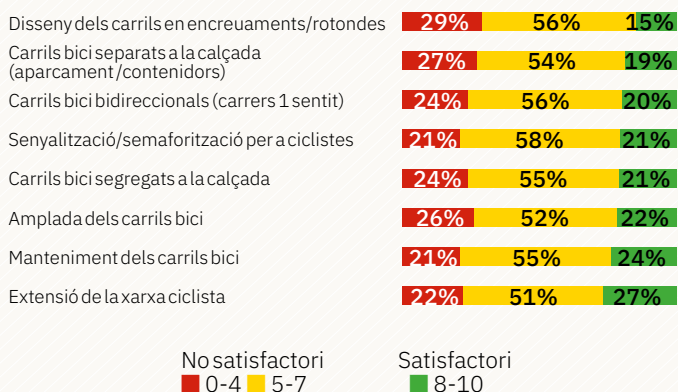
11% tenen a la seva disposició un rènting de bici

10% tenen incentius econòmics



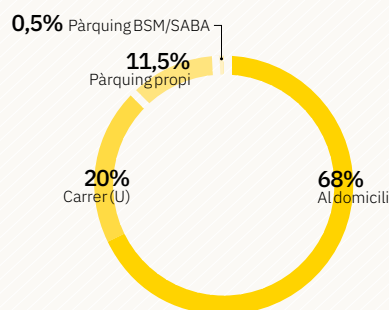
La valoració de la xarxa pedalable

El 89% dels ciclistes enquestats considera que no té una xarxa pedalable que els permeti circular de manera segura.



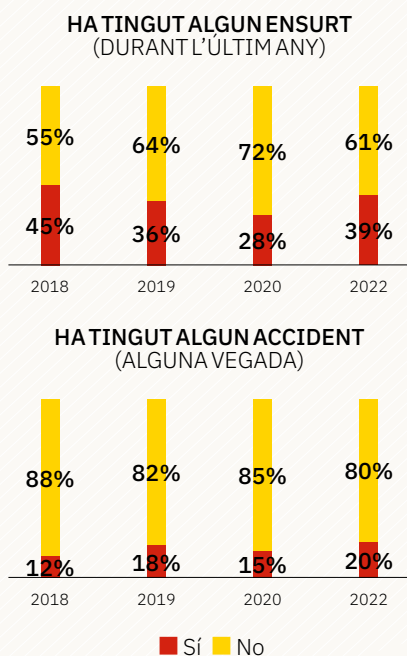
Què fa la gent a la nit amb les seves bicis?

Més de la meitat dels ciclistes de Barcelona prefereixen guardar la bicicleta a casa seva, a bon resguard de possibles robatoris.



La sinistralitat dels ciclistes

El 20% dels ciclistes enquestats s'han vist involucrats en algun accident.



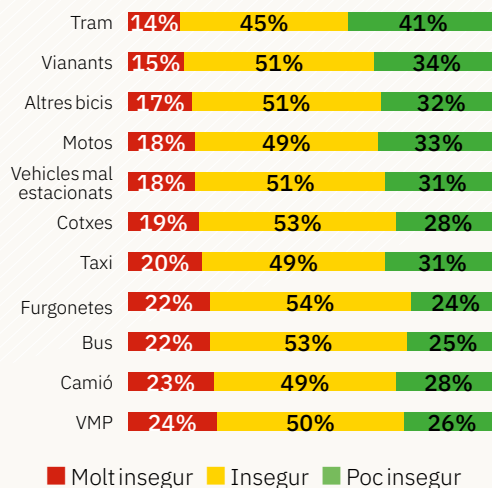
Només l'**11% dels ciclistes** disposen d'una assegurança específica de bici (7% el 2020).

El **33% admet que no coneix la normativa de circulació** de bicicleta a la ciutat. El 2020 era el 38%, de manera que millora que lleugerament.

El **65% dels ciclistes se sent vulnerable** quan circula per Barcelona.

Modes de transport que generen inseguretats

Els patinets i altres VMP (vehicles de mobilitat personal) són un dels mitjans de transport que generen més sensació de risc als ciclistes, juntament amb els vehicles més grans, com els camions, els autobusos i les furgonetes. Per contrapartida, el tramvia i els vianants són els que generen menys sensació d'inseguretats.



→ És significatiu que **4 de cada 10 ciclistes fa menys de 2 anys que es desplacen amb bicicleta**. La xifra augmenta en els usuaris del servei públic (Bicing o eBicing), on més del 56% són ciclistes novells.

D'aquesta manera, es posa de manifest que **els sistemes públics serveixen d'impulsors de la mobilitat ciclista**. De fet, el **56% dels usuaris enquestats valoren amb un notable o excel·lent el servei de Bicing o eBicing** i el 39% afirmen que faria desplaçaments metropolitans si hi hagués continuïtat del servei entre els municipis.

Entre les **raons per escollir la bicicleta** com a mode de transport, els usuaris prioritzen la **comoditat (27% dels enquestats)**, la **millora de la salut (24%)** i l'**estalvi de diners (20%)**. Curiosament, la protecció del medi ambient no figura entre els motius principals que impulsen els usuaris a passar-se a la bicicleta per als seus desplaçaments habituals.

