

PLA ESTRATÈGIC DE LA BICICLETA A CATALUNYA (2008-2012)



Generalitat de Catalunya
Departament de Política territorial
i Obres Públiques



Direcció tècnica

Antoni Bedoya i Echave

Equip de redacció

Lara Medina i Romero
Sara Hernández i Martín

Equip de suport jurídic

Carme Sardà i Vilardaga
Lluís Angosto i Poza

Col·laboració tècnica externa

Deloitte. Institut Cerdà

Joaquim Nadal i Farreras

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

1. Introducció.....	7
2. Diagnosi de situació.....	11
2.1. Objectius i metodologia de treball.....	11
2.2. Anàlisi de la demanda.....	12
2.2.1. Mobilitat de la població.....	13
2.2.2. Tipologies de ciclistes: modalitats d'ús.....	19
2.2.3. Aforament de ciclistes a les xarxes existents.....	24
2.2.4. Accidentalitat.....	28
2.2.5. Evolució de l'ús de la bicicleta.....	31
2.3. Anàlisi de l'oferta.....	33
3. Anàlisi extern.....	65
3.1. Objectiu i sistema d'elecció.....	65
3.2. Experiències analitzades.....	66
3.3. Metodologia.....	67
3.4. Identificació de bones pràctiques.....	68
4. Reflexió estratègica.....	91
4.1. Anàlisi DAFO.....	91
4.2. Línies estratègiques.....	95
4.3. Plans d'acció.....	96
4.4. Descripció dels plans d'acció.....	99
4.5. Cronograma.....	159
4.6. Pressupost.....	162
4.7. Quadre d'indicadors.....	166
Annex 1. Informe de sostenibilitat ambiental	
Annex 2. Memòria ambiental	

1.- INTRODUCCIÓ

La llei de mobilitat 9/2003, de 15 de juny determina la visió global de la mobilitat com un sistema que doni prioritats als sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic o anar a peu o amb bicicleta.

El Programa per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques està desenvolupant un seguit d'actuacions per a la millora de la mobilitat en bicicleta.

La bicicleta no contamina, és silenciosa, ocupa poc espai, proporciona llibertat de moviments i en petites i mitjanes distàncies (fins a 5-8 quilòmetres) és el vehicle més ràpid. No representa una despesa addicional d'energia i amb ¼ part de les calories que consumeix un vianant pot arribar a assolir una velocitat entre tres i quatre vegades més gran. Es pot adquirir per pocs diners i el seu manteniment és senzill i econòmic. A més permet l'exercici físic simultani al desplaçament, contribuint a la prevenció de les malalties cardiovasculars. Cal recordar que la bicicleta és el mitjà de transport més utilitzat, amb més de 1.000 milions de persones d'arreu del món que la fan servir en els seus desplaçaments quotidians.

Les actuacions públiques en favor de la bicicleta com a mitjà de transport i vehicle per al temps lliure, a més de beneficiar al seus usuaris directes, cal entendre-les com a elements claus per a l'equitat i comunicació social, per a l'increment de la llibertat i l'autonomia de les persones, per disminuir el deterioro ambiental, per enfortir la salut dels ciutadans i ciutadanes i per potenciar el gaudiment personal i de l'entorn. Una societat amb més ús de la bicicleta és una societat més saludable, més habitable i més responsable respecte a les generacions futures.

La complexitat de la mobilitat ciclista des del punt de vista del tipus d'usuari (edat, coneixements de la normativa de circulació,...) i dels motius del desplaçament en bicicleta (mobilitat quotidiana, lleure, esport, turisme...), fa imprescindible l'anàlisi dels diferents aspectes relacionats amb l'ús de la bicicleta. Qüestions de disseny, legals, educacionals, promocionals,..... hauran de ser descrites de del punt de vista de la problemàtica de cada situació concreta.

És evident que la bicicleta com a eina de transport dins l'àmbit urbà no pot ser tractada de la mateixa manera la bicicleta esportiva de carretera, la bicicleta de muntanya o la que s'utilitza per realitzar activitats turístiques.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques engega aquest Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya amb la finalitat de establir eines efectives de planificació i desenvolupament per a la promoció de la bicicleta com a mitja de transport, lleure, esport i turisme, amb següents línies de treball:

- Dissenyar una xarxa per cobrir les necessitats de la demanda d'ús de la bicicleta.
- Connectar la bicicleta amb la resta de mitjans de transport, especialment el transport públic.
- Resoldre els conflictes amb la resta de mitjans de transport.
- Establir normes de disseny relatives a la construcció de la xarxa: característiques geomètriques, enllumenat, estacionament, senyalització,....
- Motivar la societat a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport i d'oci.
- Vetllar per la seguretat del ciclista.

Donat que el pla ha d'integrar aspectes de la mobilitat ciclista amb altres qüestions com ara la pacificació del trànsit, l'ensenyament i l'educació viària, les polítiques d'estacionament, la planificació urbanística, etc.... ha estat necessari identificar les entitats i organitzacions d'usuaris que ha de participar activament en la redacció d'aquest pla.

2.- DIAGNOSI DE SITUACIÓ

2.1. Objectius i metodologia de treball

- Determinar la **demanda actual i potencial de la mobilitat en bicicleta** a Catalunya.
- **Conèixer la situació actual de la bicicleta**
- Analitzar **els punts forts, els punts febles i els aspectes de futur de la bicicleta a Catalunya.**

Per a l'elaboració d'aquesta fase d'anàlisi s'ha seguit la metodologia següent:

ASPECTES D'ANÀLISI Oferta Interurbana i Urbana

🔗 LA DEMANDA

- Mobilitat de la població
- Parc de bicicletes
- Tipologies de ciclistes
- Aforaments
- Accidentalitat
- Evolució de l'ús de la bicicleta

🔗 L'OFERTA

- Oferta actual
- Projectes de futur
- Intermodalitat

🔗 ELS STAKEHOLDERS

- Punts forts
- Punts febles
- Aspectes de futur

TASQUES REALITZADES

- 🔗 **Recopilació i anàlisi d'informació secundària:** estudis previs de la bicicleta, premsa escrita especialitzada, estadístiques disponibles, internet i material educatiu i promocional, entre d'altres.
- 🔗 **Identificació dels stakeholders** relacionats amb la bicicleta a Catalunya.
- 🔗 **Realització de 19 entrevistes personalitzades** amb els principals stakeholders.
- 🔗 **Anàlisi i valoració de la informació obtinguda** sobre la situació actual.
- 🔗 **Elaboració de les conclusions generals** de la fase de diagnòstic.

2.2. Anàlisi de la demanda

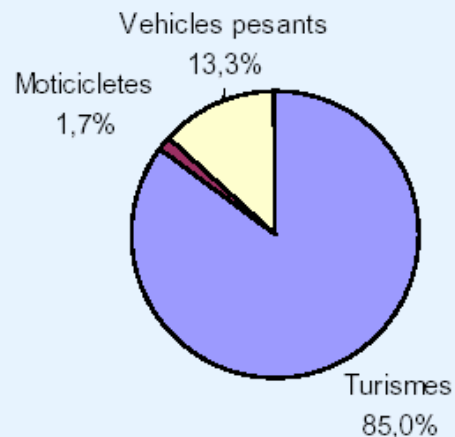
- Els **indicadors** analitzats en relació amb la demanda de la bicicleta a Catalunya són els següents:
 - 3.1.1. Mobilitat de la població
 - 3.1.2. Parc de bicicletes
 - 3.1.3. Tipologies de ciclistes: modalitats d'ús
 - 3.1.4. Aforaments de ciclistes a les xarxes existents: carrils-bici interurbans i urbans
 - 3.1.5. Accidentalitat
 - 3.1.6. Evolució de l'ús
- S'identifica una certa complexitat en l'obtenció de dades fiables i actualitzades sobre la bicicleta a Catalunya. La informació numèrica disponible sobre la bicicleta és molt dispersa, i la poca que existeix s'ha obtingut mitjançant sistemes de mesurament manuals, molt localitzats i que no han tingut un seguiment en el temps. Algunes de les raons d'aquesta situació són la dificultat que suposa el disseny d'un sistema de mesurament de bicicletes fiable així com l'interès fins ara embrionari de la població per la promoció real del seu ús.
- Actualment, la ciutat de Barcelona i les Vies Verdes de Catalunya estan desenvolupant, a nivell de prova pilot, la instal·lació d'uns mesuradors d'aforament automàtics que han col·locat a diferents punts dels carrils-bici:
 - Barcelona (2 estacions)
 - Vies Verdes de Girona (7 estacions)

2.2.1. Mobilitat de la població

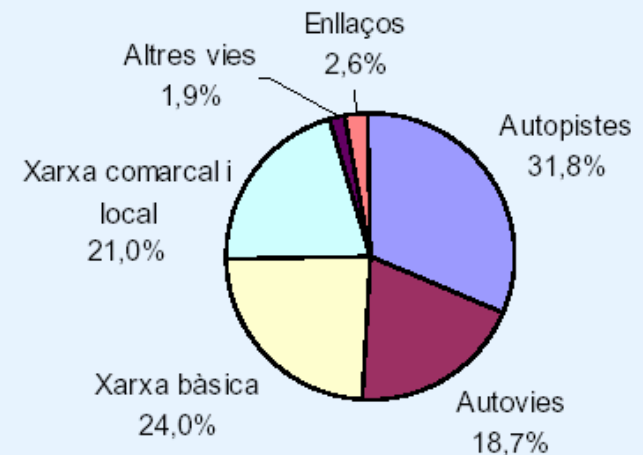
Dades bàsiques de la mobilitat a Catalunya

- El **cotxe** és amb diferència el **principal mitjà de transport privat i motoritzat dels catalans** (representa el 85% dels desplaçaments i suposa el 66% del parc total de vehicles privats del territori).
- Les **autopistes i la xarxa bàsica** són les vies més transitades. El **56% dels km recorreguts l'any 2004 es van produir en aquestes dues vies**.

Distribució de la mobilitat a Catalunya per tipus de vehicle motoritzat privat (en M veh.-km/any)



Mobilitat segons tipus de via (en milions veh.-km)

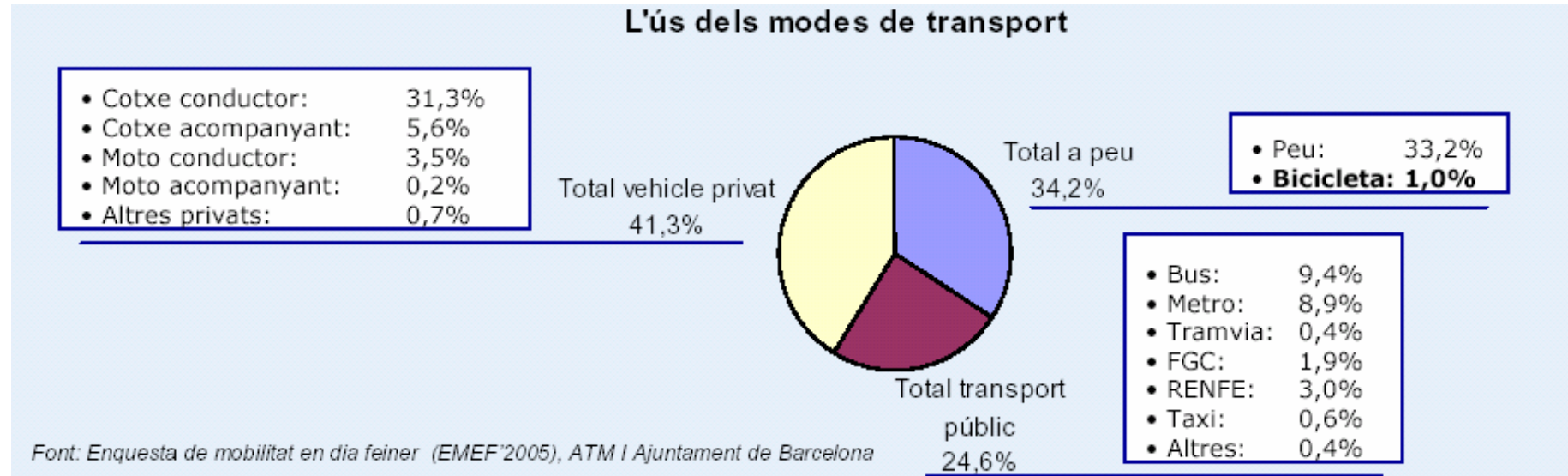


Font: Anuari estadístic d'accidents a Catalunya, Servei Català de Trànsit, 2004.

(*) L'enquesta no inclou els residents de la Regió Metropolitana de Barcelona, de 15 o menys anys.

Dades bàsiques de la mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona

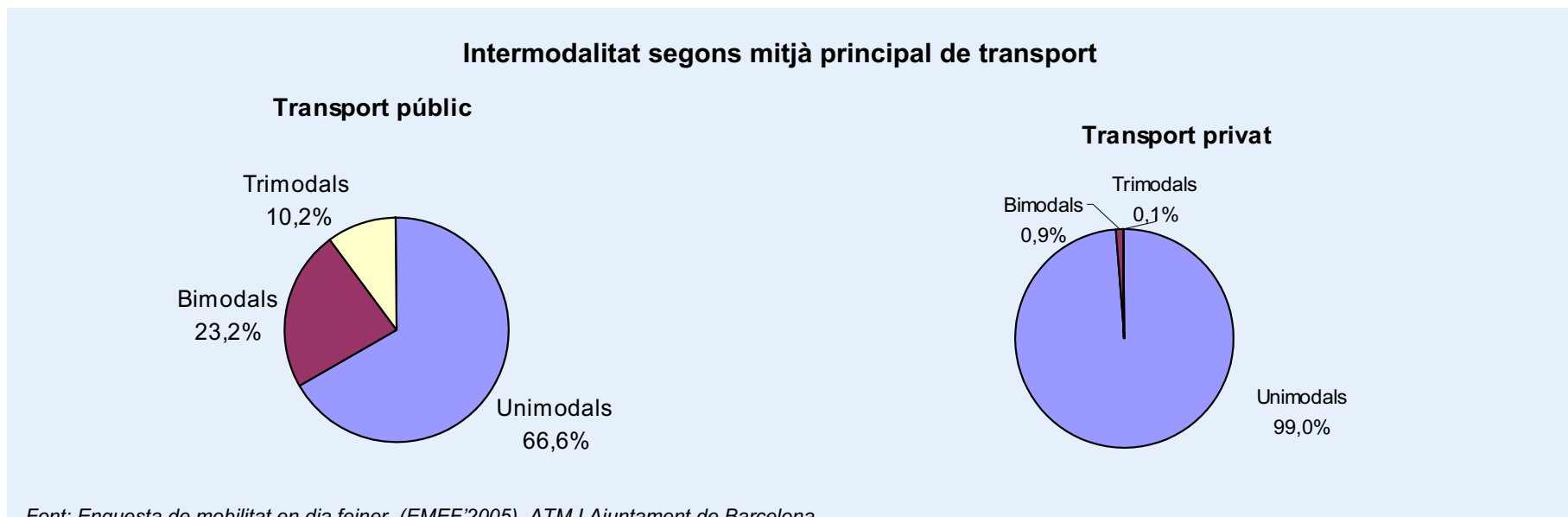
- La mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona està **incrementant anualment en un 4%**.
- Els 3,9 milions de persones que formen part de la població general de **la regió metropolitana de Barcelona** (individus mòbils i no mòbils), en dies feiners, van realitzar un total de **12,1 milions de desplaçaments de mobilitat quotidiana l'any 2004**.
- El **58,8% dels desplaçaments quotidians es van fer a peu, bicicleta o transport públic**. Però a mesura que hom s'allunya de la ciutat de Barcelona, l'ús del vehicle privat s'incrementa en detriment del transport públic.
- La **bicicleta va representar el 1%** dels desplaçament quotidians realitzats l'any 2004. A nombroses ciutats europees la bici suposa ja el 30% dels desplaçaments habituals.



(*) L'enquesta no inclou els residents de la Regió Metropolitana de Barcelona, de 15 o menys anys.

Dades bàsiques de la mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona: la intermodalitat

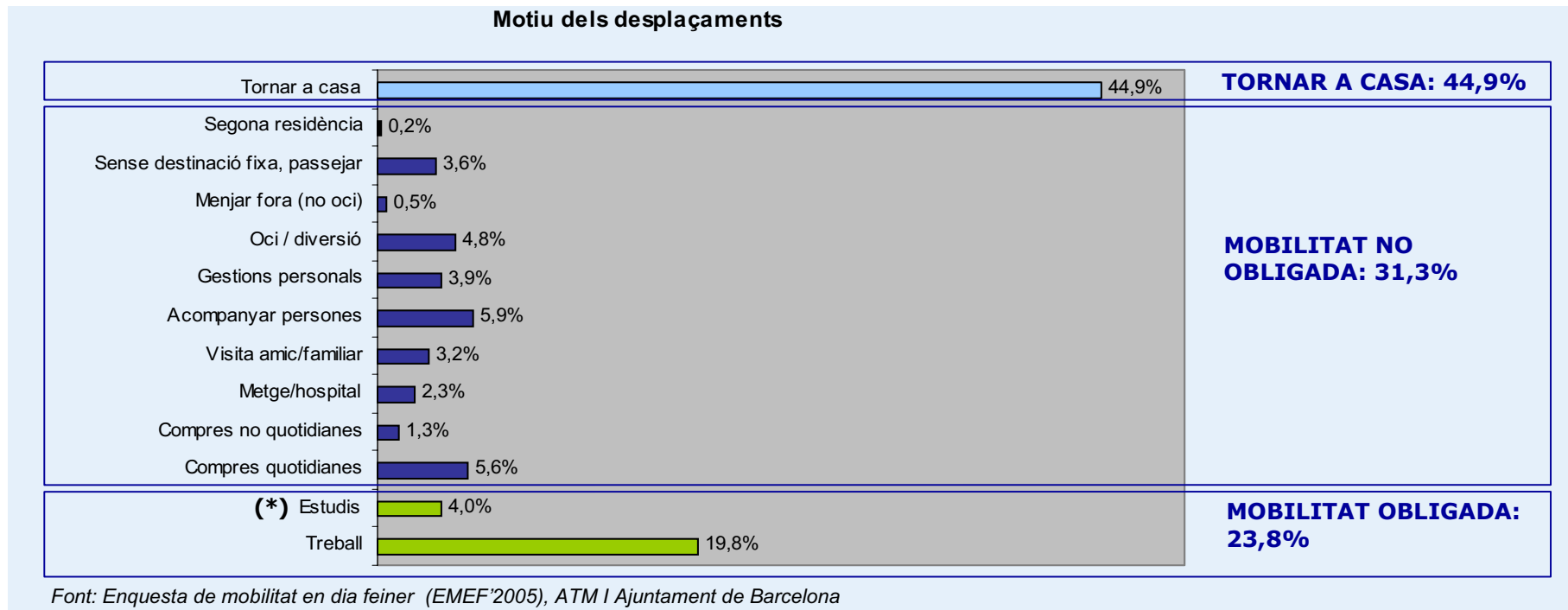
- Els habitants de la regió de Barcelona realitzen una **mitja de 3,1 desplaçaments en dia feiner**.
- El **8,5% del total de desplaçaments de Barcelona impliquen l'ús combinat** de modes de transport. Però, si parlem només de **transport públic**, un de cada tres desplaçaments implica l'ús combinat de més d'un mitjà.
- La **mobilitat a peu i en transport públic** són les modalitats de desplaçament que presenten una **major tendència** a ser emprats de forma combinada.



(*) L'enquesta no inclou els residents de la Regió Metropolitana de Barcelona, de 15 o menys anys.

Dades bàsiques de la mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona: motius d'ús

- La població de l'àrea metropolitana de Barcelona realitza **més desplaçaments de mobilitat no obligada** (31,3%) **que d'obligació** (23,8%), és a dir, per estudis o treball.
- Les **compres quotidianes, l'oci, les gestions personals i el passejar** són els motius principals de mobilitat no obligada (suposa el 17,9%, sense tenir en compte els desplaçaments amb motiu d'acompanyar persones).
- **El lleure**, és a dir, la mobilitat no obligada és també actualment el **principal motiu d'ús de la bicicleta**.



(*) No s'inclouen a l'enquesta els residents de la Regió Metropolitana de Barcelona, de 15 o menys anys.

Parc de bicicletes i ús comparatiu a nivell d'Europa

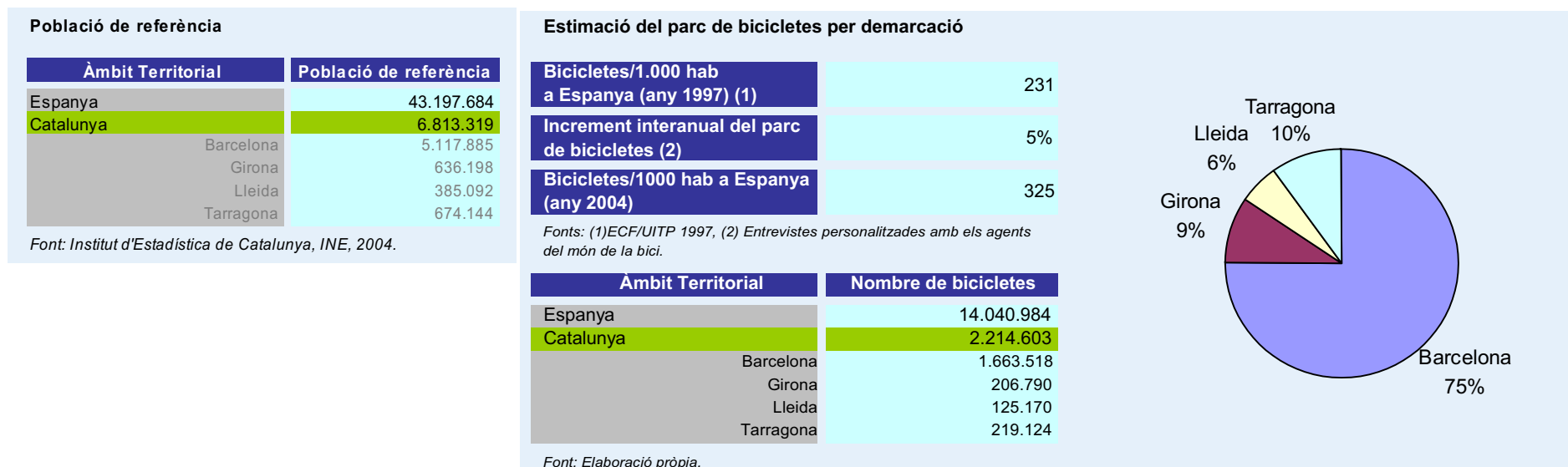
- Els **països europeus amb major disposició de bicicletes** per habitant, per ordre d'importància, són: **Dinamarca, Alemania i Països Baixos**.
- **L'ús de la bicicleta és encara molt minoritari a Espanya**, si es compara amb altres països europeus.
- L'any 1997, Espanya era el **segon país d'Europa, després de Grècia, amb el menor parc de bicicletes per habitant**, amb una mitja de 231 bicicletes per cada 1.000 habitants. I, **un 8,3% dels ciclistes espanyols utilitzaven la bici al menys 1 – 3 vegades per mes**. Així, els espanyols eren els ciclistes europeus que menys km per any realitzaven (24 km per habitant i any).

	Bèlgica	Dinamarca	Alemania	Grècia	Espanya	França	Irlanda	Itàlia	Luxemburg	Països Baixos	Austria	Portugal	Finlàndia	Suècia	Regne Unit
Vendes 1996	425.000	415.000	4.600.000	240.000	810.000	2.257.000	120.000	1.550.000	20.000	1.358.000	630.000	380.000	230.000	420.000	2.100.000
Parc de bicicletes	5.000.000	5.000.000	72.000.000	2.000.000	9.000.000	21.000.000	1.000.000	25.000.000	178.000	16.000.000	3.000.000	2.500.000	3.000.000	4.000.000	17.000.000
Bicicletes/1.000 hab.	495	980	900	200	231	367	250	440	430	727	381	253	596	463	294
Ús de la bicicleta segons l'Eurobaròmetre de 1991 (solsament persones de més de 15 anys)	Austria, Finlàndia, Suècia: no nombres en 1991.														
Ciclistes habituals															
Al menys 1-2 vegades per setmana	20,9%	50,1%	33,2%	7,5%	4,4%	0,1%	17,2%	13,9%	4,1%	65,0%	n.d.	2,6%	n.d.	n.d.	13,6%
Ciclistes ocasionals 1-3 vegades per mes	7,0%	8,0%	10,9%	1,8%	3,9%	6,3%	4,0%	6,8%	9,7%	7,2%	n.d.	2,8%	n.d.	n.d.	0,8%
Total de ciclistes que fan ús de la bici al menys 1-3 vegades per mes	2.947.000	2.489.000	29.585.000	779.000	2.613.000	6.584.000	553.000	9.900.000	44.000	9.031.000	n.d.	430.000	n.d.	n.d.	6.727.000
Ús de la bicicleta expressat en kilòmetres (1995, tota la població, inclòs els menors de 15 anys)															
Km per habitant l'any	327	958	300	91	24	87	228	168	40	1.019	154	35	282	300	81

Font: ECFUITP 1997.

Parc de bicicletes a Catalunya

- S'estima que Catalunya disposa d'un **parc de bicicletes aproximat de 2,2 milions a l'any 2004** (si es considera que a Espanya hi havia 231 bicicletes/1000 habitants a l'any 1997 i, el promig de creixement interanual és del 5%).
- El **75% de les bicicletes de Catalunya es concentren a la província de Barcelona** (considerant un promig de 325 bicis/1000 habitants a l'any 2004, i la població de referència de la província de Barcelona a l'any 2004).
- **Barcelona ciutat disposa d'unes 200.000 bicicletes** de les que **circulen habitualment unes 30.000**. Per tant, **un 15%** del parc de bicicletes de la ciutat de Barcelona són **utilitzades com a mitjà de transport freqüent** (font: *Barcelona en bici, Ajuntament de Barcelona, 2004*).
- Es considera que a nivell de **Catalunya, unes 332.190 bicicletes circulen de forma habitual**.



2.2.2. Tipologies de ciclistes: modalitats d'ús

Diferents tipus d'ús de la bicicleta

MODALITATS DE CICLISTES EN FUNCIÓ DE L'US DE LES VIES						
TIPUS DE CICLISTA	MODALITAT	ÚS	MOTIU	PERFIL	LONGITUD RECORREGUT	NECESSITATS
Urbà quotidià	Urbà	Transport quotidià	Treball, escola, compres, oci	En solitari	3-8 km per viatge	<ul style="list-style-type: none"> - Itineraris directes i de qualitat. - Valoren la rapidesa de desplaçament. - Xarxa urbana i interurbana
Recreatiu Urbà / periurbà	Urbà / periurbà	Bornida de proximitat	Itineraris tranquils, entorn	Petits grups, famílies, parelles	5-12 km	<ul style="list-style-type: none"> - Itineraris tranquils i no complicats - Seguretat, no valoren el temps de desplaçament i accepten fer voltes - Valoren l'entorn
Recreatiu medi rural (dia festiu)	Interurbà	Bornida de proximitat o petit circuit turístic	Itineraris tranquils, paisatge, elements turístics	Petits grups, famílies, parelles	20-40 km	<ul style="list-style-type: none"> - Xarxa de camins rurals i per bicicletes - Accepten diferents superfícies de rodament - Itineraris tranquils, segurs i no complicats - Valoren l'entorn i els elements turístics
Cicloturisme (de migllarg recorregut)	Interurbà	Circuit de vocació turística	Itineraris tranquils, paisatge, elements turístics	En solitari, petits grups, parelles	40-80 km	<ul style="list-style-type: none"> - Xarxa de camins rurals i per bicicletes - Accepten diferents superfícies de rodament en mitja distància - Sensibles a la qualitat del revestiment de vies en llarga distància - Itineraris tranquils i segurs - Valoren el paisatge i els elements turístics
Esportiu de muntanya	Interurbà	Pràctica de l'esport de bicicleta de muntanya, Usuaris BTT	Esportiu	Petits grups	30-50 km	<ul style="list-style-type: none"> - Itineraris sobre camins en zones d'orografia difícil
Esportiu de carretera	Interurbà	Pràctica de l'esport de bicicleta de carretera, aficionats i professionals	Esportiu	En solitari, grups	50-120 km	<ul style="list-style-type: none"> - Itineraris que facin possible circular a una velocitat sostinguda sobre grans distàncies - Prefereixen carreteres a camins en desús - Superfícies de rodament de gran

Font: Adaptació de les recomenacions de vies ciclistes, Comunidad de Madrid

Necessitats diferenciades de cadascun dels grups d'usuaris

Desplaçaments urbans

Tipus d'usuari	Ciclista quotidià
Ús de la bicicleta	Mitjà de transport (fins a 8km)
Període principal de desplaçament	Dia laboral
Exigència de segregació amb la circulació.	Mitjana (adults) o elevada (escolar)
Exigència de segregació amb els vianants.	Mitjana (si el flux de vianants és poc elevat).
Exigència en quant a pendents	Alta
Exigència en quant a fers	Alta (es valora la continuïtat del fem)
Criteris per a l'amplada de les vies	Permetre l'avançament
Infraestructura recomanada	Pista-bici, carril-bici

Font: Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta

Necessitats diferenciades de cadascun dels grups d'usuaris

Desplaçaments de lleure

Tipus d'usuari	Ciclista recreatiu
Ús de la bicicleta	Lleure (5-12km) / manteniment (20-40Km)
Període principal de desplaçament	Cap de setmana / vacances
Exigència de segregació amb la circulació.	Mitjana (adults) o alta (famílies amb nens)
Exigència de segregació amb els vianants.	Mitjana o baixa (funció motiu de desplaçament)
Exigència en quant a pendents	Mitjana
Exigència en quant a fers	Mitjana o baixa
Criteris per a l'amplada de les vies	Pedalejar en paral.lel
Infraestructura recomanada	Pista-bici, plataforma compartida amb vianants

Font: Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta

Necessitats diferenciades de cadascun dels grups d'usuaris

Desplaçaments de promoció turística

Tipus d'usuari	Cicloturista de mig / llarg recorregut
Ús de la bicicleta	Lleure / turisme (40-80km per dia)
Període principal de desplaçament	Vacances
Exigència de segregació amb la circulació.	Mitjana
Exigència de segregació amb els vianants.	Mitjana
Exigència en quant a pendents	Mitjana o baixa
Exigència en quant a ferms	Mitjana
Criteris per a l'amplada de les vies	Equipament voluminós
Infraestructura recomanada	Pista-bici, plataforma compartida amb vianants

Font: Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta

Necessitats diferenciades de cadascun dels grups d'usuaris

Desplaçaments esportius

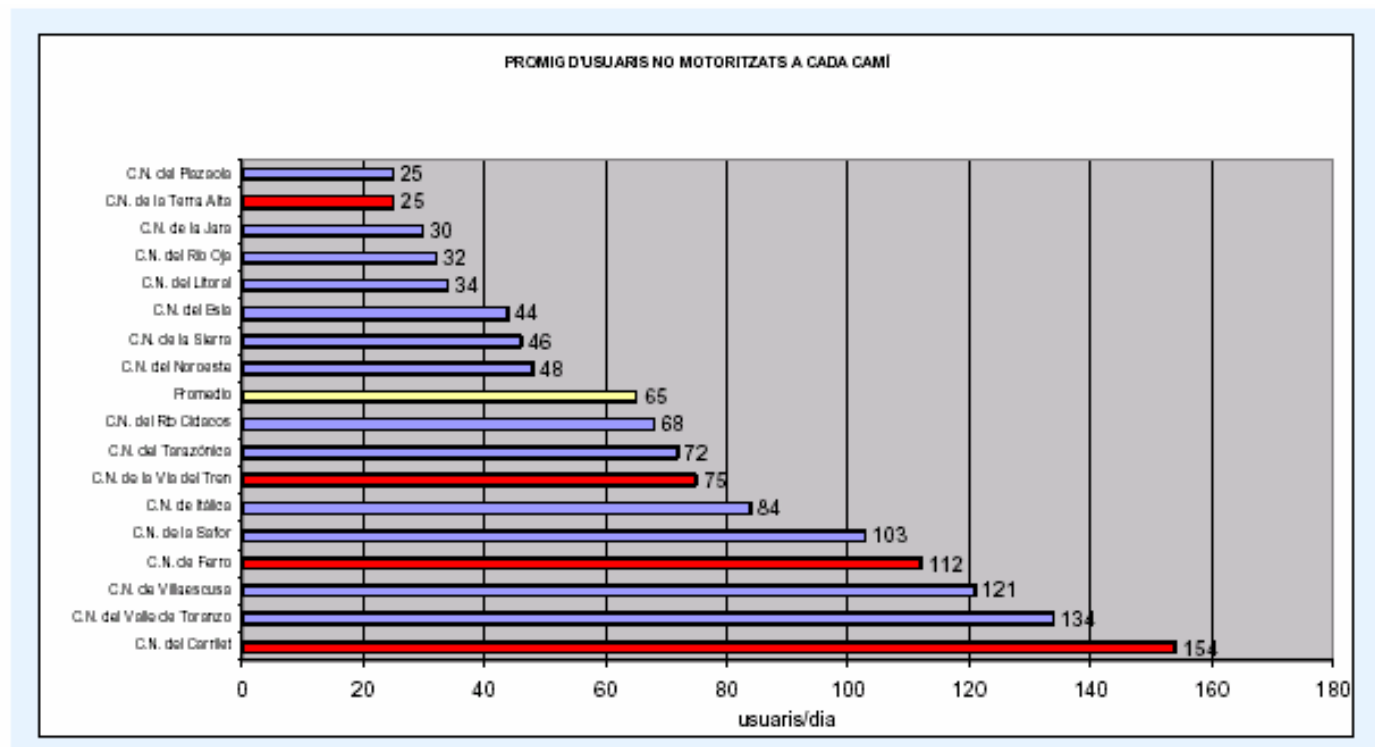
	Ciclista esportiu de muntanya
Ús de la bicicleta	Lleure / esport (30-50km per dia)
Període principal de desplaçament	Cap de setmana / vacances
Exigència de segregació amb la circulació.	Alta
Exigència de segregació amb els vianants.	Baixa
Exigència en quant a pendents	Baixa
Exigència en quant a fermes	Baixa
Criteris per a l'amplada de les vies	-
Infraestructura recomanada	- (connexions als itineraris BTT: vies verdes)
Tipus d'usuari	Ciclista esportiu de carretera
Ús de la bicicleta	Esport (50-120km)
Període principal de desplaçament	Cap de setmana / vacances
Exigència de segregació amb la circulació.	Baixa
Exigència de segregació amb els vianants.	Alta
Exigència en quant a pendents	Mitjana - baixa
Exigència en quant a fermes	Alta
Criteris per a l'amplada de les vies	Pelotons
Infraestructura recomanada	Carril-bici

Font: Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta

2.2.3. Aforament de ciclistes a les xarxes existents: carrils-bici

Aforament de ciclistes a les Vies Verdes: vies interurbanes

- **A Catalunya hi ha 4 Vies Verdes:** la Via del Carrilet, la Via del Ferro i la Via del Tren a Girona, i la reconeguda com la Via de la Terra Alta que actualment s'uneix amb la Via del Baix Ebre a Tarragona.
- La **via del camí natural del Carrilet és la més utilitzada** de l'estat espanyol.
- Les **vies verdes de Girona són de les més transitades** de l'estat espanyol, totes superen el promig nacional d'usuaris no motoritzats (65 usuaris per dia).
- La **Via del Ferro** i la **Via del Carrilet** de Girona són també les que tenen el **nivell de satisfacció dels usuaris més alt d'Espanya** (5/5).



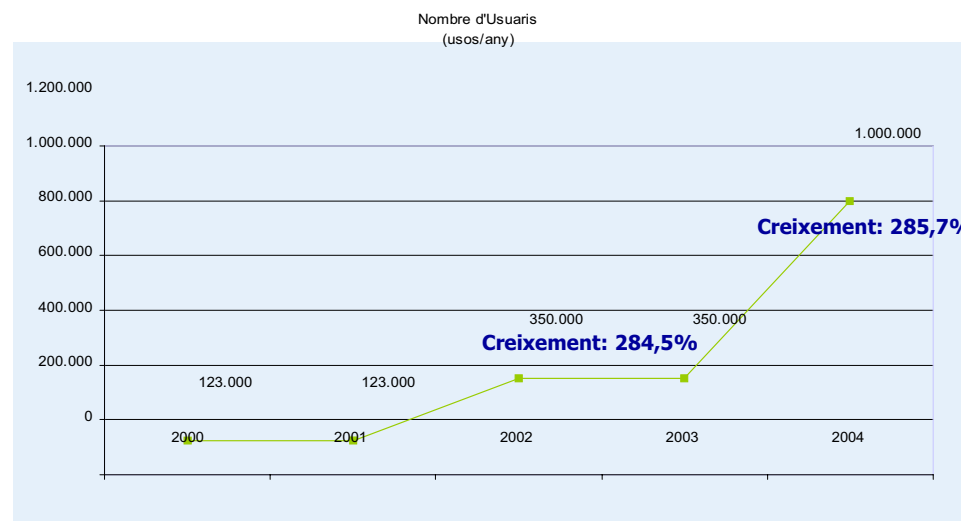
Font: Ministeri de Medi Ambient, enquestes a peu de via, anys 2000-2001.

Aforament de ciclistes a les Vies Verdes de Girona: vies interurbanes

- El **nombre d'usuaris de les vies verdes s'ha multiplicat per 8 entre l'any 2000 i el 2004.**
- Actualment, **23 municipis de Girona formen part** del Consorci de Vies Verdes de Girona, a més de la Diputació de Girona.
- Existeix un **alt interès dels agents econòmics de Girona** per a la promoció de les vies verdes. **El nombre d'agents econòmics que hi participen s'ha doblat en un any** (passant de 8 agents econòmics interessats a l'any 2004 a 18 agents a l'any 2005).
- Una **bona part dels usuaris** de les vies verdes de Girona **provenen de la regió metropolitana de Barcelona i Girona**, i tenen com a **principal motiu d'ús el lleure i el cicloturisme**. L'usuari estrella d'aquestes vies és la família.

TIPOLOGIA D'USUARIS:

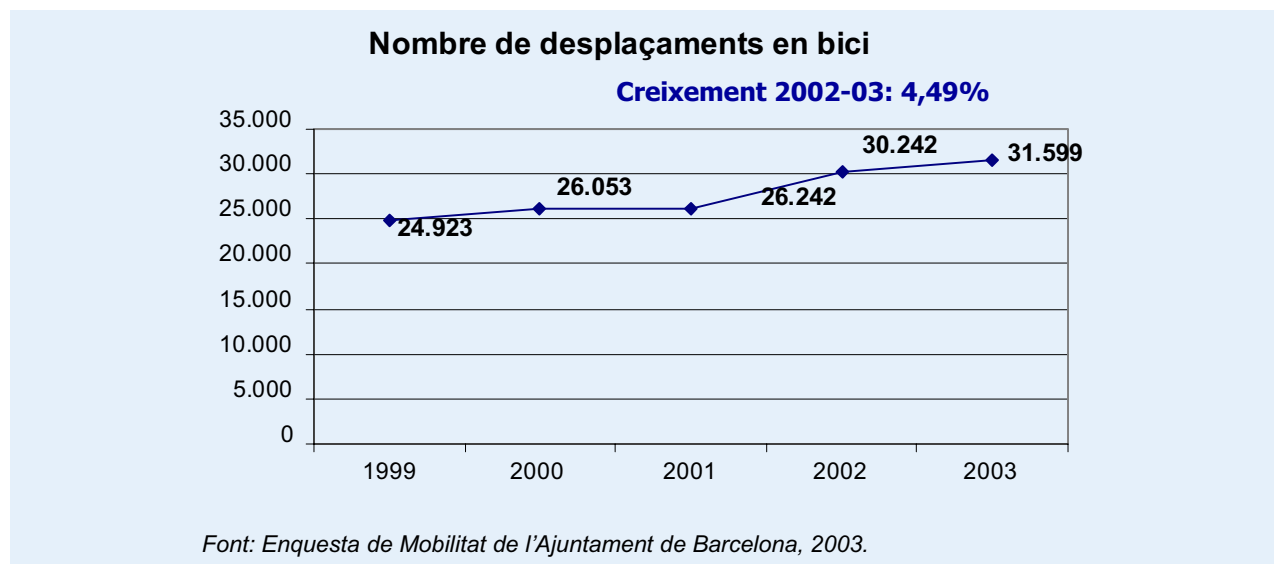
- **Habitants de la zona**, per motius de lleure, famílies o gent gran.
- **Turistes**, d'àmbit geogràfic proper (Barcelona i Girona), a més d'un increment important de turistes de la resta de l'Estat Espanyol o d'altres països europeus.
- **Mobilitat interurbana**, escolars o bé adults per feines properes.



Font: Consorci de Vies Verdes de Girona

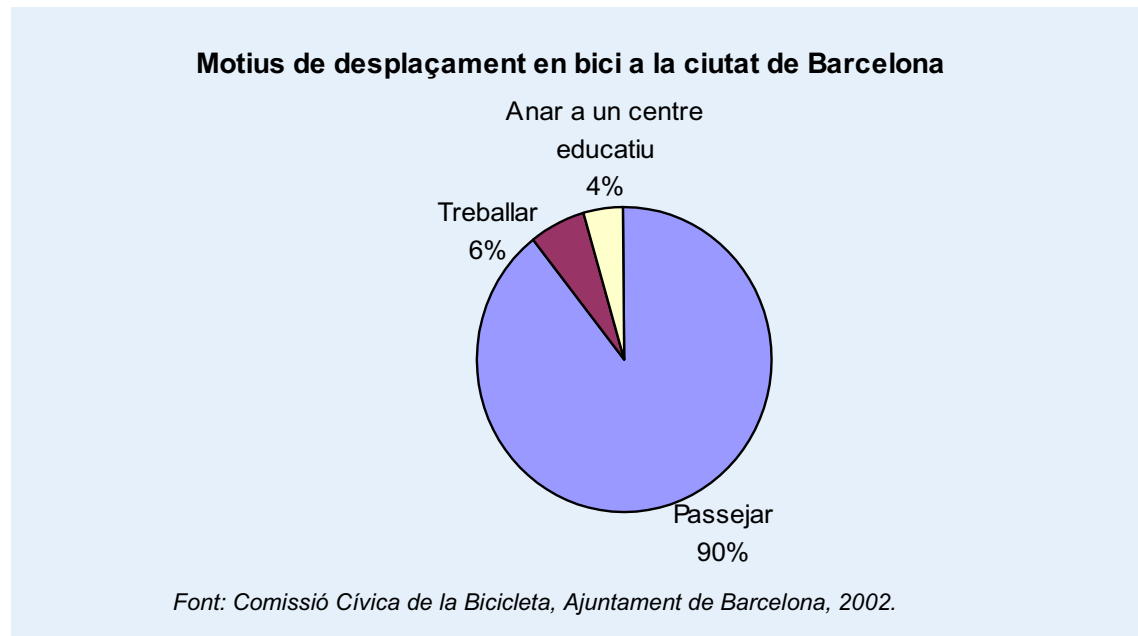
Aforament de ciclistes a la ciutat de Barcelona: vies urbanes

- Barcelona és la **ciutat espanyola amb més ciclistes per dia i quilòmetres de carril bici**.
- **El nombre d'usuaris de la bici ha crecut un 76,3% entre 1996 i el 2004.**
- **El nombre de desplaçaments en bici està incrementant en els últims 3 anys en un 4,5%** a la ciutat de Barcelona. Un **creixement que es preveu es mantingui** en els propers anys.
- La bicicleta és també el **mode de transport que més creix a l'any a la ciutat de Barcelona**, respecte a la resta de mitjans de transport.
- La **prova pilot del registre de bicicletes** per a la prevenció de robatoris i impulsada per l'Ajuntament de Barcelona a la Setmana de la Mobilitat (setembre 2005), **ha registrat unes 200 bicicletes i hi ha unes altres 1.000 en llista d'espera**.



