

ASSUMPTE: Mesa de la Bicicleta de 2/4/2024

MESA DE LA BICICLETA

Reunió presencial (Sala de Mapes)

Dimarts 2 d'abril a 17.30h

- **Ordre del dia**

1. Estratègia de la Bicicleta de Reus, La Ganxeta – Ajuntament de reus
2. Projecte SINGULARS - Factoria de ciclistes – Pilots a municipis de Catalunya
3. Presentació de l'Àrea de la Bicicleta.
4. Seguiment del programa d'actuacions de la DGIM de l'ECB 2025
5. Baròmetre de la Bicicleta 2023
6. Casos d'innovació en seguretat ciclista del SCT
7. Detecció de regressió en infraestructura ciclable en algunes ciutats – FEMBICI
8. Precs i preguntes

- **Assistents**

Representant	Organisme representat
Ester Capella	Consellera del Departament de Territori
Marc Sanglas	Secretari de Mobilitat i Infraestructures del Departament de Territori
Matías Serracant	Assessor del conseller del Departament de Territori
Joan Masferrer	Director General d'Actuacions Estratègiques del Departament de Territori
Santi Ribas	Subdirector de Planificació i Tecnologia de la DGIM- Departament de Territori
Albert Palomo	Cap del Servei d'Estudis i Avaluació de la DGIM- Departament de Territori
Marc Casanovas	Cap de l'Àrea de la Bicicleta de la DGIM- Departament de Territori
Ramon Lamiel	Director del Servei Català de Trànsit – SCT
Ana Pintó	Subdirectora del Servei Català de Trànsit - SCT
José Carlos García	Cap del Servei de Planificació i Execució d'Infraestructures de Trànsit - SCT
Albert Balanzà	Tècnic superior de la Subdirecció General de Seguretat Viària - SCT

Lluís Alegre	Director tècnic del Servei de Mobilitat - ATM
Xavier Sanyer	Tècnic del servei de mobilitat - ATM
Isabel Gómez Ramírez	Arquitecte - Diputació de Barcelona
Maite Pérez	Cap de servei de Planificació de la Mobilitat Sostenible - AMB
Ruth Lamas	Responsable de l'Oficina Metropolitana de la Bicicleta - AMB
Xavier Font	Subdirector general de Desenvolupament Turístic Territorial
Josep Ma. Suelves	Cap del Servei de Prevenció i Control del Tabaquisme i de les Lesions – Agència de salut pública
Haritz Ferrando	Tècnic de mobilitat – Aj. de Terrassa
Marc Prades	Enginyer municipal – Aj. de Reus
Angel Planas	Gerent – Consorci de Vies Verdes de Girona
Benjamin Aguilar	Vicepresident - FemBici
Joaquim Vilaplana	President - Federació Catalana de Ciclisme
Salvador Bigas	Coordinador de Seguretat Viària - Federació Catalana de Ciclisme
Ot Pi	Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
Cristian Bardají	Director de l'Àrea de Mobilitat - RACC
Cristina Rovira	Plataforma Ciutadana en defensa de l'Avinguda Pineda de Castelldefels
Eduard Grimal	Plataforma Ciutadana en defensa de l'Avinguda Pineda de Castelldefels
Joan Altrés	BikeON Safety

- **Presentació de la Mesa**

S'obre la sessió amb la intervenció de la Consellera que dona la benvinguda, introdueix els assistents a la Mesa i fa una breu presentació de l'ordre del dia.

S'explica que, a banda dels intervinents convidats, també es farà seguiment del programa d'actuació de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025, dels resultats del Baròmetre de la Bicicleta del 2023 i de l'Àrea de la Bicicleta.

Dels resultats de la sèrie històrica del Baròmetre en destaca l'increment de l'ús de la bicicleta en diferents àmbits com són el lleure, el turisme i l'esport, així com el creixement efectiu del seu ús per a la mobilitat quotidiana.