Valoració crítica de la infraestructura

El 89% de ciclistes afirmen que no té xarxa pedalable en tot el seu recorregut habitual, és a dir, només un 11% diu que té a l'abast una infraestructura per anar amb bici de manera segura i contínua al llarg de tot el seu itinerari diari —carrils bici, zones 30 i pacificades. Això obliga un 13% de ciclistes a fer una volta més llarga i augmentar el temps de recorregut per tal de circular sempre per vies ciclables, i un 12% a baixar de la bici i fer part de l'itinerari a peu.

Els aspectes negatius que més esmenten els ciclistes, a part de la manca de continuïtat de la xarxa, són el disseny de cruïlles i rotondes, els quals



“

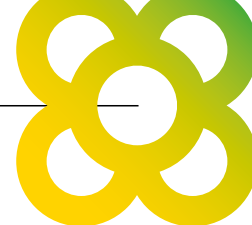
El 69% de ciclistes abans optaven per altres maneres sostenibles de desplaçar-se (transport públic i a peu); només un 24% feia servir el cotxe o la moto.

”

només un 15% considera satisfactori; els carrils bici entre contenidors i les places d'aparcament de vehicles, i els bidireccionals. Per tot això, en les dades globals, **un 73% troba insatisfactòria la infraestructura i només el 27% la valora positivament**.

Coneixement i compliment de la normativa

Les enquestes detecten un increment de l'ús d'elements distractors. Malgrat que no està permès, **el 41% dels ciclistes reconeix que fa servir auriculars** i el **35% que utilitza el**



JOSE IRÚN



Les recomanacions del RACC

COMPORAMENT DELS USUARIS:

- Fomentar la formació gratuïta i el coneixement de la normativa de circulació urbana.
- Fomentar la convivència entre les bicicletes i la resta de modes.
- Conscienciar sobre els riscos de l'ús d'auriculars i del mòbil i sobre la importància de l'ús del casc i l'obligatorietat de timbre, llums i elements reflectants.

INFRAESTRUCTURA

- Resoldre els punts conflictius per a la seguretat com cruïlles, rotondes, carrils bici de les vores i els bidireccionals.
- Impulsar l'ús de la bicicleta a l'àmbit metropolità.
- Millorar la senyalització viària.
- Reservar un espai senyalat específicament perquè les bicicletes s'aturin als semàfors.

- Auditar els carrils bici per detectar possibles perills i assegurar-ne un bon manteniment.
- Crear una xarxa d'estacionaments segurs i fomentar iniciatives privades d'aparcament.

SERVEI PÚBLIC BICING

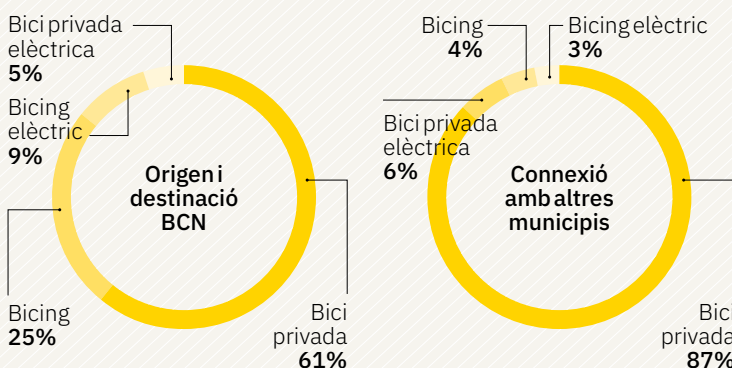
- Electrificar la major part del servei Bicing.
- Augmentar la tarifa plana de 30 a 45 minuts per trajecte.
- Ampliar la cobertura a municipis propers.
- Garantir la integració tarifària del servei Bicing amb el servei metropolità.

EMPRESES I ADMINISTRACIÓ

- Oferir incentius per a l'ús de la bicicleta en l'àmbit laboral.
- Oferir incentius fiscals i subvencions per a la compra de bicicletes noves.

mòbil quan circula, el 48% admet que creua els semàfors en vermell quan no hi ha vehicles de motor a prop i el 42% que va a més velocitat del que està permès. Quant als elements obligatoris, l'incompliment és alt: només el 66% porta timbre; el 56%, llum blanca davantera; el 52%, llum vermella posterior, i el 22%, elements reflectants a la nit. En aquest context és coherent que el 33% dels ciclistes admeti que no coneix la normativa de circulació, raó per la qual caldria establir alguna formació bàsica obligatòria. ■

Ús urbà i metropolità de la bicicleta





RACC HolaBICI. El compromís del Club amb una mobilitat urbana més àgil i saludable

Com a part del seu procés de transformació en un Club de Serveis a la Mobilitat, el RACC va posar en marxa el 2018, amb gran èxit, la seva pròpia comunitat ciclista, RACC HolaBICI, amb l'objectiu d'impulsar l'ús segur de la bicicleta a les ciutats i promoure una mobilitat urbana sostenible més àgil i saludable.