Aforament de ciclistes a la ciutat de Barcelona: vies urbanes

- **L'any 2002, a Barcelona, 9 de cada 10 ciclistes utilitzaven la bicicleta per desplaçaments de lleure.** Actualment, però, l'important creixement d'aquest tipus de mode a la ciutat és degut principalment al **augment de l'ús de la bicicleta per desplaçaments diaris** a la feina, l'escola, la universitat o per fer gestions personals (**els ciclistes en dies laborables s'han multiplicat en un 355% en només 10 anys**, passant de 7.300 en 1995 a 33.200/30.000 l'any 2004).
- Hi ha estudis provisionals, de medidors instal·lats a diferents carrils-bici de la ciutat de Barcelona, que ja parlen de **45.000 usuaris quotidians**.

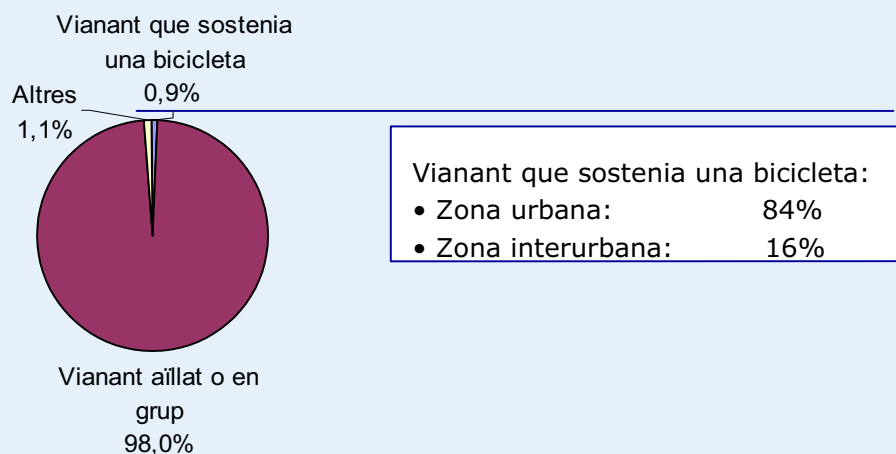


2.2.4. Accidentalitat

Accidents amb víctimes per atropellament

- **La zona urbana és la més perillosa per al vianant i ciclista**, on van tenir lloc el **96% dels accidents per atropellament amb víctimes** que es van realitzar a Catalunya a l'any 2004.
- Els **accidents amb víctimes per atropellament representen el 15,9%** dels 20.229 accidents totals amb víctimes que es van produir a tota Catalunya.
- Aproximadament, **l'1% dels vianants atropellats es relacionen amb la bicicleta.**

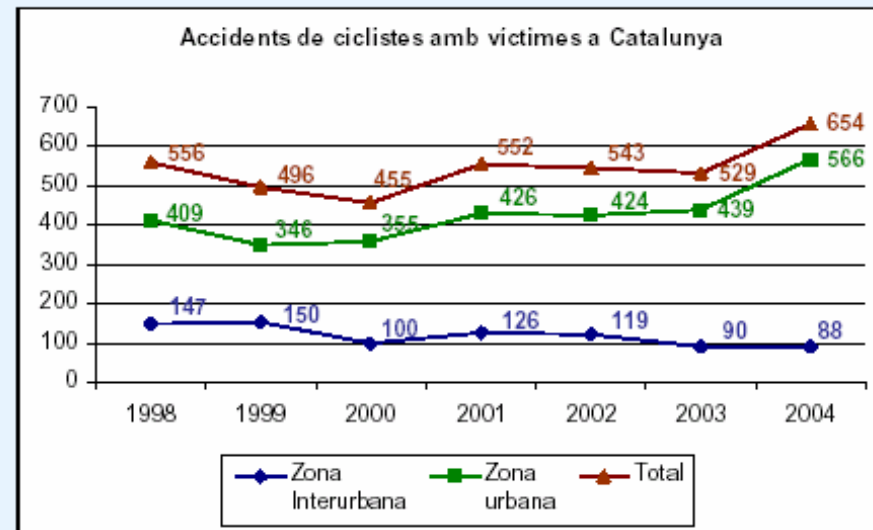
Tipus d'accident per atropellament



Font: Anuari estadístic d'accidents a Catalunya, Servei Català de Trànsit, 2004.

Accidents amb víctimes de bicicleta

- **Els accidents amb víctimes han incrementat un 17,6% en els darrers 6 anys**, entre l'any 1998 i el 2004 (mentres a la zona urbana els accidents han augmentat un 38,3%, a les zones interurbanes aquests han disminuït un 40,1%).
- L'any 2004, **l'1,6% dels accidents amb víctimes de tota Catalunya van ser de bicicletes** (unes **654 bicicletes van estar implicades en accidents amb víctimes**).
- **L'1,2% dels accidents de bicicletes van ser mortals (8 persones van morir a tota Catalunya l'any 2004**, concretament 1 mort va tenir lloc a la zona urbana del Garraf i 7 morts a tota la zona interurbana).
- El **86,5% dels accidents de bicicletes amb víctimes van tenir lloc en zones urbanes** a l'any 2004.
- A la ciutat de Barcelona, **l'any 2004, 337 bicicletes van estar implicades en accidents amb víctimes**, i sols s'ha registrat **una mort en els 3 últims anys**. I, aquest any 2005, **un 1,8% del total dels accidents registrats a la ciutat són de ciclistes**.



Font: Anuari estadístic d'accidents a Catalunya, Servei Català de Trànsit, 2004.

Risc d'accidentalitat

- **Estadísticament, el ciclista és el mode que menys accidents sofreix.** Aixó és degut, principalment, a que l'ús de la bicicleta es fa amb molta cura i, a que els vehicles motoritzats cada vegada estan més acostumats a trobar-se ciclistes a les vies de circulació.
- Els habitants **menors de 17 anys són els que tenen un major risc d'accidentalitat**, seguit de les persones d'edat entre 18 – 24 anys i 30-39 anys.

RISC D'ACCIDENT ASSOCIAT A DIVERSOS MITJANS DE TRANSPORT (Base = 100 cotxe)

Tipus de vehicle	Nivell de risc
Cotxe	100
Avió	12
Autocar	9
Tren	3
Bicicleta	2

Font: "Anar en bicicleta: la solució capdavantera a les ciutats"
Comissió Europea / Generalitat de Catalunya (versió en català)

Risc d'accident per milió de kilòmetres

Grups d'edat	Automòbil	Bicicleta
12-14	-	0,2
15-17	-	0,2
18-24	33,5	7,7
25-29	17,0	8,2
30-39	9,7	7,0
40-49	9,7	9,2
50-59	5,9	17,2
60-64	10,4	32,1
>64	39,9	79,1
Total	20,8	21,0

Font: Estadístiques d'Holanda.

2.2.5. Evolució de l'ús de la bicicleta

Indicadors orientatius de l'evolució de la mobilitat i l'ús de la bicicleta

- **PARC DE BICICLETES:**

- Les vendes de les bicicletes presenten un creixement interanual estable d'un 5%.
- Les bicicletes que més es venen actualment són: les plegables urbanes, les BTT i les híbrides de passeig. La bicicleta elèctrica comença a aparèixer al mercat, però degut al seu cost encara té unes vendes baixes.

- **MOBILITAT DE LA BICICLETA I AFORAMENTS:**

- La bicicleta es va utilitzar a l'any 2004 en un 3,3% més en desplaçaments amb origen i destinació fora de la ciutat.
- La bicicleta és el mitjà de transport que més va incrementar el seu ús a la ciutat de Barcelona a l'any 2004. Els desplaçaments en bicicleta a Barcelona han crescut en un 4,5% a l'any 2004, respecte el 2003. Un creixement que s'ha mantingut en els 3 últims anys i, que es preveu es mantingui en els propers anys.

- **ACCIDENTALITAT:**

- La mort de ciclistes i vianants han disminuït en tot el món més ràpid que les d'ocupants de vehicles motoritzats. El nombre de ciclistes morts en accidents s'ha reduït de 180 a 78 en els darrers 15 anys a Espanya (reducció a la zona urbana de 40 a 15 morts, i de 140 a 63 a zona interurbana).
- L'augment d'usuaris de la bici a Barcelona ha suposat un increment en la quantitat de sinistres però no en el de víctimes mortals. A Barcelona el total d'accidents de ciclistes a augmentat en els darrers 9 anys un 40%, entre 1995 i 2004 (bona part d'aquest increment va tenir lloc l'any passat 2004 amb motiu de l'increment de la bicicleta com a mode de desplaçament quotidià). I, anualment, el número de ciclistes morts a la ciutat de Barcelona és un o cap.

PRINCIPALS CONCLUSIONS SOBRE L'ANÀLISI DE LA DEMANDA

- **L'ús de la bicicleta és encara minoritari** a Catalunya, trobant-se lluny de la situació d'altres països europeus com Holanda i Dinamarca. Tot i així, s'ha de dir que hi ha una **important carència de dades** fiables i actualitzades sobre la bicicleta a Catalunya.
- Hi ha una **alta potencialitat d'usuaris de la bicicleta**. Existeix un parc important de bicicletes en desús (el 15% de les bicicletes es fan servir com a eina de desplaçament quotidià).
- S'identifica un **important creixement de la bicicleta en els darrers anys**, més en el seu ús que en la venda real de bicicletes. Els principals motius d'aquest increment són l'ús de la bicicleta en desplaçaments quotidians i per lleure.
- **L'habilitació d'espais i carrils-bici segurs ha ajudat a l'important increment** que l'ús de la bicicleta està manifestant en els darrers anys.
- Tot i les noves tendències, la bicicleta encara és utilitzada i **identificada per la major part de la població com una eina de desplaçament de lleure**, i un mode de desplaçament perillós.
- La bicicleta, en contra de la seva imatge general, estadísticament és **un dels vehicles amb menys risc d'accidentalitat**.
- **Les costums de la població urbana** per desplaçar-se en transport públic, la intermodalitat, i el important nombre de mobilitat no obligada fa que la promoció de l'ús de la bici sigui un **aspecte interessant a desenvolupar a nivell urbà**, així com un **recurs d'alt interès per al lleure, la salut i l'esport interurbà**.

- Les **accions de promoció de l'ús de la bicicleta són encara molt locals i atomitzades**, no existint encara una xarxa bàsica, única i homogènia per a tot el territori. Per aquesta raó, en aquest apartat, s'analitza l'oferta de la bicicleta interurbana i urbana que manifesta un major nivell de desenvolupament i, que en un principi, hauria de servir de punt de partida i referència per a la definició d'un pla director per a tota Catalunya.
- En aquest sentit, les xarxes territorials de bicicletes que s'analitzen a continuació són les següents:
 - **VIES INTERURBANES:** Vies Verdes de Girona i Tarragona, i Centres de BTT de Catalunya
 - **VIES URBANES:** ciutats de Barcelona, i Girona.
- Per a cadascuna d'aquestes xarxes, s'han analitzat els aspectes següents:
 - **L'oferta actual:** principals indicadors, característiques, serveis, actuacions i iniciatives.
 - **Els projectes de futur,** actuacions previstes.
- A part de les experiències catalanes analitzades més en profunditat en aquest apartat, cal identificar la **existència d'altres experiències de vies i rutes ciclables locals** com són: iniciatives d'itineraris interurbans de bicicletes d'ens de desenvolupament local i turístics, i altres iniciatives urbaness com són la ciutat de Terrassa que acaba de desenvolupar el seu Pla Estratègic de la Bicicleta, Sabadell, Vilanova, Lleida, i Tarragona, entre d'altres.
- Per últim, s'analitzen les **possibilitats d'intermodalitat** que oferèixen actualment els principals operadors de transport a Catalunya.

OFERTA INTERURBANA: VIES VERDES DE GIRONA



L'Oferta actual, en xifres



PRINCIPALS INDICADORS

NOMBRE DE VIES VERDES	🕒 3
QUILÒMETRES TOTALS	🕒 135 (inclou enllaç Olot-St. Joan)
DIFICULTAT	🕒 Mínima
DESNIVELL MIG	🕒 1%
TIPUS DE PAVIMENT	🕒 2 tipus: asfalt i sauló compactat
QUILÒMETRES D'ASFALT	🕒 12 km
QUILÒMETRES SAULÓ COMPACTAT	🕒 123 km
NOMBRE D'AGENTS ECONÒMICS	🕒 23
ALLOTJAMENT	🕒 11
RESTAURANTS I BARS	🕒 4
EMPRESES DE SERVEIS	🕒 8
NOMBRE DE CENTRES BTT	🕒 6
GESTIÓ	🕒 Consorci Vies Verdes Girona (públic)
MEMBRES DEL CONSORCI	🕒 23 municipis i Diputació de Girona

- Les Vies Verdes **són infraestructures de comunicació desenvolupades sobre trams ferroviaris desafectats del trànsit i, sobre camins de la natura destinats a usuaris no motoritzats** (vianants, ciclistes o persones amb mobilitat reduïda), que es poden utilitzar per a fins recreatius i per a desplaçaments entre centres d'activitat.
- Les **3 vies verdes actuals de Girona** són: 1. La ruta del ferro i del carbó (**Ripoll>St. Joan de les Abadesses-Orgassa**, 12 km); 2. La Ruta del Carrilet (**Olot>Girona**, 54 km); i, 3. La Ruta del Carrilet (**Girona>St. Feliu de Guixols**, 39,7 km).

L'Oferta actual, característiques i serveis



TIPUS DE VIES	⌚ Vies de comunicació per a vehicles no motoritzats que coexitèixen en un mateix paviment (asfàltic o de sauló compactat), ben integrades en l'entorn.
PRINCIPALS CARACTERÍSTIQUES	⌚ Pendents suaus (màx. 3%) o nul·les, excepte en trams molt puntuals; d'ús exclusiu per a vehicles no motoritzats; autonomia física real en relació a la xarxa de carreteres; continuïtat dels traçats, habilitant enllaços de connexió; número reduït d'encreuaments amb carreteres; i, senyalització homogènia.
SERVEIS	⌚ Manteniment continu de les vies, WC estacions, Centres BTT, zona pícnic, mobiliari, senyalització homogènia, oferta de restauració i allotjament, i empreses especialitzades de lloguer, reparació, transfers i activitats.
ATRACTIUS (aspectes més valorats)	⌚ Seguretat, tranquil·litat, facilitat d'ús, entorn natural, patrimoni cultural, gastronomia i serveis complementaris (oferta d'allotjaments i empreses especialitzades en la bici).
TIPUS D'ÚS MÉS HABITUAL	⌚ Lleure i salut, familiar. ⌚ Creixent interès com a recurs turístics.
FINANÇAMENT	⌚ Pressupost públic, amb aportacions dels ajuntaments membres, la Diputació de Girona i la Generalitat. ⌚ Altres subvencions: Rever Med, PUOSC, AODL, Consells Comarcals, CILMA i, altres ajusts d'administracions. ⌚ Creació del Club d'Agents Econòmics (implicació del sector privat en edicions de material promocional).
RECONeixEMENTS	⌚ 2on Premi Europeu de les Vies Verdes 2003


L'Oferta actual, actuacions i iniciatives



PRINCIPALS FUNCIONS (ConSORCI Vies Verdes Girona)	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Manteniment i millora del traçat. ⌚ Promoció de les vies verdes i el seu ús. ⌚ Ampliació i extensió de la xarxa. ⌚ Impuls per a l'obtenció de les subvencions.
CONTINUÏTAT INTERMODALITAT	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Enllaç Olot i Sant Joan, i promoció de la intermodalitat. ⌚ Autobusos interurbans TEISA, conveni de col.laboració a fi d'admetre les bicicletes a totes les parades d'autobusos que cobreixen els trams coincidents amb els de les Vies Verdes. ⌚ Acord amb els vaixells turístics de la Costa Brava.
PROGRAMES PILOT	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Instal.lació d'estacions d'aforament automàtics. ⌚ Anàlisi d'usuaris a peu de pista amb la Udg (perfil, nivell de satisfacció, etc.).
EDUCACIÓ I PROMOCIÓ	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Creació de la pàgina Web. ⌚ Disseny i edició d'una guia, i del fulletó promocional (en 6 idiomes). ⌚ Preparació d'un capítol de la sèrie de Televisió sobre Vies Verdes "Vive la Vía". ⌚ Presentació continuada en premsa escrita i Ràdio. ⌚ Organització d'actes lúdics i divulgatius diversos. ⌚ Assistència a fires, i famtrip amb agents turístics de Dinamarca i Suècia.
COL.LABORACIONS	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Patronat de Turisme de Girona, Administracions (Ajuntament, Consells Comarcals, Diputació, Generalitat, Intergrup), associacions d'usuaris, Fundació de Ferrocarrils Espanyols, Associació Europea de les Vies Verdes, agents turístics locals i, altres consorcis i entitats locals relacionades.

Projectes de futur, actuacions previstes



<p>AMPLIACIÓ DE LA XARXA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ En execució: connexió entre Olot i Sant Joan (1^a fase). ⌚ En projecte: en fase més avançada (finançament 2005-2006) <ul style="list-style-type: none"> ⌚ Connexió Olot-Sant Joan (2^a fase) ⌚ Girona-Banyoles-Fluvià ⌚ Ripoll-Campdevàrol ⌚ Girona-Palamós (Girona-Flassà / Flassà – Castell d'Aro) ⌚ En projecte: en fase menys definida <ul style="list-style-type: none"> ⌚ Capçalera Ter (Setcases-Camprodon) ⌚ La Muga (des d'Empuriabrava fins a la Capçalera) ⌚ El Manol (Capçalera-Muga) ⌚ L'Onyar (connexió amb aeroport) ⌚ Llagostera-Caldes de Malavella
<p>CONTINUITAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Executar el tram de connexió entre les poblacions de Salt i Girona. ⌚ Mantenir relacions amb un Patronat de Turisme de desenvolupament local de la Catalunya nord per a crear connexions transfrontereres. ⌚ Desenvolupar un circuit continu i tancat enllançant tots els trams, fent un "8".
<p>INTERMODALITAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Promoure la intermodalitat com a recurs d'interès turístic.
<p>ALTRES ACTUACIONS FUTURES</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Millorar i unificar la senyalització. ⌚ Senyalització a Girona ciutat. ⌚ Millorar el tram de les Hortes de Santa Eugènia. ⌚ Millorar la Seguretat (Projecte Feder i Conveni amb Carreteres).
<p>EDUCACIÓ I PROMOCIÓ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Realitzar un DVD, amb visió històrica i de futur, i la Campanya Punt Diari. ⌚ Impulsar les Vies Verdes com a eix de interpretació del territori (Projecte Col.loseum).

OFERTA INTERURBANA: VIES VERDES DE TARRAGONA



L'Oferta actual, en xifres



PRINCIPALS INDICADORS

NOMBRE DE VIES VERDES	🕒 2 (la Via Verda de la Terra Alta, i la Via Verda de Baix Ebre)
QUILÒMETRES TOTALS	🕒 49 (enllaç de les dues vies a Benifallet)
QUILÒMETRES VV TERRA ALTA	🕒 23
QUILÒMETRES VV BAIX EBRE	🕒 26
DIFICULTAT	🕒 Mínima / baix
DESNIVELL MIG	🕒 Poc (limitacions puntuals del terreny)
TIPUS DE PAVIMENT	🕒 1 tipus: asfalt
GESTIÓ	🕒 Públic, gestionades pels seus respectius Consells Comarcals (Consell Comarcal Terra Alta i Consell Comarcal de Baix Ebre)
PARTICIPANTS	🕒 Consells Comarcals i municipis per on passa la via, i la Fundació de Ferrocarrils Espanyols (amb el Ministeri de Medi Ambient i Foment)

- Les Vies Verdes de Tarragona **es presenten com una proposta turística, cultural i esportiva** que segueix part del traçat de l'antic ferrocarril, ara asfaltat, i que oferirà la possibilitat de gaudir de tranquil·litat i silenci en plena natura. Les vies poden ser transitades tant en bicicleta, coma a peu o cavall, i són **accessibles a tots els públics**.
- Les Vies Verdes són **un dels principals recursos d'atracció turística del territori** i, és per això que les administracions han impulsat **diferents projectes per a formentar el seu ús**: l'ampliació i continuïtat de les vies en una xarxa ciclista més àmplia, amb nous itineraris ciclables, i la promoció d'aquestes com a rutes turístiques.

Font: Vies Verdes, 2005

OFERTA INTERURBANA: VIES VERDES DE TARRAGONA



L'Oferta actual, característiques i serveis




TIPUS DE VIES	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Vies de comunicació i turístiques, que transcorren per l'antiga via fèrria ara en desús, per a vehicles no motoritzats que coexitèixen en un mateix paviment (usuaris a peu, a cavall i amb bici). Les vies travessen diversos túnels il.luminats: VV Terra Alta (20 túnels i 5 viaductes), i VV Baix Ebre (19 túnels).
PRINCIPALS CARACTERÍSTIQUES	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Pendants suaus o nul.les, excepte en trams molt puntuals; d'ús exclusiu per a vehicles no motoritzats; autonomia física real; continuïtat dels traçats, habilitant enllaços de connexió; número reduït d'encreuaments amb carreteres; i, senyalització homogènia. Aptes per a minusvàlids.
SERVEIS	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Manteniment continu de les vies, WC estacions, zona pícnic, mobiliari (bancs, papereres), senyalització homogènia, pàrquings, punts d'aigua potable, trams ajardinats, oficines d'informació i turisme, i activitats esportives.
ATRACTIUS (aspectes més valorats)	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Seguretat, tranquil·litat, facilitat d'ús, bellesa paisatgística i entorn natural, patrimoni cultural, gastronomia i altres serveis turístics complementaris.
TIPUS D'ÚS MÉS HABITUAL	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Lleure i salut familiar, i esportiu. ⌚ Important recurs d'atracció turística.
FINANÇAMENT	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Pressupost públic, amb aportacions dels Consells Comarcals respectius, els ajuntaments membres, la Diputació de Tarragona i la Generalitat. ⌚ Impuls de le Vies Verdes: Ministeri de Medi Ambient i Foment, conjuntament amb la Fundació de Ferrocarrils Espanyols. ⌚ Altres subvencions: Programa Interreg.

OFERTA INTERURBANA: VIES VERDES DE TARRAGONA



L'Oferta actual, actuacions i iniciatives

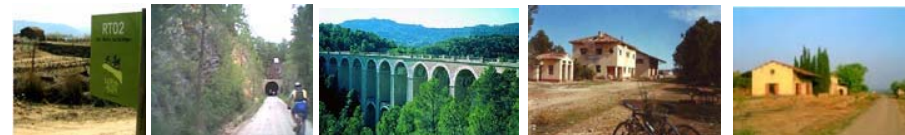


<p>PRINCIPALS FUNCIONS (Consells Comarcals corresponents: CC Terra Alta i CC Baix Ebre)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Manteniment i millora del traçat. ⌚ Promoció de les vies verdes i el seu ús. ⌚ Ampliació i extensió de la xarxa. ⌚ Impuls per a l'obtenció de finançament i subvencions.
<p>CONTINUÏTAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Enllaç entre vies a Benifallet (a l'altura del terme del Pinell de Brai).
<p>INTERMODALITAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Autobusos interurbans empresa HIFE a totes les poblacions, i RENFE Regionals a Tortosa. ⌚ Existèixen connexions entre les principals poblacions de la zona i les principals ciutats emissores d'usuaris cap a la zona (Barcelona i Tarragona).
<p>EDUCACIÓ I PROMOCIÓ</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Accions a Internet (Web de Vies Verdes nacional, Web de promoció turística comarcals i d'altres ens de promoció turística local). ⌚ Disseny i edició del fulletó promocional: "Vies Verdes Baix Ebre" (2004), "Coneguem el Baix Ebre amb bicicleta". ⌚ Preparació d'un capítol de la sèrie de Televisió sobre Vies Verdes "Vive la Vía". ⌚ Presentació en premsa escrita i Ràdio. ⌚ Organització d'actes lúdics i divulgatius diversos propis, i oficines de turisme. ⌚ Assistència a fires especialitzades en turisme de natura, actiu i rural.
<p>COL.LABORACIONS</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Administracions (Ajuntament, Consells Comarcals, Diputació, Generalitat), Fundació de Ferrocarrils Espanyols, Associació Europea de les Vies Verdes, Fons Social Europeu, agents turístics locals, i altres entitats locals relacionades (Terres de l'Ebre, Assoc. Turisme Rural de la Terra Alta, etc.). ⌚ Departament de treball de la Generalitat, per a la creació de tallers d'ocupació que han fet la neteja de les vies i s'ocupen del seu manteniment continuat.

OFERTA INTERURBANA: VIES VERDES DE TARRAGONA



Projectes de futur, actuacions recents i previstes



<p>AMPLIACIÓ DE LA XARXA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ COMARCA DE LA TERRA ALTA: Creació d'una Xarxa Ciclista comarcal (2005), amb una senyalització única i homogènia, amb 13 itineraris, i 266 km de longitud a través dels principals paratges naturals. ⌚ COMARCA DE BAIX EBRE: Creació i senyalització de 2 nous itineraris (13/10/05): ruta "Mirant el paisatge" de dificultat mitjana i 15,9 km i, la ruta "Les tres torres" de 13,5 km.
<p>CONTINUÏTAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ TERRA ALTA: Creació d'una Xarxa Ciclista que proposa la continuïtat de la ruta ciclista i temàtica de la via verda, i que uneix els 12 municipis de la contrada, aprofitant la xarxa de camins veïnals existents. ⌚ BAIX EBRE: Hi ha projectat fer la connexió de la via verda, des de Tortosa, amb els municipis del Delta de l'Ebre i el seu Parc Natural.
<p>INTERMODALITAT</p> <p>ALTRES ACTUACIONS</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Millorar la promoció de la intermodalitat com a recurs d'interès turístic. ⌚ TERRA ALTA: Projecte de senyalització de la Xarxa Ciclista de la Terra Alta, dissenyat per l'Estudi de Xavier Mariscal (senyals direccionals, informatives d'atractius turístics i de continuïtat). Total de 286 senyals implantades. ⌚ TERRA ALTA (dins del pla d'actuacions 2005-2006): l'adequació per accessibilitat a la Via Verda i, l'adquisició de tres comptadors de persones. ⌚ BAIX EBRE: Projecte tècnic de senyalització turística, homogeni i únic.
<p>EDUCACIÓ I PROMOCIÓ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Realitzar un DVD que recollirà el programa de TV de "Vive la Vía". ⌚ Altres accions: campanyes en mitjans de comunicació, continguts de la Web turística de la comarca, i edició de guies de turisme actiu on s'inclou la xarxa ciclista i Vies Verdes.

OFERTA INTERURBANA: CENTRES DE BTT DE TURISME DE CATALUNYA



L'Oferta actual, en xifres

Primers centres BTT



Nous centres BTT



PRINCIPALS INDICADORS

NOMBRE DE CENTRES BTT	🕒 15 (4 Barcelona, 6 Girona, 4 Lleida, 1 Tarragona)
QUILÒMETRES TOTALS	🕒 5.000 km
QUILÒMETRES PER CENTRE	🕒 100 km mínim
DIFICULTAT	🕒 Tots els nivells
TIPUS DE PAVIMENT	🕒 Pistes forestals i camins rurals en la seva majoria
GESTIÓ	🕒 Pública
ENS IMPULSOR	🕒 Turisme de Catalunya

- Les vies desenvolupades al voltant dels Centres BTT són **espais de lliure accés pensats per la pràctica de la bicicleta de tot terreny** (BTT ó Mountain Bike).
- Els Centres BTT són **punts d'informació turística i serveis per a la bicicleta**, i que ofereixen circuits de com a **mínim 100 km perfectament senyalitzats** per conèixer els atractius paisatgístics, naturals i culturals de Catalunya.
- Aquesta oferta de vies i serveis per a BTT s'ha convertit en **una de les opcions turístiques amb més èxit dels últims anys**.



L'Oferta actual, característiques i serveis



TIPUS DE VIES	<ul style="list-style-type: none"> Carreteres secundàries, pistes forestals i camins rurals per a fer senderisme, BTT i passeig a cavall.
PRINCIPALS CARACTERÍSTIQUES	<ul style="list-style-type: none"> Circuits senyalitzats i marcats segons els diferents graus de dificultat, a fi d'evitar riscos i assegurar que tots els públics tenen opcions (famílies, individuals, etc.). Oferta d'itineraris curts i llargs (per més d'un dia).
SERVEIS	<ul style="list-style-type: none"> Itineraris de mínim 100 km perfectament senyalitzats. Disponibilitat d'informació i consells tècnics sobre la bici així com turístics: itineraris, allotjaments, restaurants i punts turístics de les rodalies (mapes cartogràfics, guies dels itineraris i serveis, contactes d'interès, etc.). Servei de lloguer de bicis, taller de reparacions, zona de rentat i aparcaments. Espai sanitaris (banys i dutxes).
ATRACTIUS (aspectes més valorats)	<ul style="list-style-type: none"> Diversitat i amplitud d'itineraris per a tots els nivells, serveis dels Centres BTT, serveis complementaris (oferta d'allotjaments i empreses especialitzats en la bici), i atractius paisatgístics, naturals i culturals.
TIPUS D'ÚS MÉS HABITUAL	<ul style="list-style-type: none"> Lleure, turístics i esportiu BTT.
FINANÇAMENT	<ul style="list-style-type: none"> Públic. Es tracta de centres que han estat impulsats des de Turisme de Catalunya, i la seva titularitat la tenen les administracions públiques locals (Ajuntaments, Consells Comarcals, Patronats de Turisme, entre d'altres).
RECONeixEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> Centres amb un standard de qualitat homologat per Turisme de Catalunya i la Federació Catalana i Francesa de Ciclisme.




L'Oferta actual, actuacions i iniciatives

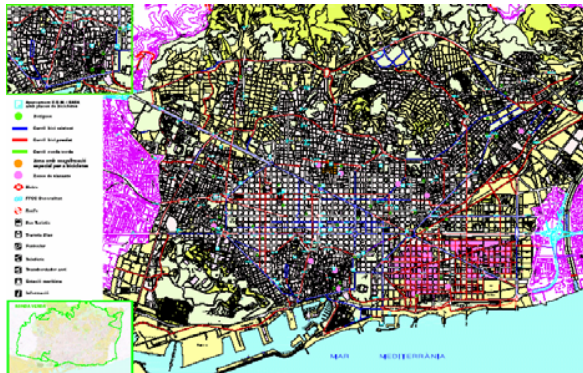


Iconos usuales		



<p>PRINCIPALS FUNCIONS (Centres BTT de Catalunya)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Actuar com a punt d'informació turística i d'acollida de ciclistes. Oferir i mantenir un punt de serveis dirigit a la bicicleta de muntanya. Promocionar els Centres BTT, conjuntament amb Turisme de Catalunya i altres entitats locals vinculades a la bicicleta. Organitzar activitats per promoure l'ús de la BTT com a recurs turístic i de lleure: pedalada popular, sortides guiades, campionats, etc.
<p>CONTINUÏTAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> Permet realitzar sortides de llarg recorregut degut a la connexió de vies dels diferents Centres BTT.
<p>PROMOCIÓ</p>  <p>Centres BTT/FCC CATALUNYA</p>	<ul style="list-style-type: none"> Creació de la pàgina Web. Disseny i edició de guies promocionals, en diferents idiomes. Presentació en premsa escrita i Ràdio. Presència a tots els actes de promoció turística realitzats per Turisme de Catalunya, a nivell nacional i internacional: assistència a fires, organització de famtrip amb agents turístics, etc. Col.laboracions amb altres entitat responsables de la promoció de la bicicleta a Catalunya: Federació Catalana de Ciclisme, Consorci de les Vies Verdes de Girona, etc.
<p>COL.LABORACIONS</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ens públics i privats de promoció turística territorial.

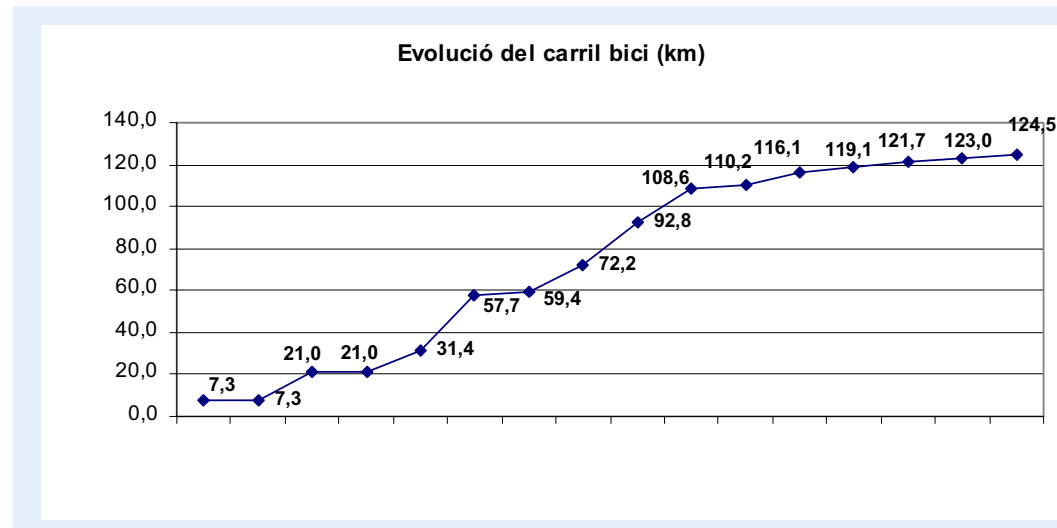
L'Oferta actual, en xifres



PRINCIPALS INDICADORS (any 2005)	
NOMBRE DE VIES	⌚ 2 (Via urbana i Ronda Verda)
QUILÒMETRES URBANS TOTALS	⌚ 124,5 km de carril-bici
QUILÒMETRES RONDA VERDA	⌚ 60 km de carril-bici (40% executat)
DIFICULTAT	⌚ Mínima en bona part del traçat
DESNIVELL MIG	⌚ 3% com a màxim
TIPUS DE PAVIMENT	⌚ 1 tipus: asfalt
NOMBRE D'APARCAMENTS	
EN SUPERFÍCIE	⌚ 4.500 places en via pública
SUBTERRANIS	⌚ 834 places públiques (en uns 37 aparcaments de BSM) ⌚ 300 places privades (en 9 aparcaments de SABA) ⌚ Places d'altres petits pàrquings privats
BICIBERG (prova pilot)	⌚ 46 places (1 aparcament subterrani)
NOMBRE D'AGENTS ECONÒMICS	⌚ 41
TENDES ESPECIALITZADES	⌚ 41 (inclou les empreses de lloguer)
EMPRESSES DE LLOGUER	⌚ 16
CICLOBUS (punt de lloguer mòbil)	⌚ 2 autobusos mòbils i 4 punts fixes (capacitat per a unes 50 bicis)
GESTIÓ	⌚ Pública (Ajuntament de Barcelona)

- **Barcelona és una ciutat amb una política probicicleta activa.** La creació d'una Comissió Cívica del Vianant i la Bicicleta de Barcelona, i l'elaboració d'un Pla Estratègic de la Bicicleta són actuacions que ho demostren.
- A la ciutat de Barcelona, **la bicicleta és el mode que està creixent més respecte a altres mitjans de transport** (la bicicleta ha registrat un nivell de creixement del 76,3% entre l'any 1996 i el 2004).

L'Oferta actual, en xifres

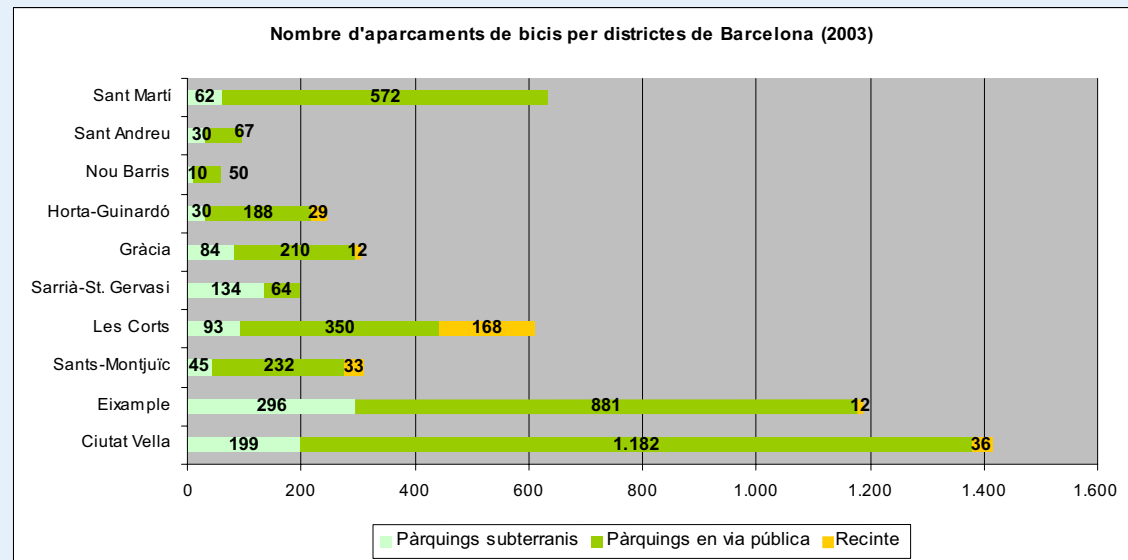
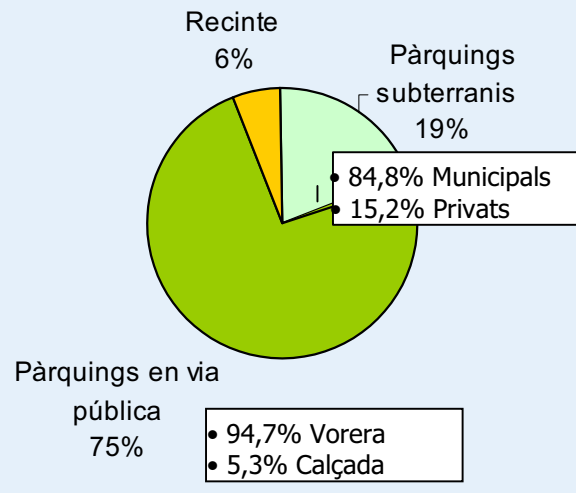


Font: Servei de Mobilitat, Ajuntament de Barcelona, 2003. Les dades de l'any 2004 i 2005 són estimades en base a entrevistes personalitzades.

- El període de temps comprès **entre l'any 1992 i l'any 1998** es caracteritza per una **forta aposta per la millora de l'oferta de vies per a bicicletes**. En els darrers anys, l'esforç més important es va fer l'any 2003, on la xarxa del carrils-bici va augmentar en 2.560m, és a dir un 2,2%.
- **El creixement de carrils-bici per als propers anys es preveu estable** en uns 2,5 km/any.
- **La Xarxa Bàsica de Barcelona està projectada per arribar a tenir uns 250 km** de carril-bici. Actualment, la xarxa de bicicletes de **la ciutat disposa d'uns 125 km de carrils-bici, el que suposa un 50% del projecte total (any 2005). Un 30-40% dels carrils-bici compatèixen la vorera amb els vianants.**
- **La Ronda Verda de Barcelona**, via de bicicletes que envoltarà la ciutat de Barcelona i servirà de punt de connexió de la ciutat amb el seu entorn, **tindrà 60 km. Actualment el 40% del projecte està ja executat i, està previst que estigui finalitzat en un termini de 3 o 4 anys.**

L'Oferta actual, en xifres

Distribució de places d'aparcaments per tipus (% 2003)



Font: SABA, BSM i Servei de Mobilitat, Ajuntament de Barcelona, 2003.

- L'increment de les places de pàrquing per a bicicletes és una de les actuacions més **presentes en els plans d'actuació municipal de la bicicleta**. Així, **entre l'any 2002 i el 2004 s'ha registrat un important increment de l'oferta d'aparcament**, que **s'ha doblat** tant en places a la via pública com en pàrquings públics municipals. El nombre de places en pàrquings privats també ha incrementat però en menor quantitat, a través d'incentiu.
- Barcelona, l'any 2003, disposava de 3.796 places d'aparcament en superfície per a bicicletes, 290 en recintes tancats i 983 subterrànies.
- Actualment, considerant que 30.000 bicis circulen habitualment a Barcelona, **una de cada 5 bicis té aparcament**.



L'Oferta actual, característiques i serveis



TIPUS DE VIES	⌚ Vies de bicicletes de tots tipus (carrils-bici segregats, carrils-bici sobre calçada i sobre l'acera, zones 30, coexistència en vies peatonals,...).
SERVEIS	⌚ Manteniment dels carrils-bici, senyalització, mobiliari i aparcaments.
ATRACTIUS (aspectes més valorats)	⌚ Possibilitat d'utilitzar la bicicleta a la ciutat, ja sigui com a eina de lleure o com a eina de mobilitat quotidiana alternativa al transport motoritzat.
TIPUS D'ÚS MÉS HABITUAL	⌚ Lleure i, de forma encara més minoritària, com a transport quotidià.
FINANÇAMENT	⌚ Pressupost públic (Ajuntament de Barcelona).
RECONeixEMENTS	⌚ Membre fundador de la xarxa europea "Cities for Cyclists".

Web de la Bicicleta de l'Ajuntament de Barcelona

moure's en bici PER BARCELONA

Problemes amb solució

Seguretat, Pujades, Suor Fatiga, Llargues distàncies, Aparcament, Pluja, Robatoris

Volem respondre a les teves preguntes i parlar clar dels inconvenients que comporta moure's en bicicleta per la ciutat. **I oferir-te solucions** per minimitzar-los tant com es pugui.

I que davant d'aquests inconvenients hi contraposis les solucions als problemes de mobilitat que la bici ens ofereix. **I fer balança**. T'assegurem que el punts positius pesaran molt més.