Es fa seguiment de les actuacions principals del Departament de Territori pel desplegament de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta en el període 2023-2025. Dels 40 projectes previstos, s'han executat 9 projectes (24 quilòmetres) i actualment hi ha 17 projectes en execució o licitació d'obres (41 quilòmetres). En el desenvolupament de les

rutes cicloturístiques es segueix treballant en l'aprovació de l'Intercatalunya, en la revisió del projecte d'afectació del canal a la Ruta del Sió i en les obres de l'Eurovelo 8 a les Terres de l'Ebre. Al gener, es va licitar el projecte de Bicitancats, el qual comprèn el disseny i l'obra de Bicitancats nous a la xarxa de Rodalies.

El Departament de Territori aposta per augmentar els esforços destinats a l'impuls de la bicicleta al territori amb la creació de l'Àrea de la Bicicleta que haurà de liderar i desenvolupar els projectes, i servir com a òrgan de referència en la matèria als ens territorials.

Dins d'aquest marc d'acció, es posa de manifest la necessitat de participació de totes les administracions públiques i les entitats per poder assolir els objectius de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025.

Un cop finalitzada la introducció de la Consellera, el Secretari pren relleu i es procedeix a donar la paraula als intervinents d'acord amb l'Ordre del dia de la Mesa.

1. Estratègia de la Bicicleta de Reus, La Ganxeta – Ajuntament de Reus

La presentació la realitza en Marc Prades, enginyer de l'Ajuntament, i responsable de la redacció del Pla de Mobilitat de Reus.

L'Ajuntament de Reus està adherit a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 i presenten la seva estratègia de mobilitat i les actuacions dutes a terme per promocionar la ciclabilitat de la ciutat.

El Pla de Mobilitat de Reus preveu:

- La creació d'una Zona de Baixes Emissions (ZBE) com a eina de canvi modal i no únicament com a control d'accés de vehicles. Es defineix una àrea interior al centre històric definida com a Zona d'Ultra-Baixes Emissions (ZUBE).
- La identificació d'eixos a potenciar per a la mobilitat a peu.
- La implantació d'actuacions per a impedir que els vehicles realitzin trajectòries tangents al centre històric, evitant possibles dreceres.
- La pacificació entorns escolars, equipaments i espais públics sensibles al centre històric.
- Les millores per garantir l'accessibilitat universal.
- L'expansió de la infraestructura ciclista amb el desplegament dels carrils bicicleta (es doblen els quilòmetres), en part gràcies als fons Next Generation, i la

pacificació de vials a velocitats reduïdes (10-20 km/h) per garantir la convivència en calçada.

- La millora del transport públic i la intermodalitat amb l'extensió de la xarxa de bus urbana, el planejament d'una nova estació de bus interurbà per garantir la connectivitat amb el territori, el projecte de Tramvia que connectarà Reus amb Tarragona i Cambrils a través de Vila-seca i d'una nova estació de tren d'alta velocitat. Des de l'Ajuntament s'explica que a les infraestructures que no són de la seva competència es demana la necessitat que estiguin connectades amb mobilitat activa.

L'Ajuntament també explica la seva darrera experiència en la implementació del sistema de bicicletes públiques, La Ganxeta. Un sistema que ja compta amb 250 bicicletes i 21 estacions i que amb pocs mesos d'ús ha aconseguit captar uns 5.000 usuaris. L'èxit s'atorga en part al fet d'optar per una estratègia de gratuïtat durant els primers mesos.

2. Projecte SINGULARS - Factoria de ciclistes – Pilots a municipis de Catalunya

La presentació la realitza en Xavi Prat de la Factoria de ciclistes.

La Factoria de Ciclistes és el nom que representa a la Coordinadora d'Empreses de Formació en Ciclisme Urbà (C.E.F.C.U.), una associació sense ànim de lucre que agrupa a diverses entitats especialitzades en la formació en mobilitat ciclista mitjançant la metodologia Una Bici Més. Treballen en xarxa, creant i compartint recursos i coneixement, amb l'objectiu de professionalitzar el sector.