LIROLA&CUSSÓ



RACC HolaBICI, la comunitat que ofereix solucions, activitats i consells per gaudir de la bicicleta.

Amb més de 25.000 seguidors a les xarxes socials (Facebook i Instagram), **RACC HolaBICI és la comunitat de ciclistes més gran de tot Catalunya** i una mostra del compromís ferm del Club amb els usuaris de la bicicleta. El RACC creu que cal treballar per millorar la integració d'aquest vehicle sostenible en la mobilitat urbana, perquè és una alternativa excel·lent per a molts ciutadans que volen optar, sense riscos de seguretat, per una forma de moure's àgil i saludable.

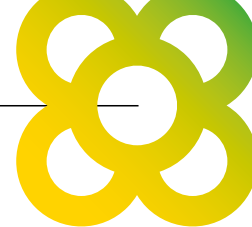
Els membres de RACC HolaBICI tenen accés a informació actualitzada, notícies, novetats i tendències sobre la **cultura de la bicicleta urbana**, i poden participar en xerrades *on-line* mensuals impartides per experts, per exemple, sobre nutrició específica per a ciclistes o sobre manteniment i posada a punt de la bicicleta.

Al costat dels usuaris

Igualment, formar part de la comunitat de *bikers* del RACC permet apun-

tar-se a les sortides organitzades en bicicleta, tant urbanes com de carretera i de muntanya, sempre acompanyats d'un guia especialitzat, per descobrir llocs nous i conèixer altra gent apassionada de la bici.

Però **RACC HolaBICI**, oberta a tothom, siguin socis o no del Club, és molt més que una comunitat d'usuaris. Proporciona tranquil·litat a la comunitat ciclista i li ofereix molts altres beneficis, com ara:



TONI GRASES

- **Baròmetre RACC del ciclista urbà.** Estudi anual fet pel RACC des del 2018. L'anàlisi més completa de la mobilitat urbana en bicicleta a l'àrea de Barcelona i els seus accessos, de les inquietuds dels ciclistes, dels problemes de seguretat i les possibles solucions. Imprescindible per conèixer l'evolució de la realitat ciclista a la ciutat.

- **Xarxa de 13 Punts Bici d'autoreparació,** que s'ubiquen en **llocs estratègics** on hi ha un alt volum de bicicletes i mitjans de transport públic. Amb accés gratuït, ofereixen eines per a tasques de reparació i manteniment i fomenten la intermodalitat, ja que **cinc punts se situen en estacions dels FGC.**

- **Accés gratuït a la versió Premium de l'app Flare,** que millora la seguretat del col·lectiu ciclista, perquè, quan detecta una caiguda, envia un missatge automàtic de socors amb geolocalització als contactes que prèviament hagi escollit l'usuari.

- **Bicipèdia,** enciclopèdia *on-line* de bicicletes amb més de 1.000 models elèctrics d'un centenar de fabricants, amb un cercador i comparador complet.

- **Mou-te bé! On Tour.** Activitat d'educació en mobilitat ciclista per a **nens i nenes d'entre 6 i 13 anys.** De caràcter itinerant, combina una sessió teòrica amb jocs de rol en un circuit que reproduïx una Zona 30.

- **Serveis específics** per a la bicicleta, com ara assistència, assegurances, cobertura de despeses mèdiques a Espanya i a l'estranger, assessoria jurídica i recursos de multes. ■



Equip RACC HolaBICI, impulsant el ciclisme femení

Amb l'objectiu d'impulsar el ciclisme femení i donar visibilitat a les dones en competicions del món de la bicicleta, el 2022 el Club va posar en marxa el **RACC HolaBICI Team**. Liderat per **María Salvo**, durant molts anys copilot de ral·lis, i format per Txell Sabaté, Miriam Vilar i Ana Cantalops, l'equip lluirà el nom del RACC en set proves de gran exigència el 2023: Experience Garraf-Penedès, Mallorca 312, Remences, Transpyr, Quebrantahuesos, Mussara 24h i Gran Fondo Alberto Contador.



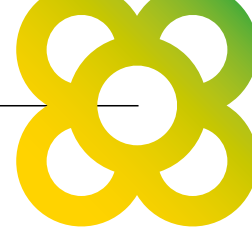
CityTrips, l'app més útil per al ciclista urbà

Present a **32 ciutats d'arreu del món** i gratuïta per a iOS i Android, permet escollir la millor ruta per desplaçar-se amb bicicleta o bé combinant-la amb el transport públic. També facilita reservar bicicletes, patinets i altres vehicles de *sharing* presents a la ciutat. A través de CityTrips, des del juny del 2022 RACC HolaBICI ofereix un **servei de subscripció de bicicletes i patinets** elèctrics que, amb una tarifa plana mensual, inclou la bicicleta, l'assistència i l'assegurança RC.



La Barcelona dels districtes Deu ciutats en una

Malgrat la necessitat de planificar la mobilitat urbana amb una visió metropolitana, estudiar les característiques de cada un dels deu districtes de Barcelona és de gran utilitat per detectar realitats molt diferents que incideixen en les necessitats de mobilitat dels usuaris. El RACC ha fet aquest exercici, analitzant amb rigor les dades aportades per les enquestes de serveis municipals i pels observatoris municipals per districtes, amb conclusions que són prou rellevants.