En bici per BCN | Puja-hil | Mou-te B | L'Ajuntament i la bici | inici |

Tot són avantatges | Problemes amb solució | Ciutats que també pedalegen



L'Oferta actual, actuacions i iniciatives



<p>INICIATIVES POLÍTIQUES (Ajuntament de Barcelona)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Constitució de la Comissió Cívica del Vianant i la Bicicleta (gestió, infraestructura i promoció de de la bicicleta a Barcelona). ⌚ Disseny i implantació del Pla Estratègic de la Bicicleta de Barcelona (iniciat l'any 2003 i, finalització prevista pel desembre del 2005). ⌚ Pacte per la Mobilitat, organisme actiu que persegueix el foment de l'ús de la bici com a mode de transport habitual i defineix les accions a portar a terme.
<p>REGULACIÓ, NORMATIVA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Revisió d'Ordenances per incloure els criteris d'instal.lació d'aparcaments per bicis a la ciutat (estacions, terminals d'intercanvi, esdificis públics, obres noves, etc.). ⌚ Contemplació en decret d'alcaldia, encara no en normativa, la construcció i renovació de vies de circulació de carril-bici.
<p>INTERMODALITAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Millora d'acords per promoure la intermodalitat: METRO (l'ús de l'ascensor, l'ampliació d'horari, i el permís de col.locar 2 bici per plataforma; i, pàrquings als intercanviadors de transport públic). ⌚ RENFE, TRAMVIA, FGC i funiculars, mesures ja adoptades. ⌚ Autobús no adaptat per problemes amb la normativa actual.
<p>PROGRAMES PILOT EN MARXA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Instal.lació de 2 mesuradors automàtics (al carril segregat de l'avinguda del Paral.lel i al carrer Diputació on la bici hi conviu amb el cotxe). ⌚ Instal.lació d'un Biciberg (pàrquing automàtic al Parc de Garcia Faria). ⌚ Creació d'un registre de bicicletes, amb 3 mesos de seguiment, com a element de prevenció de robatoris i retorn de bicis. ⌚ Assegurança (amb els FCC i la Comissió Cívica de la Bicicleta de Barcelona).



L'Oferta actual, actuacions i iniciatives (continuació)



<p>EDUCACIÓ I PROMOCIÓ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ "Centres de Bicicletes", activitats escolars, a càrrec de l'IMEB i Mou-te en Bici. ⌚ Creació d'una Web (Moure's en bici per Barcelona, www.bcn.es/bicicleta). ⌚ "CicloBus", gestionat per TMB i Turisme de Barcelona (2 autobusos mòbils de lloguer de bicis, capacitat per a 50 bicis, 4 punts de lloguer, mapa/fulletó de circulació pràctica i d'ús del servei). ⌚ "La bicicleta al metro. Fes-ho bé" (fulletó, manual d'instruccions al metro). ⌚ Publicacions: "Mapa, Barna Bici (Guia de la bici a Barcelona); "Barcelona en Bici (guia pràctica); Bici Cívica (Respectar i fer-se respectar, recomanacions d'ús). ⌚ Campanyes especials: "Cor Eixample" (per promoure anar de compres en bicicleta); "Manteniment i serveis"; "A la feina i a l'associació bicia't". ⌚ Esdeveniments i actes diversos: Setmana de la Mobilitat Sostenible, Setmana de la Bicicleta, Setmana Universitària de la bici (prèstec gratuït de bicis).
<p>ALTRES ACCIONS / INICIATIVES</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Ajuntament de Barcelona, mesurament d'usuaris a través d'aranyes d'aforaments manuals (anys 1996 i 2004). ⌚ Al districte de Gràcia es crea una zona de prioritat bicis amb 17,5 km (2003). ⌚ Guàrdia Urbana en bicicleta (3 patrulles). ⌚ Missatgers Trèvol. ⌚ Trixi, transport Bici-Taxi que realitza trajectes per carrils bici (6 vehicles).
<p>COL.LABORACIONS</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Intergrup, Generalitat de Catalunya, Amics de la Bici, BACC, Federació Catalana de Ciclisme, Federació Europea de Ciclisme, Grup de Cicloturisme de la Farinera, Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta, Gremi de Comerciants de Bicicletes a Catalunya, i Espai Bici, entre d'altres.

Projectes de futur, actuacions previstes



<p>AMPLIACIÓ DE LA XARXA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Es preveu incrementar la xarxa de carrils fins als 250 km. Tots els carrils nous seran d'una amplada mínima de 1,2 metres i segregats, és a dir, ni per damunt de la vorera ni pintats sobre l'asfalt. Aixó es pretén augmentar a la vegada la seguretat dels ciclistes i dels vianants. (el plànol de la xarxa de bicicletes editat per l'Ajuntament contempla les vies per a bicicletes previstes) ⌚ Els carrils que són habitualment envaïts per cotxes mal aparcats es segregaran de la circulació a través de separacions físiques a base de voreres o rugositats. ⌚ La Ronda Verda de 60 km (aproximadament el 40% ja està executat), que envoltarà l'àrea metropolitana de Barcelona. El projecte integre 40 trams bici. ⌚ La zona del Poblenou o zona 22@ preveu que tots els carrers de la xarxa secundària tinguin carril bici. ⌚ La creació de l'Oficina de la Bicicleta de la ciutat de Barcelona.
<p>REGULACIÓ, NORMATIVA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Revisar i canviar ordenances i normatives, actualment no es contempla la instal.lació de pàrquings i l'aforament.
<p>CONTINUÏTAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Ampliació continua de la xarxa de carrils, creant enllaços per a unir els nombrosos carrils que actualment queden tallats.
<p>INTERMODALITAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Millora de les possibilitats d'intermodalitat urbana.
<p>EDUCACIÓ I PROMOCIÓ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Actualització del mapa de la xarxa de bicicleta de Barcelona.

L'Oferta actual, en xifres



PRINCIPALS INDICADORS	
NOMBRE DE VIES	🕒 1, Via urbana (2 connexions interurbanes amb Vies Verdes)
QUILÒMETRES URBANS TOTALS	🕒 n.d.
DIFICULTAT	🕒 Mínima (casc antic no ciclable)
DESNIVELL MIG	🕒 3% com a màxim
TIPUS DE PAVIMENT	🕒 1 tipus: asfalt
NOMBRE D'APARCAMENTS	🕒 65 punts d'estacionament
NOMBRE DE PLACES	🕒 682 places d'aparcament públiques 🕒 Altres de petits pàrquings privats
GESTIÓ	🕒 Pública (Ajuntament de Girona)

- **Girona** és una ciutat que està **treballant en la millora de l'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana**. En aquest sentit, ha desenvolupat un **Pla de Mobilitat i el Pacte per a la Mobilitat** que permeten a la ciutat anar cap a una nova cultura de la mobilitat, més sostenible i segura.
- Les propostes anuals d'accions per a una ciutat sostenible **contemplen la bicicleta com un mode a promoure**, assignant un **partida fixe anual en el pressupost municipal** per a la consecució d'aquest objectiu.

L'Oferta actual, característiques i serveis

TIPUS DE VIES	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Totes les vies bici creades són segregades de la calçada o semisegregades, utilitzant arbres, però mai estan pintades a la calçada. ⌚ Zones 30 i 20 al centre de la ciutat, on hi ha possibilitats de vies segregades per manca d'espai. Al casc antic no és permès la circulació de bicicletes.
PRINCIPALS CARACTERÍSTIQUES	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Seguretat de les vies, totalment segregades en la seva majoria. ⌚ Senyalització segons el Codi Nacional. ⌚ Mobiliari i aparcaments.
SERVEIS	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Manteniment dels carrils-bici, senyalització, mobiliari i aparcaments.
ATRACTIUS (aspectes més valorats)	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Possibilitat d'utilitzar la bicicleta a la ciutat, ja sigui com a eina de lleure o com a eina de mobilitat quotidiana i alternatiu al transport motoritzat.
TIPUS D'ÚS MÉS HABITUAL	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Lleure i, de forma encara minoritària, per desplaçaments habituals.
FINANÇAMENT	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Pressupost públic (Ajuntament de Girona).
RECONeixEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Membre fundador del Consorci de la Vies Verdes de Girona.

Font: Ajuntament de Girona, 2005

L'Oferta actual, actuacions i iniciatives

<p>INICIATIVES POLÍTIQUES (Ajuntament de Barcelona)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Aprovació de la xarxa bàsica diària, on es definia també la xarxa bàsica de la bicicleta de Girona, l'any 1998. ⌚ Introducció de la bicicleta a les propostes d'acció per a una ciutat sostenible i segura.
<p>ACCIONS (Pla d'acció 2005-2006)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Instal·lació de parades informatives per promoure un registre de bicicletes (setmana de la mobilitat, del 22 al 29 setembre). ⌚ Instal·lació i ampliació d'aparcaments per a bicicletes. ⌚ Millora de la senyalització.
<p>REGULACIÓ, NORMATIVA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Incorporació de la bicicleta a les ordenances i, per tant, a tots els nous projectes d'urbanisme. Girona, a més, disposa d'un arquitecte expert que només tracta els aspectes de la bicicleta a nivell urbà.
<p>CONTINUÏTAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Xarxa urbana actualment no contínua, però que enllaça quasi tots els centres educatius i universitaris així com els centres d'activitats i esportius. ⌚ Existeixen punts de connexió amb les vies interurbanes a través de les Vies Verdes (direcció Olot i direcció Sant Feliu de Guíxols), i amb Santa Coloma de Farnés.
<p>INTERMODALITAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Acord del Consorci de Vies Verdes amb els autobusos interurbanes TEISA.

L'Oferta actual, actuacions i iniciatives (continuació)

EDUCACIÓ I PROMOCIÓ	<ul style="list-style-type: none">⌚ Recursos educatius: "L'autobús urbà"; "El camí de cada dia a l'escola"; "Educació viària", dirigides als escolars perquè coneguin les funcions dels elements del seu entorn viari, les senyals i els seus drets i deures quan van a peu, en bici o cilomotor.⌚ Creació d'un espai propi per a la bici dins de la Web municipal.⌚ Campanya especials: "compartir la via pública" (de sensibilització dirigida als vehicles motoritzats).⌚ Esdeveniments i actes diversos: Setmana de la Mobilitat Sostenibles, i altres activitats populars organitzades conjuntament amb Mou-te en Bici.
COL.LABORACIONS	<ul style="list-style-type: none">⌚ Intergrup, Generalitat de Catalunya, Consorci Vies Verdes de Girona, Patronat de Turisme de la Costa Brava, Policia Municipal de Girona, Plataforma Cívica per l'ús de la bici, i per la mobilitat sostenible Mou-te en Bici, entre d'altres.

Projectes de futur, actuacions previstes

AMPLIACIÓ DE LA XARXA	⌚ Hi ha nous plans d'ampliació de la xarxa de carrils-bici previstos.
REGULACIÓ, NORMATIVA	⌚ Incorporació d'estudis de mobilitat en els plans d'ordenació o millora urbanística.
CONTINUÏTAT	⌚ Ampliació contínua de la xarxa de carrils, creant enllaços per a unir els nombrosos carrils que actualment queden tallats. ⌚ En projecte l'execució del tram de connexió interurbana Girona-Salt.
INTERMODALITAT	⌚ Millora de les possibilitats d'intermodalitat urbana, així com de connexió amb les localitats de les rodalies de la ciutat de Girona.
ALTRES ACCIONS	⌚ Instal.lació i ampliació d'aparcaments per a bicicletes. ⌚ Millora de la senyalització.

Font: Ajuntament de Girona, 2005

POSSIBILITATS D'INTERMODALITAT: comunicació amb operadors de transport

OPERADOR	ZONA D'ACTUACIÓ	CONDICIONS ACTUALS D'INTERMODALITAT	DEBILITATS ACTUALS I LIMITACIONS DE PROMOCIÓ FUTURA
METRO	URBÀ	<ul style="list-style-type: none"> 🕒 Horaris específics: <ul style="list-style-type: none"> 🕒 Tot el dia: dissabtes, diumenges, festius, i mesos de juliol i agost. 🕒 Feiners (resta de mesos): de 5h a 7h, de 9.30h a 17h, i de 20.30h fins a la fi del servei. 🕒 Dret reservat a l'empresa de no admetre l'accès per motius justificats (aglomeracions, avaries o altres incidències). 🕒 Ús dels ascensors, donant prioritat a les persones de mobilitat reduïda. 🕒 Forma d'ús: situar-se a la plataforma d'entrada, portar la bici agafada i, només 2 bicis per plataforma. 🕒 A la línia 2 i a la nova línia 9 hi ha espais específics reservats per a bicis. 🕒 S'admet una bici per persona, que es transporta sota la responsabilitat de l'usuari/a. 🕒 Edat mínima: 14 anys. 	<ul style="list-style-type: none"> 🕒 Limitació dels horaris, que no permet transportar bicicletes en hores puntes. 🕒 No disposició de zones específiques per a bicis als vehicles més antics, que evitarien les friccions entre vianants i ciclistes. 🕒 Falta de places de pàrquing més segures a les estacions d'intercanvi. 🕒 Manca d'una promoció sòlida de les possibilitats d'intermodalitat i els seus avantatges.

POSSIBILITATS D'INTERMODALITAT: comunicació amb operadors de transport

OPERADOR	ZONA D'ACTUACIÓ	CONDICIONS ACTUALS D'INTERMODALITAT	DEBILITATS ACTUALS I LIMITACIONS DE PROMOCIÓ FUTURA
TRAMVIA	URBÀ	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Durant tots els dies de l'any, els clients poden portar bicicletes gratuïtament en tots els trens (excepte en vehicles molt plens). 	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Manca d'una promoció sòlida de les possibilitats d'intermodalitat i els seus avantatges.
FUNICULAR	URBÀ	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ S'hi poden portar a tots els funiculars durant tot el dia. ⌚ Dret d'accés reservat a l'empresa en cas d'aglomeracions (a criteri del revisor). 	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Manca d'una promoció sòlida de les possibilitats d'intermodalitat i els seus avantatges.
FCG	URBÀ	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Durant tots els dies de l'any, els clients poden portar bicicletes gratuïtament en tots els trens (excepte en vehicles molt plens). ⌚ Alguns trens estan habilitats amb zones específiques. 	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Manca d'una promoció sòlida de les possibilitats d'intermodalitat i els seus avantatges.

POSSIBILITATS D'INTERMODALITAT: comunicació amb operadors de transport

OPERADOR	ZONA D'ACTUACIÓ	CONDICIONS ACTUALS D'INTERMODALITAT	DEBILITATS ACTUALS I LIMITACIONS DE PROMOCIÓ FUTURA
AUTOBÚS	URBÀ	⌚ No s'admeten.	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Normativa no adaptada, no es permet actualment el transport de bicicletes ni a l'interior ni a l'exterior de l'atobús. ⌚ No s'identifica un sistema homologat i adequat per al millor transport de bicis al bus. ⌚ Falta de places de pàrquing més segures, a peu de parades.
	INTERURBÀ	⌚ No s'admeten. Encara que està permès fer-ho com a equipatge de càrrega al porta-equipatges sempre que hi hagi espai (alguns exemples són TEISA a Girona i ALSA a nivell de tota Espanya) .	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Normativa no adaptada, no es permet actualment el transport de bicicletes ni a l'interior ni a l'exterior de l'atobús. ⌚ No s'identifica un sistema homologat i adequat per al millor transport de bicis al bus. ⌚ Falta de places de pàrquing més segures. ⌚ Feble potenciació d'aquest tipus de connexió autobús-bicicleta. ⌚ Manca d'una promoció sòlida de les possibilitats d'intermodalitat i els seus avantatges (recurs turístic, esportiu i, d'alternativa de transport quotidià combinat).

POSSIBILITATS D'INTERMODALITAT: comunicació amb operadors de transport

OPERADOR	ZONA D'ACTUACIÓ	CONDICIONS ACTUALS D'INTERMODALITAT	DEBILITATS ACTUALS I LIMITACIONS DE PROMOCIÓ FUTURA
RENFE	INTERURBÀ Rodalies	<ul style="list-style-type: none"> 🕒 Horaris específics: s'admeten de dilluns a divendres de 10h a 15h, i dissabtes, diumenges i festius tot el dia (sempre que els trens no vagin molt plens). 	<ul style="list-style-type: none"> 🕒 Limitació dels horaris, que no permeten transportar bicicletes en hores puntes. 🕒 Infraestructures d'accés a estacions i vehicles, en general, no adaptats. 🕒 Falta de places de pàrquing més segures a les estacions d'intercanvi. 🕒 Manca d'una promoció sòlida.
	INRTERURBÀ Regional	<ul style="list-style-type: none"> 🕒 Accés a tots els trens, en el furgó si n'hi ha (a tots els "Catalunya Exprés", i a alguns "Delta" o "Regional"), penjada de ganxos, o a la plataforma, sempre i quan no hi hagi molta gent. 🕒 Grups més grans de 5 persones han de demanar un permís a l'estació de Sants. 	<ul style="list-style-type: none"> 🕒 Gran diferència de servei entre trens. 🕒 No existència d'una normativa homogènia d'adaptació a la bici, a nivell nacional. 🕒 Manca d'adaptació de bona part dels vehicles, així com de les estacions d'accés. 🕒 Manca d'una promoció sòlida.
	INTERURBÀ Llarga distància	<ul style="list-style-type: none"> 🕒 No hi ha facturació, aquesta ha desaparegut. 🕒 Opció de transport recomanada amb bicis desmuntades i guardada en una bossa, on les restriccions solen ser menors. 🕒 Renfe permet portar-hi amb algunes restriccions. 🕒 Alguns trens, com TALGO o TGV tenen condicions especials. 🕒 Companyies ferroviàries europees solen donar més facilitats. 	<ul style="list-style-type: none"> 🕒 Gran diferència de servei entre trens. 🕒 No existència d'una normativa pròpia i homogènia d'admissió de bicis i d'adaptació dels vehicles per al transport de la bicicleta, nacional i europea, que permeti la promoció del seu ús.

POSSIBILITATS D'INTERMODALITAT: comunicació amb operadors de transport

OPERADOR	ZONA D'ACTUACIÓ	CONDICIONS ACTUALS D'INTERMODALITAT	DEBILITATS ACTUALS I LIMITACIONS DE PROMOCIÓ FUTURA
AVIÓ	INTERURBÀ Llarga distància	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ S'inclou el pes de la bicicleta i les seves eines als 20 kg d'equipatge màxim permès als avions per persona. ⌚ Algunes companyies poden demanar transportar la bici en bossa o embalada. 	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Gran diferència de servei entre companyies. ⌚ No existència d'una normativa homogènia per a la promoció del transport de la bici en els avions. ⌚ Falta d'adaptació dels avions o de criteris de transport específics, per a la seguretat de la bici. ⌚ Manca d'una promoció sòlida d'aquest tipus de combinació.
VAIXELL	INTERURBÀ Llarga distància	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Transmediterrànea transporta les bicis de manera gratuïta. ⌚ Vaixells turístics de la Costa Brava han acordat amb el Consorci de Vies Verdes de Girona admetre bicicletes en els seus viatges. 	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ No existència d'una normativa homogènia per a la promoció del transport de la bici en els vaixells. ⌚ Manca d'una promoció sòlida de les possibilitats i avantatges d'aquesta alternativa.

- **S'identifiquen actualment iniciatives per a millorar la intermodalitat bicicleta-transport públic**, com són la ciutat de Barcelona amb el metro i les Vies Verdes de Girona amb l'autobús interurbà TEISA. A més, s'estan creant noves places de pàrquing a les principals estacions d'intercanvi.
- En general, **la manca d'una normativa adequada i homogènia per a cada mode de transport, nacional i internacional, la falta d'adaptació de les infraestructures i estacions, i la manca d'una conciènciació social i d'una promoció sòlida de la intermodalitat són les principals debilitats** del sistema actual.
- **L'adaptació del sistema a les necessitats de la bicicleta pot ser complexe** en els vehicles de transport més antics així com en aquells aspectes on la normativa actual no ho permet. **El futur està doncs en l'adopció de noves normatives i la recerca de les millors alternatives tècniques** per a l'adaptació del transport.

PRINCIPALS CONCLUSIONS DE L'ANÀLISI DE L'OFERTA

- **L'oferta catalana global d'infraestructures i serveis de la bicicleta és encara reduïda**, si tenim en compte que no existeix cap xarxa bàsica ni vertebradora que comuniqui el conjunt del territori. Per tant, **l'oferta actual està formada per accions locals i atomitzades, que no oferèixen una continuïtat en les seves vies ni tampoc seguèixen uns criteris homogenis i comuns per a tot el territori.**
- La **manca de cultura probicicleta entre la població en general, d'infraestructures segures i contínues, les limitacions actuals de la intermodalitat així com les tímides actuacions de revisió de normatives i ordenances** fan que l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament habitual sigui encara minoritari en bona part del territori.
- Tot i així, s'identifica entre les entitats, els usuaris i la mateixa demanda un **interès cada vegada més important per a la promoció de l'ús de la bicicleta** com a mitja de transport alternatiu al motoritzat, principalment quotidià i de lleure a nivell urbà, i de lleure, turístic i esportiu a nivell interurbà.

3.- ANÀLISI EXTERN

Objectiu principal de l'anàlisi extern: Analitzar les bones pràctiques que s'estan portant a terme a Espanta i a altres països europeus, i que puguin servir de referent per al desenvolupament futur de la bicicleta a Catalunya.

Per a la identificació dels territoris i països objecte d'anàlisi s'han tingut en compte els criteris següents:

- **Disposar d'una àmplia experiència en el tractament de la bicicleta,** per representar un mode de desplaçament habitual, cultural i altament introduït en la vida social dels seus habitants (alguns exemples es troben als països del nord d'Europa).
- **Haver iniciat una important aposta per a la promoció de la bicicleta en els darrers anys, a través d'iniciatives interessants,** com pot ser la creació d'una xarxa vertebradora i comú per a tot el territori (un exemple és l'experiència de Gran Bretanya).
- **Haver estat proposat pels *stakeholders* de la bicicleta a Catalunya,** per tractar-se de zones amb certes similituds amb el territori català o bé per considerar-se experiències interessants a estudiar (com és el cas de Ferrara a Itàlia).

3.2 Experiències analitzades

Les experiències analitzades són les següents:

- **Experiències internacionals**



- **Experiències nacionals**



3.3. Metodologia

Per a cadascun dels territoris i països identificats s'han analitzat els aspectes següents:

Aspectes analitzats

HISTÒRIA I EVOLUCIÓ		<ul style="list-style-type: none">• El grau de desenvolupament general i l'evolució de l'ús de la bicicleta en els diferents territoris: polítiques, estratègies i projectes rellevants.
PLANIFICACIÓ I DISSENY		<ul style="list-style-type: none">• Les característiques de la xarxa de bicicletes: planificació, disseny, traçat, continuïtat, senyalització, mobiliari, equipament, i noves tecnologies, entre d'altres.
INTERMODALITAT		<ul style="list-style-type: none">• Les actuacions desenvolupades per a facilitar la combinació de la bicicleta amb els transports públics.
NORMATIVA I SEGURETAT		<ul style="list-style-type: none">• El nivell d'introducció de la bicicleta a la legislació vigent així com les mesures que s'han establert a nivell de normativa en aspectes de circulació, seguretat i urbanisme.
EDUCACIÓ		<ul style="list-style-type: none">• El nivell de conscienciació social respecte a la bicicleta així com les accions de formació realitzades i dirigides als diferents grups socials.
COMUNICACIÓ I PROMOCIÓ		<ul style="list-style-type: none">• Les accions de comunicació realitzades per a la promoció de l'ús de la bicicleta al territori.
GESTIÓ, COL.LABORACIÓ I FINANÇAMENT		<ul style="list-style-type: none">• Les fonts de finançament així com els organismes responsables de la gestió i el foment de la bicicleta.

3.4. Identificació de bones pràctiques

Planificació i disseny

DINAMARCA

- **Adaptació de totes les vies de circulació a la bicicleta:** escales, voreres, rotondes, túnels, etc.
- **Promoció d'eines intel·ligents de tancament de vies** en funció del trànsit.
- **Proposta de classificació de totes les empreses en funció de la facilitat d'accedir-hi mitjançant el transport públic** per tal de regular l'aparcament i promoure l'ús de transports alternatius al privat.
- **Desenvolupament d'un sistema d'avaluació periòdica anual "Contes de la Bicicleta"**, pel control i seguiment de la implantació de la bicicleta (núm. de ciclistes, trànsit de vehicles, km i estat dels carrils-bici, núm. d'accidents de ciclistes, qualitat de l'aire, disminució dels aparcaments, etc.).
- **Promoció d'eines comunicatives entre arquitectes, enginyers i treballadors de vies públiques** per tal que els treballs resultants a les vies siguin de millor qualitat.

REGNE UNIT

- **Creació de una "Xarxa Ciclista Nacional"** (Sustrans), de 12.000 km de rutes ciclistes.
- **"Ciclo-Ruta del Tàmesi"**, de 70 km, via interurbana que recorre el Tàmesi en el seu pas per Londres i uneix les rodalies amb el centre de la ciutat.
- **Creació de rutes segures a les escoles** (trams exclusius per a donar la màxima seguretat als nens).
- **Existència d'alguns "stops" amb una línia de posició avançada per ciclistes**, que els hi permet tenir una posició de parada avantatjosa respecte a la dels vehicles motoritzats.
- **Habilitació d'alguns carrils bus per ciclistes**, a fi d'oferir vies amb una continuïtat i seguretat.

Planificació i disseny

PAÏSOS BAIXOS

- **Desenvolupament de mecanismes comuns de disseny** per a la segura circulació de la bicicleta a nivell nacional.
- **Desenvolupament del concepte "Woonerf"**, zones residencials i d'oci, on els vianants són dominants i la bicicleta i alguns vehicles motoritzats són permesos però a velocitat molt baixa. Es tracta de zones limitades i senyalitzades a fi d'assegurar un espai segur per als seus habitants i especialment per als nens.
- **Establiment d'alternatives d'organització de carreteres especials per a ciclistes** que donen una major seguretat a aquest col·lectiu: línia de stop avançada, pacificació del trànsit, etc.
- **Proposta de classificació jeràrquica de les carreteres**, seguint criteris de fluides, residencials i d'accés.
- **Procés establert de neteja de neu a la via pública i ciclista**, que es fa simultàniament als treballs de la calçada.

BÈLGICA

- **Creació de la «RAVEL» (xarxa autònoma de vies lentes)**, habilitant principalment els camins dels canals i rius, així com les vies de ferrocarril fora de servei, per a la circulació de vianants i bicicletes.
- **Desenvolupament d'un cinturó verd de 75 km a la regió de Brussel·les** (membre del programa "Reseau Vert Européen"), per a la rehabilitació i recuperació de camins rurals i vies ferrocarril desafectades.
- **Habilitació de carril bus per a la circulació de bicicletes**, degudament senyalitzats.

Planificació i disseny

ALEMANYA

- **Elaboració del Pla Nacional** per a la Promoció de l'Ús de la Bicicleta 2002-2012.
- **Disseny d'una guia d'habilitació d'infraestructures ciclables "La bicicleta a la ciutat"**, per part de la Comunitat Urbana de Strasbourg, dirigida als professionals i responsables del seu desenvolupament (1998).
- **Disposició d'un instrument de planificació i decisió per a la política de circulació de la bicicleta**, propi de les entitats locals (projecte europeu d'auditoria de les polítiques sobre la bicicleta).
- **Instal·lació de plafons amb el mapa de la xarxa ciclable**, urbana i interurbana, per a itineraris turístics.

ITÀLIA (Ferrara)

- **"Biciplan"**, introducció dins del seu Pla de Trànsit Urbà un pla específic per la bicicleta que té com objectiu la planificació de les mesures que la ciutat ha de prendre per tal d'afavorir la mobilitat amb bicicleta com un element més dins del trànsit urbà. Dins d'aquest pla s'inclou per exemple l'accés preferent per bicicletes a parcs, espais públics i escoles. Així mateix, vinculat a aquest pla, s'ha creat un anell de circumval·lació exclusiu per bicicletes al voltant de la ciutat i es té previst la creació de set radials.

PAÍS BASC

- **Disseny d'un esquema d'estructura general del territori de la província** amb 9 itineraris, assegurant continuïtat i connexions interurbanes entre poblacions i el transport públic (província Biscaia).
- **Desenvolupament de rutes interurbanes preferents per a ciclistes a Bizkaia**, per on els conductors tenen l'obligació de no circular a més de 40 km/h durant els caps de setmana i dies festius de 8 a 14 hores.
- **Elaboració del Manual-guia pràctica sobre el disseny de rutes ciclables** (2002).
- **Elaboració de recomanacions i folletons informatius per a la pràctica local** sobre el desenvolupament d'infraestructures d'alta qualitat per a garantir la seguretat dels usuaris de la bicicleta.

BÈLGICA i PAÍS BASC

- **Pla de seguiment de la mobilitat en bicicleta**, per comptabilitzar el nombre de ciclistes a les principals vies de la ciutat i conèixer els seus itineraris.

Intermodalitat

REGNE UNIT

- **Projecte per al disseny de suports especials per portar les bicicletes als autobusos**, tant urbans com interurbans.

PAÏSOS BAIXOS

- **Entrada de la bicicleta permesa de la bicicleta a la majoria dels transports públics.** S'identifica a la bicicleta com un mitjà alimentador del transport públic.
- **Estimulació per part del govern de la intermodalitat** entre el cotxe i el transport públic mitjançant la **promoció d'aparcaments connectats amb la xarxa de transport públic a les entrades de les ciutats.**

BÈLGICA

- **Desenvolupament d'un reglament específic** d'accés i transport de bicicletes al metro (STIB).
- **"Vélos-metro"**, instal·lació de pàrkings bicicleta a totes les estacions de metro, i edició d'un mapa indicant la ubicació dels mateixos.
- **Habilitació de les estacions amb pàrkings gratuïts per a bicicletes i creació de parcs de bicicletes a les grans estacions internacionals**, que assegurin el pàrking i el lloguer de bicicletes.
- **Senyalització d'espais d'ubicació de bicicletes a l'interior dels vehicles** mitjançant adhesius "Bicicleta".
- **Previsió de la intermodalitat en els nous plans del STIB**, assegurant en els seus projectes futurs la millor accessibilitat de les bicicletes als vehicles i la millora dels estacionaments de llarga durada als punts d'intercanvi.

Intermodalitat

ALEMANYA

- **"Bahn & Bike" (tren & bici)**, modalitat de viatjar que permet la intermodalitat entre els trens i les bicicletes.
- **Creació de bitllets, preus especials i suplementos als bitlles del viatger** que han de ser abonats per a poder transportar les bicicletes als trens i metros. A més, existeix un abonament especial dirigit a les persones que utilitzen la bicicleta per anar al treball (vàlid de dilluns 8h a divendres 19h).

ITÀLIA (Ferrara)

- **Habilitació de trens per al transport tant de viatgers com de bicicletes.**
- **Organització del *Bicitreno*, jornada nacional dedicada a la mobilitat ecològica.** Aquest dia el transport de la bicicleta al tren és totalment gratuïta als trens locals de Trenitalia, i l'objectiu es promoure la intermodalitat del tren + bicicleta.

PAÍS BASC

- **Reforçament d'aparcaments en els punts de préstec de bicicletes.**
- **Habilitació d'autobusos** per portar bicicleta.
- **Creació de vies ciclistes de connexió entre les principals estacions d'intercanvi amb transport públics i els principals punts d'interès**, com són les platges.

Normativa i seguretat

DINAMARCA

- **Introducció en el pla de seguretat del trànsit la reducció de la velocitat màxima** dels cotxes en aquelles vies que es comparteixen amb bicicletes.
- **Regulació per llei d'aspectes considerats d'alt interès per a la promoció real de l'ús de la bicicleta**, i a fi de garantir la uniformitat al llarg de tota la xarxa a nivell nacional:
 - ↳ El disseny de les vies en funció de la velocitat, número i composició del trànsit (cotxes, bicicletes, vianants).
 - ↳ L'adaptació d'escales, voreres, rotondes, túnels, i carreteres a l'ús de les bicicletes.
 - ↳ La senyalització diferenciada de les rutes en funció del tipus de via: nacional, regional o local.

REGNE UNIT

- **S'estan plantejant canvis a la normativa viària**, des del *National Cycling Strategy*, en els àmbits de:
 - ↳ Permetre la circulació de ciclistes a vies restringides sempre que sigui segur
 - ↳ Reducció dels límits de velocitat
 - ↳ Canvis en les prioritats a les cruïlles
 - ↳ Totalitat de carrils bici en vials separats
 - ↳ Altres
- **Recomanació d'ús del casc, i obligatorietat de disposar de llums** davant i darrera així com reflectors.

Mecanismes de seguretat contra robatoris:

- **Creació d'un test estàndard per provar la seguretat dels dispositius antirobatori**. El resultat és un aprovat o refusat basat en un test de 5 minuts del que faria el lladre potencial.

PAÏSOS BAIXOS

- **Creació de zones urbanes amb velocitat màxima de circulació de 30 km/h** per part del govern, encara que no s'introdueix a normativa (1983).
- **Introducció del concepte de "seguretat sostenible"**, concepte que recolza la idea d'establir el límit de velocitat de 30 km/h en zones residencials i que pot estimular l'extensió d'aquest límit a tota la zona urbanitzada, a més de la classificació jerarquitzada de carreteres (carreteres de gran fluïdesa, residencials i d'accés).
- **Està permesa la circulació en paral·lel**, al carril-bici només es pot circular en la direcció indicada.
- **Obligatori l'ús de les llums i els reflectants a la nit** així com el timbre i fer les senyalitzacions manuals.
- **No obligació de l'ús del casc.**
- **Totes les bicicletes han de estar registrades a nom de l'usuari** però no és necessari matricular-les.

Mecanismes de seguretat contra robatoris:

- **Existeixen grans facilitats per guardar les bicicletes en llocs segurs** a la majoria dels carrers importants i al voltant dels llocs més freqüentats.

BÈLGICA

- **Establiment de zones 30 a tots els barris residencials** i de les seves prescripcions relacionades amb les condicions d'implantació d'aquestes zones, norma de referència per a tots els llocs residencials (1998).
- **Establiment d'una circular ministerial per a l'aplicació del sentit únic limitat** a fi d'estimular l'ús de la bicicleta i d'establir les normes per a la implantació d'aquesta mesura (1998).
- **Definició per normativa de la senyalització** identificava de les vies ciclables i dels punts de preferència en les vies de circulació (2002).
- **Disseny del "code de la rua"** (IBSN Institut Belga per a la Seguretat de la Carretera, 2004).
- **Emissió de circular** per part del Secretari de la Regió de Brussel·les capital **indicant que tot immoble ha de comprendre accessos exteriors, llocs per a bicicletes i ciclomotors, coberts i segurs** (2002).

Mecanismes de seguretat contra robatoris:

- **Desenvolupament de mesures especials dins del programa de prevenció de robatoris** (ciutat de Gent).
 - ↳ Creació d'un programa de registre de bicicletes (visites a escoles amb un alt volum de ciclistes, obertura de la "Unitat de la Bicicleta" mig dia a la setmana pel registre d'individuals, descentralització del registre en diferents edificis públics de la ciutat, visita d'empreses per sol·licitud prèvia).
 - ↳ Promoció de la utilització de tanques sòlides a través del *cyclist's newsletter*.
 - ↳ Desenvolupament d'un aparcament especial per a la ciutat que dona una alta seguretat.
- **Projecte "LIFE"** de prevenció de robatoris, que consisteix en informar dels beneficis de registrar la bicicleta i com fer ús de mesures de seguretat.
- **Proposta on line d'una borsa de bicicletes d'ocasió i de consells de compra** com a acció per a combatre les vendes il·legals sota el lema "*No compris una bici robada*", impulsada pel Gracq.

ALEMANYA

- **Igualtat de prioritació de la bicicleta en la planificació i el desenvolupament d'infraestructura vials** que els autobusos i els automòbils.
- **Desenvolupament de normatives de circulació específiques per a ciclistes:** límit de 30 km/h a determinades zones residencials i es permet circular en bicicleta en direcció contrària al trànsit motoritzat.
- **Autorització dels ciclistes a circular per certs carril-bus,** contemplat per llei al Reglament Municipal de Circulació.
- **Autorització de les bicicletes a les zones exclusives per a vianants senyalitzades** corresponentment, establert per normativa municipal i en derogació de la disposició estatal (Strasbourg).
- **Proposta de revisió de normativa conjuntament amb els Länder** (governos regionals) per a l'optimització del marc legal nacional: característiques de les bicicletes, remolcs, seguretat vial, etc.

Mecanismes de seguretat contra robatoris:

- **Instal·lació d'aparcaments en llocs de pas, molt visuals i senyalitzats,** a fi de facilitar els seu control.

ITÀLIA (Ferrara)

- **Proposta de reforma de les polítiques de mobilitat en relació a la bicicleta** de la FIAB (Federació Italiana d'amics de la bicicleta, 1995), procés que va finalitzar amb l'aprovació al 1998 per part del Parlament de la "***Bicycle Mobility Promotion Law***". Aquesta llei té com eix principal el destinar al menys el 3% dels recursos invertits en la construcció de carreteres a la millora i promoció de la mobilitat en bicicleta, especialment per promoure mesures que reforcin l'ús de la bicicleta, tant com a vehicle d'ús diari com a mitjà de transport per la pràctica del turisme.

PAÍS BASC

- **Confecció d'una norma foral** que reguli a Biscaia els aspectes relatius a les infraestructures ciclables, on existeix un cert buit legal a nivell estatal, i on tracten els vials alternatius en aquelles infraestructures de la seva competència.
- **Proposta (*Marra Gorri*)** per a pintar una línia vermella a metre i mig de distància de la línia de carril bici per a que els conductors d'automòbils siguin conscients de per on han de avançar als ciclistes.

Mecanismes de seguretat contra robatoris:

- **Implantació de dispositius per aparcaments i protecció** de bicicletes.
- **Creació d'un cos de policia** en bicicleta.

REGNE UNIT

- Programes específics pel **transport escolar** que inclouen cursos de conducció de bicicletes.
- Programa d'educació específic per **autoritats i professionals**.
- Programes d'educació als **llocs de treball**.

PAÏSOS BAIXOS

- **Creació de polítiques de conscienciació dirigides als ciclistes** sobre les mesures de seguretat i les normes vials.
- **Shimano, organització d'un concurs a nivell europeu per a la recollida d'idees i propostes per a promoure la bicicleta a les escoles**, entre nens de 5 i 16 anys. L'objectiu és ensenyar a aquesta generació que la bicicleta pot ser una alternativa de transport pràctica, amistosa amb el medi ambient i saludable.

BÈLGICA

- **Acció "transport escolar en bicicleta"** organitzat per algunes escoles del país que pretén incentivar als pares a permetre als seus fills a anar en bicicleta a l'escola: amb l'ajuda dels pares o professors voluntaris, s'organitzen itineraris on un adult recull a un màxim de 5-7 nens.
- **Programa "Velo-école"** que ensenya com conduir de manera segura i confortable per la ciutat.
- **Pòsters informatius de l'administració** informant de les actuacions realitzades sobre la bicicleta.
- **Tallers de formació sobre la bicicleta de dos tipus**: un **dirigit als ciclistes** sobre el seu ús i manteniment i, un altre **dirigit als professionals i comerciants** per a l'actualització de l'oferta, els serveis dirigits als ciclistes i la promoció de la bicicleta.
- **Organització de sessions de formació de 22 dies complets dirigides a les administracions** (consellers, tècnics locals, etc.), impulsades per la Direcció de Política de Desplaçaments.

PAÍS BASC

- **Organització i participació a la campanya europea "carrers segurs per nens i nenes"**, lema central que va ser recollit per uns 86 municipis.
- **Campanya de seguretat vial i transport alternatiu a l'escola** mitjançant concurs de dibuixos.
- **Programa "Eskola Oinez"** per augmentar la seguretat en el camí cap a l'escola, treballant en grup amb els alumnes, marcant els punts crítics, presentant els resultats i possibles solucions a l'alcalde i als responsables de la Guardia Urbana.
- **Recorregut de ruta urbana amb escolars**, dibuixant les distàncies entre els diferents punts i senyalitzant amb cartells les carències i les dificultats en relació a la mobilitat i l'accessibilitat.
- **Parcs infantils, tallers didàctics, obres de teatre, concursos**, obstacles amb bicicleta i patins, dibuixos i graffitis sobre la bicicleta.
- **Concursos fotogràfics i de redacció per a escoles** de l'ESO entorn a la mobilitat.
- **Cursos d'educació vial organitzats per autoscoles i la policia local** en els centres educatius.
- **Distribució de material divulgatiu a conductors** sobre l'ús responsable del vehicle privat.
- **Estudi dels hàbits dels treballadors en col·laboració amb les empreses del municipi**, amb la finalitat de reflexionar sobre les conseqüències del vehicle privat.

DINAMARCA

- **Desenvolupament de programes i campanyes especials per tal de promoure el canvi en les percepcions** de la bicicleta:
 - ↳ Bicicleta i treball: la promoció de la disposició de vestuaris o dutxes als llocs de treball.
 - ↳ Bicicleta i compres: la creació de campanyes per a promoure la utilització de la bicicleta per fer les compres.
 - ↳ Seguretat i casc: la realització de campanyes de promoció per incrementar l'ús del casc.
- **Desenvolupament d'un parc de préstec de bicicletes d'ús públic i gratuït** a diferents punts de la ciutat.
- **Definició i implantació de restriccions especials en l'ús del cotxe** a fi de promoure l'ús de transports alternatius, com són: tancament de vies, eliminació de llocs d'aparcament, increment de les zones d'aparcament de pagament, i reducció dels límits de velocitat, entre d'altres.

REGNE UNIT

- **Foment des de les empreses** de l'ús de la bicicleta entre els treballadors.
- **Potenciació de préstecs lliures d'interessos per la compra de bicicletes.**
- **Publicació periòdica gratuïta sobre la bicicleta** per part de la "*National Cycling Strategy*".

PAÏSOS BAIXOS

- **Creació d'un reconeixement especial o marca "Cities Enjoy Bicycles Awards"** que s'ofereix a bones iniciatives locals governamentals, amb resultats tangibles, de promoció de l'ús de la bicicleta.
- **Desenvolupament d'una certificació "The child street 2005 Certificate"** (Delft, Països Baixos).
- **Creació de parcs de bicicletes d'ús col·lectiu** a les estacions i llocs estratègics de la ciutat (servei de 24 / 24 hores i 7 / 7 dies), que es poden utilitzar mitjançant una tarja de pre-pagament.
- **Disponibilitat d'informació i catàlegs de rutes i operadors de cicloturisme** a les oficines de turisme.
- **Organització de rutes especials en bicicleta de coneixement** de suburbis i infraestructures especials desenvolupades per a bicicletes.

BÈLGICA

- **Programa de lloguer gratuït de bicicletes** des de les estacions de transport públic.
- **Programes especials per promoure la bicicleta entre els turistes.** Hi ha una variada oferta de visites turístiques urbanes en bicicleta a les grans ciutats i de trajectes interurbans de cicloturisme.
- **Difusió mensual *on line*,** a tots els usuaris de la bicicleta interessats, de les novetats i altres notícies relacionades amb la bicicleta (PlaceOvélo).
- **Pagament de 6 francs per km lliure d'impostos als treballadors** que es desplacin en bicicleta.
- **Acció "Jo compro en bicicleta" *on line*** pel foment de l'ús de la bicicleta en la realització de les compres quotidianes, entre comerciants i compradors, impulsat pel Gracq. Edició d'un desplegable promocional específic.