El projecte SINGULARS, subvencionat pel Departament de Treball i Economia Social de la Generalitat, fonamenta els seus arguments de força en les actuacions recollides a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 i els Reials Decrets del 2022 del Ministeri d'Educació i F.P relatius a la mobilitat sostenible al currículum escolar i té per objectiu el desenvolupament d'actuacions de formació ciclista a estudiants de primària i ESO amb el mètode 1BICI+.

Es fa balanç dels resultats principals del projecte, el qual es va iniciar l'any 2021 i ha tingut una durada de 4 anys:

- Es formen a 42 persones en 14 nodes formats per diferents entitats arreu del territori amb competències per a impartir les formacions.
- S'elabora material didàctic nou a partir del material inicial del qual va partir el projecte (el "Manual ¿cómo formar ciclistes?" de la DGT) que inclou sessions presencials i cursos i recursos online.

- Les proves pilot realitzades a 9 ciutats han servit per a formar 1.454 alumnes de 36 centres educatius.
- La valoració de la formació és molt positiva per part del personal docent i dels alumnes, amb qualificacions globals de 9 i 7,96 punts respectivament.
- De les enquestes realitzades, per part del personal docent es destaca que el 93,6% afirma que “tornaria a repetir l’acció” i entre els alumnes que s’aconsegueix un 79,3% als que se’ls atribueixen competències per poder circular en àmbit urbà.

Enguany l’entitat treballa en la continuïtat del projecte amb actuacions que busquen la intervenció curricular a l’ESO i l’empoderament del personal docent amb un curs específic. Les proves pilot s’ampliaran a 90 grups classe repartits en 9 ciutats de Catalunya.

Entre els nous objectius del projecte també es destaca la creació d’una flota mancomunada de 180 bicicletes i l’assortiment d’aparcaments a la ciutat de Lleida i a 2 ciutats de l’AMB.

Es conclou amb un bloc de conclusions en què s’incideix en la factibilitat d’escalar el mètode 1BICI+ a nivell territorial, però amb l’advertència de respectar bé els temps de formació i de pràctica de les persones formadores. Per obtenir la continuïtat i consolidació del projecte als municipis que han participat de les proves pilot, s’exposa la necessitat d’establir canals de cofinançament i de treballar de forma transversal amb els diferents agents implicats (Departament d’Educació, personal docent, AFA’s, policies locals, etc.). Es demana la implicació, en aquests àmbits del Departament d’Educació.

3. Presentació de l’Àrea de la Bicicleta

La presentació la realitza en Santi Ribas, subdirector de Planificació i Tecnologia de la Direcció General d’Infraestructures de Mobilitat, i en Marc Casanovas, cap de l’Àrea de la Bicicleta de la Direcció General d’Infraestructures de Mobilitat.

L’Àrea de la Bicicleta és un nou servei dins la Direcció General d’Infraestructures de Mobilitat dedicat a la mobilitat activa, especialment pel que fa al desenvolupament de la xarxa d’infraestructures necessària per dotar el territori de connectivitat ciclable, aprofitar la intermodalitat amb el transport públic i millorar les possibilitats de les carreteres pròpies per unir els nuclis urbans i els pols d’activitat econòmica.

Es presenta en Marc Casanovas com a cap de la nova l’Àrea, la qual ara està integrada per un equip de 4 persones més.

D’entre els objectius de l’Àrea de la Bicicleta en destaquen l’impuls i seguiment de les accions definides a l’Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025, l’elaboració de

recomanacions i normatives, l'elaboració d'estudis i projectes i l'impuls de subvencions a altres administracions o entitats per a l'execució d'actuacions, o el foment de la mobilitat en bicicleta.

4. Seguiment del programa d'actuacions de la DGIM de l'ECB2025

La presentació la realitza en Santi Ribas, subdirector de Planificació i Tecnologia de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, i en Marc Casanovas, cap de l'Àrea de la Bicicleta de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat.

Es fa l'actualització de les actuacions dutes a terme en el marc de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 i la seva evolució des de la darrera Mesa de la Bici de l'any passat.