JOSE IRUN

“

El percentatge de ciutadans que creu que Barcelona està pitjor s'ha duplicat respecte al 2016, sobretot per la manca de seguretat i de neteja.

A tots els districtes, excepte a Ciutat Vella i a Nou Barris, els usuaris veuen l'aparcament com un dels vuit problemes més greus de la ciutat.

”

Amb una població total que supera els **1,6 milions d'habitants**, Barcelona constitueix el nucli central d'una àrea metropolitana de més de 3,3 milions de persones i una superfície de 636 km², una de les més grans d'Europa i de les més importants de la Mediterrània. Aquesta rellevància no pot fer oblidar, però, que el municipi de Barcelona, per si mateix, constitueix un **territori realment petit i dens**, limitat físicament pel mar i la muntanya i envoltat de municipis limítrofs sovint només separats per un pas de vianants.

Una anàlisi detallada de la ciutat mostra la realitat d'un territori heterogeni, on les diferències entre cada un dels deu districtes en què es divideix el municipi posen en relleu tipologies urbanes que tenen poc a veure entre si i que impliquen necessitats de mobilitat molt variades que conviden a la reflexió.

Preocupació pel trànsit i l'aparcament

La satisfacció de les persones residents a Barcelona s'ha reduït significativament els darrers mandats municipals. Respecte al 2016, el per-

centatge dels residents que creu que la ciutat està pitjor que abans s'ha doblat, i ha passat del 33% al 66%. Aquesta insatisfacció es basa, sobretot, en la inseguretat i la neteja, dos problemes recurrents a totes les enquestes recents. Però un tema com el trànsit se situa com el quart més esmentat pels residents en el Baròmetre 2022, per damunt fins i tot de l'accés a l'habitatge.

En general, **els residents a Barcelona noten les dificultats creixents de circulació per al vehicle privat (cotxes i motos)** que ha posat en marxa l'Ajuntament. Sis de cada deu creuen que l'aparcament ha empitjorat i més de la meitat, que la circulació és més difícil ara que abans. És significatiu que, **a l'hora de valorar els serveis municipals, l'aparcament treu la pitjor nota (4,01 sobre 10)** en la mitjana de Barcelona. És l'únic servei que suspèn, amb una nota inferior al 5. El segueixen la gestió de la circulació (5,10) i la seguretat (5,28).

Per districtes, la darrera enquesta de serveis municipals mostra que alguns dels problemes més greus a Horta-Guinardó són **l'aparcament, el transport, la infraestructura i les comunicacions. Congestió i trànsit** són també dos dels problemes més importants per als residents de Sarrià - Sant Gervasi. A tots els districtes, excepte a Nou Barris i a Ciutat Vella, els usuaris consideren **l'aparcament** com un dels vuit pitjors problemes de la ciutat.

Mobilitat obligada per feina

Les darreres dades municipals diuen que **tres de cada deu residents a Barcelona treballen al mateix districte on viuen**, un fet que *a priori* pot afavorir els desplaçaments laborals a peu, en bicicleta o VMP. **Gairebé un →**

→ **de cada dos treballen a Barcelona però en altres districtes**, cosa que en principi pot impulsar l'ús del transport públic o de la moto, la bicicleta o VMP com a vehicle habitual. I, **per a un 22,3% dels residents a Barcelona és obligatori desplaçar-se cada dia fora de la ciutat per treballar.**

Les necessitats de mobilitat per feina dels barcelonins cada vegada són més grans. Respecte al 2015, **el nombre de residents que treballen al mateix districte on viuen s'ha reduït un 8%, el de residents que treballen a un altre districte de Barcelona s'ha incrementat un 5% i els que es desplacen fora de Barcelona ha pujat el 3%.**

Sense alternativa

Aquesta mobilitat laboral obligada fora de la ciutat no sempre troba alternativa en transport públic, ja que implica l'ús de massa modes de transport, un temps de desplaçament excessiu o la impossibilitat real d'arribar a la destinació laboral

“

A Sant Andreu, Horta-Guinardó i Nou Barris només dues de cada deu persones que hi treballen també hi resideixen. A Ciutat Vella, l'Eixample i Sarrià - Sant Gervasi en són quatre de cada deu.

”

en metro, tren o autobús, un fet que passa, per exemple, en alguns polígons industrials allunyats de nuclis de població. Això pot fomentar l'ús del vehicle privat.

Per districtes, **un 43% de les persones que treballen a Ciutat Vella**

també hi resideixen. És el districte amb aquesta proporció més elevada. **A l'Eixample i a Sarrià - Sant Gervasi en són un 40%.** Aquests dos últims són districtes amb força equipaments de comerços, oficines, despatxos, consultes mèdiques... que, alhora, tenen una àmplia oferta residencial. En el cas de l'Eixample, és una consideració que caldria tenir en compte a l'hora de planificar canvis urbanístics que afecten l'accessibilitat dels usuaris.