ALEMANYA

- **Campanya nacional per fomentar una jornada de seguretat i millorar el clima en el trànsit rodat**, orientada a tots els participants en el mateix (Programa per a la Seguretat en el Trànsit 2001).
- **“Call a bike”** és un sistema que permet als ciutadans alemanys llogar bicicletes per telèfon.
- **Celebració anual de la Fira Internacional de la Bicicleta – Eurobike a Friedrichshafen.**
- **Introducció d’una bonificació fiscal per distància recorreguda** en els desplaçaments quotidians, independentment del mitjà de transport utilitzat i a favor de la bicicleta, impulsada pel govern federal.
- **Disposició d’atractius fiscals dirigits als comerciants minoristes** per la construcció d’estacionaments de bicicletes i la seva supervisió.
- **Organització del concurs bicicleta i empresa** “empresa amiga de la bicicleta”.

ITÀLIA (Ferrara)

- **Creació de la Ciclopista del Sol**, una ruta destinada a bicicletes que va del nord al sud d'Itàlia.
- **"Ospitabici"**, és un programa promogut per la FIAB que impulsa el turisme en bicicleta com a mitjà per conèixer altres persones. L'objectiu d'aquest programa es constituir una xarxa d'entusiastes de la bicicleta disposats a allotjar cicloturistes a les seves pròpies cases.
- **"Albergabici"**, servei de publicitat-promoció ofert gratuïtament per la FIAB a tots els establiments que ofereixen serveis destinats als cicloturistes.
- **"Bicicard"**, estratègia que busca transformar els turistes en cicloturistes dins del casc antic de la ciutat. Aquesta iniciativa convida als turistes que arriben a Ferrara a deixar el seu cotxes aparcats als pàrkings habilitats fora del casc antic i llogar una bicicleta per fer la visita turística. Aquesta tarja proporciona tanmateix al seu usuari entrada gratuïta als museus i descomptes a hotels, restaurants i botigues.
- **"Bikeoffice"**, oficina creada dins del departament de Medi Ambient de l'ajuntament de Ferrara destinada de forma exclusiva a la promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport.
- **Bicicletes com a vehicles oficials**. A la ciutat de Ferrara al batlle i regidors de l'ajuntament se'ls hi proporcionen bicicletes oficials pels seus desplaçaments per tal de promoure i donar exemple de l'ús d'aquest mitjà de transport.

PAÍS BASC

- **Presència de grans ciclistes bascos d'alt reconeixement** al principals esdeveniment i competicions esportives, nacionals i internacionals, i que tenen una gran repercussió sobre els mitjans de comunicació.
- **Organització d'un gran nombre d'esdeveniments i competicions ciclistes** d'alt interès nacional i internacional que tenen recorregut en el seu territori (etapes del Tour de França i la Volta a Espanya són alguns exemples).
- **Desenvolupament d'un capítol dins del programa** especial sobre les vies ciclistes de TV2 "*Vive la Vía*".
- **Desenvolupament de rutes atractives i de connexió** amb altres territoris d'interès per a cicloturismes "*Transpirenaica*", des de Llança (Catalunya) fins a Irún (País Basc) d'uns 21.500 km.
- **Compra de bicicletes per a l'ús del personal de l'ajuntament.**
- **Lliurament d'un "Decàleg d'hàbits de mobilitat saludable".**
- **Sorteig d'una bicicleta** entre les persones empadronades usuàries del transport públic entre el 16 i el 22 de setembre, com a actuació per a fomentar l'ús del transport públic i d'altres d'alternatius al privat motoritzat.

DINAMARCA

- **Alta descentralització de les competències en carreteres:** els municipis gestionen el 85% de la xarxa de carreteres, els comptats el 13%, i l'administració central el 2%. El Ministeri convida als municipis i als comptats que proposin temes que considerin d'interès, i els temes acceptats es converteixen en projectes que són finançats pel Fons de Tràfic.
- **Desenvolupament d'una estratègica comú per a tot el territori** que facilita la creació i gestió de projectes, i que es coneix com "**les tres C**", és a dir, Canvi-Consolidació-Comunicació:
 - 1. Etapa de Canvi, responsabilitat dels ajuntaments: pretén millorar específicament la seguretat del circulació i del medi ambient com a conseqüència d'un nou i més segur comportament del trànsit.
 - 2. Etapa de Consolidació: pretén aferrar el nou comportament adquirit. El conjunt de mètodes són aplicables a altres municipis amb similars problemes de trànsit o de medi ambient.
 - 3. Etapa de Comunicació: consisteix en donar a conèixer els resultats obtinguts i les tècniques utilitzades en l'àmbit nacional amb l'objecte de generalitzar l'actuació pública posada en marxa a mode de projecte.
- **Creació de partnerships**, entre l'administració pública i les associacions de veïns, empreses privades, cambres de comerç, organitzacions de l'àmbit sanitari i, altres agents vinculats a la bicicleta, pel finançament de campanyes promocionals, el desenvolupament de noves vies, etc.

PAÏSOS BAIXOS

- **LOCOMOTIVES, iniciativa de col·laboració entre governs i experts locals**, que organitza a 9 organismes civils a Àfrica, Àsia i Amèrica Llatina amb tècnics experts, i dirigeix el procés de desenvolupament de polítiques relacionades amb la bicicleta.

REGNE UNIT

- **Recerca de la implicació de les autoritats, nacionals i locals, en el desenvolupament de la Xarxa Ciclista Nacional Sustrans**, un dels eixos de la política actual dels governs nacionals, regionals i locals.
- **Creació de partnerships**, tant dintre del sector públic com privat.

BÈLGICA

- **Participació de diferents departament governamentals en la finançament de la xarxa ciclista.**
La xarxa regional de Flandes ha estat finançada pel seu govern, la major part correspon a l'Oficina de Turisme.
- **Subvenció del 70% dels projectes regionals** interessats en promoure la implantació de sentits únics limitats que formin part d'itineraris ciclables regionals.
- **Subvenció per a la creació de brigades ciclistes de vigilància** a la Regió de Brussel·les capital (2001).
- **Organització de Comissions Bicicleta a Brussel·les**, una regional i altres de comunals, amb representants de la mobilitat ciclista, responsables polítics, dels ministres i dels serveis comunals o regionals.
- **Col·laboracions entre les dues regions**, Flandes i Valona, a fi d'oferir l'enllaç entre els itineraris regionals i els desplaçaments entre les dues regions, tenint en compte també aeroports i ports. S'han creat a més grups de treball específics de bicicleta (1998).

ALEMANYA

- **Coordinació d'estratègies a nivell estatal del Govern Federal i Länders** (governos regionals), per a la posada en pràctica del pla nacional de la bicicleta a través de la constitució d'un grup de treball.
- **Acord entre Länders i organitzacions de turisme** per a la creació d'una "Xarxa D", de 12 recorreguts supra-regionals de llarga distància per a bicicletes i amb un total de 10.200 km, que s'estén a tot el territori nacional. El 95% de les rutes es donen per vies regionals ciclistes connectades ja existent i senyalitzades. El govern demana que aquesta "Xarxa D" s'integri en les xarxes de vies ciclistes regionals i que es continuï desenvolupant la seva qualitat.
- **Proposta de creació d'una institució de coordinació supra-regional** per a la millor comercialització del turisme en bicicleta, impulsada pel govern federal, i integrada pels Länders i associacions de turisme.
- **Constitució d'un grup de treball a nivell nacional "Circulació de bicicletes"** amb la participació d'associacions i interlocutors del sector, a fi de fomentar l'intercanvi d'informació i ser una font d'impuls per al foment de la circulació en bicicleta.
- **Creació d'una plataforma oberta a tots els ciutadans** denominada "Diàleg sobre el pla nacional en bicicleta".
- **Duplicació dels pressupostos generals de l'any 2002**, per a la construcció i el manteniment de les vies per a bicicletes conjuntament a les carreteres de tot el país (*Pla Nacional per a promocionar la utilització de la bicicleta 2002-2012, Ministeri de Transport, Vivenda i Construcció*).
- **Realització de projectes d'investigació i experimentals**, destinant per part del govern federal més d'un 1 milió d'euros.
- **Disposició d'una part dels impostos procedents sobre la benzina i derivats**, destinat a la financiació de vies de circulació nacionals, per a la construcció o ampliació de les instal·lacions per a la bicicleta. Es competència dels Länders la repartició de la previsió dels fondos.
- **Utilització de Fons Europeus de Desenvolupament Regional** pel finançament de fins al 50% d'alguns projectes de foment de la bicicleta (programes Interreg).

4.- REFLEXIÓ ESTRATÈGICA

Punts forts

- 1. Clima i orografia favorables** de bona part del territori.
- 2. Clara aposta de les administracions** pel foment de la bicicleta i, el desenvolupament d'una mobilitat sostenible.
- 3. Alta proactivitat del *lobby* de la bicicleta.**
- 4. Fort increment de km de vies ciclables i del nombre d'usuaris** en els darrers anys.
- 5. Existència de bones pràctiques:** Vies Verdes, Barcelona, Girona, etc.
- 6. Menor degradació de l'entramat** urbà i interurbà.
- 7. Alineació d'algunes normatives catalanes** cap al foment de la bicicleta.
- 8. Potenciació de la guàrdia i custòdia de les bicicletes** dels pàrkings públics.
- 9. Favorables avantatges** sobre altres mitjans de transport: individualitat, flexibilitat, rapidesa en distàncies curtes, facilitat d'ús, econòmic, etc.
- 10. Hi ha recursos d'educació escolar** on s'inclou la bicicleta.
- 11. Imatge de transport sostenible** respectuós amb el medi ambient i saludable.

Punts febles

- 1. Manca de xifres objectives d'anàlisi** sobre la bicicleta.
- 2. Baix grau de desenvolupament de la xarxa** ciclista territorial.
- 3. Manca d'estàndards tècnics i homogenis de definició de carrils** i vies ciclables.
- 4. Manca de continuïtat i d'accés a les vies** ciclables existents.
- 5. Manca de disseny dels elements de contenció** pensat per a ciclistes.
- 6. Dificultats de transport de les bicicletes** als transport públic.
- 7. Manca de mecanismes de guarda i custòdia** contra robatoris.
- 8. Feble normativa**, poc respectada i no adaptada a totes les necessitats de la bicicleta.
- 9. Escassa oferta d'aparcaments adequats**, a ciutat i estacions d'intercanvi.
- 10. Escassa formació i informació** sobre l'ús, els recursos disponibles, els drets i la normativa vinculada a la bicicleta per a tots els col·lectius socials.
- 11. Manca de formació entre els tècnics i professionals** responsables.

Oportunitats

- 1. Existència d'un gran parc de bicicletes** infrautilitzades.
- 2. Bona predisposició de les administracions locals i els operadors de transport** per al foment de la bicicleta (entorn polític i social favorable).
- 3. Existència d'una oferta de camins rurals i fluvials i vies en desús** així com de rutes turístiques pensades especialment per a bicicletes.
- 4. Increment de recursos tècnics** en el desenvolupament de vies bicicleta.
- 5. Elevada sensibilitat cap als temes de sostenibilitat** ambiental i de salut.
- 6. Socialització d'aquest mitjà** degut a l'aparició d'un ampli ventall de tipus de bicicletes i accessoris que la fan més accessible a tots els públics.
- 7. Increment de l'accessibilitat a tots el nivells** (adaptació infraestructura PMR).
- 8. Incorporació del concepte bicicleta en la normativa de circulació,** alguns plans urbanístics, operadors de transports i, als estudis de mobilitat.
- 9. Capacitat de generar una economia paral·lela** relacionada al turisme.
- 10. Ajuda a potenciar les economies rurals.**

Amenaces

- 1. Manca de camins i vies de comunicació interurbanes** alternatives.
- 2. Manca de previsió d'espais** en vies i carreteres existents.
- 3. Elevada intensitat del vehicle privat motoritzat**, cultura predominant.
- 4. Creixement del nombre de robatoris.**
- 5. Feble oferta de transport públic adaptada** al transport de bicicletes i d'intermodalitat.
- 6. Dificultats administratives per a l'homologació de noves solucions i idees.**
- 7. Confusió de la normativa** actual.
- 8. Poca cultura d'ús de la bicicleta**, que no s'identifica com a mitjà de transport públic i/o col·lectiu habitual.
- 9. Sentiment d'inseguretat generalitzat** de la utilització de la bicicleta.
- 10. Manca de finançament** pel desenvolupament i manteniment de la xarxa.

Línies estratègiques

1. Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial.
2. Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat.
3. Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris.
4. Impulsar el desenvolupament de normativa específica.
5. Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat.
6. Desenvolupar programes d'educació, formació i informació.
7. Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció.
8. Fomentar mecanismes de coordinació i participació.
9. Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control.

Detall de les línies estratègiques i plans d'acció

1. Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

- 1.1. Crear un inventari de camins i vies ciclistes
- 1.2. Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya
- 1.3. Definir uns estàndards tècnics de disseny de carrils-bici
- 1.4. Fomentar la planificació urbana
- 1.5. Fomentar la planificació de la xarxa comarcal
- 1.6. Impulsar la construcció de la xarxa bàsica territorial

2. Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat

- 2.1. Definir una normativa de pacificació del trànsit
- 2.2. Fomentar el desenvolupament de mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes
- 2.3. Dissenyar un programa de manteniment i neteja d'infraestructures ciclistes

3. Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris

- 3.1. Fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes
- 3.2. Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris

4. Impulsar el desenvolupament de normativa específica

- 4.1. Impulsar l'adaptació de la normativa de trànsit existent als requeriments de la bicicleta i les vies ciclistes
- 4.2. Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori
- 4.3. Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes

5. Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat

- 5.1. Impulsar l'homogeneïtzació dels horaris i requisits d'admissió dels diferents operadors
- 5.2. Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes
- 5.3. Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles per al transport de bicicletes

6. Desenvolupar programes d'educació, formació i informació

- 6.1. Crear programes d'educació per a la mobilitat segura amb bicicleta a les escoles
- 6.2. Fomentar el respecte del conductor del vehicle motor vers el ciclista als programes de formació viària i de conducció
- 6.3. Desenvolupar programes informatius i de sensibilització

7. Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

- 7.1. Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta
- 7.2. Dissenyar i desenvolupar la Web de la Bicicleta
- 7.3. Fomentar el lloguer de bicicletes
- 7.4. Crear un segell de reconeixement especial "Fem bicicleta"

8. Fomentar mecanismes de coordinació i participació

- 8.1. Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" – Grup d'experts
- 8.2. Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació
- 8.3. Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta
- 8.4. Desenvolupar estratègies de partenariat i de coordinació amb altres territoris i països

9. Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control

- 9.1. Crear i desenvolupar l'Entitat de gestió del Pla estratègic de la bicicleta
- 9.2. Definir i implantar un quadre de comandament

4.4. Descripció dels plans d'acció

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

Acció: 1.1.

Crear un inventari de camins i vies ciclistes.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Elaboració d'un estudi amb l'objectiu de recollir en un inventari únic, a nivell de Catalunya, tots els camins i vies secundàries i/o en desús que puguin ser susceptibles de convertir-se en pistes-bici¹ o sendes ciclables² així com els itineraris habilitats i senyalitzats per anar en bicicleta ja existents.

L'estudi ha d'incloure la informació necessària que permeti valorar la situació actual de totes les vies identificades i la potencialitat d'aquestes com a possibles vies ciclistes. Aquest inventari serà una eina de gran utilitat per al disseny de la xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya.

¹ Pista-bici: via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.

² Senda ciclable: via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos.

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, Consells Comarcals, Diputacions, Ajuntaments,...) i associacions vinculades a la bicicleta.

Data d'inici: Gener 2008

Data acabament: Juny 2010

Cost Total:

260.000 €

Cost per Any:

2008 : 30.000 €
2009 : 200.000 €
2010 : 30.000 €
2011 : -
2012 : -

Indicadors de seguiment:

- km de camins i vies ciclistes identificats (% km s/tot. Identificats)

2008: -
2009: 50% de camins inventariats
2010: 100% de camins inventariats
2011: -
2012: -

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

LÍNIA D'ACCIÓ

1.1. Crear un inventari de camins i vies ciclistes

1.1.1. Definició del tipus de camins i vies a identificar dins de l'inventari i amb potencial per convertir-se en vies ciclistes (carreteres, camins, senders i vies en desús), tenint en compte la nova definició de vies ciclistes del Reglament general de circulació.

1.1.2. Disseny d'una fitxa descriptiva i d'avaluació de les vies identificades (inclourà SIG de les vies).

1.1.3. Organització territorial del treball en comarques i municipis. Contacte de les administracions amb responsabilitat sobre les vies urbanes i interurbanes, per a la identificació i anàlisi de les vies en base a la fitxa definida.

1.1.4. Realització de les fitxes amb la col·laboració de les diferents administracions, i recopilació de les mateixes. Valoració final de les vies identificades: catalogació.

1.1.5. Elaboració de l'informe final: inventari de les vies amb potencial per convertir-se en vies ciclistes i dels itineraris per a bicicletes ja existents.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
■									
■									
	■								
		■	■						
				■					

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

Acció: 1.2.

Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Disseny i desenvolupament d'una xarxa bàsica que actui com a xarxa vertebradora i cohesionadora de la infraestructura ciclista a escala municipal, comarcal i nacional.

La definició de la xarxa es basarà, per una banda, en les infraestructures ja existents (unint carreteres en desús i vies potencialment ciclistes, locals i regionals, dins d'una senyalització i un marketing comú) i, per l'altra, en el desenvolupament de noves infraestructures que permetin cohesionar les existents i ampliar la xarxa en aquells punts on es consideri rellevant.

Aquesta acció es podrà realitzar de forma paral·lela a l'anterior, la creació de l'inventari de pistes-bici i sendes ciclables, doncs el disseny de la xarxa bàsica ha de seguir un criteri de coherència, de vertebració, comunicació i continuïtat, independentment de les vies i infraestructures ciclistes locals que puguin existir. Aquestes últimes hauran de buscar la connexió amb la xarxa bàsica.

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, Consells Comarcals, Diputacions, Ajuntaments,....) i associacions vinculades a la bicicleta.

Cost Total:

100.000 €

Cost per Any:

2008 : 10.000 €

2009 : 90.000 €

2010 : -

2011 : -

2012 : -

Indicadors de seguiment:

- N/A

2008: -

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

Data d'inici: Gener 2008

Data acabament: Desembre 2009

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
<p>1.2. Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya</p> <p>1.2.1. Definició de l'abast de la xarxa bàsica ciclista de Catalunya: punts territorials de connexió, tipus de via ciclista, km de longitud, ferm, regulació de la circulació, senyalització i equipament bàsic.</p> <p>1.2.2. Elaboració del projecte bàsic: mapeig de la xarxa sobre l'actual entramat de vies de comunicació, identificació de les vies adaptables a la bicicleta així com els trams de la xarxa de nova creació.</p> <p>1.2.3. Definició i valoració dels treballs/obres a realitzar per a cada tram: vies de nova obertura, arranjament de via existent, carril-bici amb infraestructures, senyalització i semaforització, amb paviment especial o existent, així com creació de passos a nivell o desnivell.</p> <p>1.2.4. Elaboració del projecte de proposta de la xarxa i aprovació, a nivell de tot el territori (per comarca i municipi, i inclourà el mapa de l'obra).</p> <p>1.2.5. Presentació del projecte final als agents implicats en el seu desenvolupament (Generalitat, Diputacions i Aj.).</p>										

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

Acció: 1.3.

Definir uns estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Realització i implantació d'un manual - guia pràctica que estableixi uns estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes, que seran comuns per a tot el territori, i que es consideraran requeriments específics segons el tipus de via i el seu ús.

El manual anirà dirigit als responsables del desenvolupament de vies ciclistes, urbanes i interurbanes, i inclourà, entre d'altres, aspectes com: metodologia de disseny, tipologies de vies ciclistes, tipologies d'encreuaments i requeriments tècnics associats, elements de pacificació del trànsit, tipologies de plataformes i ferms i els seus criteris d'utilització, tipologies d'estacionament - pàrkings i les seves normatives i requeriments funcionals, criteris de senyalització, estàndards de dimensions aconsellades, tipologia i característiques del mobiliari, tipus d'enllumenat, i característiques tècniques i aspectes relacionats amb el manteniment de les vies.

Cost Total:

54.000 €

Cost per Any:

2008	:	36.000 €
2009	:	12.000 €
2010	:	6.000 €
2011	:	-
2012	:	-

Indicadors de seguiment:

- km carrils-bici adaptats als estàndards tècnics (*% km adaptats / tot. km existents*)

2008: -
2009: -
2010: 20% carrils-bici adaptats/total Km
2011: 40% carrils-bici adaptats/total Km
2012: 60% carrils-bici adaptats/total Km

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, Consells Comarcals, Diputacions, Ajuntaments,....) i associacions vinculades a la bicicleta.

Data d'inici: Juliol 2008

Data acabament: Desembre 2010

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

LÍNIA D'ACCIÓ

1.3. Definir uns estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes

1.3.1. Elaboració d'un manual d'estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes per a tota Catalunya.

1.3.2. Aprovació i publicació d'un manual – guia pràctica de desenvolupament de vies ciclistes.

1.3.3. Comunicació i foment dels estàndards definits:

- Presentació oficial del manual.
- Distribució del manual entre els ens amb competències.
- Sessió de formació sobre el nou manual dirigida als tècnics locals responsables del desenvolupament de vies ciclistes.
- Introducció dels nous estàndards dins dels plans urbanístics, locals i territorials, fomentant aquests entre els ens locals.
- Foment de l'adaptació de les vies ciclistes existents als nous estàndards, a través del seu impuls entre els ens locals.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

Acció: 1.4.

Fomentar la planificació urbana.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Desenvolupament d'una política que fomenti la planificació d'infraestructures per a la millora de la mobilitat de la bicicleta a nivell urbà, i que promogui entre els ens locals la introducció de la bicicleta als plans de desenvolupament territorial, urbanístics i pressupostaris.

L'objectiu és fer que la bicicleta es converteixi en un dels eixos de les polítiques locals del futur en alineació amb la nova aposta pública per la recerca d'una mobilitat més sostenible.

Amb aquest objectiu, es realitzaran diverses accions a fi de promoure entre les administracions locals actuacions que suposin: augment de km bicicleta, millora de connexió interurbana, senyalització, eliminació d'elements a les vies que dificulten la mobilitat, mobiliari, pacificació del trànsit, i accés preferent per bicicletes a parcs, espais públics i escoles, entre d'altres.

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, Diputacions, Consells Comarcals, Ajuntaments,).

Cost Total:

3.072.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: 60.000 €
2010	: 1.012.000 €
2011	: 1.000.000 €
2012	: 1.000.000 €

Indicadors de seguiment:

- km vies ciclistes urbanes (% km ciclistes urbans s/tot. existents)

2008:	-
2009:	-
2010:	Increment 20% respecte 2007
2011:	Increment 40% respecte 2007
2012:	Increment 60% respecte 2007

Data d'inici: Gener 2009

Data acabament: Desembre 2012

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
1.4. Fomentar la planificació urbana										
1.4.1. Definició i implantació d'un sistema d'incentivació i ajuts per a la millora de les infraestructures ciclistes dirigides als ens locals.										
1.4.2. Impuls del desenvolupament de Plans d'Acció Municipals per al foment de la planificació urbana de la bicicleta en els propers anys: km vies ciclistes, punts urbans d'enllaç, equipament i senyalització, connexions interurbanes, i edició de material informatiu sobre l'obra.										
1.4.3. Aprovació dels Plans d'Acció Municipals realitzats pels municipis.										
1.4.4. Implantació dels Plans d'Acció Municipals.										
1.4.5. Elaboració d'un quadre d'indicadors per al seguiment de la implantació dels Plans d'Acció Municipal.										
1.4.6. Seguiment i avaluació de la millora de la planificació urbana respecte a la mobilitat de la bicicleta d'acord a la implantació del pla definit.										

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

Acció: 1.5.

Fomentar la planificació de la xarxa comarcal.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Desenvolupament d'una política que fomenti la planificació d'infraestructures per a la millora de la mobilitat de la bicicleta a nivell comarcal, i que promogui entre les diferents comarques la introducció de la bicicleta als plans de desenvolupament territorial, urbanístics i pressupostaris.

L'objectiu és fer que la bicicleta es converteixi en un dels eixos de les polítiques comarcals del futur en alineació amb la nova aposta pública per la recerca d'una mobilitat més sostenible.

Amb aquest objectiu, es realitzaran diverses accions a fi de promoure entre les administracions comarcals actuacions que suposin: augment de km bicicleta, millora de connexió, senyalització, eliminació d'elements a les vies que dificulten la mobilitat, mobiliari, pacificació del trànsit, i accés preferent per bicicletes a parcs, espais públics i escoles, entre d'altres.

Cost Total:

3.072.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: 60.000 €
2010	: 1.012.000 €
2011	: 1.000.000 €
2012	: 1.000.000 €

Indicadors de seguiment:

- km vies ciclistes comarcals (% *Km ciclistes comarcals / total km existents*)

2008:	-
2009:	-
2010:	Increment 20% respecte 2007
2011:	Increment 40% respecte 2007
2012:	Increment 60% respecte 2007

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, Diputacions, Consells Comarcals, Ajuntaments,).

Data d'inici: Gener 2009

Data acabament: Desembre 2012

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

LÍNIA D'ACCIÓ

1.5. Fomentar la planificació de la xarxa comarcal

- 1.5.1. Definició i implantació d'un sistema d'incentivació i ajuts per a la millora de les infraestructures ciclistes a nivell comarcal.
- 1.5.2. Impuls del desenvolupament de Plans d'Acció Comarcals per al foment de la planificació de la bicicleta en els propers anys: km vies ciclistes, punts urbans d'enllaç, equipament i senyalització, connexions, i edició de material informatiu sobre l'obra.
- 1.5.3. Aprovació dels Plans d'Acció Comarcals realitzats pels diferents territoris.
- 1.5.4. Implantació dels Plans d'Acció Comarcals.
- 1.5.5. Elaboració d'un quadre d'indicadors per al seguiment de la implantació dels Plans d'Acció Comarcals.
- 1.5.6. Seguiment i avaluació de la millora de la planificació comarcal respecte a la mobilitat de la bicicleta d'acord a la implantació del pla definit.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

Acció: 1.6.

Impulsar la construcció de la xarxa territorial.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Elaboració i implantació d'un pla d'acció per al desenvolupament de la primera fase de construcció de la xarxa territorial.

Aquest pla inclourà per aquesta primera fase: les infraestructures ciclistes a desenvolupar (km carrils-bici, zones de pacificació de trànsit, etc.), l'adopció de la bicicleta en les respectives polítiques locals, les accions a prendre segons el Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya respecte al desenvolupament de la Xarxa, i la identificació dels responsables de la seva execució.

Per la realització d'aquesta fase es prendrà com a punt de partida el resultat obtingut del desenvolupament de la línia d'acció: Disseny d'una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya.

Cost Total:

3.030.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: -
2010	: -
2011	: 30.000 €
2012	: 3.000.000 €

Indicadors de seguiment:

- Km realitzats de la xarxa ciclista (*% km realitzats/ total km planificats*)

2008:	-
2009:	-
2010:	-
2011:	-
2012:	20% km realitzats / total planificat

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, Diputacions, Consells Comarcals, Ajuntaments,).

Data d'inici: Gener 2011

Data acabament: Desembre 2012

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial

LÍNIA D'ACCIÓ

1.6. Impulsar la construcció de la xarxa territorial

- 1.6.1. Definició de criteris per a la prioritització i temporalització de construcció de km de la xarxa ciclista, en base al projecte de disseny de la "Xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya".
- 1.6.2. Identificació del tram a construir en una primera fase.
- 1.6.3. Elaboració d'un pla d'acció per a la construcció de la primera fase de la xarxa territorial.
- 1.6.4. Presentació i aprovació del pla pels responsables de la seva execució.
- 1.6.5. Desenvolupament de la primera fase de la xarxa.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
						■			
						■			
						■			
							■		
								■	

L.E.2.: Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat

Acció: 2.1.

Definir una normativa de pacificació del trànsit.

Responsable:

Secretaria per a la Mobilitat

Descripció:

Desenvolupament d'una normativa que estableixi i reguli la creació de zones i mesures específiques per a la pacificació del trànsit a nivell de tot el territori.

Aquesta normativa ha de permetre als tècnics locals i regionals oferir una major seguretat i continuïtat a les vies, tant a ciclistes com a vianants, disminuït la velocitat mitjana de circulació i augmentant la seguretat.

La normativa ha de contemplar, entre d'altres, aspectes com: criteris per l'ordenació i classificació de zones de velocitat reduïda (zones residencials i d'oci, proximitats a escoles, accessos a serveis públics, zones comercials, etc.), la classificació jeràrquica de carreteres (segons velocitat, fluïdesa i composició del trànsit), l'organització de les vies d'acord a la bicicleta, la definició de criteris necessaris per la creació d'itineraris prioritaris per a ciclistes, etc.

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, Diputacions, Consells Comarcals, Ajuntaments i experts en trànsit, circulació i carreteres.

Data d'inici: Gener 2008

Data acabament: Gener 2010

Cost Total:

72.000 €

Cost per Any:

2008	:	30.000 €
2009	:	30.000 €
2010	:	12.000 €
2011	:	-
2012	:	-

Indicadors de seguiment:

• N/A

2008: -
2009: -
2010: -
2011: -
2012: -

L.E.2.: Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat

LÍNIA D'ACCIÓ

2.1. Definir una normativa de pacificació del trànsit

- 2.1.1. Elaboració d'un estudi de necessitats per a la millora del trànsit a nivell de tot el territori, des del punt de vista de les bicicletes i els vianants, i que té com a objectiu principal millorar la seva mobilitat i qualitat de vida.
- 2.1.2. Desenvolupament de criteris per a l'ordenació de les vies transitables segons situació, característiques i tipus d'ús.
- 2.1.3. Definició d'una proposta de "mecanismes de pacificació del trànsit", que proposarà mesures específiques per a cada grup i tipus de vies i zones transitables.
- 2.1.4. Creació d'una comissió d'experts i de reflexió sobre la creació d'una nova normativa.
- 2.1.5. Desenvolupament d'una proposta de normativa de pacificació del trànsit, i presentació d'aquesta als ens amb competències per a la seva aprovació.
- 2.1.6. Aprovació de la nova normativa i publicació.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2

L.E.2.: Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat

Acció: 2.2.

Fomentar el desenvolupament de mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes.

Responsable:

Secretaria per a la Mobilitat

Descripció:

Disseny i desenvolupament d'un pla per a fomentar la introducció de mesures de pacificació del trànsit dins dels Plans de Trànsit i Urbanístics locals.

Aquest pla ha de tenir com a objectiu principal fomentar la planificació de mesures per part dels municipis per tal d'afavorir la mobilitat amb bicicleta com un element més dins del trànsit urbà.

Cost Total:

6.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: -
2010	: 6.000 €
2011	: -
2012	: -

Indicadors de seguiment:

- Grau d'adaptació dels plans locals (*% plans locals modificats / total plans urbans*)

2008:	-
2009:	-
2010:	-
2011:	Increment 20% respecte 2008
2012:	Increment 40% respecte 2008

Agents implicats: Administracions locals, i agents vinculats a la bicicleta.

Data d'inici: Gener 2010

Data acabament: Desembre 2012

L.E.2.: Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat

LÍNIA D'ACCIÓ

2.2. Fomentar el desenvolupament de mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes

2.2.1. Presentació oficial de la proposta de "mecanismes de pacificació del trànsit" que fan referència a l'àmbit urbà (elaborada dins del programa d'acció anterior 2.1.).

2.2.2. Distribució de la proposta entre els ens competents per al seu coneixement.

2.2.3. Organització de sessions de formació entre els ens i tècnics locals responsables (que es podria realitzar a través de les diputacions o consells comarcals).

2.2.4. Introducció de les noves mesures de pacificació del trànsit en els plans de trànsit i urbanístics municipals mitjançant el foment d'aquesta proposta entre els ens locals.

2.2.5. Foment del desenvolupament d'un pla d'implantació de noves mesures de pacificació del trànsit entre els municipis.

2.2.6. Seguiment i avaluació de la implantació.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
				■					
					■				
					■				
						■	■	■	■
						■	■	■	■
								■	■

L.E.2.: Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat

Acció: 2.3.

Dissenyar un programa de manteniment i neteja d'infraestructures ciclistes.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Definició d'un programa d'actuacions per tal de garantir el correcte manteniment i la neteja de les infraestructures ciclistes (vies, mobiliari, etc.)

Aquest programa ha de contemplar aspectes relacionats amb: l'àmbit d'actuació, els processos de neteja i manteniment, la periodicitat, el pressupost associat i els responsables de la seva execució, aspectes tots ells que han de permetre donar una major seguretat de circulació als usuaris.

Cost Total:

20.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: 20.000 €
2010	: -
2011	: -
2012	: -

Indicadors de seguiment:

- N/A

2008: -
2009: -
2010: -
2011: -
2012: -

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, Diputacions, Consells Comarcals, Ajuntaments,), empreses de serveis especialitzades.

Data d'inici: Gener 2009

Data acabament: Desembre 2009

L.E.2.: Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat

LÍNIA D'ACCIÓ

2.3. Dissenyar un programa de manteniment i neteja d'infraestructures ciclistes

2.3.1. Definició d'un sistema de manteniment i neteja de les infraestructures ciclistes que doni una major seguretat als seus usuaris.

2.3.2. Identificació dels responsables de la seva implantació segons competències sobre les vies.

2.3.3. Presentació i aprovació del sistema.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
		■							
			■						
				■					

L.E.3.: Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris

Acció: 3.1.

Fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes.

Responsable:

Secretaria per a la Mobilitat

Descripció:

Desenvolupament i implantació d'un pla d'acció que fomenti la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de les bicicletes.

El pla inclourà la identificació i l'anàlisi de diferents solucions i tipus d'aparcament, on es valoraran el grau de seguretat, el cost d'implantació, l'espai utilitzat i la capacitat, i proposarà les millors opcions segons el tipus d'ús, la ubicació, i els mecanismes necessaris per a la seva implantació.

El pla també incorporarà la definició de mecanismes per implicar a tots aquells ens i empreses que comporten un important nombre de desplaçaments.

Cost Total:

50.000 €

Cost per Any:

2008	:	25.000 €
2009	:	25.000 €
2010	:	-
2011	:	-
2012	:	-

Indicadors de seguiment:

- Places d'aparcament bicicletes
(% places bicicletes)

2008: -
2009: Increment 20% respecte 2006
2010: Increment 40% respecte 2006
2011: Increment 60% respecte 2006
2012: Increment 80% respecte 2006

Agents implicats:

Administracions (autonòmica, regionals i locals), operadors de transport i comerços.

Data d'inici: Juliol 2008

Data acabament: Desembre 2012

L.E.3.: Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris

LÍNIA D'ACCIÓ

3.1. Fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes

3.1.1. Elaboració d'un estudi i proposta de les modalitats d'aparcament més adequades i segures segons el tipus d'ús i la ubicació.

3.1.2. Presentació del Pla d'Acció per a la creació d'aparcaments bicicleta segurs dirigida a les entitats, empreses i operadors de transport.

3.1.3. Foment de la creació d'aparcaments bicicleta segurs a tots els edificis públics, centres esportius i d'oci, centres d'ensenyament i punts centrals més freqüentats dels municipis.

3.1.4. Desenvolupament d'un servei d'assessorament públic gratuït dirigit a entitats i empreses per a l'adaptació de la proposta d'aparcament bicicleta als seus recursos, necessitats i espais.

3.1.5. Definició i implantació d'elements d'incentiu dirigits a les empreses i operadors de transport per a la creació i supervisió d'aparcaments bicicleta segurs.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
	■								
		■							
			■	■					
			■	■					
				■		■		■	

L.E.3.: Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris

Acció: 3.2.

Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris.

Responsable:

Servei Català de Trànsit i Secretaria de Seguretat Pública

Descripció:

Creació i implantació d'un programa d'actuacions que permeti disminuir el nombre de robatoris de bicicletes.

El programa aprofundirà, principalment, en el desenvolupament de les següents mesures de dissuasió contra robatoris:

- Estudiar la viabilitat de creació i implantació d'un registre de bicicletes a nivell de Catalunya, que permeti identificar ràpidament les bicicletes i vincular-les al seu propietari en cas de robatori o negligència.
- Desenvolupament d'una campanya de comunicació i informació.
- Definició de mecanismes específics per combatre les vendes il·legals.
- Desenvolupament de campanyes de promoció de les bicicletes plegables.

Cost Total:

0 €

Cost per Any:

2008 : -
2009 : -
2010 : -
2011 : -
2012 : -

Indicadors de seguiment:

- Evolució robatori de bicicletes (*% reducció robatoris*)

2008: % Disminució respecte any anterior
2009: 20% disminució respecte 2006
2010: 30% disminució respecte 2006
2011: 40% disminució respecte 2006
2012: 50% disminució respecte 2006

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, Ajuntaments i comerços de bicicletes.

Data d'inici: Juliol 2008

Data acabament: Desembre 2012

L.E.3.: Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris

LÍNIA D'ACCIÓ

3.2. Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris

3.2.1. Definició d'un sistema de registre de bicicletes per a tot Catalunya: definició del sistema de registre, matriculació de les bicicletes, i identificació dels responsables de la seva gestió, seguiment i control.

3.2.2. Implantació del sistema de registre i comunicació.

3.2.3. Registre de bicicletes.

3.2.4. Disseny i llançament d'una campanya de comunicació i informació especial, tractant els aspectes següents:

- l'existència de infraestructures d'aparcament específiques per a bicicletes així com de mecanismes de seguretat i vigilància (panells de senyalització),
- la forma adequada d'aparcar i lligar les bicicletes,
- la venda il·legal de bicicletes "No compris una bicicleta robada",
- la potenciació de les bicicletes plegables.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
	■								
	■								
		■							
			■				■		
			■				■		
			■				■		
			■				■		
			■				■		

L.E.4.: Impulsar el desenvolupament de normativa específica

Acció: 4.1.

Impulsar l'adaptació de la normativa de trànsit existent als requeriments de la bicicleta i les vies ciclistes.

Responsable:

Servei Català de Trànsit
(Departament d'Interior)

Descripció:

Elaboració d'un estudi per a la redacció d'una proposta de modificació de la normativa de trànsit actual a fi d'adaptar-la a la problemàtica real de la bicicleta i del territori de Catalunya.

La proposta de modificació de la normativa haurà de contemplar com a mínim, el Reglament general de circulació sobre les noves vies ciclistes (velocitat, prioritats, etc.), i la regulació d'espais, usos i seguretat viària.

Per a la realització de l'estudi es crearà una comissió d'experts de la Generalitat de Catalunya, que inclourà, entre d'altres, representants de mobilitat, trànsit, carreteres i normativa.

La realització d'un anàlisi previ de les normatives i experiències d'altres territoris i països serà un treball de gran utilitat per a la realització d'aquest estudi.

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya i Administració Estatal.

Cost Total:

66.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: 30.000 €
2010	: 30.000 €
2011	: 6.000 €
2012	: -

Indicadors de seguiment:

- N/A

2008: -
2009: -
2010: -
2011: -
2012: -

Data d'inici: Juliol 2009

Data acabament: Juny 2011

L.E.4.: Impulsar el desenvolupament de normativa específica

LÍNIA D'ACCIÓ

4.1. Impulsar l'adaptació de la normativa de trànsit existent als requeriments de la bicicleta i les vies ciclistes

4.1.1. Elaboració d'un estudi de les necessitats de circulació i seguretat que comporta el desplaçament en bicicleta, i que requereixen ser regulades per normativa.

4.1.2. Anàlisi de la normativa actual vinculada a la bicicleta, i identificació d'aspectes no coberts.

4.1.3. Realització d'un *benchmark* de les normatives de regulació de la bicicleta a altres territoris i països.

4.1.4. Creació d'una comissió d'experts relacionats amb l'ús de la bicicleta i el desenvolupament de normatives, per a la reflexió sobre una nova normativa.

4.1.5. Desenvolupament d'una proposta de modificació de la normativa que afecta la bicicleta, en particular el Reglament general de circulació pel que fa a la circulació per les vies ciclistes, i impuls de la seva tramitació.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2

L.E.4.: Impulsar el desenvolupament de normativa específica

Acció: 4.2.

Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Definició, disseny i implantació, mitjançant el desenvolupament d'una normativa específica, d'un codi de senyalització de vies ciclistes que sigui comú per tot el territori Català.

El codi de senyalització haurà de tenir en compte:

- La uniformitat en el disseny, que faciliti el reconeixement dels espais per a bicicletes i ofereixi una visió homogènia per a tota la xarxa.
- La diferenciació dels tipus de via (nacional, regional i local) i d'ús.
- La limitació de la velocitat de zones específiques i d'ús restringit.
- La circulació i prioritització dels diferents mitjans de desplaçament.
- La ubicació dels ciclistes en cruïlles i espais compartits.
- L'orientació del ciclista mitjançant plafons d'informació general dels itineraris i xarxes urbanes.
- Altres.

Cost Total:

540.000 €

Cost per Any:

2006	:	60.000 €
2009	:	30.000 €
2010	:	150.000 €
2011	:	150.000 €
2012	:	150.000 €

Indicadors de seguiment:

- km ciclistes senyalitzats d'acord normativa (*% Km senyalitzats / total km bici*)

2008: -
2009: -
2010: Increment 20% respecte 2007
2011: Increment 40% respecte 2007
2012: Increment 60% respecte 2007

Agents implicats:

Administracions públiques

Data d'inici: Juliol 2008

Data acabament: Desembre 2012

L.E.4.: Impulsar el desenvolupament de normativa específica

LÍNIA D'ACCIÓ

4.2. Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori

4.2.1. Elaboració d'un estudi de les necessitats de senyalització ciclista, vertical i horitzontal, contemplant tot tipus d'aspectes: tipus de vies ciclistes, coexistència / modalitats d'ús, direccions, velocitats, pàrkings, prioritats, ubicacions específiques, continuïtat, informatives, etc. (tot el que té a veure amb la seguretat i l'ús de la bicicleta).

4.2.2. Realització d'un anàlisi de la senyalització ciclista existent a tot el territori català així com de la normativa al respecte.

4.2.3. Disseny gràfic del nou codi de senyalització.

4.2.4. Presentació, aprovació i adopció del codi de senyalització ciclista per normativa.

4.2.5. Definició d'un pla per a la seva implantació a tot el territori català.

4.2.6. Implantació del nou Reglament general de circulació.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
	■								
	■								
		■							
			■						
				■					
						■			

L.E.4.: Impulsar el desenvolupament de normativa específica

Acció: 4.3.

Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Impulsar l'ofertament d'una assegurança específica per a bicicletes que cobreixi la responsabilitat civil del conductor de la bicicleta quan aquest sigui civilment responsable, quan per fets de la circulació es produeixen danys a tercers, tant corporals com materials, fins a una quantia limitada.

Per a l'impuls de productes atractius als ciclistes, es realitzaran accions de partenariat amb empreses asseguradores i representants d'usuaris, així com campanyes informatives i de promoció específiques.