S'exposa que dels 40 projectes previstos (124 quilòmetres) a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 **ja s'han executat 9 projectes** (24 quilòmetres i 11,4 M€), com per exemple la via ciclable de Manresa a Santpedor o la ruta cicloturística dels Llacs de Lleida a la Poble de Segur.

Actualment, hi ha **17 projectes més en execució o licitació** d'obres, que suposaran una inversió d'uns 36,5 M€ per a la realització de 41 nous quilòmetres de vies ciclables, dels quals se'n distingeixen 2 tipologies d'infraestructura, una primera amb vies ciclables paral·leles a les carreteres i una segona amb projectes específics com són la inclusió de vies ciclables als nous corredors BRCat de Sabadell a Terrassa o de Girona a Salt.

A banda, atesa l'accidentalitat registrada en vies d'alta intensitat i alta velocitat, el departament ha desenvolupat el "Pla 2+1" pel qual es preveu separar físicament els sentits d'aquestes vies, aprofitant el projecte de millora de la carretera per a internalitzar infraestructura per bicicletes, com ja s'ha fet amb el tram de Villalba Sasserra a Sant Celoni.

En el desenvolupament de les **rutes cicloturístiques** es segueix treballant en l'aprovació de l'Intercatalunya, en la revisió del projecte d'afectació del canal a la Ruta del Sió i en les obres de l'Eurovelo 8 a les Terres de l'Ebre.

De les accions recollides a Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025, FGC va impulsar una primera fase de Bicitancats a les seves estacions. Al gener, el Departament va licitar un **projecte de Bicitancants** que comprendrà el disseny i l'obra de 27 Bicitancats nous a la xarxa de Rodalies Renfe per un import d'1,6 M€ i que es preveu tenir executat a finals del 2025.

5. Baròmetre de la Bicicleta 2023

La presentació la realitza n'Albert Palomo, cap del Servei d'Estudis i Avaluació de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat.

El Departament de Territori elabora periòdicament des de l'any 2006 l'enquesta "Baròmetre de la Bicicleta" mitjançant 800 entrevistes telefòniques a una mostra del conjunt de la població de 12 a 79 anys, amb una submostra de 200 entrevistes addicionals per internet a usuaris de la bicicleta.

Els baròmetres dels anys 2019 a 2022 han estat publicats recentment a la pàgina web del Departament de Territori. Les enquestes dels anys previs han estat arxivades en una nova pestanya per a un accés fàcil.

D'altra banda, s'estan validant i analitzant els resultats del baròmetre de l'any 2023. És important destacar que les dades d'aquest darrer baròmetre no són directament comparables amb les dels anys anteriors, ja que les enquestes es van realitzar al desembre (normalment es realitzen en octubre), un mes amb una activitat ciclista menor al d'altres períodes enquestats. Un cop validats els resultats obtinguts, també es publicarà a la mateixa pàgina web.

La presentació dels resultats definitius s'emplaça a la següent Mesa, però s'avancen alguns resultats preliminars destacats:

- La consolidació al llarg de la sèrie històrica de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport per activitats d'oci, lleure, turisme i esport, on entorn un 40%-45% de la població de 12 a 79 anys es defineix com a usuària de la bicicleta, així com un creixement en els darrers anys de l'ús per mobilitat quotidiana i de les persones que utilitzen la bicicleta amb una freqüència diària o setmanal.
- Es mantenen els motius de per què no s'utilitza la bicicleta respecte les enquestes d'altres anys.
- La bicicleta es posiciona com el segon mode amb un major grau de satisfacció de l'usuari, per darrere dels desplaçaments a peu.
- La meitat dels nous usuaris de la bicicleta es capten del transport privat motoritzat.

S'obre el torn de paraula i l'Ajuntament de Terrassa pregunta sobre les dades d'ús de patinet dins del Baròmetre de la Bicicleta.