A l'altre costat de la balança, **només un 17% de les persones que treballen a Sant Andreu viuen en aquest mateix districte**, mentre que a Nou Barris són un 20% i a Horta-Guinardó, un 22%. Són districtes, doncs, amb necessitats de mobilitat per motius laborals que majoritàriament no es poden atendre amb desplaçaments a peu.

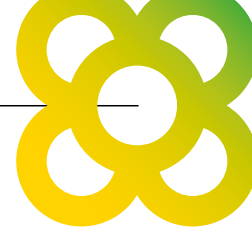
El districte amb un percentatge d'habitants que es desplaça a tre-

La ciutat que camina

La darrera EMEF, enquesta de mobilitat en dia feiner (2021) que recull les característiques dels cinc milions de desplaçaments diaris dels residents, mostra que Barcelona és una ciutat que camina molt, un fet afavorit possiblement per les dimensions reduïdes del municipi i pel clima. Segons l'EMEF, **els desplaçaments a peu suposen el 52% de tots els efectuats pels residents a la ciutat.** La xifra encaixa amb la distància mitjana dels trajectes dels barcelonins en feiner, que és només de 3,4 quilòmetres. **La mobilitat activa dels habitants de la ciutat arriba al 55,5%, i cal afegir-hi un 3% de trajectes amb bicicleta i la resta amb altres vehicles de mobilitat personal com els patinets. El transport públic reuneix el 24% de desplaçaments i el transport privat —fonamentalment, cotxe i moto— no arriba al 21%.**

És important destacar aquesta última dada, perquè demostra que **vuit de cada deu desplaçaments efectuats pels habitants de Barcelona es fan amb mitjans de transport sostenibles** (a peu, transport públic, bicicleta i patinet), un fet que posa en relleu que els problemes de congestió i trànsit de la ciutat no s'originen de manera majoritària pels hàbits dels seus habitants, sinó per la necessitat dels usuaris de fora que han d'entrar i sortir cada dia i que no troben alternatives raonables en transport públic.

L'anàlisi per districtes convida a la reflexió pel que fa als **residents a l'Eixample, que fan gairebé un 61% de desplaçaments a peu.** El particular disseny urbanístic d'aquest districte, els seus atractius i dinamisme comercial i de serveis i el relleu pràcticament pla animen molts residents a caminar. També



“

ballar fora de Barcelona més elevat és Sants-Montjuïc, en què el 26% de residents ho ha de fer a diari, seguit de les Corts (25%). Contrasta amb el 13% de residents de Ciutat Vella que es veu obligat a sortir de Barcelona per anar a la feina.

No tants vehicles i més antics

Una dada que crida l'atenció és que **en un 51% de domicilis de la ciutat no hi ha cotxe particular**, i encara més destacat n'és el motiu principal (el 40% dels casos): no el volen o no el necessiten. En un altre 9% de domicilis el motiu de l'absència d'automòbil és econòmic: el voldrien, però no se'l poden permetre. **Per districtes, Sarrià - Sant Gervasi és el que registra més domicilis (63%) amb cotxe particular**, seguit de les Corts (57%) i Sant Andreu (56%).

La mateixa estadística aplicada a les dues rodes motoritzades demostra que **en un 17,5% de domicilis de**

Els residents de l'Eixample fan a peu el 61% dels desplaçaments, i els de Ciutat Vella i Sant Martí, el 60%. En vuit dels deu districtes els trajectes a peu superen el 50%.

”

la ciutat hi ha, com a mínim, una moto o ciclomotor particular, mentre que un 73% de llars no en tenen per convenciment i un 9,5% restant, per manca de recursos econòmics. **Sarrià - Sant Gervasi destaca com el districte on més domicilis (27%) tenen almenys una moto o ciclomo-**

tor, seguit de les Corts (22%) i Gràcia (també amb un 22%, possiblement explicable per la peculiar fisonomia urbanística del districte, que facilita molt més l'accés amb moto que amb cotxe).

Més de la meitat dels vehicles —turismes, motos i ciclomotors— domiciliats als districtes de Barcelona tenen una antiguitat superior als deu anys, amb l'única excepció dels turismes registrats a les Corts, on la majoria se situen entre els zero i els nou anys d'antiguitat.