Cost Total:

165.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: -
2010	: 45.000 €
2011	: 120.000 €
2012	: -

Indicadors de seguiment:

- Voluntat d'adquisició d'assegurança (% venda assegurances / parc bicicletes)

2008:	-
2009:	-
2010:	-
2011:	Increment 20% respecte 2008
2012:	Increment 40% respecte 2008

Data d'inici: Gener 2010

Data acabament: Juny 2011

L.E.4.: Impulsar el desenvolupament de normativa específica

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
<p>4.3. Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes</p> <p>4.3.1. Establir contactes i reunir-se amb la UCEAC, la Unió Catalana d'Entitats Asseguradores, per a la identificació d'alternatives d'assegurança: cobertura i pressupost.</p> <p>4.3.2. Creació d'un grup de treball amb experts de la bicicleta i empreses asseguradores per a la definició de l'assegurança ciclista més adequada.</p> <p>4.3.3. Definició de l'assegurança per a bicicletes que s'ajusti a les necessitats i la realitat de la bicicleta i la resta de mitjans de desplaçament que l'envolten.</p> <p>4.3.4. Recerca de partenariat amb empreses asseguradores i representants d'usuaris per a l'impuls i oferiment de l'assegurança.</p> <p>4.3.5. Definició d'un pla de comunicació de l'assegurança per a bicicletes, informatiu i promocional, per a impulsar la seva adquisició per part dels ciclistes.</p> <p>4.3.6. Elaboració del pla de comunicació per a la promoció de l'assegurança.</p>										

L.E.5.: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat

Acció: 5.1.

Impulsar l'homogeneïtzació dels horaris i requisits d'admissió dels diferents operadors.

Responsable:

Direcció General de Transports Terrestres (DPTOP)

Descripció:

Realització d'una proposta d'homogeneïtzació d'horaris i requisits d'admissió de la bicicleta al transport públic dirigida als diferents operadors.

L'objectiu és facilitar la intermodalitat de la bicicleta amb altres tipus de transport públic, millorant les seves condicions d'accés i admissió a aquests, a fi de potenciar el seu ús.

Per a impulsar aquesta acció, es concretaran propostes d'actuació específiques segons el tipus de transport, tenint en compte la seva situació actual d'adaptació a la bicicletes i les seves possibilitats de millora.

Cost Total:

15.000 €

Cost per Any:

2008	:	15.000 €
2009	:	-
2010	:	-
2011	:	-
2012	:	-

Indicadors de seguiment:

- Nivell d'adaptació dels operadors de transport (*% operadors adaptats/tot. operadors*)

2008: -
2009: Increment 20% respecte 2006
2010: Increment 40% respecte 2006
2011: Increment 60% respecte 2006
2012: Increment 80% respecte 2006

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, Ajuntaments, operadors de transport.

Data d'inici: Gener 2008

Data acabament: Setembre 2008

L.E.5.: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
5.1. Impulsar l'homogeneïtzació dels horaris i requisits d'admissió dels diferents operadors										
5.1.1. Realització d'un anàlisi comparatiu de les condicions i requeriments d'admissió de les bicicletes als diferents operadors de transport que operen a Catalunya.	■									
5.1.2. Creació d'una comissió d'experts i de reflexió amb operadors de transport i representants de la bicicleta.		■								
5.1.3. Elaboració de propostes d'adaptació individualitzades per als diferents operadors: horaris i requisits d'admissió de la bicicleta.			■							
5.1.4. Contacte amb els diferents operadors de transport, presentació de les propostes i establiment de compromisos per a la homogeneïtzació dels requisits d'admissió.									■	

L.E.5.: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat

Acció: 5.2.

Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes.

Responsable:

Direcció General de Transports Terrestres (DPTOP)

Descripció:

Desenvolupament de propostes encaminades a fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes al transport públic per tal de potenciar i facilitar el seu ús.

Es realitzarà un estudi de les infraestructures actuals d'accés i admissió de bicicletes en els diferents operadors de transport, urbans i interurbans, que servirà com a eina de suport per a determinar les necessitats reals i desenvolupar propostes d'actuació amb solucions tècniques i mecanismes concrets que d'una forma gradual i factible assegurin la seva millor adaptació

Aquest estudi analitzarà el desenvolupament dels espais existents, els codis d'ús específic dels diferents operadors de transport, l'adaptació dels accessos actuals a les estacions, la creació d'aparcaments d'intercanvi i la modificació de normatives com a mecanismes per a millorar la intermodalitat.

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, Ajuntaments, operadors de transport i usuaris.

Data d'inici: Gener 2009

Data acabament: Juny 2010

Cost Total:

120.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: 60.000 €
2010	: 60.000 €
2011	: -
2012	: -

Indicadors de seguiment:

- Nivell d'adaptació d'estacions de transport (*% estacions adap. / tot. estacions per operador*)

2008:	-
2009:	-
2010:	Increment 20% respecte 2007
2011:	Increment 40% respecte 2007
2012:	Increment 60% respecte 2007

L.E.5.: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
<p>5.2. Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes</p> <p>5.2.1. Elaboració d'un estudi de necessitats d'adaptació de les terminals d'intercanvi i operadors de transport per a afavorir l'accés i la intermodalitat amb la bicicleta.</p> <p>5.2.2. Identificació de bones pràctiques i idees.</p> <p>5.2.3. Creació d'una comissió d'experts formada per experts de la bicicleta i operadors de transport per a la definició de mesures d'actuació TRANSPORT PÚBLIC+BICICLETA.</p> <p>5.2.4. Definició de la situació òptima d'admissió de bicicletes al transports públic, contemplant tots els tipus de transport i desplaçaments, urbans i interurbans, nacionals i internacionals, i tenint en compte les seves limitacions.</p> <p>5.2.4. Desenvolupament d'un Pla d'Acció final per a l'adequació dels operadors de transport a la bicicleta, que inclogui solucions tècniques i mecanismes concrets de millora.</p> <p>5.2.5. Presentació i negociació amb els diferents operadors de transport per a l'adopció per part d'aquests del Pla d'Acció, establint compromisos.</p>										

L.E.5.: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat

Acció: 5.3.

Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles pel transport de bicicletes.

Responsable:

Direcció General de Transports Terrestres (DPTOP)

Descripció:

Elaboració i impuls d'una normativa que reguli l'adaptació dels vehicles de transport públic per a portar bicicletes al seu interior, ja sigui mitjançant l'adequació d'espais específics, incorporant equipaments específics porta-bicicletes, o establint uns requisits mínims d'utilització i tracte de la bicicleta en el seu transport.

La normativa també haurà d'incloure la senyalització d'espais, la coexistència amb altres usuaris del transport públic –accessos i espais per a PMR–, prioritats, la informació específica dirigida a ciclistes, així com el tipus de bitllet bicicleta/passatger.

Cost Total:

520.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: 90.000 €
2010	: 30.000 €
2011	: 200.000 €
2012	: 200.000 €

Indicadors de seguiment:

- Nivell d'adaptació dels vehicles de transport (*% vehicles adap. / tot. vehicles per operador*)

2008:	-
2009:	-
2010:	-
2011:	Increment 20% respecte 2008
2012:	Increment 40% respecte 2008

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, operadors de transport, i associacions d'usuaris.

Data d'inici: Gener 2009

Data acabament: Desembre 2010

L.E.5.: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
5.3. Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles pel transport de bicicletes										
5.3.1. Elaboració d'un estudi de necessitats d'adaptació dels vehicles per al correcte transport de la bicicleta.			■							
5.3.2. Realització d'un treball de recerca de bones pràctiques i d'alternatives d'adaptació dels vehicles, segons els diferents tipus d'operadors de transport.				■						
5.3.3. Creació d'un grup d'experts per a la definició d'una proposta de normativa que reguli i asseguri l'adaptació dels vehicles de transport públic a la bicicleta.					■					
5.3.4. Presentació, aprovació i adopció per normativa de la proposta.						■				
5.3.5. Definició d'un pla d'acció per a l'adaptació del operadors a la nova normativa.							■			
5.3.6. Definició i desenvolupament d'un pla de comunicació de la nova normativa dirigit als operadors de transport afectats.							■	■		
5.3.7. Implantació de la normativa desenvolupada.									■	■

L.E.6.: Desenvolupar programes d'educació, formació i informació

Acció: 6.1.

Crear programes per a la mobilitat segura amb bicicleta a les escoles.

Responsable:

Servei Català de Trànsit, en col·laboració amb Educació

Descripció:

Realització d'un programa de jornades de formació escolar sobre la bicicleta, adreçat a nens d'entre 5 a 16 anys per fomentar la seguretat en l'ús de la bicicleta entre aquests col·lectiu.

Intervenció educativa basada en informar, posar les bases per als hàbits, treballar les emocions i actituds per canviar els comportaments que causen inseguretat i millorar la seguretat de la bicicleta entre els nens i les famílies.

Continuar la línia marcada per la Guia d'Educació per a la Mobilitat Segura (GEMS).

Cost Total:

218.000 €

Cost per Any:

2008	:	80.000 €
2009	:	120.000 €
2010	:	6.000 €
2011	:	6.000 €
2012	:	6.000 €

Indicadors de seguiment:

- Escoles adherides al programa
(% escoles adherides al programa / total escoles)

2008: -
2009: Increment 20% respecte 2006
2010: Increment 40% respecte 2006
2011: Increment 60% respecte 2006
2012: Increment 80% respecte 2006

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, trànsit, educació i cossos de seguretat viària (mossos i policia urbana).

Data d'inici: Juliol 2008

Data acabament: Desembre 2012

L.E.6.: Desenvolupar programes d'educació, formació i informació

LÍNIA D'ACCIÓ

6.1. Crear programes d'educació per a la mobilitat segura amb bicicleta a les escoles.

6.1.1. Elaboració d'un estudi de necessitats formatives sobre la seguretat viària i la bicicleta, tenint en compte les diferents edats escolars (de 5 a 16).

6.1.2. Continuació, amb una major incidència en la seguretat en l'ús de la bicicleta, de la línia marcada per la Guia d'Educació per a la Mobilitat Segura (GEMS), que centra tres grans àmbits d'intervenció:

- percepció del risc,
- possibles influències,
- consciència d'un mateix.

6.1.3. Elaboració de material didàctic.

6.1.4. Realització de la jornada de la bicicleta a les escoles:

- sessió formativa, tallers sobre la bicicleta i parc de bicicletes,
- organització de grups de treball per a la identificació de necessitats escolars respecte a la bicicleta,
- sortida en grup d'itineraris escolars ciclistes.

6.1.5. Avaluació i balanç de la formació per a l'educació per a la mobilitat segura.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012 ²	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
	■								
	■								
		■							
				■					
				■		■		■	
									■

L.E.6.: Desenvolupar programes d'educació, formació i informació

Acció: 6.2.

Fomentar el respecte del conductor del vehicle motor vers el ciclista als programes de formació viària i de conducció.

Responsable:

Servei Català de Trànsit
(Departament d'Interior)

Descripció:

Incidir en el tractament dels continguts relatius a la bicicleta en l'aprenentatge per al permís de conduir "B" a les autoscoles, per fomentar el respecte del conductor de vehicle de motor vers el ciclista quan comparteixen espais.

Sessions de sensibilització als professors de formació viària per facilitar que hi hagi un canvi directe sobre el tractament de la conscienciació del respecte del conductor del vehicle de motor vers el ciclista quan comparteixen espais.

Cost Total:

50.000 €

Cost per Any:

2008	:	25.000 €
2009	:	25.000 €
2010	:	-
2011	:	-
2012	:	-

Indicadors de seguiment:

- Autoscoles adherides als programes (*% autoscoles adherides / total autoscoles*)

2008:	-
2009:	-
2010:	Increment 20% respecte 2007
2011:	Increment 40% respecte 2007
2012:	Increment 60% respecte 2007

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, trànsit, cossos de seguretat viària (mossos d'esquadra i policia urbana), i escoles de conducció.

Data d'inici: Juliol 2008

Data acabament: Desembre 2012

L.E.6.: Desenvolupar programes d'educació, formació i informació

LÍNIA D'ACCIÓ

6.2. Fomentar el respecte del conductor del vehicle motor vers el ciclista als programes de formació viària i de conducció

6.2.1. Impulsant que als manuals s'incloguin més bones pràctiques perquè la circulació sigui més segura quan hi ha convivència de vehicles de motor i bicicletes: que els conductors dels vehicles de motor respectin els ciclistes.

6.2.2. Proposant a la DGT que als tests de teòrica es preguntí més sobre la circulació quan hi ha bicicletes.

6.2.3. Proposant que aquestes conductes de respecte del conductor del vehicle de motor vers el ciclista s'incloguin als cursos de reeducació per a la recuperació de punts perduts per la comissió d'infraccions.

6.2.4. Sessions de sensibilització als professors de formació viària per facilitar que hi hagi un canvi directe sobre el tractament de la conscienciació del respecte del conductor del vehicle de motor vers el ciclista quan comparteixen espais.

6.2.5. Avaluació i balanç del nou pla de formació.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
	■								
	■								
	■								
		■							
				■					

L.E.6.: Desenvolupar programes d'educació, formació i informació

Acció: 6.3.

Desenvolupar programes informatius i de sensibilització.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Desenvolupament d'un programa d'informació i sensibilització pública de seguretat viària dirigit al públic en general, conductors de tots tipus de vehicles, ciclistes i vianants, amb un doble objectiu:

- Conscienciar als ciclistes de les mesures de seguretat i les normes viàries.
- Millorar la coexistència i el respecte de la resta d'usuaris de les vies amb les que aquesta ha de coexistir de forma que es consideri com un mitjà de desplaçament més.

Cost Total:

170.000 €

Cost per Any:

2008	: 50.000 €
2009	: 30.000 €
2010	: 30.000 €
2011	: 30.000 €
2012	: 30.000 €

Indicadors de seguiment:

- Nivell d'accidentalitat en bicicleta (*% reducció del nombre d'accident*)

2008:	-
2009:	-
2010:	Reducció d'un 20% sobre 2007
2011:	Reducció d'un 40% sobre 2007
2012:	Reducció d'un 60% sobre 2007

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, ens locals i associacions vinculats a la bicicleta.

Data d'inici: Juliol 2008

Data acabament: Desembre 2012

L.E.6.: Desenvolupar programes d'educació, formació i informació

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
6.3. Desenvolupar programes informatius i de sensibilització										
6.3.1. Elaboració d'un estudi de necessitats d'informació i sensibilització, tenint en compte aspectes de: seguretat, respecte i normativa vinculada a la bicicleta.		■								
6.3.2. Definició dels programes d'informació i sensibilització, del seu abast, contingut, tipus de suport informatiu i públics objectius (vehicles motoritzats, ciclistes i vianants).			■							
6.3.3. Recerca d'entitats col·laboradores i fonts de finançament.			■							
6.3.4. Implantació dels programes definits.					■					
6.3.5. Avaluació i balanç dels programes informatius i de sensibilització realitzats (enquesta).					■					

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

Acció: 7.1.

Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta.

Responsable: Secretaria de Comunicació (Dept. de la Presidència); Turisme de Catalunya (Dept. Comerç, Consum i Turisme)

Descripció:

Disseny i implantació d'una campanya de promoció general sobre la bicicleta per tal de promoure un canvi en la percepció de la bicicleta i fomentar el seu ús a través de la comunicació de les diferents modalitats d'ús i els seus avantatges.

La campanya s'adaptarà als diferents *targets* objectius i potencials usuaris de la bicicleta, com són: treballadors i empreses, comerços, turistes, esportistes, famílies, escolars, universitaris, etc. I, contemplarà, entre d'altres, els següents aspectes: missatges de comunicació, imatges, públics objectius, suports de comunicació, temporització de les accions, i pressupost.

Cost Total:

1.170.000 €

Cost per Any:

2008	: 120.000 €
2009	: 150.000 €
2010	: 300.000 €
2011	: 300.000 €
2012	: 300.000 €

Indicadors de seguiment:

- Volum d'usuaris de la bicicleta (% increment usuaris)

2008: -
2009: Increment d'un 20% respecte 2006
2010: Increment d'un 40% respecte 2006
2011: Increment d'un 60% respecte 2006
2012: Increment d'un 80% respecte 2006

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, organismes i empreses especialitzades.

Data d'inici: Gener 2008

Data acabament: Desembre 2012

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

LÍNIA D'ACCIÓ

7.1. Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta

7.1.1. Disseny d'una campanya promoció general, visual i d'impacte, que comuniqui els usos i avantatges de la bicicleta a la població catalana.

7.1.2. Disseny d'una campanya de promoció turística sobre Catalunya i la Bicicleta, dirigida al mercat nacional i internacional, i que promoció aquest mitjà tant per a la realització de rutes urbanes i interurbanes, així com les infraestructures ciclistes i centres BTT existents.

7.1.3. Recerca d'empreses col·laboradores per tal de finançar la campanya de comunicació.

7.1.4. Implantació de la campanya de promoció general.

7.1.5. Implantació de la campanya de promoció turística.

7.1.6. Avaluació i balanç del les campanyes de promoció finals (enquesta).

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
■									
	■								
		■							
			■		■		■		■
				■		■		■	
				■					

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

Acció: 7.2.

Dissenyar i desenvolupar la Web de la Bicicleta.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Disseny i desenvolupament de la pàgina Web de la Bicicleta a Catalunya, la qual ha de tenir una doble funcionalitat:

- Informar i promocionar la bicicleta entre el públic en general.
- Oferir un espai virtual de treball i comunicació entre els tècnics i experts de la bicicleta.

L'estructura de la Web inclourà, com a mínim, els següents espais: vies i itineraris ciclistes (urbans i interurbans), avantatges i modalitats d'ús, normativa, seguretat, intermodalitat, programes educatius i de formació, campanyes promocionals, actes i esdeveniments, notícies, club d'experts (espai de treball dirigit a tècnics i experts), *links* d'interès, bústia de suggeriments i contacte, eNewsletter (amb aspectes de R+D+i, novetats, millors pràctiques, estadístiques, etc.)

Aquest espai s'ha de configurar com un dels elements vertebradors per impulsar la bicicleta a Catalunya.

Cost Total:

260.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: 200.000 €
2010	: 20.000 €
2011	: 20.000 €
2012	: 20.000 €

Indicadors de seguiment:

- Evolució de visites de la Web (% *visites de la Web*)

2008:	-
2009:	-
2010:	- (1er any Web activa)
2011:	Increment d'un 20% respecte 2008
2012:	Increment d'un 40% respecte 2008

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya (mobilitat i grup de tecnologia), i Administracions comarcals i locals i associacions.

Data d'inici: Gener 2009

Data acabament: Desembre 2012

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
7.2. Dissenyar i desenvolupar la Web de la Bicicleta										
7.2.1. Anàlisi de necessitats en l'àmbit de les tecnologies de la informació i de les principals fonts d'informació (identificació i catalogació de tota la informació i agents vinculats al foment de la bicicleta).			■							
7.2.2. Elaboració del pla de continguts: determinació de la informació requerida, disseny funcional i gràfic del portal Web, estudi de dominis, i elecció del nom del domini definitiu.			■							
7.2.3. Definició de l'estratègia de promoció més adequada.			■							
7.2.4. Recerca d'entitats col·laboradores (finançament, participació, etc.)				■						
7.2.5. Desenvolupament i implantació d'una eina de gestió de continguts i integració de funcionalitats: model d'arquitectura software (selecció i posada en funcionament tant del gestor com de tota la plataforma tecnològica base del portal).				■						
7.2.6. Definició del sistema de manteniment, gestió i evolució.				■						
7.2.7. Formació del personal responsable de la seva gestió.				■						
7.2.8. Manteniment i actualització de continguts de la web					■	■	■	■	■	■

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

Acció: 7.3.

Fomentar el lloguer de bicicletes.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Desenvolupament de mecanismes per a fomentar el lloguer de bicicletes i el seu ús com a mitjà de transport públic.

De forma prioritària, el servei de lloguer de bicicletes s'haurà de promoure des de les principals plataformes d'intercanvi, i des dels punts més freqüentats del centre de la ciutat i d'interès turístic.

Aquest servei haurà de ser de fàcil accés i utilització, millorant així la intermodalitat transport públic i bicicleta, al mateix temps que es fomenta el seu ús al facilitar l'accés a aquest tipus de mitjà.

Cost Total:

465.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: -
2010	: 200.000 €
2011	: 125.000 €
2012	: 140.000 €

Indicadors de seguiment:

- Volum de lloguers de bicicletes
(% nombre de lloguers efectuats / total bicicletes disponibles)

2008:	-
2009:	-
2010:	Increment d'un 20% respecte 2007
2011:	Increment d'un 40% respecte 2007
2012:	Increment d'un 60% respecte 2007

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya, Ajuntaments i operadors de transport.

Data d'inici: Gener 2010

Data acabament: Desembre 2012

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
7.3. Fomentar el lloguer de bicicletes										
7.3.1. Definició del tipus de servei públic de lloguer de bicicletes així com l'abast del mateix: oferta de bicicletes de lloguer, ubicació dels punts de lloguer, tipus de servei, mecanismes de seguretat contra robatoris, gestió, finançament i manteniment del mateix.										
7.3.2. Desenvolupament de mecanismes paral·lels de foment del lloguer de bicicletes: <ul style="list-style-type: none"> • Servei telefònic de lloguer de bicicletes • Organització de visites guiades en bicicleta • Creació de bitllets combinats transport públic+bici 										
7.3.3. Recerca de partenariat i fonts de finançament amb empreses de lloguer de bicicletes existents i amb els operadors de transport.										
7.3.4. Contacte i presentació als ens i operadors amb competències per a la implantació del servei a les principals terminals d'intercanvi i als llocs més freqüentats de les grans localitats.										
7.3.5. Disseny i desenvolupament d'un Pla de Comunicació del servei de lloguer de bicicletes dirigida al públic general.										
7.3.6. Seguiment, control i avaluació d'aquest servei.										

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

Acció: 7.4.

Crear un segell de reconeixement especial "Fem Bicicleta".

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Desenvolupament d'un segell d'incentivació i reconeixement que valori les bones iniciatives, amb resultats tangibles, realitzades per les administracions públiques i entitats locals per al foment de l'ús de la bicicleta a nivell de Catalunya.

En aquest sentit, totes aquelles poblacions que treballen en la millora de l'ús de la bicicleta seran reconegudes amb un segell, diferenciant-les com regions ciclistes i promotores d'una mobilitat sostenible i respectuosa amb el medi.

El lliurament d'aquest segell anirà lligat a un Pla de Comunicació específic (aprofitant un acte oficial, que podria coincidir amb la setmana de la mobilitat o el congrés bianual de la bicicleta, i a accions de comunicació específiques).

Cost Total:

50.000 €

Cost per Any:

2008	:	
2009	:	
2010	:	
2011	:	25.000 €
2012	:	25.000 €

Indicadors de seguiment:

- Municipis amb reconeixement especial (*% segells atorgats / total de municipis*)

2008:	-
2009:	-
2010:	-
2011:	-
2012:	- (1er any de lliurament de premis)

Agents implicats:

Administracions públiques.

Data d'inici: Juliol 2011

Data acabament: Desembre 2012

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
<p>7.4. Crear un segell de reconeixement especial "Fem Bicicleta"</p> <p>7.4.1. Definició del segell de reconeixement: concepte, contingut, requisits d'adquisició i sistema d'avaluació.</p> <p>7.4.2. Disseny gràfic del segell i del seu manual de normativa i aplicació.</p> <p>7.4.3. Identificació de les zones que treballen en la bicicleta.</p> <p>7.4.4. Organització de l'acte públic per al lliurament oficial del segell (que podria coincidir amb el congrés bianual de la bicicleta, setmana de la mobilitat, fires especialitzades, i altres actes especials).</p> <p>7.4.5. Desenvolupament del Pla de Mitjans de Comunicació amb motiu de l'acte de lliurament, buscant un doble objectiu: per una banda, donar a conèixer el segell i els treballs realitzats per a la promoció de la bicicleta al territori i, de l'altra, promoure aquelles zones que estan treballant per a la millora del seu ús.</p> <p>7.4.6. Creació de "valor afegit" a la imatge del segell, a través per exemple del patrocini o "sponsoring".</p>										

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació

Acció: 8.1.

Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" – Grup d'experts.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Creació d'un grup d'experts, de reflexió i treball, per a la identificació i prioritització de polítiques i accions que fomentin l'ús de la bicicleta a nivell territorial segons les necessitats i els recursos disponibles.

L'objectiu d'aquest grup és ser la font d'impuls per al foment de la mobilitat en bicicleta i d'intercanvi d'informació.

El "Club de la Bicicleta" estarà integrat per responsables tècnics i polítics regionals i locals així com experts i representants de la mobilitat ciclista a Catalunya.

Cost Total:

18.000 €

Cost per Any:

2008	:	6.000 €
2009	:	12.000 €
2010	:	-
2011	:	-
2012	:	-

Indicadors de seguiment:

- N/A

2008: -
2009: -
2010: -
2011: -
2012: -

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, Diputacions, Consells Comarcals, Ajuntaments,...) i experts i representants de la bicicleta a Catalunya.

Data d'inici: Juliol 2008

Data acabament: Juny 2009

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació

LÍNIA D'ACCIÓ

8.1. Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" – Grup d'experts

8.1.1. Creació del "Club de la Bicicleta": identificació dels membres, les finalitats, i el sistema d'organització i funcionament intern del grup d'experts.

8.1.2. Definició de l'agenda de treball del club, en consonància amb el Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya 2006-2010.

8.1.3. Desenvolupament d'un pla de formació sobre la bicicleta dirigida al Club.

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
	■								
		■							
			■						

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació

Acció: 8.2.

Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Creació i implantació d'una plataforma virtual (*on-line*), per tal d'oferir als tècnics i experts una eina que els hi permeti compartir informació específica i participar en processos de treball al voltant de temes d'interès comú sobre la bicicleta (gestió del coneixement).

Aquest espai es desenvoluparà dins del marc definit per la Web de la bicicleta tot i que es desenvoluparan mesures específiques per a la seva promoció i gestió.

Cost Total:

39.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: 30.000 €
2010	: 3.000 €
2011	: 3.000 €
2012	: 3.000 €

Indicadors de seguiment:

- N/A

2008: -
2009: -
2010: -
2011: -
2012: -

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, Diputacions, Consells Comarcals, Ajuntaments,...) i experts i representants de la bicicleta a Catalunya.

Data d'inici: Juliol 2009

Data acabament: Desembre 2012

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació

LÍNIA D'ACCIÓ

8.2. Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació

8.2.1. Disseny i desenvolupament d'un sistema de participació i coneixement compartit entre tècnics i experts de la bicicleta, format pels següents mòduls:

- Sistema d'informació centralitzat
- Intranet per a la integració dels agents implicats
- Motor de debat sobre la bicicleta

8.2.2. Posada en funcionament i enllaç amb la Web de la Bicicleta.

8.2.3. Disseny i implantació d'un pla de comunicació d'aquesta eina de treball virtual per donar-la a conèixer entre els tècnics i experts del món de la bicicleta.

8.2.4. Manteniment de l'espai virtual

ANY/SEMESTRE

2008		2009		2010		2011		2012	
SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
			■						
			■						
				■					
						■			

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació

Acció: 8.3.

Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Organització d'una trobada professional bianual de la bicicleta a Catalunya, amb la participació del sector públic i privat, que permeti debatre sobre la situació i els assumptes que afecten el foment de l'ús de la bicicleta al territori, intercanviar opinions, plantejar noves necessitats, compartir coneixements, i promoure les relacions professionals entre administracions i experts.

La institucionalització de la celebració d'unes jornades sectorials de reflexió permetrà al mateix temps posar de relleu la importància de la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu i sostenible.

Sota el marc d'aquestes jornades es pot plantejar el desenvolupament de guardons que premiïn la R+D+i o altres relacionats amb el món de la bicicleta.

Cost Total:

600.000 €

Cost per Any:

2008	:	200.000 €
2009	:	-
2010	:	200.000 €
2011	:	-
2012	:	200.000 €

Indicadors de seguiment:

- Nivell de participació al congrés (% núm. d'assistents)

2008:	Increment d'un 20% respecte 2006
2009:	-
2010:	Increment d'un 40% respecte 2006
2011:	-
2012:	Increment d'un 60% respecte 2006

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya

Data d'inici: Gener 2008 (acte bianual)

Data acabament: Juny 2012

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
8.3. Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta										
8.3.1. Definició d'un congrés bianual sobre la bicicleta a Catalunya, tenint en compte: duració, programa d'esdeveniments, participants, convidats amb ponències d'interès, i pla de comunicació.										
8.3.2. Comunicació del congrés al públic objectiu: <i>mailing</i> i notificació en premsa.										
8.3.3. Organització del congrés (mes de maig).										
8.3.4. Recull d'informació i conclusions, i edició d'un CD amb els resultats del congrés.										
8.3.5. <i>Mailing</i> amb els resultats del congrés dirigit als participants.										

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació

Acció: 8.4.

Desenvolupar estratègies de partenariat i de coordinació amb altres territoris i països.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Definició de programes d'actuació i iniciatives que permetin la creació de *partnerships*, tant dintre del sector públic com privat, amb altres territoris i països a fi de coordinar actuacions que afavoreixin:

- El desenvolupament d'una xarxa continua a través de l'impuls de creació de connexions transfrontereres.
- El compartir coneixement i experiències que permetin millorar el foment de l'ús de la bicicleta al territori.
- L'optimització d'experiències i recursos en el desenvolupament de les infraestructures ciclistes.

Cost Total:

74.000 €

Cost per Any:

2008	: -
2009	: 50.000 €
2010	: 6.000 €
2011	: 6.000 €
2012	: 12.000 €

Indicadors de seguiment:

- Col·laboracions realitzades (% núm. d'acords de col·laboració realitzats)

2008:	-
2009:	Increment d'un 20% respecte 2006
2010:	Increment d'un 40% respecte 2006
2011:	Increment d'un 60% respecte 2006
2012:	Increment d'un 80% respecte 2006

Agents implicats:

Administracions públiques, Governos d'altres regions i territoris propers (Sud de França, València, Aragó, País Basc, etc.).

Data d'inici: Gener 2009

Data acabament: Desembre 2012

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
8.4. Desenvolupar estratègies de partenariat i de coordinació amb altres territoris i països										
8.4.1. Identificació de les institucions públiques, entitats, empreses i d'altres ens locals, nacionals i internacionals, que es considerin d'interès així com dels seus interlocutors, per a la realització d'accions de col·laboració.			■							
8.4.2. Realització de contactes amb cadascuna de les institucions, per a conèixer la seva activitat i identificar possibles propostes de col·laboració.			■	■						
8.4.3. Disseny del pla, estratègia i accions que es duran a terme: projectes concrets, publicitat acompanyant, necessitats a cobrir, etc.			■	■						
8.4.4. Adhesió als ens i agrupacions de la bicicleta europeus.				■						
8.4.5. Assistència i participació a actes mundials de la bicicleta com "VeloCity", entre d'altres.					■	■	■	■	■	■
8.4.6. Avaluació, potenciació i continuïtat de les accions.										■

L.E.9.: Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control

Acció: 9.1.

Crear i desenvolupar l'Entitat de gestió del PEB.

Responsable:

Govern de la Generalitat

Descripció:

Creació i desenvolupament d'un ens públic, amb pressupost assignat, per a la promoció de l'ús de la bicicleta i amb l'objectiu que es configuri com l'element capitalitzador de la realitat actual i impulsor de les estratègies futures, entre d'altres la execució, control i seguiment d'aquest pla estratègic.

Aquest ens actuarà també de centre de coneixement territorial i observatori de l'evolució de la bicicleta a Catalunya.

Cost Total:

1.860.000 €

Cost per Any:

2008	: 260.000 €
2009	: 400.000 €
2010	: 400.000 €
2011	: 400.000 €
2012	: 400.000 €

Indicadors de seguiment:

- N/A

2008: -
2009: -
2010: -
2011: -
2012: -

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya.

Data d'inici: Gener 2008

Data acabament: Desembre 2012

L.E.9.: Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
9.1. Crear i desenvolupar l'Agència Catalana de la Bicicleta										
9.1.1. Definició estratègica de l'Agència Catalana de la Bicicleta: Visió, Missió, àmbits d'actuació i objectius estratègics.	■									
9.1.2. Definició de l'estructura organitzativa i funcional: organigrama i composició, processos bàsics i de relació amb altres àrees i/o departaments de la Generalitat.	■									
9.1.3. Elaboració del pla de treball i funcionament.	■									
9.1.4. Establiments de les regles de relació amb els ens i agents vinculats amb el món de la bicicleta a Catalunya.	■									
9.1.5. Creació de l'Agència Catalana de la Bicicleta.	■									
9.1.6. Definició i implantació del pla de comunicació del nou ens.	■									

L.E.9.: Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control

Acció: 9.2.

Definir i implantar un quadre de comandament.

Responsable:

Entitat de gestió del PEB

Descripció:

Elaboració i implantació d'un quadre de comandament que tingui en compte els indicadors bàsics necessaris per a fer el seguiment del desenvolupament de la xarxa ciclable a Catalunya – a nivell de km carrils-bici, seguiment econòmic, recerca, nombre d'usuaris, qualitat i satisfacció de l'usuari- i faciliti el seguiment de l'execució del Pla Estratègic.

El quadre de comandament esdevindrà una eina de seguiment, control i avaluació de la execució i impacte del Pla Estratègic i les seves accions, a més de facilitar la definició de les estratègies futures de continuïtat del pla.

Cost Total:

40.000 €

Cost per Any:

2008 : -
2009 : 40.000 €
2010 : -
2011 : -
2012 : -

Indicadors de seguiment:

- N/A

2008: -
2009: -
2010: -
2011: -
2012: -

Agents implicats:

Generalitat de Catalunya

Data d'inici: Gener 2009

Data acabament: Desembre 2009

L.E.9.: Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control

LÍNIA D'ACCIÓ	ANY/SEMESTRE									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
9.2. Definir i implantar un quadre de comandament										
9.2.1. Anàlisi de necessitats i elaboració d'un sistema d'indicadors per al seguiment, control i avaluació de l'ús de la bicicleta i el desenvolupament de la xarxa ciclista.			■							
9.2.2. Definició d'un sistema i procés de recollida d'informació segons indicadors.				■						
9.2.3. Implantació del quadre de comandaments. Ha de ser l'eina que permeti un seguiment dels objectius del Pla Estratègic de foment de l'ús de la bicicleta i poder reconèixer les fites.					■					
9.2.4. Desenvolupament, avaluació i enriquiment del contingut del quadre de comandaments.						■				
9.2.5. Disseny i publicació d'un informe periòdic amb els resultats dels principals indicadors.										■

4.5 Cronograma

LINIES ESTRATÈGIQUES		ANY / SEMESTRE											
		2008		2009		2010		2011		2012			
		SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2		
1. Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial													
1.1	Crear un inventari de camins i vies ciclistes	■				■							
1.2	Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya	■		■									
1.3	Definir uns estàndards tècnics de disseny de carrils-bici	■		■				■					
1.4	Fomentar la planificació urbana	■		■									
1.5	Fomentar la planificació de la xarxa comarcal	■		■									
1.6	Impulsar la construcció de la xarxa territorial	■								■			
2. Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat													
2.1	Definir una normativa de pacificació del trànsit	■				■							
2.2	Fomentar el desenvolupament de mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes	■		■				■					
2.3	Dissenyar un programa de manteniment i neteja d'infraestructures ciclistes	■		■									
3. Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris													
3.1	Fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes	■		■									
3.2	Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris	■		■				■		■			

LINIES ESTRATÈGIQUES		ANY / SEMESTRE									
		2008		2009		2010		2011		2012	
		SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2
4. Impulsar el desenvolupament de normativa específica											
4.1	Impulsar l'adaptació de la normativa del trànsit existent als requeriments de la bicicleta i les vies ciclistes										
4.2	Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori										
4.3	Impulsar l'assegurança voluntària per als cicletes										
5. Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat											
5.1	Impulsar l'homogeneïtzació dels horaris i requisits d'admissió dels diferents operadors										
5.2	Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes										
5.3	Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles per al transport de bicicletes										
6. Desenvolupar programes d'educació, formació i informació											
6.1	Crear programes d'educació per a la mobilitat segura amb bicicleta a les escoles										
6.2	Fomentar el respecte del conductor del vehicle motor vers el ciclista als programes de formació viària i de conducció										
6.3	Desenvolupament programes informatius i de sensibilització										

LINIES ESTRATÈGIQUES		ANY / SEMESTRE									
		2008		2009		2010		2011		2012	
		SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2	SEM.1	SEM.2
7. Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció											
7.1	Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta										
7.2	Dissenyar i desenvolupar la Web de la Biciçleta										
7.3	Fomentar el lloguer de bicicletes										
7.4	Crear un segell de reconeixement especial "Fem bicicleta"										
8. Fomentar mecanismes de coordinació i participació											
8.1	Impulsar el desenvolupament del "Club de la Biciçleta" - Grup d'experts										
8.2	Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació										
8.3	Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta										
8.4	Desenvolupar estratègies de partenariat i de coordinació amb altres territoris i països										
9. Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control											
9.1	Crear i desenvolupar l'Agència Catalana de la Biciçleta										
9.2	Definir i implantar un quadre de comandaments										

4.6. Pressupost

Línies estratègiques	Any					TOTAL
	2006	2007	2008	2009	2010	
1.- Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial.	66.000	332.000	2.160.000	2.030.000	5.000.000	9.588.000
1.1.Crear un inventari de camins i vies ciclistes.	30.000	200.000	30.000			260.000
1.2.Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya.			100.000			100.000
1.3.Definir uns estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes.	36.000	12.000	6.000			54.000
1.4.Fomentar la planificació urbana.		60.000	1.012.000	1.000.000	1.000.000	3.072.000
1.5.Fomentar la planificació de la xarxa comarcal.		60.000	1.012.000	1.000.000	1.000.000	3.072.000
1.6.Impulsar la construcció de la xarxa territorial.				30.000	3.000.000	3.030.000
2.- Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat	30.000	50.000	18.000			98.000
2.1.Definir una normativa de pacificació del trànsit.	30.000	30.000	12.000			72.000
2.2.Fomentar mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes.			6.000			6.000
2.3.Dissenyar un programa de manteniment i neteja de vies ciclistes.		20.000				20.000

Línies estratègiques	Any					TOTAL
	2006	2007	2008	2009	2010	
3.-Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris.	225.000	225.000		90.000		540.000
3.1.Fomentar la creació d'espais segurs per a la guarda de bicicletes	25.000	25.000				50.000
3.2.Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris.	200.000	200.000		90.000		490.000
4.- Impulsar el desenvolupament de normativa específica	60.000	60.000	225.000	276.000		621.000
4.1.Impulsar l'adaptació de la normativa de trànsit a la bicicleta.		30.000	30.000	6.000		66.000
4.2.Desenvolupar un codi de senyalització de vies ciclistes.	60.000	30.000	150.000	150.000		390.000
4.3.Impulsar una assegurança per a bicicletes.			45.000	120.000		165.000
5.- Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat	15.000	150.000	90.000	200.000	200.000	655.000
5.1.Adaptar els horaris i requisits d'admissió dels diferents operadors.	15.000					15.000
5.2.Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes		60.000	60.000			120.000
5.3.Impulsar una normativa d'adaptació de vehicles pel transport de bicicletes.		90.000	30.000	200.000	200.000	520.000

Línies estratègiques	Any					TOTAL
	2006	2007	2008	2009	2010	
6.- Desenvolupar programes d'educació, formació i informació	80.000	236.000	36.000	36.000	36.000	424.000
6.1.Crear un programa d'educació escolar especial "Bicicleta-escola".	30.000	156.000	6.000	6.000	6.000	204.000
6.2.Introduir la bicicleta als programes de formació viària "Bicicleta-autoscola".		50.000				50.000
6.3.Desenvolupar programes informatius i de sensibilització.	50.000	30.000	30.000	30.000	30.000	170.000
7.- Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció	260.000	490.000	520.000	470.000	485.000	2.225.000
7.1.Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta.	120.000	150.000	300.000	300.000	300.000	1.170.000
7.2.Dissenyar i desenvolupar la Web de la Bicicleta.		200.000	20.000	20.000	20.000	260.000
7.3.Fomentar el lloguer de bicicletes.	140.000	140.000	200.000	125.000	140.000	745.000
7.4.Crear un segell de reconeixement especial "Fem Bicicleta".				25.000	25.000	50.000

Línies estratègiques	Any					TOTAL
	2006	2007	2008	2009	2010	
8.- Fomentar mecanismes de coordinació i participació	206.000	92.000	209.000	9.000	215.000	731.000
8.1. Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" – Grup d'experts	6.000	12.000				18.000
8.2. Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació		30.000	3.000	3.000	3.000	39.000
8.3. Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta	200.000		200.000		200.000	600.000
8.4. Desenvolupar la coordinació amb altres territoris.		50.000	6.000	6.000	12.000	74.000
9.- Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control	260.000	440.000	400.000	400.000	400.000	1.900.000
9.1. Crear i desenvolupar una entitat de gestió de la Bicicleta	260.000	400.000	400.000	400.000	400.000	1.860.000
9.2. Definir i implantar un quadre de comandament		40.000				40.000
Total general	1.202.000	2.075.000	3.658.000	3.511.000	6.336.000	16.782.000

4.7 Quadre d'indicadors

LÍNIES ESTRATÈGIQUES		INDICADORS DE SEGUIMENT PER LÍNEA D' ACCIÓ		ANY					
		INDICADOR	RATI (respecte any referència)	Unitat de referència	Any de referència	2009	2010	2011	2012
1. Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial									
1.1	Crear un inventari de camins i vies ciclistes	Km de camins i vies ciclistes inventariats	% km s/ tot. identificats	Km inventariats	2008	50%	100%		
1.2	Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya	N / A							
1.3	Definir uns estàndards tècnics de disseny de carrils-bici	Km carrils-bici adaptats als estàndards tècnics	% km carrils-bici adaptats/ tot. km	Km carrils-bici existents	2009		20%	40%	60%
1.4	Fomentar la planificació urbana	Km de vies ciclistes urbanes	% increment km s/ tot. existents	Km bici urbans existents	2009		20%	40%	60%
1.5	Fomentar la planificació de la xarxa comarcal	Km de vies ciclistes comarcals	% increment km ciclistes	Km bici comarcals	2009		20%	40%	60%
1.6	Impulsar la construcció de la xarxa territorial	Km de xarxa territorial realitzats	% km realitzats de la xarxa s/	Km xarxa ciclista territorial	2011				20%
2. Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat									
2.1	Definir una normativa de pacificació del trànsit	N / A							
2.2	Fomentar el desenvolupament de mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes	Grau d'apatació dels plans locals	% increm. plans modificats s/tot.	Núm. plans urbans adaptats	2010			20%	40%
2.3	Dissenyar un programa de manteniment i neteja d'infraestructures ciclistes	N / A							
3. Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris									
3.1	Fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes	Places d'aparcament bicicletes	% increment places	Núm. de places d'aparcament	2008	20%	40%	60%	80%
3.2	Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris	Evolució robatori de bicicletes	% reducció robatoris	Núm robatoris de bicicletes	2008	20%	30%	40%	50%
4. Impulsar el desenvolupament de normativa específica									
4.1	Impulsar l'adaptació de la normativa del trànsit existent als requeriments de la bicicleta i les vies ciclistes	N / A							
4.2	Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori	Km ciclistes senyalitzats d'acord normativa	% increment km senyalitzats s/	Km ciclistes senyalitzats	2009		20%	40%	50%
4.3	Impulsar l'assegurança voluntària per als cicletes	Voluntat d'adquisició d'una assegurança	% increm. vta. assegurances	Núm d'assegurances	2010			20%	40%

LÍNIES ESTRATÈGIQUES	INDICADORS DE SEGUIMENT PER LÍNIA D' ACCIÓ		ANY						
	INDICADOR	RATI (respecte any referència)	Unitat de referència	Any de referència	2009	2010	2011	2012	
5. Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat									
5.1	Impulsar l'homogeneïtzació dels horaris i requisits d'admissió dels diferents operadors	Nivell d'adaptació dels operadors de transport	% increment operadors	Núm. operadors adaptats	2008	20%	40%	60%	80%
5.2	Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes	Nivell d'adaptació de les estacions de transport	% increm. estacions /tot.	Núm. estacions adaptades per	2009		20%	40%	60%
5.3	Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles per al transport de bicicletes	Nivell d'adaptació dels vehicles de transport	% increm. vehicles s/ total	Núm. vehicles adaptats per	2010			20%	40%
6. Desenvolupar programes d'educació, formació i informació									
6.1	Crear programes d'educació per a la mobilitat segura amb bicicleta a les escoles	Escoles adherides al programa	% increm. escoles adherides	Núm. escoles adherides	2008	20%	40%	60%	80%
6.2	Fomentar el respecte del conductor del vehicle motor vers el ciclista als programes de formació viària i de desenvolupament programes informatius i de sensibilització	Autoscoles adherides als programes	% increm. autoscoles	Núm. autoscoles adherides	2009		20%	40%	60%
6.3		Nivell d'accidentalitat en bicicleta	% reducció accidents	Núm. d'accidents	2009		20%	40%	60%
7. Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció									
7.1	Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta	Volum d'usuaris de la bicicleta	% increment ciclistes	Núm. usuaris de la bicicleta	2008	20%	40%	60%	80%
7.2	Dissenyar i desenvolupar la Web de la Bicicleta	Evolució de visites de la Web	% increment visites de la web	Núm. visites de la Web	2010			20%	40%
7.3	Fomentar el lloguer de bicicletes	Volúm de lloguers de bicicletes	% increment de lloguers s/tot.	Núm. de lloguer realitzats	2009		20%	40%	60%
7.4	Crear un segell de reconeixement especial "Fem bicicleta"	Municipis amb reconeixement especial	% increment segells atorgats	Núm. segells atorgats	2012				
8. Fomentar mecanismes de coordinació i participació									
8.1	Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" - Grup d'experts	N / A							
8.2	Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació	N / A							
8.3	Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta	Nivell de participació al congrés	% increment assistents	Núm. persones assistents al congrés	2008		20%		40%
8.4	Desenvolupar estratègies de partenariat i de coordinació amb altres territoris i països	Col.laboracions realitzades	% increment accords	Núm. d'acord de col.laboració	2008	20%	40%	60%	80%
9. Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control									
9.1	Crear i desenvolupar l'Agència Catalana de la Bicicleta	N / A							
9.2	Definir i implantar un quadre de comandaments	N / A							

Núm.	INDICADORS DE SEGUIMENT GLOBALS		ANY					
	INDICADOR	RATI (respecte any referència)	Unitat de referència	Any de referència	2009	2010	2011	2012
1	Km de vies ciclistes urbanes	% increment km s/ tot. existents	Km bici urbans existents	2007		20%	40%	60%
2	Km de vies ciclistes comarcals	% increment km ciclistes comarcals s/ tot. existents	Km bici comarcals existents	2007		20%	40%	60%
3	Km de xarxa territorial realitzats	% km realitzats de la xarxa s/ tot. planificats	Km xarxa ciclista territorial	2009				20%
4	Places d'aparcament bicicletes	% increment places d'aparcament bicicleta	Núm. de places d'aparcament bicicleta	2006	20%	40%	60%	80%
5	Evolució robatori de bicicletes	% reducció robatoris	Núm robatoris de bicicletes	2006	20%	30%	40%	50%
6	Nivell d'adaptació dels operadors de transport	% increment operadors adaptats s/ tot. operadors	Núm. operadors adaptats	2006	20%	40%	60%	80%
7	Nivell d'accidentalitat en bicicleta	% reducció accidents	Núm. d'accidents ciclistes	2007		20%	40%	60%
8	Volum d'usuaris de la bicicleta	% increment ciclistes	Núm. usuaris de la bicicleta	2006	20%	40%	60%	80%
9	Evolució de visites de la Web	% increment visites de la web	Núm. visites de la Web	2008			20%	40%
10	Nivell de participació al congrés	% increment assistents	Núm. persones assistents al congrés	2006		20%		40%

ANNEX 1

INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

1.	INTRODUCCIÓ	3
1.1.	El procés d'avaluació ambiental estratègica	3
1.2.	Contingut i abast de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental	4
2.	CONTINGUT I OBJECTIUS PRINCIPALS DEL PEB	6
3.	RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS	8
4.	DIAGNOSI DELS ASPECTES RELLEVANTS DE LA MOBILITAT ACTUAL	11
4.1.	El transport el principal consumidor energètic	12
4.2.	Augment de les emissions de CO2 del transport	14
4.3.	Emissió de contaminants atmosfèrics	16
4.4.	Fragmentació, ocupació del territori i biodiversitat	18
4.5.	Contaminació acústica	20
4.6.	Accidentalitat i salut dels ciclistes	22
5.	LA BICICLETA COM A MITJÀ DE TRANSPORT ALTERNATIU	25
6.	OBJECTIUS AMBIENTALS	27
6.1.	Política del transport i la mobilitat, l'energia i el medi ambient	28
6.2.	Definició dels objectius de protecció ambiental	30
6.3.	Ponderació dels objectius de protecció ambiental	34
7.	DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES	35
7.1.	L'alternativa zero	35
7.2.	L'alternativa del PEB	37
8.	DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS DEL PEB	38
9.	AVALUACIÓ GLOBAL DEL PEB	44
10.	MESURES DE SEGUIMENT AMBIENTAL	46
11.	INFORME DE VIABILITAT ECONÒMICA	48
12.	SÍNTESI DE CARÀCTER NO TÈCNIC	50

1.1 El procés d'avaluació ambiental estratègica

El present informe és part integrant del Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya (en endavant, PEB) i concreta la seva avaluació ambiental estratègica. L'avaluació ambiental estratègica (en endavant, AAE) és l'instrument preventiu que permet integrar els aspectes ambientals i de sostenibilitat en la presa de decisions sobre els criteris i orientacions proposats pel PEB i que, potencialment, poden provocar efectes sobre el medi ambient, tant positius com negatius.