N'Albert Palomo respon que aquesta informació s'inclou a la pregunta sobre la tinença, però de moment l'enquesta no inclou més preguntes específiques a usuaris de patinet

perquè aquests representen un volum d'usuaris notablement inferior als usuaris de la bicicleta.

6. Casos d'innovació en seguretat ciclista del SCT

La presentació la realitza en Ramon Lamiel, director del Servei Català de Trànsit, en José Carlos Garcia, cap del Servei de Planificació i Execució d'Infraestructures de Trànsit, i en Joan Altrés de BikeOn Safety.

L'SCT explica que els casos d'innovació en seguretat ciclista que estan desenvolupant s'emmarquen en l'estratègia d'actuació definida al Pla de Seguretat Viària 2024-2026.

El cas que es presenta a la Mesa es tracta d'un sistema de **protecció de ciclistes en túnels**. És un sistema pioner que utilitza la intel·ligència artificial per avisar els conductors de la presència de ciclistes a dins d'un túnel.

El sistema disposa d'una càmera de reconeixement d'imatge que monitoritza el trànsit de forma continua i discrimina els ciclistes de la resta del trànsit. Quan detecta un ciclista, s'encén els senyals d'avertència d'existència de ciclista en les immediacions. A més a més, el sistema treballa amb el concepte de velocitat variable, pel qual es redueix la velocitat permesa dels vehicles a 60 km/h per donar més seguretat a l'usuari més vulnerable de la via, el ciclista. El senyal s'encén només quan detecta un ciclista per millorar la visibilitat del senyal.

L'SCT ha dut a terme una prova pilot al túnel de la carretera N-145, entre la Seu d'Urgell i Andorra, en sentit Andorra abans de l'accés sud del túnel de El Bordar. El sistema ja funciona de forma regular des del mes de desembre.

El Pla de Seguretat Viària 2024-2026 contempla la instal·lació d'aquest sistema en 5 punts més de la xarxa, no només en túnels sinó també en trams de carretera amb la instal·lació espaiada d'aquest sistema de protecció de ciclistes.

A més a més, els punts d'intervenció es reforçaran durant un temps amb una campanya de controls de velocitat dels Mossos d'Esquadra.

El Pla també contempla la instal·lació d'altra tecnologia de seguretat viària en 4 eixos vertebradors del territori i les vies amb què intersequen: l'eix de ponent (carretera C-12), l'eix transversal (carretera C-25), l'eix diagonal (carretera C-35 i C-15) i l'eix pirinenc (carretera N-260).

Es presenta també la **iniciativa de BikeOn Safety**, una aplicació gratuïta, amb cobertura mundial, i que permet emetre la geolocalització dels ciclistes en temps reals i transmetre aquesta informació als sistemes de navegació dels vehicles, advertint-los de la seva presència.

Es busca que l'aplicació sigui atractiva perquè es converteixi en una eina diària d'ús dels ciclistes. Entre les funcionalitats de seguretat que s'integren a l'aplicació, s'inclou l'opció de demanar ajuda als ciclistes del voltant en cas d'emergència o avaria, fer seguiment de persones de contacte amb informació sobre les dades mèdiques dels usuaris i la possibilitat de fer seguiment dels individus d'un grup de ciclistes a temps reals per detectar caigudes i enviar petició d'ajuda.

S'estan mantenint reunions amb els softwares de navegació, com és el cas de Tomtom, Here i Waze, els quals han mostrat el seu interès perquè l'aplicació els pot servir com a nova eina per a fer el recàlcul de les rutes afegint informació d'aforament de ciclistes a les vies.

L'aplicació es llença a finals d'abril i en un inici sortirà connectada al navegador SocialDrive, a les dades de l'SCT i a l'aplicació de Mobilitat d'Andorra.

7. Detecció de regressió en infraestructura ciclable en algunes ciutats

La presentació la realitza en Benjamín Aguilar, vicepresident de FEMBici, i la Cristina Rovira i n'Eduard Grimal, de la Plataforma Ciutadana en defensa de l'Avinguda Pineda de Castelldefels.