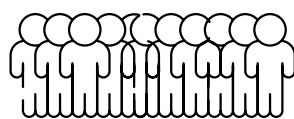
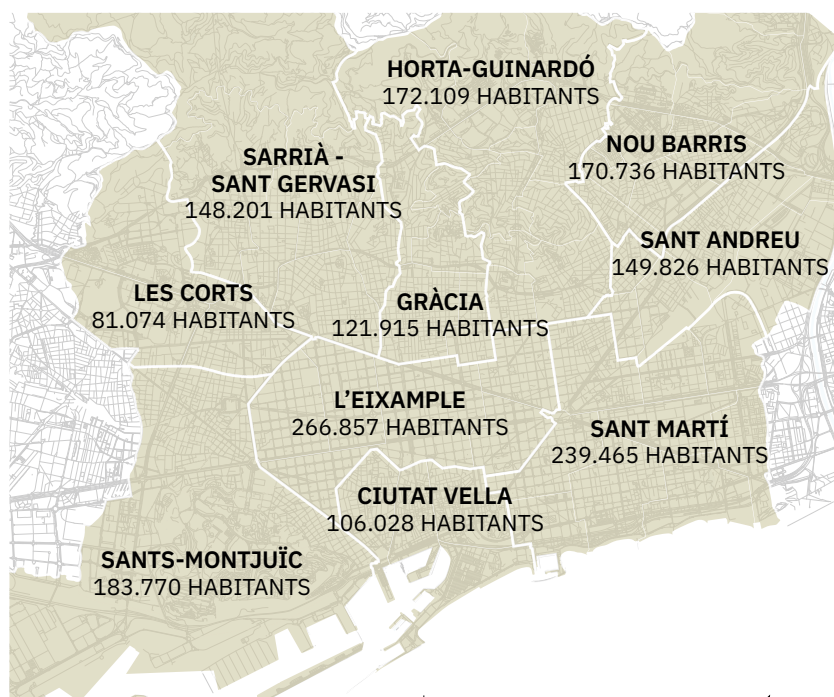
Sarrià - Sant Gervasi és el districte on més motos i ciclomotors (57%) superen els deu anys d'antiguitat, mentre que Sant Martí i Nou Barris, amb un 50%, són els que, relativament, tenen un parc de motos i ciclomotors no tan antic. En qualsevol cas, l'antiguitat mitjana dels turismes a la ciutat supera els onze anys, la de les motos s'acosta als dotze i la dels ciclomotors supera aquest registre. ■

Ciutat Vella i Sant Martí freqüen el 60% de desplaçaments a peu. En tots els districtes, els trajectes que es fan caminant superen el 50% del total, excepte a Horta-Guinardó i a Nou Barris, on són el 48%, i és que constitueixen dos districtes amb un relleu considerable i allunyats del centre.

En set dels deu districtes, els trajectes en transport públic superen els dels vehicles privats, entre els quals cal destacar **Nou Barris i Ciutat Vella com els dos amb més ús de metro, bus, FGC i Rodalies (30% dels desplaçaments)**. A Ciutat Vella, el vehicle privat només suposa un 11% de tots els trajectes. És el registre més baix seguit del de l'Eixample (18%), el districte on, curiosament, es porten a terme més intervencions en la via pública destinades a reduir el trànsit de cotxes i motos.



Els districtes de Barcelona en xifres



35.772
hab./km²

L'Eixample és el districte amb més densitat de població.

266.857

L'Eixample és el districte amb més habitants.

22,9
km²

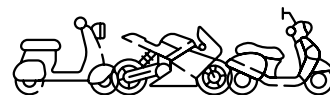
Sants-Montjuïc és el districte que té la superfície més gran.

4,3 km²

Ciutat Vella és el districte amb menys superfície.

136.061

L'Eixample és el districte que té més vehicles.



47.188

L'Eixample és el districte amb més motos i ciclomotors. Sarrià - Sant Gervasi és el que té un percentatge més alt de motos i ciclomotors de més de deu anys d'antiguitat (57,1%).

210 ha

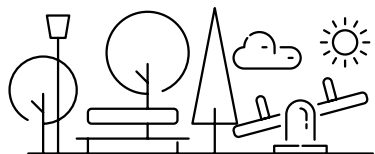
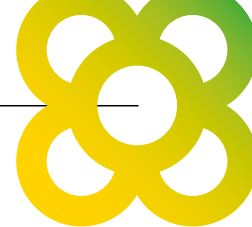
Sant Martí és el districte amb més superfície de voreres.

28,2 ha

Sants-Montjuïc és el que té més zones de prioritat per a vianants.

302 hotels

L'Eixample és el que disposa de més oferta d'establiments hotelers.



288 ha

Sants-Montjuïc és el districte amb més superfície de parcs urbans.

18,7%

Horta-Guinardó és el que té més superfície d'activitat econòmica dedicada a la sanitat.

43%

Ciutat Vella és on més persones viuen i treballen al mateix districte i **Sant Andreu**, amb un 17%, és on menys persones viuen i treballen al mateix districte.

26%

Sants-Montjuïc és on més persones s'han de desplaçar cada dia fora de Barcelona per treballar.

60,6%

L'Eixample és el districte amb més desplaçaments a peu en un dia feiner.

5/10

Ciutat Vella és el districte que puntua pitjor la gestió municipal del control del soroll.

68,5%

Nou Barris és on més residents consideren que la gestió municipal de l'aparcament ha empitjorat.

300

Horta-Guinardó és el districte amb més instal·lacions públiques per practicar esport.

8,1/10

Les Corts és el districte on es puntua millor el grau de satisfacció per viure al barri.

El districte on més persones fan servir com a mitjà de transport habitual per a les activitats principals...

41,5%



El metro o FGC urbà: **Sant Andreu**.

12,4%



El cotxe: **Sant Martí**.

38,2%



El bus: **les Corts**.

8,7%



El Bicing: **Ciutat Vella**.