L'informe s'emmarca en la Directiva 2001/42/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2001, relativa a l'avaluació de determinants plans i programes en el medi ambient¹, coneguda també com Directiva d'avaluació ambiental estratègica.

Aquesta Directiva es troba transposada a l'Estat Espanyol mitjançant la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinants plans i programes sobre el medi ambient².

La Llei 9/2006 estableix que els plans i programes sectorials elaborats per les diferents administracions públiques en els àmbits del transport i l'ordenació del territori entre d'altres àmbits, requereixen l'elaboració per part del promotor d'una avaluació ambiental estratègica per la seva aprovació.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat de Catalunya, també estableix la necessitat d'una AAE als instruments de planificació establerts per la Llei (article 17), entre els quals els plans específics, com el PEB. En aquest sentit, el Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya es troba subjecte a AAE, i el present Informe de Sostenibilitat Ambiental forma part de l'esmentat procés.

¹ DOCE 197/30 de 21.07.2001.

² BOE núm. 132 de 29.04.2006.

1.2 Contingut i abast de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental

El Pla estratègic de la Bicicleta és un pla sectorial establert per la Llei de mobilitat, de jerarquia inferior a les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya establertes també per la Llei de mobilitat.

Les Directrius Nacionals de Mobilitat constitueixen el marc per a l'aplicació dels objectius de mobilitat a Catalunya, concebudes com un instrument de planificació a integrar en els plans i programes de mobilitat derivats. En concret, la missió específica de les Directrius Nacionals de Mobilitat és constituir un filtre entre la diagnosi de la situació actual de cada pla i el programa d'actuacions corresponent.

En aquest sentit, la present avaluació ambiental estratègica del PEB s'emmarca en l'avaluació ambiental de les DNM³.

El procés d'avaluació ambiental inclou l'elaboració del present Informe de Sostenibilitat Ambiental (en endavant, ISA), el qual analitza des de l'òptica ambiental el Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya.

L'ISA és elaborat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (com a promotor del pla) i té per objectiu identificar, descriure i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient que puguin derivar-se de l'aplicació del pla, així com les alternatives raonables, tècnica i ambientalment viables, que tinguin en compte els objectius i àmbit territorial d'aplicació del pla.

³ Anunci d'informació pública de l'ISA de les DNM. DOGC núm. 4676 de 14.07.2006.

En aquest sentit, la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del Departament de Medi Ambient i Habitatge (com a òrgan ambiental competent) ha elaborat el Document de referència per a l'avaluació ambiental del PEB⁴.

Aquest document de referència té per objectiu determinar l'amplitud i nivell de detall de l'ISA, i recull les demandes de tipus ambiental fruit de les consultes a les administracions afectades i públic interessat realitzat pel mateix DMAH, tal com estableix l'article 9 de la Llei 9/2006.

La Llei 9/2006 estableix en el seu article 8 i l'annex I el contingut mínim de l'ISA, en el qual bàsicament:

- a. Es presenta l'avaluació ambiental estratègica, el seu marc normatiu i procés.
- b. Es descriu breument el contingut i objectius del Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya, i la relació amb altres plans i programes connexos.
- c. Es realitza una diagnosi dels aspectes ambientals significatius sobre els quals el pla pot tenir incidència.
- d. Es defineixen i jerarquitzen els objectius jurídics en matèria ambiental relacionats amb la mobilitat a Catalunya.
- e. Es descriuen i avaluen els possibles impactes ambientals de les alternatives considerades; l'alternativa zero i la pròpia alternativa del pla.
- f. Es presenten mesures de seguiment i control ambiental del pla i un informe de viabilitat econòmica.
- g. Finalment, es presenta un resum de caràcter no tècnic dels continguts de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental.

⁴ Document de referència emès per la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat, 13.12.2006.

2.Contingut i objectius principals del PEB

El Pla estratègic de la Bicicleta a Catalunya és un pla específic recollit per la Llei 9/2003 de mobilitat de Catalunya, i impulsat pel departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat. L'objectiu principal del PEB és potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a tot Catalunya. Aquest objectiu es planifica assolir mitjançant el desenvolupament de nou línies estratègiques, que alhora es concreten en trenta plans d'acció. La següent taula recull les línies estratègiques i plans d'acció del PEB.

Línies estratègiques i plans d'acció
L.E.1. Identificar, planifica, dissenyar i construir una xarxa territorial
1.1. Crear un inventari de camins i vies ciclistes
1.2. Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya
1.3. Definir uns estàndards tècnics de disseny de carrils-bici
1.4. Fomentar la planificació urbana
1.5. Fomentar la planificació de la xarxa comarcal
1.6. Impulsar la construcció de la xarxa bàsica territorial
L.E.2. Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat
2.1. Definir una normativa de pacificació del trànsit
2.2. Fomentar el desenvolupament de mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes
2.3. Dissenyar un programa de manteniment i neteja d'infraestructures ciclistes
L.E.3. Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris
3.1. Fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes
3.2. Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris
L.E.4. Impulsar el desenvolupament de normativa específica
4.1. Impulsar l'adaptació de la normativa de trànsit existent als requeriments de la bicicleta i les vies ciclistes
4.2. Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori
4.3. Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes
L.E.5. Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat
5.1. Impulsar l'homogeneïtzació dels horaris i requisits d'admissió dels diferents operadors
5.2. Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes
5.3. Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles per al transport de bicicletes

L.E.6. Desenvolupar programes d'educació, formació i informació
6.1. Crear programes d'educació per a la mobilitat segura amb bicicleta a les escoles
6.2. Fomentar el respecte del conductor del vehicle motor vers el ciclista als programes de formació viària i de conducció
6.3. Desenvolupar programes informatius i de sensibilització
L.E.7. Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció
7.1. Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta
7.2. Dissenyar i desenvolupar la Web de la Bicicleta
7.3. Fomentar el lloguer de bicicletes
7.4. Crear un segell de reconeixement especial "Fem bicicleta"
L.E.8. Fomentar mecanismes de coordinació i participació
8.1. Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" - Grup d'experts
8.2. Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació
8.3. Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta
8.4. Desenvolupar estratègies de partenariat i de coordinació amb altres territoris i països
L.E.9. Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control
9.1. Crear i desenvolupar l'entitat de gestió del Pla estratègic de la Bicicleta
9.2. Definir i implantar un quadre de comandament

Per a cada acció es descriuen els continguts, els agents implicats en el seu desenvolupament, l'organisme responsable, la data d'inici i finalització, indicadors de seguiment i el cost total de l'acció desglossat per anys. La memòria del pla inclou la diagnosi de la situació de la bicicleta a Catalunya i el seu anàlisi DAFO, com a pas previ per a la definició i concreció de les línies estratègiques i plans d'acció. El PEB té un període de vigència fins el 2012, així mateix el pla recull el cronograma d'execució de cada pla d'acció.

El pressupost associat al desenvolupament del PEB és de 16.666.000 €. La línia estratègica amb major pressupost és la L.E.1 que li correspon el 57,5 % del pressupost total del PEB. A continuació, les línies estratègiques L.E.7 i L.E.9 acaparen l'11,7 %. La línia estratègica amb menor pressupost és la L.E.2 (0,6 % del pressupost total).

El PEB preveu un seguiment i control mitjançant un quadre d'indicadors per a cada línia d'actuació i uns valors objectiu a assolir en base a l'any 2006 de referència.

3. Relació amb altres plans i programes connexos

Aquest apartat presenta els plans i programes que guarden relació amb el PEB, tant per l'àmbit territorial de la planificació –Catalunya- com pels sectors de la planificació, considerant que una planificació coherent i integrada en la mobilitat, el transport, l'energia, el medi ambient, la salut, els usos del territori i el turisme poden afavorir la bicicleta.

- **Directrius Nacionals de Mobilitat 2006-2012 (DNM)**. Aquestes han emmarcat la redacció del PEB. Les DNM tenen caràcter de pla territorial sectorial, i responen al model de Catalunya de 8 milions d'habitants el 2026, amb un creixement econòmic anual del 3 %, una població concentrada en ciutats mitjanes i poc dispersa i amb menys impactes per congestió i contaminació després de reduir viatges i distàncies, però amb més i més bona accessibilitat a llocs bàsics, si és possible a peu, en bicicleta o en transport públic.
- Pla Territorial General de Catalunya i Plans territorial Parcial (PTG i PTP). El Pla Territorial General de Catalunya (1995) defineix els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya. Els PTP concreten els objectius del PTG amb major concreció pels diferents àmbits territorials; Pla territorial de les Terres de l'Ebre (2001), Pla Territorial de l'Alt Pirineu i Aran (2006), projecte del Pla territorial de Ponent, avantprojecte del Pla territorial de les comarques centrals. Els criteris de planejament territorial de Catalunya (2004), entre d'altres inclouen el dret a la mobilitat, la facilitació del transport públic, la viabilitat del territori i els desenvolupaments urbans. Considera els viatges a peu i en ferrocarril per a descongestionar les infraestructures i desincentivar l'ús del vehicle privat, tanmateix però no considera l'ús de la bicicleta directament.
- Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC). És el pla territorial sectorial que permet el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries, ferroviàries i logístiques a Catalunya, tant pel transport de viatgers com de mercaderies.

- Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020 (PEIT). És el document bàsic desenvolupat pel Ministeri de Foment per a la planificació de les infraestructures de transport a Espanya en un horitzó a mig i llarg termini. L'objectiu del PEIT és contribuir a la millora de la competitivitat econòmica, la cohesió territorial i social, la seguretat i qualitat del servei en tots els mitjans de transport des dels principis de racionalitat i eficiència en l'ús dels recursos. El PEIT aborda la planificació de la bicicleta dins el seu Pla de promoció dels mitjans no motoritzats, l'objectiu del qual és promoure un ús còmode, segur i atractiu dels mitjans no motoritzats com una part substantiva de la política integral de mobilitat. Per a la bicicleta, aquest pla articula una Estratègia específica per a la promoció de la bicicleta, basada en les següents directrius (capítol 6.10.4):
 - Millorar la seguretat vial del ciclista.
 - Garantir la intermodalitat del ciclisme.
 - Creació d'una Xarxa Bàsica de Vies Ciclistes.
 - Ajudes al finançament de infraestructures viàries per bicicletes.
 - Mesures d'àmbit legislatiu.
 - Promoció del ciclisme.
- Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015. Té com a finalitat la introducció d'un model energètic que permeti avançar el país cap a un desenvolupament sostenible.
- Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i Xarxa Natura 2000. Pla territorial sectorial que té per objecte la delimitació i l'establiment de les determinacions necessàries per a la protecció bàsica dels espais naturals, la conservació dels quals es considera necessari assegurar, d'acord amb els valors científics, ecològics, paisatgístics, culturals, socials, didàctics i recreatius que posseeixen. La Xarxa Natura 2000 creada en virtut de la Directiva d'hàbitats, defineix una xarxa europea coherent de zones d'especial conservació.

- Pla director d'infraestructures 2001-2010 de l'Autoritat del Transport Metropolità (en revisió el 2006). Recull totes les actuacions en infraestructura de transport públic per al decenni 2001-2010 a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, amb independència de l'Administració i l'operador que l'explota.
- Pla d'actuació per restaurar i millorar la qualitat de l'aire⁵. Pla associat a la declaració de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric aprovades mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig, pels contaminants diòxid de nitrogen i partícules en suspensió a 40 municipis del Barcelonès, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Baix Llobregat. El pla d'actuació estableix mesures per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial amb un horitzó temporal fins el 2010. En l'àmbit del transport, el pla recull actuacions concretes com el propi Pla Estratègic de la Bicicleta (mesura 15) o el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (mesura 11).
- Pla català de seguretat viària 2005-2007. Pla triennal desenvolupat pel Departament d'Interior amb l'objectiu de reduir l'accidentalitat a la xarxa viària catalana.
- El Pla estratègic de turisme de Catalunya 2005-2010. El pla identifica noves activitat turística dins les fortaleces del sector turístic català, tanmateix no recull accions específiques pel foment i la promoció de la bicicleta, tot i que el turisme en bicicleta és una activitat molt extensa en altres països i és una opció sostenible i saludable de fer turisme en el territori.
- El Pla de salut de Catalunya 2002-2005. El pla fixa els objectius de la política sanitària a Catalunya i les línies d'actuació a desplegar de forma prioritària per aconseguir-los. Tanmateix, no reconeix la importància de la bicicleta com a instrument del foment de l'exercici físic, tot i que estableix el foment de l'exercici físic com un dels principals objectius pel període 2000-2005 i de cara al 2010.

⁵ El termini d'exposició pública per aprovar el Decret associat al Pla d'Actuació d'acord amb la normativa de protecció de l'ambient atmosfèric va finalitzar el 31 de gener de 2007.

4. Diagnosi dels aspectes rellevants de la mobilitat actual

Aquest apartat analitza els aspectes més rellevants de la mobilitat actual des de la perspectiva de la sostenibilitat i sobre els quals el PEB pot tenir-hi incidència. L'objectiu d'aquesta diagnosi és formular les bases que han de traduir-se en objectius ambientals.

Aquest capítol se centra en els problemes ambientals associats a la mobilitat motoritzada, i identifica i descriu el paper de la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu.

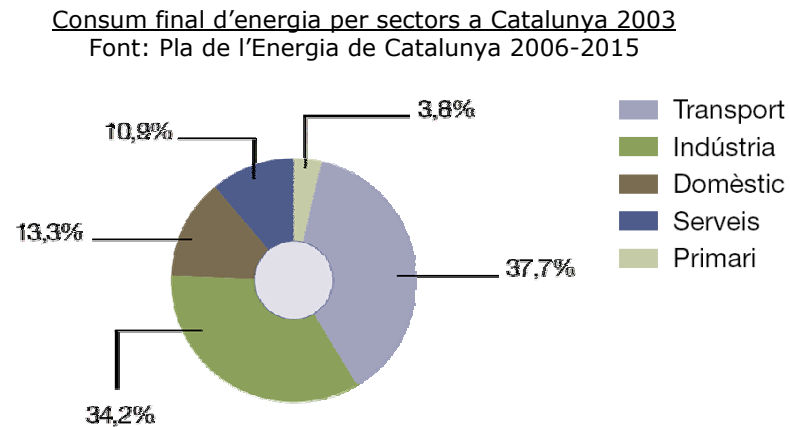
Els aspectes considerats per la diagnosi inclouen:

- El consum energètic del transport
- Les emissions de gasos d'efecte hivernacle del transport i la seva contribució al canvi climàtic
- Les emissions de contaminants atmosfèrics del transport nocius per la salut humana i el medi ambient
- La fragmentació, l'ocupació del territori i la biodiversitat
- La contaminació acústica relacionada amb el sector transports
- L'accidentalitat i salut dels ciclistes

Hi ha altres impactes ambientals derivats de la mobilitat que no s'analitzen en el present apartat, atès que l'objectiu de l'ISA és analitzar els aspectes ambientals més significatius i rellevants per l'àmbit del PEB. És el cas de la generació de residus.

4.1 El transport el principal consumidor energètic

El principal consumidor d'energia a Catalunya, i a nivell mundial, és el transport. Segons el Pla de l'Energia de Catalunya, el 37,7 % del consum final d'energia de Catalunya té el seu origen en el transport (el 31 % a nivell europeu), i el 98 % d'aquest consum final d'energia prové de derivats del petroli, esdevenint el principal emissor de contaminants a l'atmosfera i de gasos amb efecte hivernacle.



La demanda de transports ha experimentat un ràpid creixement els darrers anys (tant de viatgers com de mercaderies), especialment del transport per carretera. Aquest augment de la mobilitat ha afavorit l'ús del vehicle a motor privat per carretera front d'altres mitjans. El 78 % del consum energètic del transport té lloc a la carretera, on el vehicle a motor és el responsable de la meitat d'aquest consum.

Es preveu un increment de la mobilitat els propers anys, especialment del transport per carretera. A curt termini no es disposa de substitutius del petroli, agreujant la pressió del transport sobre el medi ambient en un futur immediat.

El consum energètic varia pels diferents mitjans de transport, així com l'eficiència energètica. La següent taula mostra el consum energètic i l'eficiència energètica dels mitjans de transport de viatgers, la qual considera el consum energètic i l'ocupació mitjana.

Mitjà de transport de viatgers	Consum energètic (MJ/viatger/km)	Eficiència energètica
Bicicleta	0,06	Molt eficient
A peu	0,16	Molt eficient
Tren de rodalies	0,35	Eficient
Autobús urbà	0,58	Eficient
Ciclomotor	1	Poc eficient
Cotxe gas-oil/benzina >1,4-2,0l	2,26-2,98	Poc eficient
Avió Boeing 727	2,89	Poc eficient
Cotxe gas-oil/benzina >2,0l	3,66-4,66	Molt ineficient

Consum energètic i eficiència energètica per mitjà de transport (pes mitjà persona 70 kg.).
Font: Institut Català d'Energia.

La congestió esdevé un greu problema ambiental pels increments de consum energètic i de concentració de la contaminació atmosfèrica que genera. Així mateix, a les ciutats i zones urbanes la conducció en vehicle a motor privat esdevé més ineficient energèticament, atès les arrencades i frenades contínues i la curta distància dels trajectes.

Tal com mostra la taula, la bicicleta i anar a peu són l'opció més eficient energèticament, esdevenint l'opció més sostenible per a trajectes curts i mitjans. Per a llargs recorreguts, el ferrocarril és més sostenible que la carretera. El cotxe privat és el mitjà de transport amb menor eficiència energètica.

4.2 Augment de les emissions de CO₂ del transport

L'acceleració del canvi climàtic degut a l'augment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (en endavant, GEI) és el principal problema ambiental del planeta.

El transport és el principal consumidor d'energia, i atès que l'emissió de GEI és proporcional al consum de combustibles fòssils, el transport és també el principal emissor de GEI.

Les emissions de gasos amb efecte hivernacle del sector transports, estan creixent, a mesura que augmenta la mobilitat i el consum de combustibles fòssils del sector. A Catalunya, les emissions de CO₂ durant la dècada de 1990 al 2001 s'incrementaren un 57,8%. D'aquest augment, un 39,5 % correspon al subsector del transport (21 % a nivell europeu).

La següent taula mostra les emissions de CO₂ totals l'any 2004 a Catalunya i els vehicles quilòmetre (com a indicador de la mobilitat del país atès que considera la mobilitat realitzada i el parc de vehicles a motor real). El factor promig d'emissió de CO₂ és un indicador de l'emissió de CO₂ per quilòmetre i mode de transport a Catalunya.

Mitjà de transport	2004 Emissions CO₂ (Tn/any)	2004 Veh-km	Factor promig d'emissió CO₂ (g/veh-km) 2004
Turisme	5.196.881	31.110.240.777	167,047266
Mercaderies Lleugers	3.343.969	12.455.317.931	268,477216
Motocicleta	157.542	1.667.901.616	94,4551051
Autobús	281.126	287.806.527	976,788896
Mercaderies pesants	3.659.599	6.125.902.026	597,39755
Modes ferroviaris	154.238	355.151.030	434,288307
Total	12.793.355	52.002.319.907	246,015074

Font: Institut Cerdà, projecte CO₂ i Transport.

Per mitjà de transport i considerant el transport de viatgers, el turisme és el mitjà que emet més GEI per vehicle i quilòmetre.

Les tendències actuals, apunten a un augment de les emissions de GEI del transport els propers anys.

El canvi climàtic es troba regulat a nivell internacional pel Protocol de Kioto. L'important increment de les emissions de GEI del transport amenacen l'assoliment dels objectius de Kioto que Espanya ha acordat.

La bicicleta és un mitjà de transport sense emissió de GEI, atès que utilitza l'energia endosomàtica pel seu funcionament (energia generada a través de la transformació metabòlica de l'energia alimentària en energia muscular en el cos humà), sense consumir combustibles fòssils.

Si bé la bicicleta no es va considerar en el primer Programa Europeu del Canvi Climàtic (ECCP I), actualment la Unió Europea ha reconegut la estratègica importància de la bicicleta com a mitjà de transport sense emissions per assolir els objectius de Kioto, com a complement a les mesures basades en millores tecnològiques i els mitjans de transport motoritzats (ECCP II).

4.3 Emissió de contaminants atmosfèrics

La contaminació atmosfèrica ha esdevingut un dels principals problemes de salut pública a Catalunya, i a Europa.

Els principals contaminants atmosfèrics emesos pels vehicles a motor són hidrocarburs, monòxid de carboni (CO), òxids de nitrogen (NOx), ozó (O₃), partícules (PM₁₀ i PM_{2.5}), tots ells origen d'afeccions ambientals.

La contaminació atmosfèrica està directament associada al consum energètic, atès que l'emissió de contaminants atmosfèrics és proporcional al consum de combustibles fòssils.

A nivell europeu, l'emissió de contaminants del transport rodat ha decaïgut els darrers deu anys degut a les millores tecnològiques dels motors i els estàndards normatius, però l'augment del trànsit experimentat, ha fet que persisteixin els problemes de qualitat de l'aire a les zones urbanes.

La conducció en zones urbanes es caracteritza per velocitats baixes, trajectes curts, congestió del trànsit, conducció en condicions de accelerades i frenades freqüents i motors en fred, comporta unes elevades concentracions d'emissions de contaminants. És per això que la mobilitat en vehicle motoritzat en zones urbanes comporta més consum energètic i més contaminació per quilòmetre recorregut que en viatges llargs.

A l'àrea metropolitana de Barcelona, el transport motoritzat de passatgers és el principal responsable de l'emissió d'òxids de nitrogen i partícules, origen de la baixa qualitat de l'aire, i motiu pel qual s'han declarat zones de protecció especial 40 municipis de l'àrea metropolitana (Decret 226/06).

Les emissions d'aquests contaminants atmosfèrics producte de la combustió de combustibles fòssils generen afeccions ambientals tals com la producció d'ozó troposfèric, pluges àcides, smog fotoquímic, a més de l'escalfament global del planeta atès el potencial d'efecte hivernacle dels contaminants atmosfèrics.

La contaminació atmosfèrica provoca també efectes sobre la salut humana. Els riscos sobre la salut de les persones inclouen problemes pulmonars, cardiovasculars, increment del risc de desenvolupar símptomes respiratoris com l'asma i agreujament de les reaccions al·lèrgiques. A nivell estatal, la mala qualitat de l'aire s'ha associat a la mort prematura de 16.000 persones.

La següent taula mostra els nivells de contaminació atmosfèrica comparada per diferents mitjans de transport.

Contaminació atmosfèrica total associat a diversos mitjans de transport	(Base = 100 cotxe)
Cotxe	100
Cotxe amb catalitzador	15
Autocar	9
Bicicleta	0
Avió	250
Tren	3

Font: "Anar en bicicleta. La solució capdavantera a les ciutats". Comissió Europea.

La bicicleta és un mitjà de transport sense emissions de contaminants atmosfèrics, a diferència dels mitjans de transport motoritzats, atès que la bicicleta no requereix de motor a base de combustibles fòssils.

4.4 Fragmentació, ocupació del territori i biodiversitat

La presència física de carreteres i ferrocarrils en el paisatge genera nous hàbitats que alteren la dinàmica hidrològica i pertorba els hàbitats naturals i els processos ecològics. Els diferents impactes, tant sobre el medi biòtic (biodiversitat) com abiòtic (hidromorfologia, etc.), operen de forma sinèrgica ocasionant la pèrdua i aïllament dels hàbitats de la fauna i condueixen a la fragmentació del paisatge si no es prenen les mesures oportunes⁶.

La xarxa principal d'infraestructures de transport configura la base de la fragmentació del territori, són elements promotors del creixement urbà i una ocupació dispersa del territori. Un model de mobilitat basat en el vehicle a motor privat genera una ocupació extensiva del territori.

Tanmateix, l'existència d'una infraestructura sobre el territori suposa l'ocupació d'espai que podria ser ocupat per qualsevol altra activitat, i que comporta un cost d'oportunitat.

La fragmentació del territori per infraestructures de transport està molt relacionat amb la densitat de població. A les zones amb elevades densitats de població, la xarxa d'infraestructures està consolidada, els hàbitats naturals han patit fortes pressions i sovint algunes espècies d'animals han desaparegut.

L'impacte ambiental associat a l'ocupació del sòl per infraestructures de transport, depèn del consum de sòl. Les carreteres són el principal consumidor de sòl entre els diferents mitjans de transport.

Les següents taules mostren l'eficiència comparada en el consum d'espai de diferents mitjans de transport rodats. S'observa com la carretera -el cotxe seguit de l'autobús- és la infraestructura de transport amb major ocupació i implantació al territori.

⁶ Liebot, J.E. 2005. Informe sobre el canvi climàtic a Catalunya. CADS, IEC, Servei meteorològic de Catalunya.

Nombre aproximat de persones que podrien creuar un espai de 3,5 m d'ample per la ciutat durant 1 hora	
Amb cotxe	2.000
Amb autobús	9.000
Amb bicicleta	14.000
A peu	19.000
Amb tren	22.000

Font: estudi mobilitat sostenible. Ajuntament de Barcelona.

Consum d'espai associat a diversos mitjans de transport (Base=100 cotxe)	
Cotxe	100
Autobús	10
Avió	1
Tren	6
Bicicleta	8

Font: "Anar en bicicleta. La solució capdavantera a les ciutats". Comissió Europea.

Les infraestructures per a la bicicleta exerceixen un impacte sobre el territori, però atès les característiques de les vies ciclistes, l'ocupació i la fragmentació del territori són menors.

Els quilòmetres de vies ciclistes existents a Catalunya són molt inferiors als quilòmetres existents de xarxa viària. Catalunya actualment presenta un dèficit en les infraestructures per a la bicicleta.

A més, la bicicleta és un mitjà de transport molt eficient en el consum del sòl, no necessita grans àrees d'infraestructures ni en vies ciclistes ni en aparcaments.

4.5 Contaminació acústica

El soroll provocat pel trànsit s'ha convertit en el principal agent de la contaminació acústica, essent el responsable del 80 % del soroll ambiental. La contaminació acústica és especialment significativa a les ciutats i zones urbanes amb una elevada densitat de trànsit rodat, i als voltants de grans infraestructures de transport. També cal considerar les molèsties del trànsit que produeixen les vibracions.

El fragment dels pneumàtics amb l'asfalt, el soroll produït pels tubs d'escapament d'algunes motocicletes, la densitat del trànsit, la circulació de vehicles pesats, són els principals factors que fan augmentar el soroll ambiental fins a valors que poden perjudicar la salut de les persones i els animals.

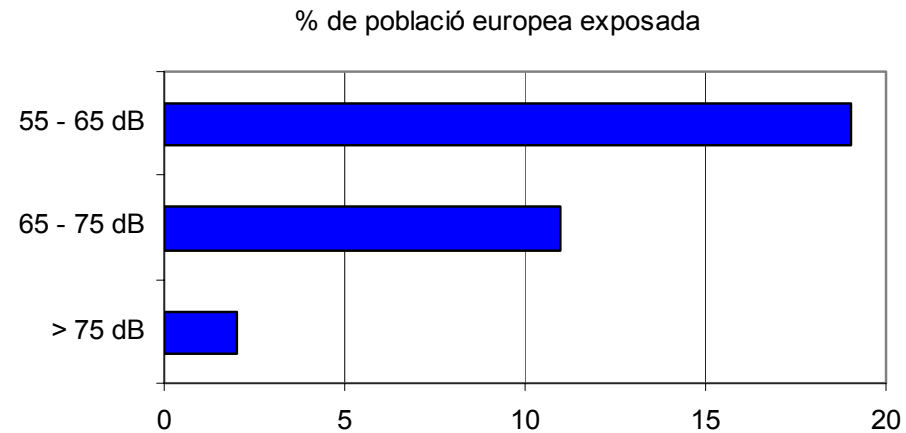
La relació entre la contaminació acústica i la salut de les persones és coneguda, provocant molèsties, perturbacions en la comunicació, el descans i el son, hipertensió, estrès, falta de concentració i influència en les malalties cardiovasculars.

El problema de la contaminació acústica, s'ha agreujat els darrers anys, atès l'augment del percentatge de població que està sotmesa a nivells sonors superiors als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut. Part important d'aquesta tendència és l'augment del percentatge de població que viu a les ciutats.

A la Unió Europea s'ha estimat que el 32 % de la població (aproximadament uns 120 milions de persones) es troba sotmesa a nivells de soroll de trànsit rodat per sobre de 55 Ldn dB davant dels seus domicilis, com mostra la següent figura.

A Barcelona, el 35 % de la població resideix en zones on se superen els 65 dB.

Percentatge de població europea exposada a diferents nivells de soroll del trànsit rodat
AEMA, TERM, 2001.



La bicicleta presenta un impacte acústic mínim en relació als altres mitjans de transport, atès que no disposa de motor. Per això no es disposa de dades sobre l'impacte acústic de la bicicleta, alhora que sí se'n disposa per altres mitjans de transport.

4.6 Accidentalitat i salut dels ciclistes

Accidentalitat dels ciclistes

Un dels factors que desincentiva a la gent d'utilitzar la bicicleta per als trajectes diaris, com per exemple anar a la feina, a l'escola i a comprar, és la por, sovint percebuda, del trànsit motoritzat.

Anar en bicicleta és una activitat molt segura. La bicicleta és el mitjà de transport amb menys risc d'accident associat. Segons l'anuari estadístic d'accidents a Catalunya, tan sols 1,8 % dels accidents amb víctimes registrats a Catalunya l'any 2005 van implicar la bicicleta.

El risc d'accident amb cotxe és molt superior que amb bicicleta, com mostra la següent taula de riscos comparats per mitjà de transport.

Risc d'accident associat a diversos mitjans de transport (Base = 100 cotxe)	
Mitjà de transport	Nivell de risc
Cotxe	100
Avió	12
Autocar	9
Tren	3
Bicicleta	2

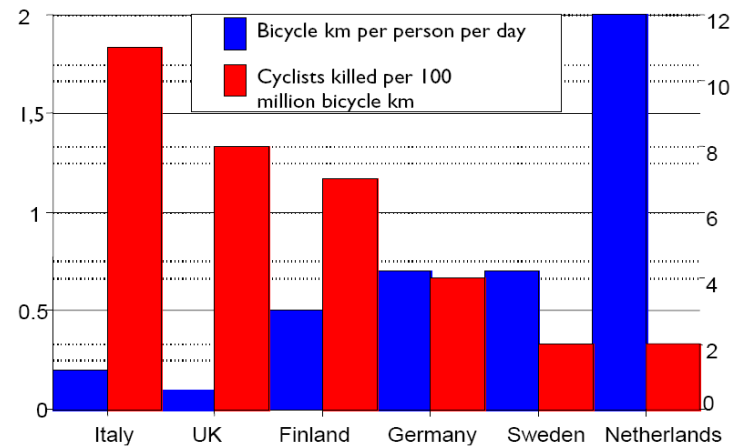
Font: "Anar en bicicleta. La solució capdavantera a les ciutats". Comissió Europea.

Tanmateix aquests riscos es poden minimitzar i fer la bicicleta un mitjà encara més segur i atractiu, amb una normativa viària més estricta.

Per exemple, la reducció de la velocitat dels vehicles a motor pot millorar significativament la seguretat d'una ruta ciclista. A velocitats reduïdes els ciclistes poden conviure amb els vehicles a motor d'una manera segura. La segregació de les vies ciclistes també permet reduir el risc d'accidentalitat.

S'ha comprovat que el risc d'accident és major als països on menys quilòmetres en bicicleta per persona i dia es realitzen, com mostra la següent figura. De manera que amb una major generalització de la bicicleta, es podria assolir una reducció del risc d'accidents.

Risc pels ciclistes i distàncies recorregudes en bicicleta
Font: Walcyng – EC 4th framework programme.



Salut dels ciclistes

Anar en bicicleta és una forma d'exercici físic accessible a la majoria de la població. Anar en bicicleta regularment – és a dir, uns 30 minuts d'exercici moderat la majoria dels dies, per exemple en dos viatges un d'anada i un de tornada d'uns 10-15 minuts- ajuda a la salut de les persones i pot allargar l'esperança de vida.

Els beneficis per la salut d'anar en bicicleta són:

- Beneficis associats a més activitat física. Els beneficis per a la salut de realitzar activitat física són molt importants; reducció del 50 % del risc de problemes coronaris, reducció del 50 % del risc sobre la diabetis i l'obesitat dels adults, reducció del 30 % del risc d'hipertensió, millores en el manteniment de la massa òssia (reducció osteoporosis), i millores psicològiques associades al benestar físic (ansietat, estrés, depressió). Millores també sobre els infants en el seu desenvolupament.

Aquest fet és important en la societat actual, on el 30 % de la població adulta europea és sedentària o mínimament activa⁷, i on l'obesitat està augmentat tot i una reducció en les calories consumides, degut principalment a un augment dels estils de vida sedentaris.

Les conclusions de Consell de la Unió Europea sobre l'obesitat, nutrició i activitat física, de juny 2005, fomenten el desenvolupament dels entorns urbans que condueixen a activitat física incloses la provisió de camins segurs per a ciclistes i vianants, entre les iniciatives per promoure la salut pública i reduir l'obesitat. La bicicleta es planteja com una ajuda per la gent amb problemes d'obesitat.

- Beneficis associats a una reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica. L'ús de la bicicleta no emet contaminants ni sorolls. Cada viatge en bicicleta representa una reducció d'un viatge en vehicle privat a motor.

La bicicleta ajuda a reduir els nivells de risc tòxic de la salut pública associat a l'ús del vehicle a motor i els seus nivells d'emissió de contaminants.

Diversos estudis mostren que els conductors de vehicle privat es troben exposats a nivells elevats de contaminants atmosfèrics. Al establir una comparació entre els conductors de vehicle a motor i els ciclistes, aquests últims es troben menys exposats als principals contaminants atmosfèrics.

Contaminants	Ciclista ($\mu\text{g}7\text{m}^3$)	Automobilista ($\mu\text{g}7\text{m}^3$)
Monòxid de carboni (CO)	2.670	6.730
Diòxid de nitrogen (NO ₂)	156	277
Benzè	23	138
Toluè	72	373
Xilè	46	193

Font: The exposure of cyclist, car drivers and pedestrians to traffic related air-pollutants, Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Bruggen, 1995.

⁷ European Heart Network, Physical activity and cardiovascular disease Prevention in the European Union (1998).

5. La bicicleta com a mode de transport alternatiu

L'apartat presenta una síntesi dels aspectes i beneficis més rellevants de la bicicleta com a mode real de transport alternatiu des d'una perspectiva de sostenibilitat:

- No consumeix recursos energètics no renovables (combustibles fòssils). Reducció de la dependència energètica.
- Eficient energèticament. Menor intensitat energètica (energia endosomàtica).
- Zero emissions de gasos efecte hivernacle (GEI). Pot contribuir a la reducció de les emissions de GEI, atès que cada viatge en bicicleta és un viatge motoritzat que s'evita.
- Zero emissions de contaminants atmosfèrics. Pot contribuir a la reducció de les emissions de contaminants, atès que cada viatge en bicicleta és un viatge motoritzat que s'evita.
- No contribueix a la contaminació acústica del trànsit. Mitjà de transport silenciós en relació vehicles motoritzats.
- No contribueix a la congestió del trànsit.
- Menor demanda d'espai que el cotxe. No necessita grans àrees d'infraestructures, ni en concepte de vies ciclistes ni en aparcaments per a bicicletes.
- La bicicleta comporta beneficis per a la salut des de tres perspectives; augmenta l'activitat física de la població, redueix els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica, i redueix els índexs d'accidents a la carretera.

- Mitjà de transport ràpid especialment en zones urbanes, i molt eficient en temps pels trajectes porta a porta.
- Mitjà de transport accessible a tothom; econòmic d'adquirir, mantenir i practicable a totes les edats.

Cal anomenar també possibles beneficis econòmics de l'ús de la bicicleta, com per exemple reducció del pressupost familiar destinat al vehicle a motor, reducció d'hores de feina perdudes en col·lapses viaris, reducció dels costos associats a la salut gràcies a la pràctica regular d'activitat física en bicicleta. Tot i que la complexitat d'aquests beneficis de tipus econòmic rau en la seva quantificació.

Les distàncies pedalejades en bicicleta són curtes i mitjanes. S'ha comprovat però, que a mesura que l'ús de la bicicleta es generalitza, els trajectes en bicicleta s'allarguen. Els països amb una forta implantació de la bicicleta en la seva mobilitat, es realitzen trajectes en bicicleta més llargs.

Per a distàncies llargues, la complementarietat de la bicicleta i el tren presenten una alternativa real a l'ús del vehicle a motor privat. Els trens són un mitjà de transport eficient energèticament i ràpids per a distàncies llargues, alhora que la bicicleta és un excel·lent mitjà de transport per a distàncies curtes i per accedir a les estacions de tren.