FEMBICI manifesta la seva preocupació pels casos de municipis que han patit regressions en les polítiques de mobilitat en bicicleta, tant en l'àmbit de la infraestructura amb desmantellaments de carrils bici o bloqueig de desplegament de nova infraestructura planificada, així com en àmbits de la regulació a les ordenances municipals.

Es posa com a exemple el projecte de xarxa pedalable de Vilanova i la Geltrú, el projecte de connexió del nucli de Palafrugell amb les platges, les ordenances municipals d'Olot i Girona, la restricció d'accés en bicicleta a Ciutat Vella de Barcelona, o la regressió en temes de formació que s'està produint al municipi de Terrassa per manca de finançament.

Es denota una manca de transversalitat política de consens entorn de la bicicleta i de marc regulador en l'àmbit territorial que permeti establir criteris comuns en l'àmbit municipal. En aquest sentit, des de FEMBici proposen l'aprovació parlamentària de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta i consideren que el Departament de Territori pot fer un paper important de servei d'atenció tècnica als municipis en l'àmbit tècnic i regulador.

FEMBici exposa les línies d'actuació futures de FEMBici i expressa la seva voluntat perquè aquestes s'incorporin a la nova Estratègia Catalana de la Bicicleta: transversalitat política, instruments de gestió o consorcis per a la gestió i manteniment de xarxa, avançar en el desenvolupament regulador (apunten que s'obre una bona oportunitat de nou marc regulador amb la redacció de la nova llei de mobilitat), incentius per promoure l'ús de la bicicleta per anar a la feina (vinculat a plans de desplaçament d'empresa), ajuts per la

compra de bicicletes (és estratègic per afavorir la industrial de la bicicleta), promoure un sistema de DUM més eficient i consolidat, i la definició de línies de finançament a les entitats locals de suport a la bicicleta.

Per acabar, els acompanyen de la Plataforma Ciutadana en defensa de l'Avinguda Pineda de Castelldefels que expliquen la voluntat de l'actual govern de l'Ajuntament de Castelldefels de desmantellar el carril bici de l'avinguda.

Articulen el neguit ciutadà de què consideren una regressió de drets dels vianants i bicicletes del municipi. Aquest es recull a un Manifesto al que s'han adherit 19 entitats.

La Plataforma considera que la regressió no està avalada per cap estudi de mobilitat, ni d'impacte ambiental, i informen que el desmantellament del carril bicicleta tindrà un cost de 250.000 €.

Aquest carril bici és un eix estratègic a escala municipal perquè connecta el centre de Castelldefels amb la platja, i a escala supramunicipal forma part de la Bicivia Castelldefels –Sant Boi. Exposen que en cas d'eliminar-se, la Bicivia quedaria desconnectada en el front litoral de Castelldefels.

A més a més, des de la Plataforma s'indica que l'execució d'un tram del carril bici va ser finançada pels fons Next Generation mitjançant la línia de subvenció impulsada pel Departament de Territori.

S'han presentat al·legacions a l'Ajuntament, però han estat desestimades en bloc i, de moment, el projecte continua aprovat.

Es demana al Departament de Territori que s'afegeixin a la defensa de la infraestructura que es vol suprimir. En aquest sentit, el Secretari exposa que des del Departament es poden oferir eines de suport per fer la reflexió als ajuntaments que estan aplicant aquestes mesures de regressió.

En el cas de Castelldefels, el Secretari manifesta la voluntat de redactar una carta que reculli la reflexió de pèrdua de sentit des d'un punt de vista de projecte global, per la discontinuïtat que implicaria a la xarxa de Bicivia, i de fer valdre l'estratègia territorial i la voluntat per continuar avançant en el desplegament d'infraestructura i actuacions en favor d'una mobilitat activa a Catalunya.

El Secretari manifesta la voluntat d'explicar i posar a consideració a nivell parlamentari el text de la nova Estratègia Catalana de la Bicicleta, i afirma la voluntat del Departament per generar més recursos per la mobilitat i especialment per la mobilitat activa, com ja s'està fent amb la creació de l'Àrea de la Bicicleta.