17,2%



A peu: **Nou Barris**.

3,6%



Rodales o FGC interurbà:
Sarrià - Sant Gervasi.

11,5%

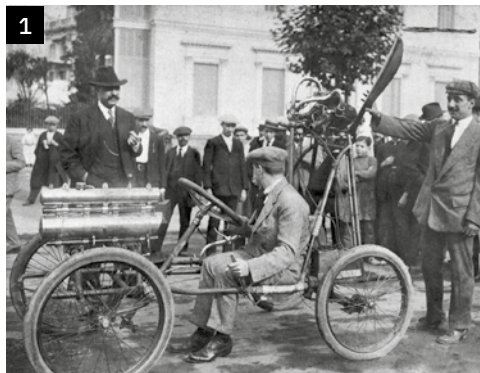


La moto: **Sarrià - Sant Gervasi**
i **Gràcia**.

2,2%



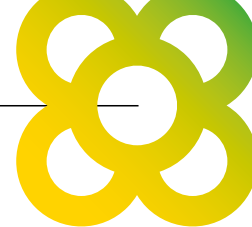
Tramvia: **Sant Martí**.



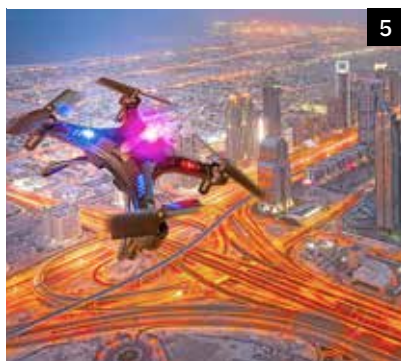
Dels camins de terra als cotxes sense conductor

El RACC ha acompanyat l'evolució de la mobilitat de les persones durant més de cent anys, però no com un simple espectador, sinó com a protagonista, analitzant amb rigor la realitat per poder-se anticipar a les necessitats de la societat, sobretot en temes de seguretat viària.

El RACC va néixer el 1906 a Barcelona impulsat per un grup de pioners que va preveure el poder transformador per a la mobilitat de les persones d'aquell invent anomenat automòbil. No tothom pensava igual. La presència de les andròmines de quatre rodes a la ciutat creava més neguit que altra cosa, fet que va portar el RACC, poc després de la seva fundació, a elabo-



1. El RACC va reclamar des de l'inici **camins segurs** per als primers usuaris d'automòbils. 2. **Guies Escolars de Trànsit**, iniciativa del RACC dels anys seixanta y setanta per pacificar els entorns escolars. 3. **"Mou-te bé! On Tour"**, activitat de formació viària del Club per a infants. 4. El RACC participa en proves pilot de **conducció autònoma** en circuit tancat. 5. **Els drons** poden ser grans aliats de futur en emergències, assistències i tasques de vigilància. 6. **Hyperloop**, projecte de tren amb velocitat d'avió.



5



6

rar el seu primer estudi de seguretat viària per esbrinar quins vehicles causaven més accidents, si els carros de cavalls o els vehicles de motor. Els moguts per tracció animal —o tracció de sang, en la denominació tradicional— hi van sortir retratats.

Els primers anys del s. XX, el RACC ja defensava amb insistència el dret →

Projectes internacionals en clau de futur

Consolidada com una entitat de referència en mobilitat en l'àmbit internacional, el RACC participa avui en nombroses trobades i grups de treball amb experts de tot el món que investiguen, amb visió de futur, l'aplicació de noves tecnologies i sistemes a la mobilitat. En aquests fòrums, el RACC aporta la seva àmplia experiència en l'anàlisi de dades, una metodologia contrastada i el coneixement de les necessitats reals de l'usuari.

Entre les trobades de més prestigi en les quals el Club desenvolupa un paper destacat hi ha el **Tomorrow Mobility World Congress** de Barcelona, el **Global Mobility Call** de Madrid i l'**International Mobility Congress** de Sitges.

Igualment, el RACC treballa en grans projectes europeus que incideixen, sobretot, en tres grans àmbits que marcaran la forma de moure's dels ciutadans a curt i mitjà termini: la mobilitat cooperativa, la connectada i l'autònoma. A tall d'exemple, alguns d'aquests projectes són:



IN2CCAM. Finançat per la Comissió Europea, té la participació de 22 socis de 10 països. El seu objectiu és desenvolupar, integrar i posar en pràctica **serveis innovadors de Mobilitat Cooperativa, Connectada i Automatitzada** (CCAM, per les seves sigles en anglès) en sistemes de gestió de flotes i del trànsit. El RACC hi participa estudiant les necessitats, les percepcions i les expectatives dels usuaris sobre l'ecosistema CCAM.



HI-DRIVE. També finançat pel programa Horitzó 2020, i desenvolupat per un consorci de 40 socis, entre els quals hi ha el RACC, **analitza la fiabilitat dels sistemes de conducció autònoma de nivell 4**, en què el cotxe, a més de circular sense conductor, està preparat per reaccionar per ell mateix i sense intervenció humana davant de qualsevol situació, imprevist o fallada. El RACC s'encarrega, entre altres funcions, de la formació pràctica als usuaris que proven aquests sistemes en pistes tancades.