6. Objectius ambientals

Aquest capítol analitza les polítiques sectorials rellevants amb incidència per a la planificació de la bicicleta, i defineix els objectius ambientals del Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya.

La definició dels objectius ambientals del PEB, permetrà l'anàlisi i avaluació del grau d'integració i assoliment dels objectius per part dels plans i línies d'actuació del pla.

En primer lloc, s'analitza la política europea marc pel sector del transport i la mobilitat, l'energia i el medi ambient.

En segon lloc, s'extreuen els objectius normatius en matèria de medi ambient en els àmbits internacional, estatal i autonòmic que guarden relació amb els objectius ambientals i les afeccions ambientals descrites.

En tercer lloc, es prioritzen uns objectius ambientals front d'altres segons la seva rellevància en la planificació de la bicicleta a Catalunya. Així els diferents objectiu són ponderats en funció del seu grau d'importància relativa pel PEB.

En l'apartat posterior de seguiment i control, es proposen indicadors pel seguiment ambiental dels objectius definits.

6.1. Política del transport i la mobilitat, l'energia i el medi ambient

Cal una política integrada del transport i la mobilitat, l'energia, el medi ambient, els usos del territori, la salut i el turisme per afavorir la bicicleta. Promoure la bicicleta és un procés complex que requereix d'una combinació de diverses polítiques i a diversos nivells des de l'europeu fins el local.

La política europea de transports i mobilitat, en el Llibre blanc de Transports de la Comissió Europea reconeix que el sistema actual de transports és insostenible i que una política de transports integrada té una importància crucial pel funcionament eficient de l'economia i la mobilitat europea.

El Llibre estableix la necessitat d'una estratègia global per la gestió de la mobilitat, i presenta unes mesures que integren entre d'altres;

- La materialització de la intermodalitat de passatgers i el paper de la bicicleta en aquesta intermodalitat per les persones. Tot i que no es fixen objectius concrets de transferència modal entre el transport per carretera cap al ferrocarril, la bicicleta i a peu.
- La racionalització dels transports urbans i la necessitat de fomentar la bicicleta com a alternativa a la mobilitat urbana en cotxe, principal causa de la congestió i mala qualitat de l'aire a les ciutats.
- El reforçament de la seguretat vial, on es fixa com objectiu reduir el 50 % les víctimes a la carretera al 2010, i garantir la seguretat vial a les ciutats com a requisits previ al desenvolupament de la bicicleta com a mitjà de transport.

Així mateix, a la revisió intermitja del Llibre blanc de Transports , estableix la necessitat d'instruments addicionals per assolir els objectius fixats el 2001. Entre els quals planteja la necessitat d'emprendre accions més ambicioses per a canviar la mobilitat a les zones urbanes.

La política europea de l'energia i el transport estan estretament entrelligades, amb uns objectius comuns: reduir les emissions de CO2 un 20 % al 2020 en comparació amb els nivells de 1990, i reduir la dependència comunitària dels combustibles fòssils (Llibre verd sobre l'eficiència energètica).

La política europea del medi ambient, en el VI Programa europeu d'Acció Ambiental 2002-2012, estableix quatre àrees d'acció prioritàries i les següents set estratègies temàtiques d'acció:

- sobre la pol·lució de l'aire.
- sobre medi ambient urbà.
- sobre prevenció i reciclatge de residus.
- sobre protecció i conservació del medi ambient marí.
- sobre sòls.
- sobre l'ús de pesticides.
- sobre l'ús sostenible dels recursos.

En concret, el present ISA se centra en les dues primeres estratègies temàtiques –pol·lució de l'aire i medi ambient urbà-, tal com es tradueix en el següent apartat on es defineixen els objectius de protecció ambiental.

6.2. Definició dels objectius de protecció ambiental

Es defineixen vuit objectius ambientals pel PEB. Cada objectiu ambiental es justifica amb el marc normatiu internacional, europeu, estatal i català vigent, i amb les conclusions de la diagnosi sobre la mobilitat actual a Catalunya.

Objectiu de protecció ambiental I.: Contribuir a la reducció del consum d'energia, en especial els combustibles fòssils del sector transport (reducció de la dependència dels combustibles fòssils).

El Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 fixa com un dels objectius prioritaris la reducció de la dependència dels combustibles fòssils, i especifica per al sector transports la necessitat de la inclusió i avaluació dels criteris d'eficiència energètica en els plans de mobilitat, la promoció de carburants alternatius, l'ús eficient dels vehicles a motor, i el desenvolupament i l'ús del transport públic.

Objectiu de protecció ambiental II.: Contribuir a la reducció de les emissions de GEI fruit del model de mobilitat actual, i a l'acompliment del Protocol de Kioto.

El Conveni marc sobre el Canvi Climàtic i el Protocol de Kioto (1997) són l'instrument internacional de major rang per a la regulació del Canvi climàtic. Aquest fixa com a objectiu aconseguir l'estabilització de les concentracions de gasos amb efecte d'hivernacle a l'atmosfera a un nivell que impedeixi interferències antropogèniques perilloses en el sistema climàtic.

Pel període 2008-2010 l'objectiu establert a Espanya era augmentar de partida les seves emissions un 15 % (bombolla europea). Si bé les emissions de GEI a l'Estat Espanyol així com a Catalunya, han augmentat per sobre del 15 % i obliga a una reducció de les seves emissions.

El transport principal emissor de GEI és un sector difús, objecte de nombroses polítiques i actuacions dins les estratègies de prevenció del canvi climàtic. A Catalunya, destaca l'Estratègia catalana de prevenció contra el canvi climàtic en fase d'elaboració.

Objectiu de protecció ambiental III.: Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a les emissions de contaminants atmosfèrics nocius per a la salut, en especial a les àrees urbanes i zones declarades de protecció especial.

La UE ha establert un marc legislatiu que limita estrictament les emissions de contaminants atmosfèrics i fixa especificacions de qualitat de l'aire per a complir l'any 2010.

Destaca la Directiva sobre qualitat de l'aire ambient (COM(2005)447) i les directives específiques per a contaminants atmosfèrics.

A nivell català es disposa de la Llei 6/1996, de 18 de juny, de protecció de l'ambient atmosfèric. En concret a l'àrea metropolitana de Barcelona, no s'assoleixen els límits de qualitat de l'aire pels òxids de nitrogen i les partícules PM10, fet que ha obligat a l'administració a aprovar el Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial a diversos municipis, i que requereix l'aprovació d'un Pla d'actuació amb mesures concretes per restablir la qualitat de l'aire (finalitzat el període d'informació pública de pla).

Objectiu de protecció ambiental IV.: Reduir l'accidentalitat associada als ciclistes.

Aquest objectiu cerca reduir l'accidentalitat associada als ciclistes, en un context on cada any augmenten el nombre de cotxes i la mobilitat dels ciutadans.

A nivell europeu destaca, la Carta europea de la seguretat vial; una acció de la Comissió Europea a emprendre mesures concretes, avaluar els resultats i seguir conscienciant a la societat de la necessitat de reduir el nombre de víctimes d'accidents de trànsit. La Comissió Europea s'ha marcat l'objectiu de reduir a la meitat el nombre de morts per accident a la Unió Europea entre l'any 2001 i el 2010. El programa d'acció per la seguretat vial, recull 60 mesures concretes, la implementació de les quals són responsables la Unió Europea i els Estats membres.

A nivell català, destaca el Pla català de seguretat viària 2005-2007. L'objectiu del pla és reduir l'accidentalitat en un 30 % les víctimes mortals registrades l'any 2000. Per l'àmbit urbà, un dels objectius concrets del pla és protegir els usuaris de la via més exposats a ferides: vianants i usuaris de motocicletes, ciclomotors i bicicletes.

Objectiu de protecció ambiental V.: Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a la contaminació acústica.

La Directiva 2002/49/CE d'avaluació i gestió del soroll ambiental té per objectiu combatre el soroll que percep la població en zones urbanitzades, parcs públics o altres zones tranquil·les a camp obert, a les proximitats dels centres escolars i hospitals, així com altres edificis i llocs vulnerables al soroll. Per l'assoliment d'aquest objectiu es preveu la determinació cartogràfica de l'exposició al soroll segons mètodes comuns, la informació a la població i l'aplicació de plans d'acció a nivell local.

A Catalunya, destaca la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica i el Decret 82/2005, de 3 de maig, pel qual s'aprova el Reglament de desenvolupament de la Llei 6/2001. L'objectiu és regular la il·luminació artificial que pot produir contaminació llumínica tant de les instal·lacions públiques com privades, per tal de reduir l'impacte ambiental sobre el medi nocturn i aconseguir un estalvi energètic significatiu.

Objectiu de protecció ambiental VI.: Contribuir a un model de mobilitat que preservi la biodiversitat, asseguri la connectivitat entre àrees naturals, integri les infraestructures en el paisatge i protegeixi els recursos hídrics i naturals.

Aquest objectiu ambiental cerca integrar la planificació de la mobilitat segons criteris de sostenibilitat i reduir els impactes del transport i les infraestructures del transport sobre el medi natural.

L'objectiu es troba recollit per diverses figures normatives marc; la Directiva 79/409/CEE relativa a la conservació de les aus silvestres, la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la

fauna i flora silvestres. La Llei 8/2005 del paisatge de Catalunya, de 8 de juny, i el Decret 343/2006, de 19 de setembre, de desplegament de la Llei del paisatge, tenen com objectius la protecció, gestió i ordenació del paisatge de Catalunya a fi de preservar els seus valors naturals, patrimonials, culturals, socials i econòmics dins un marc de desenvolupament sostenible.

Destaquen també l'estratègia europea per a la biodiversitat (COM(1998)42), l'estratègia espanyola per a la conservació i usos sostenibles de la diversitat biològica (1999), i a nivell català, l'Estratègia catalana per a la conservació i l'ús sostenible de la diversitat biològica (1997).

Objectiu de protecció ambiental VII.: Minimitzar la generació de residus associats a la planificació i ús de la bicicleta.

Els objectius ambientals fixats per l'Estratègia de gestió de residus de la Unió Europea són maximitzar la reducció i el reciclatge. A Catalunya, destaca la Llei 6/1993 reguladora de residus, modificada per la Llei 15/2003. Així mateix, la Llei 16/2003 de finançament de les infraestructures de tractament de residus i del cànon sobre la deposició de residus.

Objectiu de protecció ambiental VIII.: Promoure l'educació ambiental en matèria de mobilitat, en especial la mobilitat de la bicicleta.

Destaca l'Estratègia catalana d'educació ambiental, procés de participació social iniciat l'any 2001, que promou l'acció proambiental individual i col•lectiva com a valor cívic i ètic. L'estratègia s'inscriu en el moviment internacional a favor de la sostenibilitat originada a la Cimera de la Terra (1992). L'objectiu és millorar l'educació ambiental a Catalunya sota les directius i tendències de les darreres conferències mundials de medi ambient, que prognen avançar cap a la sostenibilitat mitjançant la participació social.

6.3. Ponderació dels objectius de protecció ambiental

Els objectius ambientals definits s'han ponderats en funció del grau d'importància relativa per a la planificació del PEB, diferenciant amb claredat els objectius essencials dels objectius secundaris. Els quatre primers objectius ambientals són prioritaris, considerant la diagnosi de la mobilitat actual a Catalunya, l'estat actual del medi ambient a Catalunya i la possible incidència d'aquests objectius en el PEB. Els objectius ambientals V a VIII es consideren al llarg del procés d'avaluació ambiental estratègica del PEB, tot i que són secundaris.

Objectius ambientals prioritaris

- I. Contribuir a la reducció del consum d'energia, en especial els combustibles fòssils del sector transport (reducció de la dependència dels combustibles fòssils).
- II. Contribuir a la reducció de les emissions de GEI fruit del model de mobilitat actual, i a l'acompliment del Protocol de Kioto.
- III. Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a les emissions de contaminants atmosfèrics nocius per a la salut, en especial a les àrees urbanes i zones declarades de protecció especial.
- IV. Reduir l'accidentalitat associada als ciclistes.

Objectius ambientals secundaris

- V. Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a la contaminació acústica.
- VI. Contribuir a un model de mobilitat que preservi la biodiversitat, asseguri la connectivitat entre àrees naturals, integri les infraestructures en el paisatge i protegeixi els recursos hídrics i naturals.
- VII. Minimitzar la generació de residus.
- VIII. Promoure l'educació ambiental en matèria de mobilitat, en especial la mobilitat de la bicicleta.

7. Descripció i avaluació d'alternatives

L'informe de sostenibilitat ambiental ha d'identificar i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient que es puguin derivar de l'aplicació del PEB. Per això, i segons estableix la Llei 9/2006, es consideren dues alternatives:

- L'alternativa fruit de l'aplicació del PEB; l'alternativa del Pla estratègic de la Bicicleta.
- L'alternativa fruit de no realitzar el pla; l'alternativa zero.

A continuació, es descriuen ambdues alternatives considerades.

7.1 L'alternativa zero

L'alternativa zero recull la previsible evolució de l'ús de la bicicleta i de les seves conseqüències ambientals, econòmiques i socials en l'horitzó del pla, si es duen a terme les accions previstes pels diferents agents implicats en la matèria, però sense incloure les accions previstes pel PEB. Aquesta alternativa considera la tendència a l'augment de la mobilitat de passatgers (i de mercaderies) els propers anys, seguint la tendència experimentada els darrers anys.

Aquest augment a curt termini projectat de la mobilitat i del transport, derivarà en un augment de les emissions de GEI, posant en perill l'assoliment dels objectius fixats pel Protocol de Kioto i el manteniment dels problemes de qualitat de l'aire i soroll a les ciutats.

L'alternativa zero preveu un augment de l'ús de la bicicleta però menor que l'augment previst pels altres mitjans de transport, en conseqüència els impactes ambientals dels altres mitjans de transport agreujaran les pressions sobre el medi ambient.

La següent taula mostra la mobilitat projectada en un escenari tendencial el 2012 a la regió metropolitana de Barcelona, diferenciant els diferents modes de transport. S'observa com tot i l'augment dels viatges en bicicleta, l'augment dels altres modes de transport és superior, i en conseqüència la bicicleta perd pes relatiu en el repartiment modal global.

Mode	2004 Viatger	2012 viatger	2004 pes relatiu	2012 pes relatiu	Variació
Transport públic	975.765.268	1.092.863.387	29,35 %	30,08 %	12 %
Transport privat	1.299.075.960	1.456.840.000	39,07 %	40,10 %	1,44 %
Peu i Bicicleta	1.050.222.600	1.083.040.000	31,59 %	29,81 %	0,39 %
Mobilitat total	3.325.063.828	3.632.743.387	100 %	100 %	1,11 %

Font: Pla Director de la Regió Metropolitana de Barcelona (ATM, 2006).

La previsible evolució futura de l'ús de la bicicleta en l'alternativa zero inclou:

- Un elevat potencial d'usuaris de la bicicleta, però un ús minoritari de la bicicleta per a la mobilitat quotidiana de les persones (seguint les tendències actuals).
- Falta d'una planificació territorial que sota un mateix organisme i criteris conjunts, coordini i planifiqui totes les actuacions del sector de la bicicleta a Catalunya. Aquesta falta de planificació continuaria permeten que les actuacions actuals en favor de la bicicleta siguin actuacions atomitzades, locals i no sempre coordinades.
- Perllongament de la manca de dades actuals del sector de la bicicleta a Catalunya i d'un sistema d'indicadors del sector.
- La falta d'una campanya de promoció de la bicicleta a nivell territorial, que continuaria fent que la població consideri aquest mode de transport perillós, tot presentar menys risc d'accidentalitat.
- Augment de les diferències existents en l'ús de la bicicleta a Catalunya en relació d'altres països europeus.
- La falta d'una xarxa de la bicicleta a nivell territorial continuaria sense una connexió interurbana amb bicicleta, desfavorint els desplaçaments quotidians i de lleure.

7.2 L'alternativa del PEB

L'alternativa del PEB, recull la previsible evolució de l'ús de la bicicleta i de les seves conseqüències ambientals, econòmiques i socials en l'horitzó del pla, si es duen a terme les línies estratègiques i plans d'acció establerts pel Pla estratègic de la Bicicleta a Catalunya.

Fruit de l'anàlisi de la situació actual de la bicicleta a Catalunya, la diagnosi del PEB identifica uns aspectes de futur clau pels següents àmbits; planificació i disseny, intermodalitat, normativa i seguretat, educació, comunicació i promoció i finançament.

Cadascun dels trenta plans d'acció recollits pel PEB, inclou un indicador de seguiment i fixa uns objectius anuals progressius l'any 2010. L'objectiu a assolir per a cada indicador (pla d'acció) s'ha fixat en percentage i en funció d'un any de referència.

Així mateix, el pla identifica deu indicadors de seguiment global, pels quals també fixa objectius al 2010. L'escenari objectiu definit pel PEB inclou:

- Un increment del 80 % dels usuaris de la bicicleta respecte l'any 2006.
- Un increment del 60 % dels quilòmetres de carril bici urbans i comarcals, i un increment del 20 % pel quilòmetres de xarxa territorial realitzats respecte 2009.
- Una reducció del 60 % dels accidents ciclistes respecte 2007.
- Un augment del nombre de places d'aparcament de bicicleta (80 %), una reducció dels robatoris de bicicleta (50 %), adaptació dels operadors del transport (80 %).

8. Descripció i avaluació dels impactes ambientals del PEB

La metodologia d'avaluació dels impactes ambientals del PEB és qualitativa i basada en un anàlisi de la incidència que cada acció té sobre els objectius ambientals fixats pel pla i el grau d'assoliment d'aquests objectius ambientals.

Per cada objectiu ambiental s'especifica les solucions que aporta el pla i els possibles riscos associats.

Per a tots els plans i compromisos adquirits en matèria ambiental, s'analitza si els compromisos s'adquireixen amb l'alternativa del PEB. Considerant però, que molts d'aquests objectius no depenen únicament d'accions del PEB, sinó d'accions pròpies d'altres plans.

És el cas dels objectius de reducció de les emissions de GEI i contaminants atmosfèrics, on la bicicleta té un paper complementari a les millores tecnològiques, als mitjans de transport i altres mesures.

Tots els plans d'acció del PEB tenen com a objectiu final la promoció de la bicicleta, i aquesta és una planificació que prioritza un sistema de transport de baix impacte i que no consumeix combustibles fòssils.

L'avaluació ambiental conclou que un increment en l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport ajuda a millorar el medi ambient a nivell local i global, i contribueix a l'assoliment de molts dels objectius fixats per les polítiques del medi ambient, la mobilitat, l'energia i la planificació del territori.

Avaluació ambiental

Les accions recollides per la línia estratègica L:E.1 (identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial) cerquen millorar la situació actual deficient en infraestructures dedicades a la bicicleta per augmentar el nombre de

ciclistes. Aquesta estratègia recull accions a nivell local, comarcal i territorial per afavorir una coordinació entre escales del territori.

La construcció de carrils bici, com qualsevol infraestructura de transport, comporta impactes ambientals sobre el territori on es projecta i construeix. En aquest sentit, el pla prioritza antics camins i vies secundàries o en desús per a minimitzar els impactes sobre el territori d'una xarxa d'infraestructures.

Per altra banda, les característiques i requeriments tècnics d'una xarxa ciclista són integrables a l'entorn i el paisatge, i més eficient en el consum de sòl per la xarxa i els aparcaments ciclistes que altres infraestructures de transport, com les viàries o ferroviàries.

La creació d'una xarxa per a la bicicleta permetrà la recuperació de part de l'espai públic per bicicletes (mitjà de baix impacte ambiental) en detriment del vehicle privat (mitjà que actualment domina la mobilitat del territori). Aquesta línia estratègica cerca un equilibri entre mitjans de transport i afavoreix la bicicleta com a mitjà amb baix impacte sobre el territori (permeable, integrable en el paisatge) considerant l'objectiu ambiental VI.

Les accions recollides per la línia estratègica L.E.2 (millorar les infraestructures de circulació i seguretat) i L.E.4 (impulsar el desenvolupament de normativa específica) cerquen una major seguretat per a circular en bicicleta, i fomentar així l'ús de la bicicleta entre la població.

Els ajuntaments són els màxims responsables en la ubicació dels carrils bici, la senyalització dels vial o les millores de seguretat i protecció, però per tal que totes les implantacions es facin de forma coordinada, un ens supramunicipal ha de realitzar recomanacions i normatives. En aquest cas, el PEB preveu l'establiment d'aquestes recomanacions i criteris.

L'establiment de mesures i normativa ha de donar a la bicicleta el seu paper front els altres mitjans de transports. Aquesta línia estratègica doncs, considera l'objectiu ambiental IV.

Les accions recollides per la línia estratègica L.E.5 cerquen desenvolupar actuacions per afavorir a intermodalitat de la bicicleta amb altres mitjans de transport.

Per afavorir la intermodalitat de la bicicleta, l'administració ha de fixar els criteris de l'ús de la bicicleta en el transport públic. Però també és tasca de les empreses la homogeneïtzació dels espais que s'hi dediquen dins els transports públics (tren, tramvia...). Calen mesures per adaptar les estacions a l'accés de les bicicletes per part del gestor de la infraestructura.

Garantir l'accés amb bicicleta fins el punt de parada de manera segura forma part de les obligacions de les administracions responsables del servei. La ubicació d'una bicicleta dins d'un altre vehicle depèn de la configuració d'aquest, del nivell de servei del vehicle (autobús). En qualsevol cas, és l'administració qui ha de marcar les directrius que tenen com a finalitat fomentar la intermodalitat de la bicicleta.

Aquesta intermodalitat ha de permetre transferir usuaris del vehicle a motor privat a la bicicleta i altres modes de transport, reduint el consum energètic, reduint l'emissió de GEI i contaminants atmosfèrics, considerant els objectius ambientals prioritaris I, II i III i l'objectiu V.

A Catalunya, el 39,5 % de les emissions de CO₂ correspon al transport. Per aquest motiu, qualsevol gestió de la mobilitat que impliqui una reducció dels vehicles a motor circulant comporta la reducció de la concentració de CO₂ atmosfèric d'aquest sector.

La contribució del sector del transport a l'efecte hivernacle té el seu principal origen en els combustibles fòssils i la ineficiència energètica del sector. El PEB estableix estratègies per permetre un canvi cap a una mobilitat de menor impacte.

La planificació de transports actual i les mesures planificades per a la reducció de les emissions tenen conseqüències limitades si la mobilitat en vehicle a motor privat continua creixent al ritme actual. La bicicleta es presenta com una alternativa real per a la mobilitat quotidiana de trajectes curts i mitjans.

Les accions recollides per les línies estratègiques L.E.6 i L.E.7 cerquen reduir la percepció de risc associat a la bicicleta i fomentar un augment dels usuaris de la bicicleta, transferint usuaris d'altres modes de transport.

Les campanyes de promoció de la bicicleta han d'estar impulsades per cada administració en funció del seu nivell competencial. Anar en bicicleta a la feina, potenciar l'ús d'aquest mitjà per arribar fins els polígons industrials o a les escoles serien els principals continguts de les campanyes específiques que cal endegar. Així les línies estratègiques L.E.6 i L.E.7 consideren la promoció de l'educació ambiental tal com estableix l'objectiu ambiental VIII.

No es disposa d'un sistema estàndard de recull de dades sobre l'ús de la bicicleta. Els estudis en la matèria són irregulars, amb diferents definicions i rangs de valors. En aquest sentit la línia estratègica 9 desenvolupa un sistema de seguretat i control.

El PEB no considera la possible generació de residus associat a la implementació del pla, fet que no considera l'objectiu ambiental VII de minimització de la generació de residus. La producció de la bicicleta hauria de fomentar uns principis i disseny ecològic, posant èmfasis en productes i parts reciclables i reutilitzables.

Revisió del Grau de compliment de les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya

A continuació es revisa el grau de compliment de les actuacions previstes pel PEB i les directrius de mobilitat de la bicicleta reconegudes per les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya.

La revisió té lloc mitjançant un quadre on figuren les accions del PEB (files) i les directrius de mobilitat que afecten la bicicleta (columnes). Els quadres marcats mostren que hi ha una relació directa entre una directriu i una acció del pla.

		Directrius Nacionals de Mobilitat												
		1.8	5.4	12.3	13.2	13.3	13.8	13.9	13.10	13.11	13.12	23.3	23.6	23.7
Accions del Pla estratègic de la Bicicleta	1.1													
	1.2													
	1.3													
	1.4													
	1.5													
	1.6													
	2.1													
	2.2													
	2.3													
	3.1													
	3.2													
	4.1													
	4.2													
	4.3													
	5.1													
	5.2													
	5.3													
	6.1													
	6.2													
	6.3													
	7.1													
	7.2													
	7.3													
	7.4													
	8.1													
	8.2													
	8.3													
	8.4													
	9.1													
	9.2													

Directrius Nacionals de Mobilitat que afecten la bicicleta:

1.8 Assegurar la connexió a peu i amb bicicleta en condicions de màxima seguretat des de les parades de transport públic fins l'origen o la destinació del desplaçament.

5.4 Facilitar l'accessibilitat als centres de treball i estudi a peu i en bicicleta.

12.3 Desenvolupar accions puntuals específiques adreçades al servei dels vehicles, dels ciclistes i dels vianants per tal d'afavorir condicions de seguretat i de comoditat (millora de la xarxa viària, supressió de punts d'elevada accidentabilitat).

13.2 Condicionar una xarxa urbana d'itineraris per a bicicletes connectada amb la resta del territori i amb les rutes Eurovelo.

13.3 Facilitar el transport de bicicletes a la xarxa de transport públic col·lectiu i garantir les condicions de confortabilitat i seguretat del conjunt dels usuaris.

13.8 Planificar la senyalització d'orientació específica per a vianants i ciclistes, especialment a l'entorn dels punts de connexió amb la xarxa de transport públic.

13.9 Promoure els aparcaments segurs per a bicicletes, particularment a les parades de transport públic, centres de treball, centres comercials i escoles.

13.10 Promoure la venda i el lloguer de bicicletes i dels accessoris de seguretat i confort dels ciclistes.

13.11 Condicionar una xarxa de rutes verdes interconnectades a tot el territori català, connectades amb les rutes Eurovelo.

13.12 Millorar la seguretat viària de la bicicleta.

23.3 Promoure la mobilitat sostenible amb millores al disseny del viari en els àmbits urbans consolidats, en la mesura que sigui possible, i fer més fàcil l'accés a peu, en bicicleta i en transport públic.

23.6 Impulsar mesures de redistribució de la calçada per als diferents usos, vianants, ciclistes, transport públic, trànsit, aparcament, càrrega i descàrrega,...

23.7 Exigir en el planejament urbanístic la dotació als edificis de reserva suficient de places d'aparcament per a vehicles i per a bicicletes.

9. Avaluació global del PEB

La manca de promoció de la bicicleta, històricament es pot explicar per la manca de coneixement dels beneficis associats a la bicicleta. Això queda reflectit en la falta de consideració d'aquests beneficis (de tipus ambiental i sobre la salut) en estudis d'impacte o avaluacions del transport. Actualment els beneficis de la bicicleta es coneixen i cal impulsar una estratègia a favor de la bicicleta.

El Pla estratègic de la Bicicleta a Catalunya 2006-2010 és el primer instrument de planificació de la bicicleta a tot Catalunya, tot i que existeixen plans locals i comarcals en aquest sentit.

L'objectiu general de la Llei 9/2003 de mobilitat de Catalunya i de les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya és "més accessibilitat, i menys impactes".

La bicicleta és un mitjà de transport accessible per la majoria de la població; així es pot anar en bicicleta des dels 8 anys fins els 80.

La bicicleta és un mitjà de transport sostenible ambientalment; és silenciosa, no contamina ni emet GEI, i és un mitjà eficient en l'ús de l'espai físic (tant pels carrils ciclistes com els aparcaments de bicicletes) i eficient energèticament.

El PEB recull també els principis i objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat, en concret la Directriu 13; Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes, i la Directriu 23; Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu o en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

A nivell individual, anar en bicicleta és saludable i segur. La bicicleta és una de les mesures considerades a nivell europeu per a combatre l'entorn propici a l'obesitat, segons el Llibre verd del Foment d'una alimentació sana i l'activitat física: una dimensió europea per la prevenció de l'excés de pes, l'obesitat i les malalties cròniques⁸.

Un increment en l'ús d'aquest mitjà de transport ajuda a millorar el medi ambient a nivell local i global, i contribueix a assolir molts dels objectius fixats per les polítiques del medi ambient, la mobilitat, l'energia i la planificació del territori.

El PEB es un pla estratègic sostenible ambientalment tot i constatar encara un llarg camí per assolir objectius comparables a altres regions o països europeus.

El Pla estratègic de la Bicicleta analitzat estableix i fixa unes accions a desenvolupar per l'administració que hauran de fomentar, potenciar i accelerar l'increment lent previst en l'ús d'aquest mitjà de transport, d'acord amb les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya.

El PEB preveu un augment del 80 % dels ciclistes el 2010 en relació al 2006, considerant que actualment la bicicleta representa aproximadament un 1 % dels desplaçaments quotidians a Catalunya.

La promoció de la bicicleta és especial a les àrees urbanes on predominen els trajectes motoritzats curts, contribueix a un canvi modal del vehicle a motor a la bicicleta, que comporta una reducció de les emissions de GEI i de contaminants atmosfèrics.

El PEB estableix una planificació coordinada per afavorir la bicicleta a nivell local, comarcal, territorial i fins i tot a nivell europeu (connexió amb les rutes Eurovelo), tanmateix no considera la planificació integrada de la política de la salut, el transport, els usos del territori i el turisme per afavorir la bicicleta. En aquest sentit, la línia estratègica 9 i en concret l'Agència Catalana de la Bicicleta hauria d'assumir aquest objectiu entre els seus principis.

⁸ COM/2005/0637 final.

10. Mesures de seguiment ambiental

El PEB preveu un sistema de seguiment i control del pla, des de l'Agència Catalana de la Bicycleta. Així mateix el PEB també defineix una sistema d'indicadors globals de seguiment del pla. Els indicadors de seguiment global inclouen la unitat de referència i l'objectiu a assolir pel pla en l'horitzó 2010.

Atès que la present avaluació ambiental estratègica s'integra dins l'avaluació ambiental de les Directrius Nacionals de Mobilitat, a efectes del seguiment ambiental del present ISA, es proposa que s'utilitzin els següents indicadors de seguiment de les DNM complementàriament als indicadors globals establerts pel pla:

- Indicador 11. Tones equivalents de CO₂ emeses anualment pel sector del transport. Tal com estableixen les DNM, l'objectiu fixat pel Protocol de Kioto estableix un augment del 15 % de les emissions de GEI respecte l'any 1990 a assolir el 2012.
- Indicador 13. Emissió de contaminants atmosfèrics del transport. Els objectius fixats per l'emissió de contaminants el 2010 es troben regulats per la Directiva 2001/81/EC.
- Indicador 22. Rati de carrils per a bicicletes (km vies/1000 habitants); vies urbanes i vies interurbanes. L'objectiu establert per aquest indicador en les DNM és un augment del 200 % respecte l'any 2006 a assolir el 2012.
- Indicador 29. Quota del transport intramunicipal a peu i en bicicleta. L'objectiu establert per aquest indicador en les DNM al 2012 és un 43 % del transport intramunicipal a peu i en bicicleta.

Determinacions per a l'avaluació ambiental de plans i projectes derivats

A continuació es presenten unes recomanacions per a la planificació i actuacions derivades del PEB (a nivell local i altres):

La primera recomanació fa referència a la planificació municipal. És necessari que les actuacions per a la potenciació de la bicicleta es recullin en els plans d'ordenació urbana, a més d'establir plans especial per bicicletes o actuacions específiques dins els plans de mobilitat urbanes (integració de polítiques). Així ho estableixen les mateixes DNM.

Per a garantir l'èxit d'una xarxa de carrils bici municipal, cal que el seu disseny inclogui: estacions de metro i tren, principals equipaments (escoles, instituts, centres comercials), zones industrials i serveis terciaris, rutes de natura, així com disposar d'instal·lacions per aparcaments en zones estratègiques i estacions de metro i tren.

La segona recomanació fa referència a les zones de moderació de la circulació dintre de les ciutats, com a principal garantia de seguretat en l'ús de la bicicleta. Cal estendre-les al conjunt de la ciutat, i per tant al conjunt d'orígens i destinacions del ciclistes per tal d'acomplir l'objectiu de la reducció de l'accidentalitat associada als ciclistes. Per tant, en l'avaluació ambiental dels plans de bicicleta a escala urbana o bé en els apartats referents a la mobilitat en bicicleta del PMU's caldrà posar especial atenció a aquest aspecte.

11. Informe de viabilitat econòmica

Un bon sistema de transport és essencial pel bon funcionament de l'economia. Qualsevol mitjà de transport, ja sigui cotxe, camió, tren, bicicleta, mesura la seva qualitat de servei mitjançant factors com temps, conveniència i cost.

Alguns aspectes a considerar en l'anàlisi de la viabilitat econòmica del PEB i del foment de la bicicleta com a alternativa real de transport són:

- En zones urbanes, la bicicleta pot ser un mitjà de transport més ràpid que el vehicle a motor o el transport públic.
- En termes d'inversió econòmica per mitjà de transport (construcció d'infraestructures i manteniment), la bicicleta és el mitjà més efectiu. La construcció i el manteniment de vies ciclistes i aparcaments per a bicicletes és més econòmic que les infraestructures viàries i els aparcaments per a vehicles a motor.
- La congestió comporta pèrdues anuals del PIB. La bicicleta pot contribuir a reduir els nivells de congestió.
- El cicloturisme és un subsector econòmic en creixement, que pot contribuir a revaloritzar espais i regions interiors.
- La bicicleta té un gran potencial com a opció cost-efectiva per assolir els objectius ambientals fixats pel transport en la política climàtica i la política de qualitat de l'aire. Per exemple, caldria molta més inversió per

assolir els mateixos objectius ambientals mitjançant el foment del transport públic. A més, el transport públic presenta majors impactes associats que la bicicleta.

Els costos associats a una planificació de la bicicleta poden ser molt variables i incloure conceptes diferents. A tall d'exemple, la publicació de la Comissió Europea "en bici, cap a ciutats sense fums" (2000) cita a tall il·lustratiu els següents dos exemples:

- Un estudi realitzat a varies ciutats alemanyes sobre els pressupostos reals indica que la magnitud del pressupost global necessari per a crear tota una política a favor de la bicicleta és de 5 euros per habitant i any, durant 5-7 anys i en funció de la mida de les ciutats, nivell de promoció i xarxa d'informació.
- Els alguns estats i ciutats dels Estats Units, s'obliga per normativa a dedicar a la bicicleta un mínim de l'1 % de les ajudes rebudes de l'Estat per vies de circulació.

El PEB té una inversió prevista de 17 MEUR, el que correspon aproximadament uns 2,40 euros per habitant a Catalunya al llarg del període de vigència del pla.

12. Síntesi de caràcter no tècnic

El present apartat comprèn el resum de caràcter no tècnic de l'informe de sostenibilitat ambiental, tal com estableix l'apartat (j) de l'annex I de la Llei 9/2006.

L'objectiu de l'apartat és facilitar l'accés dels continguts tècnics de l'ISA al conjunt de la població, i afavorir la participació pública en el procés d'avaluació ambiental estratègica.

L'avaluació Ambiental Estratègica

L'avaluació ambiental estratègica és el procés que permet integrar els aspectes ambientals i de sostenibilitat en la presa de decisions sobre els continguts proposats pel PEB i que, podrien provocar efectes sobre el medi ambient, tant positius com negatius.

Aquesta avaluació ambiental s'emmarca en la normativa europea Directiva 2001/42/CE, que a l'Estat Espanyol correspon a la Llei 9/2006, de 28 d'abril.

El Pla estratègic de la Bicicleta a Catalunya 2006-2010 (PEB)

El PEB és un pla específic recollit per la Llei 9/2003 de mobilitat de Catalunya amb un horitzó definit al 2010. L'objectiu del pla és potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a tot Catalunya.

Per tal d'assolir aquest objectiu, el pla desenvolupa les següents nou línies estratègiques.

- LE 1: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial.
- LE 2: Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat.
- LE 3: Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris.

- LE 4: Impulsar el desenvolupament de normativa específica.
- LE 5: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat.
- LE 6: Desenvolupar programes d'educació, formació i informació.
- LE 7: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció.
- LE 8: Fomentar mecanismes de coordinació i participació.
- LE 9: Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control.

Cada línia estratègica concreta les actuacions a desenvolupar, i el període d'execució de cada pla d'acció.

En relació als plans i programes connexos, el PEB guarda relació amb les Directrius Nacionals de Mobilitat 2006 – 2012, el Pla Territorial General de Catalunya i els Plans Territorials Parcial, el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006 – 2026, el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005 – 2020, el Pla de l'Energia de Catalunya 2006 – 2015, el Pla d'Espais d'Interès Natural i la Xarxa Natura 2000, el Pla Director d'Infraestructures 2001 – 2010 de la RMB, el Pla d'Actuació per restaurar i millorar la qualitat de l'aire, el Pla Català de Seguretat Viària 2005 – 2007, el Pla Estratègic de Turisme de Catalunya 2005 – 2010 i el Pla de Salut de Catalunya 2002 – 2005.

Aspectes rellevants de la mobilitat actual

Es consideren els següents aspectes rellevants de la mobilitat actual des de la perspectiva de la sostenibilitat:

- El transport és el principal consumidor d'energia a Catalunya (37,7% del consum final d'energia). D'aquest consum final, el 98% prové de derivats del petroli, esdevenint el principal emissor de contaminants a l'atmosfera i de gasos amb efecte hivernacle.

L'augment de mobilitat, experimentat en els darrers anys, ha afavorit l'ús del vehicle a motor privat, i es preveu un augment de la mobilitat els propers anys.

- Augment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle del transport. El transport és el principal emissor de gasos d'efecte hivernacle pel consum de combustibles fòssils, contribuint a l'acceleració del canvi climàtic.
- Emissió de contaminants atmosfèrics del transports nocius per la salut humana. L'emissió de contaminants atmosfèrics és proporcional al consum de combustibles fòssils. Aquestes emissions provoquen riscos sobre la salut de les persones, fauna i ecosistemes.

L'avió i el cotxe són els mitjans de transport que, amb diferència, contaminen més l'atmosfera.

- Fragmentació, ocupació del territori i la biodiversitat. El desenvolupament de les infraestructures de transport ocupa físicament el territori i pot provocar la divisió del paisatge i del medi ambient en què es desenvolupa la vida dels éssers vius.

Les carreteres constitueixen el principal consumidor i fragmentador de sòl.

- Contaminació acústica relacionada amb els transports. El trànsit representa el 80% del soroll ambiental. Aquesta contaminació acústica pot afectar la salut de les persones.
- Accidentalitat i salut dels ciclistes. La bicicleta és el mitjà de transport amb menys accidentalitat associada.

Anar amb bicicleta és una forma de fer exercici físic i alhora beneficia la salut general de la població ja que no emet contaminants ni sorolls.

La bicicleta com a mode de transport alternatiu real

La bicicleta com a mode de transport duu associat una sèrie de beneficis des del punt de vista de la sostenibilitat. Són els següents:

- No consumeix recursos energètic no renovables
- Eficient energèticament.
- Zero emissions de gasos efecte hivernacle (GEI) i emissions de contaminants atmosfèrics.
- No contribueix a la contaminació acústica del trànsit.
- No contribueix a la congestió del trànsit.
- Menor demanda d'espai que el cotxe.
- Comporta beneficis per a la salut de la població.
- Mitjà de transport ràpid especialment en zones urbanes, i molt eficient en temps pels trajectes porta a porta.
- Mitjà de transport accessible econòmicament.

Els objectius de protecció ambiental

Els objectius de protecció ambiental considerats per l'avaluació ambiental del PEB són els següents:

- I. Contribuir a la reducció del consum d'energia, en especial els combustibles fòssils del sector transport.
- II. Contribuir a la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEI) fruit del model de mobilitat actual, i a l'acompliment del Protocol de Kioto.

- III. Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a les emissions de contaminants atmosfèrics nocius per a la salut, en especial a les àrees urbanes i zones declarades de protecció especial.
- IV. Reduir l'accidentalitat associada als ciclistes.
- V. Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a la contaminació acústica.
- VI. Contribuir a un model de mobilitat que preservi la biodiversitat, asseguri la connectivitat entre àrees naturals, integri les infraestructures en el paisatge i protegeixi els recursos hídrics i naturals.
- VII. Minimitzar la generació de residus associats a la planificació i ús de la bicicleta.
- VIII. Promoure l'educació ambiental en matèria de mobilitat, en especial la mobilitat de la bicicleta.

Avaluació ambiental del PEB

L'avaluació dels impactes ambientals del PEB ha estat de tipus qualitativa i s'ha basat en l'anàlisi de la incidència que cada acció té sobre els objectius ambientals fixats pel pla i el grau d'assoliment d'aquests objectius.

Tots els plans d'acció tenen per finalitat promocionar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport. Un augment en l'ús de la bicicleta ajuda a millorar el medi ambient a escala local i global i contribueix a l'assoliment dels objectius fixats per les polítiques del medi ambient, la mobilitat, l'energia i la planificació del territori. La bicicleta és un mitjà de transport accessible per la majoria de la població, sostenible ambientalment; és silenciosa, no contamina ni emet GEI, i és un mitjà de transport eficient en l'ús de l'espai físic i eficient energèticament.

Tanmateix, el PEB no considera la generació de residus relatius a la implementació del pla i per tant, de l'objectiu de protecció ambiental (VII) de minimització de la generació de residus associats a la planificació i ús de la bicicleta.

El PEB és un pla estratègic sostenible ambientalment tot i constatar un llarg camí per assolir els objectius comparables a altres països.

El PEB recull els principis i objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat i en especial la Directriu 13 (promoure l'ús de desplaçaments per mitjans no mecànics) i la 23 (introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu o en bicicleta en el procés de planificació de nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats).

El PEB té una inversió prevista de 17 MEUR, el que correspon aproximadament a uns 2,40 euros per habitant al llarg del període de vigència del pla.

Mesures de seguiment ambiental

El PEB preveu un sistema de seguiment i control del pla i defineix un conjunt d'indicadors globals de seguiment. L'Informe de Sostenibilitat Ambiental proposa afegir-hi uns indicadors de seguiment establerts per les Directrius Nacionals de Mobilitat:

- Indicador 11: Tones equivalents de CO₂ emeses anualment pel transport.
- Indicador 13: Emissió de contaminants atmosfèrics del transport.
- Indicador 22: Rati de carrils per a bicicletes (km vies/1000 habitants).
- Indicador 29: Quota del transport intermunicipal a peu i en bicicleta.

L'informe recomana, així mateix, que es recullin les actuacions per potenciar la bicicleta en el plans d'ordenació urbana i el foment, en la producció de la bicicleta d'un disseny ecològic.