8. Precs i preguntes

Una vegada finalitzats tots els punts a tractar s'obre una ronda de precs i preguntes.

El Consorci de les **Vies Verdes de Girona** felicita la creació de l'Àrea de la bicicleta i exposa la necessitat que la feina que es faci des de l'Àrea es faci de manera coordinada amb el Consorci més enllà de la Mesa de la Bicicleta. Caldria incrementar esforços per aconseguir mallar la zona de Girona amb infraestructura ciclable. També s'indica que la planificació de la infraestructura s'hauria de fer amb una visió territorial i que el Departament hauria de fer d'òrgan d'enllaç i coordinació entre els diferents interlocutors del territori.

El Secretari afirma que la creació de l'Àrea de la Bicicleta respon als aspectes identificats pel Consorci, especialment pel que fa a la planificació.

FEMBici demana més diàleg entre els diferents departaments de la Generalitat implicats en la matèria. Exposa que el Departament hauria de servir de marc de referència pels municipis i hauria d'assumir la resolució de dubtes i consultes que aquests ens puguin tenir. Caldria també continuar treballant i que l'esforç institucional vagi creixent. Destaca el model del Consorci de les Vies Verdes de Girona com a exemple per a desplegar xarxa al territori, així com per fer-ne la gestió i el manteniment posterior de la infraestructura.

El Secretari respon que hi ha voluntat per institucionalitzar la bicicleta i augmentar esforços. Quant al model a seguir per a la gestió i el manteniment de la infraestructura, el Departament està analitzant diferents opcions.

BACC exposa que reben moltes consultes amb relació a les problemàtiques amb què es troben els usuaris per pujar les bicicletes a les línies de bus interurbanes, i en alguns casos també en tren.

El **Consorci de les Vies Verdes** de Girona explica que a Girona hi ha 2 companyies d'autobús que en algunes èpoques de l'any han implementat un tiquet específic per al transport de la bicicleta, les quals es transporten en un remolc.

En Santi Ribas respon que es farà la consulta i es reforçarà l'entrada a la pàgina web del Departament on es feia menció a la normativa vigent.

Es pregunta la periodicitat amb què es preveu fer les reunions de la Mesa de la Bicicleta.

El Secretari respon que s'intentarà fer una reunió per quadrimestres. La propera Mesa s'emplaça al juliol.

La **Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta** demana que s'unifiquin els criteris pels quals es considera un accident mortal d'un ciclista. En aquest sentit, posa de manifest les diferències de criteri amb què treballen l'Ajuntament de Barcelona i la resta del territori.

L'SCT aclareix que inicialment es compten les víctimes mortals registrades durant les 24 hores posteriors a l'accident, però després a partir de les autòpsies les víctimes mortals es comptabilitzen fins a 30 dies.

La **Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta** exposa que amb el nou projecte d'itinerari per a mobilitat activa executat a la carretera de connexió entre Sant Vicenç dels Horts i Sant Boi de Llobregat, la carretera ha passat a ser més estreta i, per tant, més insegura pels ciclistes.

La **Diputació de Barcelona** respon que en el projecte s'ha encaixat un itinerari per vianants i bicicletes de 3 metres d'amplada a la banda dels canals, el qual implica l'estretament de l'amplada total de la calçada de la carretera. En tot cas, la reducció no ha afectat l'amplada útil dels carrils de circulació. La nova actuació només serveix per a consolidar les amplades útils dels carrils, que es mantenen respecta la situació anterior.

Es posa de relleu les dificultats que pot suposar encaixar diferents usos ciclables (familiar i de carretera) amb l'incivisme d'alguns conductors

La **Federació Catalana de Ciclisme** posa de manifest el mal manteniment de les carreteres, i posa com a exemple el tram de Molins de Rei a Cornellà de Llobregat.

Sense cap més prec i pregunta es dona per finalitzada la sessió.