MODALES (MODify Driver's behaviour to Adapt for Lower EmissionS). Projecte de recerca per dissenyar i implantar **recursos per formar els usuaris en una conducció més sostenible**, desenvolupat per un consorci format per 14 organitzacions europees, entre les quals hi ha el RACC, que aporta la seva experiència en conducció eficient i sostenible.



PIONNERS PORTS. Projecte de la CE que vol **impulsar la reducció de les emissions dels ports**, tot assegurant la competitivitat de les infraestructures. El RACC col·labora amb el Port de Barcelona analitzant com millorar l'accessibilitat i la mobilitat a les instal·lacions portuàries amb criteris de sostenibilitat.

→ dels usuaris a moure's amb llibertat i seguretat, en una època en què tan sols alguns carrers del centre de Barcelona tenien pavimentació amb llambordes i la resta de vies urbanes i interurbanes eren camins de terra, fang i pedres sense manteniment.

La història dels primers anys del RACC és plena d'episodis sorprenents i significatius que mostren fins a quin punt el Club prenia la iniciativa per defensar la seguretat dels usuaris, fossin socis o no de l'entitat: des d'**instal·lar senyals d'avertiment** als vorals per avisar dels trams perillosos de la xarxa viària fins a **col·locar tanques als passos de nivell i arranjar camins**, com va fer el Club amb el que unia l'aeròdrom del Prat amb la ciutat, després de l'episodi que va deixar el rei de Bèlgica encallat amb el seu cotxe oficial pel mal estat de la ruta.

El 1911 el Club va enviar una delegació a Madrid, amb representats de l'Ajuntament i la Diputació, per entrevistar-se amb el ministre de Foment i el rei Alfons XIII per **exigir millores a la carretera de França**, la futura N-2, aleshores un camí en un estat pèssim que creuava més de 200 guals i rieres.

Un episodi que il·lustra aquest **esperit emprenedor** es va viure el 1928, quan una riuada es va endur el pont sobre el riu Tordera a la carretera de França. El RACC, tement la previsible desídia ministerial, es va anticipar i va encarregar, pel seu compte, l'avantprojecte de les obres de reconstrucció per tal que el pont estigués a punt per a l'Exposició Universal del 1929 de Barcelona.

Així es feien les coses en aquella època. L'empenta del RACC i l'entusias-

“

A principis del s. XX el RACC instal·lava senyals de trànsit i arranjava camins.

El Club va reclamar el permís per punts el 1994, quan ningú no en parlava, i ha estat pioner a estudiar la mobilitat amb perspectiva de gènere i les distraccions com a causa d'accidents.

”

me dels seus socis portava l'entitat a tirar pel dret per superar la lentitud o paràlisi administrativa.

Seguretat viària a les escoles

Superat el sotrac de la postguerra, el 1954 el Club va llançar la **cartilla escolar de circulació** per oferir educació viària a les escoles. Va implicar la Guàrdia Urbana per impartir als col·legis una formació que reduís els atropellaments d'infants i establís les bases per a l'educació cívica en mobilitat dels futurs conductors, i a les escoles també va formar alumnes dels cursos superiors perquè regulessin la circulació al carrer en les entra-

des i sortides. Eren els GET, **Guies Escolars de Trànsit**, una figura molt popular als anys seixanta i setanta.

Aquest programa es va perllongar fins al 1985 i va **formar més de 2 milions d'escolars**. Va ser el precursor d'altres programes, com el **PEM** (Programa d'educació per a la mobilitat) o l'actual **“Mou-te bé!”** que inclou iniciatives de formació teòrica, pràctica i *on-line*.

Un pas per davant

La visió de futur del RACC s'ha mostrat especialment útil en les últimes dècades, quan l'evolució de la societat ha provocat molts canvis en els hàbits de mobilitat de la ciutadania. Valgui com a mostra que **el 1994**, quan ningú no en parlava, **el Club ja reivindicava la implantació del permís per punts**, perquè n'havia estudiat el funcionament en altres països. El RACC també va ser força beligerant en el foment del **casc obligatori per als motoristes** i de l'**ús obligatori del cinturó de seguretat**.

El Club va ser igualment pioner a l'hora d'elaborar estudis de temes que avui són d'actualitat, com la **mobilitat i el medi ambient** (2000), **les distraccions com a causa d'accidents** (2002) o la **sinistralitat dels joves** (2014). Més recentment, ha elaborat els **primers grans estudis de mobilitat urbana des d'una perspectiva de gènere**, que han obert un front de debat públic imprescindible fins ara inèdit. I, amb el mateix esperit, participa en assajos de **vehicles sense conductor**, analitza l'aplicació de les noves tecnologies en la conducció o s'entrevista amb responsables de l'**Hyperloop**, el tren del futur que promet portar-nos de Barcelona a París en poc menys d'una hora. ■

Tot el que el RACC pot fer per tu



900 357 357 | racc.cat
 Facebook Instagram YouTube Twitter WhatsApp 696 861 660



Hi som per ajudar



Hi som per ajudar