ANNEX 2

MEMÒRIA AMBIENTAL

1.	INTRODUCCIÓ	3
2.	CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PEB	5
	2.1. Objectius i principals determinacions	5
	2.2. Altres plans i programes connexos	7
3.	EL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL PEB	11
	3.1. Justificació per sotmetre el PEB a avaluació ambiental	11
	3.2. Històric del procés d'avaluació ambiental	11
4.	ABAST DE L'AVALUACIÓ DETERMINAT PEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA	15
5.	VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL I LA SEVA QUALITAT	17
	5.1. Estructura de l'ISA	17
	5.2. Incorporació de les determinacions del Document de referència	19
	5.3. Aspectes ambientals rellevants i objectius ambientals considerats	22
	5.4. Informació emprada	23
6.	SÍNTESI DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL	24
	6.1. Descripció i avaluació general d'alternatives	24
	6.2. Avaluació ambiental de l'alternativa adoptada	27
7.	AVALUACIÓ DEL RESULTAT DE LES CONSULTES	31
	7.1. Informació pública del PEB	31
	7.2. Consultes realitzades	48
	7.3. Origen de les aportacions	49
	7.4. Contingut i grau d'incorporació de les aportacions de caire ambiental del PEB	50
8.	CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ	60
	8.1. Integració dels aspectes ambientals en la versió del PEB	60
	8.2. Limitacions i avantatges sorgides del procés	61
	8.3. Anàlisi de la previsió de les afeccions significatives del PEB	62
	8.4. Determinacions per a l'avaluació ambiental dels instruments que desenvolupa el PEB	64
	8.5. Seguiment del pla	66
	ANNEX	69

1. Introducció

El present document forma part de la fase final del procés d'avaluació ambiental estratègica del Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya, i concreta la Memòria Ambiental del procés.

La memòria ambiental és el document d'avaluació ambiental de plans i programes, que té per objectiu avaluar la manera en que s'han integrat els aspectes ambientals en la concreció final del pla.

La present memòria ambiental (en endavant, MA) ha estat elaborada per la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, com a promotor del pla, amb l'acord de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, com a òrgan ambiental competent.

El marc normatiu al llarg del procés d'avaluació ambiental i de la present memòria ambiental és la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* (BOE núm. 132 de 29.04.2006).

L'esmentada llei respon a la transposició a l'ordenament jurídic de l'Estat Espanyol de la Directiva 2001/42/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2001, relativa a l'avaluació de determinats plans i programes en el medi ambient (DOCE 197/30 de 21.07.2001).

A nivell català, es fa referència a l'avantprojecte de llei d'avaluació ambiental de pla i programes, en concret la darrera proposta de text, versió de 5 de juny de 2006¹.

Els documents de base per a l'elaboració de la present memòria ambiental han estat:

¹ Es pot accedir a la darrera proposta de text a través de l'enllaç: http://mediambient.gencat.net/Images/43_107814.pdf (consultat el 05.06.2007).

- a. Projecte de Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya (en endavant, PEB). Anunci d'informació pública al DOGC núm. 4685 de 27.07.2006.
- b. Informe de Sostenibilitat Ambiental del Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya. Anunci d'informació pública al DOGC núm. 4852 de 29.03.2007.

Els continguts de la present memòria ambiental, d'acord amb els continguts fixats per la pròpia normativa, s'estructuren entorn els següents apartats:

- a. Es descriuen breument les característiques bàsiques del Pla estratègic de la bicicleta, i la relació amb altres plans i programes connexos.
- b. Es justifica i descriu el procés d'avaluació ambiental del PEB.
- c. Es descriu l'abast de l'avaluació ambiental determinat pel Document de referència.
- d. Es valora la qualitat de l'informe de sostenibilitat ambiental a partir de la seva estructura, els aspectes ambientals i objectius ambientals considerats i la informació emprada.
- e. Es presenten les alternatives considerades pel pla i la seva avaluació ambiental.
- f. S'avaluen les aportacions fruit del període de consulta de l'ISA i la integració dels aspectes ambientals de les aportacions.
- g. Finalment, es presenten les conclusions del procés d'avaluació; la integració dels aspectes ambientals, les limitacions i avantatges del procés, l'anàlisi de les possibles afeccions ambientals i les determinacions pel seguiment del pla i dels seus instruments derivats.

2. Característiques bàsiques del PEB

2.1 Objectius i principals determinacions

El Pla estratègic de la Bicicleta 2006-2010 és un pla sectorial específic establert per la Llei 9/2003 de mobilitat, de jerarquia inferior a les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya, i impulsat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

L'objectiu principal del PEB és potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a tot Catalunya.

Aquest objectiu es planifica assolir mitjançant el desenvolupament de nou línies estratègiques, que alhora es concreten en trenta plans d'acció. La següent taula recull les línies estratègiques i plans d'acció del PEB.

LÍNIES ESTRATÈGIQUES I PLANS D'ACCIÓ DEL PEB
L.E.1. Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial
1.1. Crear un inventari de camins i vies ciclistes
1.2. Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya
1.3. Definir uns estàndards tècnics de disseny de carrils - bici
1.4. Fomentar la planificació urbana
1.5. Fomentar la planificació de la xarxa comarcal
1.6. Impulsar la construcció de la xarxa bàsica territorial
L.E.2. Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat
2.1. Definir una normativa de pacificació del trànsit
2.2. Fomentar el desenvolupament de mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes
2.3. Dissenyar un programa de manteniment i neteja d'infraestructures ciclistes
L.E.3. Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris
3.1. Fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes
3.2. Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris
L.E.4. Impulsar el desenvolupament de normativa específica
4.1. Impulsar l'adaptació de la normativa de trànsit existent als requeriments de la bicicleta i les vies ciclistes
4.2. Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori

4.3. Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes
L.E.5. Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat
5.1. Impulsar l'homogeneïtzació dels horaris i requisits d'admissió dels diferents operadors
5.2. Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes
5.3. Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles per al transport de bicicletes
L.E.6. Desenvolupar programes d'educació, formació i informació
6.1. Crear programes d'educació per a la mobilitat segura amb bicicleta a les escoles
6.2. Fomentar el respecte del conductor del vehicle motor vers el ciclista als programes de formació viària i de conducció
6.3. Desenvolupar programes informatius i de sensibilització
L.E.7. Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció
7.1. Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta
7.2. Dissenyar i desenvolupar la Web de la Bicicleta
7.3. Fomentar el lloguer de bicicletes
7.4. Crear un segell de reconeixement especial "Fem bicicleta"
L.E.8. Fomentar mecanismes de coordinació i participació
8.1. Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" - Grup d'experts
8.2. Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació
8.3. Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta
8.4. Desenvolupar estratègies de partenariat i de coordinació amb altres territoris i països
L.E.9. Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control
9.1. Crear i desenvolupar l'entitat de gestió del Pla estratègic de la Bicicleta
9.2. Definir i implantar un quadre de comandament

Per a cada acció es descriuen els continguts, els agents implicats en el desenvolupament de l'acció, l'organisme responsable, la data d'inici i finalització de l'acció, indicadors de seguiment i el cost total de l'acció desglossat per anys.

La memòria del pla inclou la diagnosi de la situació de la bicicleta a Catalunya i el seu anàlisi DAFO, com a pas previ per a la definició i concreció de les línies estratègiques i plans d'acció.

El PEB té un període de vigència fins el 2012, així mateix el pla recull el cronograma d'execució de cada pla d'acció per semestres de desenvolupament.

El pressupost associat al desenvolupament del PEB és de 16.666.000 €. La línia estratègica amb major pressupost és la L.E.1 que li correspon el 57,5 % del pressupost total del PEB. A continuació, les línies estratègiques L.E.7 i L.E.9 acaparen l'11,7 % del pressupost cadascuna. La línia estratègica amb menor pressupost és la L.E.2 (0,6 % del pressupost total). L'any amb major inversió pressupostària és el 2010 (38,9 %), seguits pel 2008 i 2009 amb el 21,8% i 21,1 % del pressupost.

El PEB preveu un seguiment i control mitjançant un quadre d'indicadors per a cada línia d'actuació i uns valors objectiu a assolir en base a l'any 2006 de referència.

2.2 Altres plans i programes connexos

Aquest apartat presenta els plans i programes que guarden relació amb el PEB, tant per l'àmbit territorial de la planificació –Catalunya- com pels sectors de la planificació, considerant que una planificació coherent i integrada en la mobilitat, el transport, l'energia, el medi ambient, la salut, els usos del territori i el turisme poden afavorir la bicicleta.

- Directrius Nacionals de Mobilitat 2006-2012 (DNM). Aquestes han emmarcat la redacció del PEB. Les DNM tenen caràcter de pla territorial sectorial, i responen al model de Catalunya de 8 milions d'habitants el 2026, amb un creixement econòmic anual del 3 %, una població concentrada en ciutats mitjanes i poc dispersa i amb menys impactes per congestió i contaminació després de reduir viatges i distàncies, però amb més i més bona accessibilitat a llocs bàsics, si és possible a peu, en bicicleta o en transport públic.
- Pla Territorial General de Catalunya i Plans territorial Parcial (PTG i PTP). El Pla Territorial General de Catalunya (1995) defineix els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya. Els PTP concreten els objectius del PTG amb major concreció pels diferents àmbits territorials; Pla territorial de les Terres de l'Ebre (2001), Pla Territorial de l'Alt Pirineu i Aran (2006), projecte del Pla territorial de Ponent, avantprojecte del Pla territorial de les comarques centrals.

Els criteris de planejament territorial de Catalunya (2004), entre d'altres inclouen el dret a la mobilitat, la facilitació del transport públic, la viabilitat del territori i els desenvolupaments urbans. Considera els viatges a peu i en ferrocarril per a descongestionar les infraestructures i desincentivar l'ús del vehicle a motor, tanmateix però no considera l'ús de la bicicleta directament.

- Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC). És el pla territorial sectorial que permet el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries, ferroviàries i logístiques a Catalunya, tant pel transport de viatgers com de mercaderies. Tanmateix però, sense considerar les infraestructures i xarxa de la bicicleta, tot i que aquesta és una alternativa real per a la mobilitat diària de la població i la intermodalitat de passatgers que es desplaça per carretera o en ferrocarril, en especial en àmbits urbans. Les previsions de mobilitat que el pla intenta gestionar no integren la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu.
- Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020 (PEIT). És el document bàsic desenvolupat pel Ministeri de Foment per a la planificació de les infraestructures de transport a Espanya en un horitzó a mig i llarg termini. L'objectiu del PEIT és contribuir a la millora de la competitivitat econòmica, la cohesió territorial i social, la seguretat i qualitat del servei en tots els mitjans de transport des dels principis de racionalitat i eficiència en l'ús dels recursos.

El PEIT aborda la planificació de la bicicleta dins el seu Pla de promoció dels mitjans no motoritzats, l'objectiu del qual és promoure un ús còmode, segur i atractiu dels mitjans no motoritzats com una part substantiva de la política integral de mobilitat. En concret per a la bicicleta, aquest pla articula una Estratègia específica per a la promoció de la bicicleta, basada en les següents directrius (capítol 6.10.4):

- Millorar la seguretat vial del ciclista.
- Garantir la intermodalitat del ciclisme.
- Creació d'una Xarxa Bàsica de Vies Ciclistes.

- Ajudes al finançament de infraestructures viàries per bicicletes.
 - Mesures d'àmbit legislatiu.
 - Promoció del ciclisme.
- Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015. Té com a finalitat la introducció d'un model energètic que permeti avançar el país cap a un desenvolupament sostenible.
 - Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i Xarxa Natura 2000. Pla territorial sectorial que té per objecte la delimitació i l'establiment de les determinacions necessàries per a la protecció bàsica dels espais naturals, la conservació dels quals es considera necessari assegurar, d'acord amb els valors científics, ecològics, paisatgístics, culturals, socials, didàctics i recreatius que posseeixen.

La Xarxa Natura 2000 creada en virtut de la Directiva d'hàbitats, defineix una xarxa europea coherent de zones d'especial conservació.

- Pla director d'infraestructures 2001-2010 de l'Autoritat del Transport Metropolità (en revisió el 2006). Recull totes les actuacions en infraestructura de transport públic per al decenni 2001-2010 a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, amb independència de l'Administració i l'operador que l'explota.
- Pla director de mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona (PDM). Instrument de planificació de la mobilitat que té per objectiu el desenvolupament territorialitzat de les Directrius Nacionals de Mobilitat, essent el seu contingut: el foment de l'ús de la bicicleta i els desplaçaments a peu, la gestió de la mobilitat de la RMB, l'ordenació del trànsit interurbà d'automòbils, la promoció dels transports públics col·lectius, l'ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la RMB, l'organització de l'aparcament intrazonal, el transport i distribució de mercaderies.

- Pla d'actuació per restaurar i millorar la qualitat de l'aire. Pla associat a la declaració de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric aprovades mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig, pels contaminants diòxid de nitrogen i partícules en suspensió a 40 municipis del Barcelonès, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Baix Llobregat.

El pla d'actuació estableix mesures per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial amb un horitzó temporal fins el 2010. En l'àmbit del transport, el pla recull actuacions concretes com el propi Pla Estratègic de la Bicicleta (mesura 15) o el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (mesura 11).

- Pla català de seguretat viària 2005-2007. Pla triennal desenvolupat pel Departament d'Interior amb l'objectiu de reduir l'accidentalitat a la xarxa viària catalana.
- El Pla estratègic de turisme de Catalunya 2005-2010. El pla identifica les noves activitat turística dins les fortaleeses del sector turístic català, tanmateix no recull accions específiques pel foment i la promoció de la bicicleta, tot i que el turisme en bicicleta és una activitat molt extensa en altres països i és una opció sostenible i saludable de fer turisme en el territori.
- El Pla de salut de Catalunya 2002-2005. El pla fixa els objectius de la política sanitària a Catalunya i les línies d'actuació a desplegar de forma prioritària per aconseguir-los. Tanmateix, no reconeix la importància de la bicicleta com a instrument del foment de l'exercici físic, tot i que estableix el foment de l'exercici físic com un dels principals objectius pel període 2000-2005 i de cara al 2010.

3. El procés d'avaluació ambiental del PEB

El present apartat recull la justificació legal per sotmetre el PEB a avaluació ambiental i descriu breument l'històric del mateix procés.

3.1 Justificació per sotmetre el PEB a avaluació ambiental

La Llei 9/2006 estableix que els plans i programes sectorials elaborats per les diferents administracions públiques en els àmbits del transport i l'ordenació del territori entre d'altres àmbits, requereixen l'elaboració per part del promotor d'una avaluació ambiental estratègica per la seva aprovació.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat de Catalunya, també estableix la necessitat d'una avaluació ambiental estratègica als instruments de planificació establerts per la Llei (article 17), entre els quals els plans específics, com el PEB.

En aquest sentit, el Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya es troba subjecte al procés d'avaluació ambiental estratègica, i per aquest motiu s'hi ha sotmès.

3.2 Històric del procés d'avaluació ambiental

El procés d'avaluació ambiental del pla, conegut també com el procés d'avaluació ambiental estratègica, ha permès integrar els aspectes ambientals i de sostenibilitat en la presa de decisions sobre els criteris i orientacions proposats pel Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya.

El procés d'avaluació ambiental estratègica i per tant l'ISA i la present MA és part integrant de la documentació del pla, i són necessàries per la seva aprovació.

El procés d'avaluació ambiental inclou una sèrie d'actuacions, concretades a l'article 7 apartat 1 de la mateixa Llei 9/2006, i transcrites a continuació:

“La legislació reguladora dels plans i programes introduirà en el procediment administratiu aplicable per a la seva elaboració i aprovació un procés d'avaluació ambiental, en el qual l'òrgan promotor integrarà els aspectes ambientals i que constarà de les següents actuacions:

- a) L'elaboració d'un informe de sostenibilitat ambiental (ISA), amb una amplitud, nivell de detall i grau d'especificació determinats per l'òrgan ambiental.
- b) La celebració de consultes.
- c) L'elaboració de la memòria ambiental.
- d) La consideració de l'informe de sostenibilitat ambiental, del resultat de les consultes i de la memòria ambiental en la presa de decisions.
- e) La publicitat de la informació sobre l'aprovació del pla o programa.”

En aquest sentit, *l'informe de sostenibilitat ambiental* ha estat elaborat amb el grau d'amplitud i el grau de detall, especificat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge mitjançant el *Document de referència* emès.

En relació a la *celebració de consultes*, el projecte de Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya 2006-2010 ha estat sotmès a informació pública. L'informe de sostenibilitat ambiental també s'ha sotmès a informació pública.

Un cop finalitzades les fases de consulta s'ha elaborat la present memòria ambiental del PEB, la qual analitza el procés d'avaluació, l'informe de sostenibilitat ambiental, el resultat de les consultes i pren en consideració i analitza la previsió dels impactes significatius de l'aplicació del PEB.

La següent taula recull els documents rellevants en cada fase del procés d'avaluació ambiental, i n'especifica la data, l'òrgan emissor i les dades de localització per a la seva consulta.

DOCUMENT GENERAT	ÒRGAN EMISSOR	DATA
Projecte de Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya	Programa per a la mobilitat i grans infraestructures del DPTOP	27.07.2006 DOGC núm. 4685 de
Document de referència per a l'avaluació ambiental del pla estratègic de la bicicleta	Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del DMAH	13.12.2006
Document de treball de l'Informe de sostenibilitat ambiental del Pla estratègic de la bicicleta	Programa per a la mobilitat i grans infraestructures del DPTOP	27.02.2007
Consideracions al document de treball de l'Informe de sostenibilitat ambiental del Pla estratègic de la bicicleta	Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del DMAH	02.03.2007
Informe de sostenibilitat ambiental del Pla estratègic de la bicicleta	Programa per a la mobilitat i grans infraestructures del DPTOP	29.03.2007 DOGC núm. 4852 de
Proposta de Memòria ambiental	Programa per a la mobilitat i grans infraestructures del DPTOP	--

Funcions exercides pel promotor i l'òrgan ambiental

Al llarg del procés d'avaluació ambiental del PEB, ha exercit les funcions d'òrgan ambiental la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del DMAH, alhora que el promotor del projecte ha estat la Secretaria per a la Mobilitat del DPTOP.

Concretament, les funcions exercides per la Secretaria per a la Mobilitat (òrgan promotor) han estat:

- Proposar al DMAH l'abast i el grau d'especificació de l'informe de sostenibilitat ambiental de la proposta de PEB.

- Elaborar l'informe de sostenibilitat ambiental de la proposta de PEB.
- Responsabilitzar-se del procés de consultes i informació pública, en relació a l'informe de sostenibilitat ambiental, i la versió preliminar del PEB.
- Col·laborar en la redacció de la memòria ambiental del procés d'avaluació ambiental estratègica.

Així mateix, les funcions exercides per la Direcció General de Polítiques Ambientals i sostenibilitat (òrgan ambiental), han estat:

- Determinar quin ha de ser l'abast i contingut de l'informe de sostenibilitat ambiental de la proposta del PEB: elaboració del Document de referència.
- Adoptar l'acord final relatiu a la memòria ambiental del procés, redactat per l'òrgan promotor.

Així mateix, després de l'aprovació definitiva del pla, és funció de l'òrgan promotor realitzar les tasques de seguiment ambiental que li siguin assignades. Així mateix, és funció de l'òrgan ambiental la realització de les competències de seguiment i supervisió posteriors a l'aprovació definitiva del PEB.

4. Abast de l'avaluació determinat pel Document de referència

En data 14 de desembre de 2006, el promotor del PEB Programa per a la mobilitat i Grans Infraestructures del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va presentar a l'òrgan ambiental còpia del projecte de Pla Estratègic de la bicicleta a Catalunya així com el document d'abast, per tal de sol·licitar l'emissió del Document de referència.

L'òrgan ambiental, Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), va emetre, amb data 13 de desembre de 2006, el Document de referència que determina l'abast de l'informe de sostenibilitat ambiental i els criteris, objectius i principis ambientals aplicables, i identifica les administracions públiques afectades i el públic interessat.

A continuació s'identifiquen les determinacions principals del Document de referència.

DETERMINACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA	
CONTEXT DE L'AVALUACIÓ	
	Emmarcar l'avaluació ambiental del PEB dins l'avaluació ambiental de les Directrius Nacionals de Mobilitat.
	Els impactes ambientals són fonamentalment positius.
	Tractar fonamentalment els previsibles beneficis.
AMPLITUD I NIVELL DE DETALL DE L'ISA	
Esbós del contingut i objectius principals del pla	Síntesi dels aspectes més rellevants del PEB.
Relació amb altres plans i programes connexos	Plans que afectin l'àmbit del pla, i que la supervisió entre sí pot representar impactes acumulatius rellevants.
Diagnosi	Abastar només aquells aspectes significatius: <ul style="list-style-type: none">▪ Consum energètic del sector transports▪ Emissions de gasos d'efecte hivernacle del sector transports▪ Emissions de contaminants atmosfèrics nocius per a la salut humana del sector transports▪ Contaminació acústica relacionada amb el sector transports▪ Accidentalitat dels ciclistes

Definició dels objectius ambientals	<p>Ponderar els objectius establerts en funció del grau d'importància relativa, diferenciant els objectius essencials i prioritaris dels secundaris.</p> <p>Incorporar si és possible indicadors quantitius per facilitar la posterior verificació.</p> <p>Proposta d'objectius (indicadors):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contribuir a la reducció del consum d'energia (TEP/hab i any) ▪ Contribuir a la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (Tn GEH/hab i any) ▪ Contribució a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a les emissions de contaminants nocius per a la salut humana (Dies/any se superen els llindars legals de NOx, SOx, O₃, PM i CO) ▪ Contribució a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a la contaminació acústica (% població exposada a nivells sonors superiors als llindars legals) ▪ Reducció de l'accidentalitat (nombre víctimes ciclistes)
Descripció i avaluació d'alternatives	<p>Considerar l'alternativa zero i la pròpia alternativa del pla.</p> <p>Justificar argumentativament (sense quantificacions) les millores que l'alternativa del PEB suposadament comportaran respecte l'alternativa zero.</p>
Descripció i avaluació dels impactes ambientals de l'alternativa escollida	<p>Avaluar com les propostes del PEB incideixen en cadascun dels objectius ambientals.</p>
Avaluació global del pla	<p>Verificar el compliment dels objectius ambientals adoptats.</p>
Mesures de seguiment i supervisió	<p>Establir determinacions per a plans o projectes derivats (PMUs, PDMs, etc.)</p>
Informe de viabilitat econòmica	<p>Posar de manifest que l'alternativa és viable econòmicament i factible de ser implementada a l'horitzó 2010.</p>
Síntesi	<p>Resum en termes comprensibles de l'informe.</p>
ADMINISTRACIONS AFECTADES I PÚBLIC INTERESSAT	
	<p>Consell Català de Mobilitat</p>
MODALITATS D'INFORMACIÓ PÚBLICA	
	<p>Termini mínim de 45 dies. Es pot aprofitar per realitzar consultes individualitzades als actors especialment interessats.</p>

5. Valoració de l'Informe de sostenibilitat ambiental i la seva qualitat

El present apartat valora la qualitat de l'informe de sostenibilitat ambiental a partir de la seva estructura, els aspectes ambientals i objectius ambientals considerats, i la informació de base emprada per l'ISA.

5.1. Estructura de l'ISA

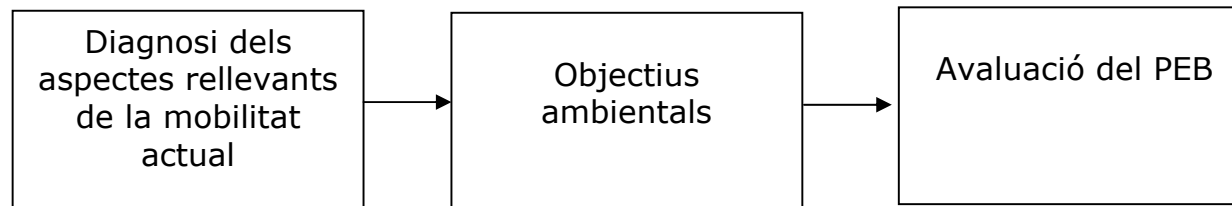
A continuació es presenta l'estructura escollida per a la redacció de l'ISA del PEB.

ESTRUCTURA DE L'ISA DEL PLA ESTRATÈGIC DE LA BICICLETA A CATALUNYA
1. INTRODUCCIÓ 1.1. El procés d'avaluació ambiental estratègica 1.2. Contingut i abast de l'informe de sostenibilitat ambiental
2. CONTINGUT I OBJECTIUS PRINCIPALS DEL PEB
3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS
4. DIAGNOSI DELS APSETCES RELLEVANTS DE LA MOBILITAT ACTUAL 4.1. El transport el principal consumidor energètic 4.2. Augment de les emissions de CO2 del transport 4.3. Emissió de contaminants atmosfèrics 4.4. Fragmentació, ocupació del territori i biodiversitat 4.5. Contaminació acústica 4.6. Accidentalitat i salut dels ciclistes
5. LA BICICLETA COM A MITJÀ DE TRANSPORT ALTERNATIU
6. OBJECTIUS AMBIENTALS 6.1. Política del transport i la mobilitat, l'energia i el medi ambient 6.2. Definició dels objectius de protecció ambiental 6.3. Ponderació dels objectius de protecció ambiental
7. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES 7.1. L'alternativa zero 7.2. L'alternativa del PEB
8. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS DEL PEB
9. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PEB
10. MESURES DE SEGUIMENT AMBIENTAL
11. INFORME DE VIABILITAT ECONÒMICA
12. SÍNTESI DE CARÀCTER NO TÈCNIC

L'anàlisi de l'estructura de l'informe de sostenibilitat ambiental, mostra com aquesta s'adapta allò que estableix la normativa de referència (article 8 i annex I de la Llei 9/2006). L'ISA segueix un ordre lògic i dependent.

La definició dels objectius de protecció ambiental s'ha basat en la fase de diagnosi dels aspectes rellevants de la mobilitat actual. Aquests objectius ambientals han estat la base de l'avaluació ambiental, i conseqüentment tant l'avaluació d'alternatives com la justificació s'ha realitzat conforme els objectius ambientals plantejats.

Per tant, l'avaluació ambiental s'ha centrat en els aspectes ambientals més rellevants de la mobilitat actual, seguint l'esquema següent:



5.2 Incorporació de les determinacions del Document de referència

Les determinacions del Document de referència han estat incorporades en l'ISA. En aquest sentit, la següent taula identifica els apartats de l'ISA que donen resposta a les determinacions del Document de referència.

Per altra banda, i mostra de la incorporació dels aspectes rellevants del Document de referència en els continguts i determinacions de l'ISA, és el document favorable emès pel DMAH en data 2 de març de 2007; *Consideracions al Document de treball de l'Informe de sostenibilitat ambiental del Pla estratègic de la bicicleta.*

DETERMINACIONS DELS DOCUMENT DE REFERÈNCIA		INCORPORACIÓ A L'ISA
CONTEXT DE L'AVALUACIÓ		
	Emmarcar l'avaluació ambiental del PEB dins l'avaluació ambiental de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM).	Apartat 1.2. Contingut i abast de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental <i>"Les Directrius Nacionals de Mobilitat constitueixen el marc per a l'aplicació dels objectius de mobilitat a Catalunya, concebudes com un instrument de planificació a integrar en els plans i programes de mobilitat derivats. [...] En aquest sentit, la present avaluació ambiental estratègica del PEB s'emmarca en l'avaluació ambiental de les DNM."</i>
	Els impactes ambientals són fonamentalment positius.	Apartat 9. Avaluació Global del PEB <i>"El PEB és un pla estratègic sostenible ambientalment que recull els principis i objectius de les Directrius Nacionals de Mobilitat."</i>
	Tractar fonamentalment els previsibles beneficis.	Apartat 5. La bicicleta mode de transport alternatiu <i>Aspectes i beneficis més rellevants de la bicicleta.</i>
AMPLITUD I NIVELL DE DETALL DE L'ISA		
Esbós del contingut i objectius principals del pla	Síntesi dels aspectes més rellevants del PEB.	Apartat 2. Contingut i objectius principals del PEB <i>Objectiu principal, Línies estratègiques i plans d'acció del PEB.</i>
Relació amb altres plans i programes connexos	Plans que afectin l'àmbit del pla, i que la supervisió entre sí pot representar impactes acumulatius rellevants.	Apartat 3. Relació amb plans i programes connexos <i>Plans i programes connexos de l'àmbit territorial català, i dels sectors de la mobilitat, el transport, l'energia, el medi ambient, la salut, els usos del territori i el turisme.</i>

<p>Diagnosi</p>	<p>Abastar només aquells aspectes significatius:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consum energètic del sector transports • Emissions de gasos d'efecte hivernacle del sector transports • Emissions de contaminants atmosfèrics nocius per a la salut humana del sector transports • Contaminació acústica relacionada amb el sector transports • Accidentalitat dels ciclistes 	<p>Apartat 4. Diagnosi dels aspectes rellevants de la mobilitat actual</p> <ul style="list-style-type: none"> • El transport el principal consumidor energètic • Augment de les emissions de CO₂ del transport • Emissió de contaminants atmosfèrics • Fragmentació, ocupació del territori i biodiversitat • Contaminació acústica • Accidentalitat i salut dels ciclistes
<p>Definició dels objectius ambientals</p>	<p>Ponderar els objectius establerts en funció del grau d'importància relativa, diferenciant els objectius essencials i prioritaris dels secundaris. Incorporar si és possible indicadors quantitius per facilitar la posterior verificació. Proposta d'objectius (indicadors):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contribuir a la reducció del consum d'energia (TEP/hab i any) • Contribuir a la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (Tn GEH/hab i any) • Contribució a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a les emissions de contaminants nocius per a la salut humana (Dies/any se superen els límits legals de NOx, SOx, O3, PM i CO) • Contribució a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a la contaminació acústica (% població exposada a nivells sonors superiors als límits legals) • Reducció de l'accidentalitat (nombre víctimes ciclistes) 	<p>Apartat 6.3. Ponderació dels objectius ambientals. Diferenciant entre objectius prioritaris i secundaris Apartat 10. Mesures de seguiment ambiental <i>Es defineixen indicadors de seguiment de les DNM complementàriament als indicadors globals del PEB.</i> Apartat 6.2. Definició dels objectius de protecció ambiental del PEB:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Contribuir a la reducció del consum d'energia, en especial els combustibles fòssils del sector transport.</i> • <i>Contribuir a la reducció de les emissions de GEI fruit del model de mobilitat actual, i a l'acompliment del Protocol de Kioto.</i> • <i>Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a les emissions de contaminants atmosfèrics nocius per a la salut, en especial a les àrees urbanes i zones declarades de protecció especial.</i> • <i>Reduir l'accidentalitat associada als ciclistes.</i> • <i>Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a la contaminació acústica.</i> • <i>Contribuir a un model de mobilitat que preservi la biodiversitat, assegurui la connectivitat entre àrees naturals, integri les infraestructures en el paisatge i protegeixi els recursos hídrics i naturals.</i> • <i>Minimitzar la generació de residus associats a la planificació i ús de la bicicleta.</i> • <i>Promoure l'educació ambiental en matèria de mobilitat, en especial la mobilitat de la bicicleta.</i>

Descripció i avaluació d'alternatives	Considerar l'alternativa zero i la pròpia alternativa del pla. Justificar argumentativament (sense quantificacions) les millores que l'alternativa del PEB suposadament comportaran respecte l'alternativa zero.	Apartat 7. Descripció i avaluació d'alternatives <i>Es consideren dues alternatives: l'alternativa fruit de l'aplicació del PEB i l'alternativa fruit de no realitzar el PEB (l'alternativa zero).</i>
Descripció i avaluació dels impactes ambientals de l'alternativa escollida	Avaluar com les propostes del PEB incideixen en cadascun dels objectius ambientals.	Apartat 8. Descripció i avaluació dels impactes ambientals del PEB <i>Avaluació de la incidència de cada acció del PEB sobre els objectius ambientals i el seu grau de compliment.</i>
Avaluació global del pla	Verificar el compliment dels objectius ambientals adoptats.	Apartat 9. Avaluació global del PEB
Mesures de seguiment i supervisió	Establir determinacions per a plans o projectes derivats (PMUs, PDMs, etc.)	Apartat 10. Mesures de seguiment i supervisió <i>Indicadors de seguiment i determinacions per l'avaluació ambiental de plans i projectes derivats</i>
Informe de viabilitat econòmica	Posar de manifest que l'alternativa és viable econòmicament i factible de ser implementada a l'horitzó 2010.	Apartat 11. Informe de viabilitat econòmica
Síntesi	Resum en termes comprensibles de l'informe.	Apartat 12. Síntesi de caràcter no tècnic
ADMINISTRACIONS AFECTADES I PÚBLIC INTERESSAT		
	Consell Català de Mobilitat.	
MODALITATS D'INFORMACIÓ PÚBLICA		
	Termini mínim de 45 dies. Es pot aprofitar per realitzar consultes individualitzades als actors especialment interessats.	Anunci d'informació pública el 29.03.2007, per un període de 45 dies.

5.3 Aspectes ambientals rellevants i objectius ambientals considerats

L'avaluació ambiental de l'ISA es basa en els aspectes ambientals més rellevants del model de mobilitat actual, i considera els aspectes de la legislació vigent. La següent taula relaciona els aspectes rellevants, els objectius de protecció ambiental establerts així com la ponderació dels objectius de protecció ambiental.

ASPECTES RELLEVANTS DE LA MOBILITAT ACTUAL	OBJECTIUS DE PROTECCIÓ AMBIENTAL ESTABLERTS	PONDERACIÓ DELS OBJECTIUS DE PROTECCIÓ AMBIENTAL
El transport el principal consumidor energètic	Objectiu I.: Contribuir a la reducció del consum d'energia, en especial els combustibles fòssils del sector transport.	Prioritari
Augment de les emissions de CO ₂ del transport	Objectiu II.: Contribuir a la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle(GEI) fruit del model de mobilitat actual, i a l'acompliment del Protocol de Kioto.	Prioritari
Emissió de contaminants atmosfèrics	Objectiu III.: Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a les emissions de contaminants atmosfèrics nocius per a la salut, en especial a les àrees urbanes i zones declarades de protecció especial.	Prioritari
Fragmentació, ocupació del territori i biodiversitat	Objectiu VI.:Contribuir a un model de mobilitat que preservi la biodiversitat, asseguri la connectivitat entre àrees naturals, integri les infraestructures en el paisatge i protegeixi els recursos hídrics i naturals.	Prioritari
Contaminació acústica	Objectiu V.:Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a la contaminació acústica.	Secundari
Accidentalitat i salut dels ciclistes	Objectiu IV.:Reducir l'accidentalitat associada als ciclistes.	Secundari
	Objectiu VII.:Minimitzar la generació de residus associats a la planificació i ús de la bicicleta.	Secundari
	Objectiu VIII.:Promoure l'educació ambiental en matèria de mobilitat, en especial la mobilitat de la bicicleta.	Secundari

5.4 Informació emprada

Aquest apartat té per objectiu valorar el tipus d'informació emprada durant el procés d'avaluació ambiental del PEB. L'esmentat procés ha utilitzat informació d'estudis i informes d'organismes tant internacionals com estatals reconeguts.

A continuació s'enumeren algunes de les fonts d'informació que han servit de base per a la redacció de l'ISA:

- A nivell català, s'ha utilitzat informació extreta de: Pla de l'Energia de Catalunya, Institut Català de l'Energia, Informe del canvi climàtic a Catalunya (Consell Assessor Desenvolupament Sostenible), Projecte CO₂ i Transport de (Institut Cerdà), entre d'altres.
- A nivell local, s'ha utilitzat informació de base del Pla director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
- A nivell internacional, s'ha utilitzat estudis i publicacions de l'Agència Europea del Medi Ambient i la Comissió Europea.

Es considera que la informació disponible i utilitzada per a la redacció de l'ISA ha estat suficient per a l'avaluació ambiental de tipus estratègic realitzada, atès que ha permès constatar els previsibles beneficis pel medi ambient de l'aprovació i implementació del PEB. Tanmateix en l'aspecte rellevant sobre salut i accidentalitat dels ciclistes es fa referència a dos estudis internacionals pels qual no s'han trobat estudis a nivell català o de referents internacionals rellevants.

6. Síntesi de l'avaluació ambiental de l'informe de sostenibilitat ambiental

Al tractar-se d'un pla estratègic, l'avaluació ambiental del PEB ha considerat dues alternatives de tipus estratègic: l'alternativa zero i l'alternativa pròpia del pla.

A continuació es descriuen ambdues alternatives i s'avalua ambientalment l'alternativa seleccionada.

6.1 Descripció i avaluació general d'alternatives

L'alternativa zero

L'alternativa zero recull la previsible evolució de l'ús de la bicicleta i de les seves conseqüències ambientals, econòmiques i socials en l'horitzó del pla, si es duen a terme les accions previstes pels diferents agents implicats en la matèria, però sense incloure les accions previstes pel PEB.

Aquesta alternativa considera la tendència a l'augment de la mobilitat de passatgers els propers anys, seguint la tendència experimentada els darrers anys.

Aquest augment a curt termini projectat de la mobilitat i del transport, derivarà en un augment de les emissions de GEI, posant en perill l'assoliment dels objectius fixats pel Protocol de Kioto i el manteniment dels problemes de qualitat de l'aire i soroll a les ciutats.

L'alternativa zero preveu un augment de l'ús de la bicicleta però menor que l'augment previst pels altres mitjans de transport, en conseqüència els impactes ambientals dels altres mitjans de transport agreujaran les pressions sobre el medi ambient.

La previsible evolució futura de l'ús de la bicicleta a l'alternativa zero inclou:

- Un elevat potencial d'usuaris de la bicicleta, però un ús minoritari de la bicicleta per a la mobilitat quotidiana de les persones (seguint les tendències actuals).
- Falta d'una planificació territorial que sota un mateix organisme i criteris conjunts, coordini i planifiqui totes les actuacions del sector de la bicicleta a Catalunya. Aquesta falta de planificació continuaria permeten que les actuacions actuals en favor de la bicicleta siguin actuacions atomitzades, locals i no sempre coordinades.
- Perllongament de la manca de dades actuals del sector de la bicicleta a Catalunya i d'un sistema d'indicadors del sector.
- La falta d'una campanya de promoció de la bicicleta a nivell territorial, que continuaria fent que la població consideri aquest mode de transport perillós, tot presentar menys risc d'accidentalitat.
- Augment de les diferències existents en l'ús de la bicicleta a Catalunya en relació d'altres països europeus com Holanda o Dinamarca.

La falta d'una xarxa de la bicicleta a nivell territorial continuaria sense una connexió interurbana amb bicicleta, desfavorint els desplaçaments quotidians i de lleure.

L'alternativa del PEB

L'alternativa del PEB, recull la previsible evolució de l'ús de la bicicleta i de les seves conseqüències ambientals, econòmiques i socials en l'horitzó del pla, si es duen a terme les línies estratègiques i plans d'acció establerts pel Pla estratègic de la Bicicleta a Catalunya.

Fruit de l'anàlisi de la situació actual de la bicicleta a Catalunya, la diagnosi del PEB identifica uns aspectes de futur clau pels següents àmbits; planificació i disseny, intermodalitat, normativa i seguretat, educació, comunicació i promoció i finançament.

Cadascun dels trenta plans d'acció recollits pel PEB, inclou un indicador de seguiment i fixa uns objectius anuals progressius l'any 2010. L'objectiu a assolir per a cada indicador (pla d'acció) s'ha fixat en percentatge pel global de Catalunya i en funció d'un any de referència.

Així mateix, el pla identifica deu indicadors de seguiment global, pels quals també fixa objectius al 2010. L'escenari objectiu definit pel PEB inclou:

- Un increment del 80 % dels usuaris de la bicicleta respecte l'any 2006.
- Un increment del 60 % dels quilòmetres de carril bici urbans i comarcals, i un increment del 20 % pel quilòmetres de xarxa territorial realitzats respecte 2009.
- Una reducció del 60 % dels accidents ciclistes respecte 2007.

Un augment del nombre de places d'aparcament de bicicleta (80 %), una reducció dels robatoris de bicicleta (50 %), adaptació dels operadors del transport (80 %).

6.2 Avaluació ambiental de l'alternativa adoptada

La metodologia d'avaluació dels impactes ambientals de l'ISA del PEB és qualitativa i basada en un anàlisi de la incidència que cada acció té sobre els objectius ambientals fixats pel pla i el grau d'assoliment d'aquests objectius ambientals.

Per cada objectiu ambiental s'especifica les solucions que aporta el pla i els possibles riscos associats.

Per a tots els plans i compromisos adquirits en matèria ambiental, s'analitza si els compromisos s'adquireixen amb l'alternativa del PEB. Considerant però, que molts d'aquests objectius no depenen únicament d'accions del PEB, sinó d'accions pròpies d'altres plans.

És el cas dels objectius de reducció de les emissions de GEI i contaminants atmosfèrics, on la bicicleta té un paper complementari a les millores tecnològiques, als mitjans de transport i altres mesures.

Tots els plans d'acció del PEB tenen com a objectiu final la promoció de la bicicleta, i aquesta és una planificació que prioritza un sistema de transport de baix impacte i que no consumeix combustibles fòssils.

L'avaluació ambiental conclou que un increment en l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport ajuda a millorar el medi ambient a nivell local i global, i contribueix a l'assoliment de molts dels objectius fixats per les polítiques del medi ambient, la mobilitat, l'energia i la planificació del territori.

Les accions recollides per la línia estratègica L.E.1 (identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial) cerquen millorar la situació actual deficient en infraestructures dedicades a la bicicleta per augmentar el nombre de ciclistes. Aquesta estratègia recull accions a nivell local, comarcal i territorial per afavorir una coordinació entre escales del territori.

La construcció de carrils bici, com qualsevol infraestructura de transport, comporta impactes ambientals sobre el territori on es projecta i construeix. En aquest sentit, el pla prioritza antics camins i vies secundàries o en desús per a minimitzar els impactes sobre el territori d'una xarxa d'infraestructures.

Per altra banda, les característiques i requeriments tècnics d'una xarxa ciclista són integrables a l'entorn i el paisatge, i més eficient en el consum de sòl per la xarxa i els aparcaments ciclistes que altres infraestructures de transport, com les viàries o ferroviàries.

La creació d'una xarxa per a la bicicleta permetrà la recuperació de part de l'espai públic per bicicletes (mitjà de baix impacte ambiental) en detriment del vehicle a motor privat (mitjà que actualment domina la mobilitat del territori). Aquesta línia estratègica cerca un equilibri entre mitjans de transport i afavoreix la bicicleta com a mitjà amb baix impacte sobre el territori (permeable, integrable en el paisatge) considerant l'objectiu ambiental VI.

Les accions recollides per la línia estratègica L.E.2 (millorar les infraestructures de circulació i seguretat) i L.E.4 (impulsar el desenvolupament de normativa específica) cerquen una major seguretat per a circular en bicicleta, i fomentar així l'ús de la bicicleta entre la població.

Els ajuntaments són els màxims responsables en la ubicació dels carrils bici, la senyalització dels vial o les millores de seguretat i protecció, però per tal que totes les implantacions es facin de forma coordinada, un ens supramunicipal ha de realitzar recomanacions i normatives. En aquest cas, el PEB preveu l'establiment d'aquestes recomanacions i criteris.

L'establiment de mesures i normativa ha de donar a la bicicleta el seu paper front els altres mitjans de transports. Aquesta línia estratègica doncs, considera l'objectiu ambiental IV.

Les accions recollides per la línia estratègica L.E.5 cerquen desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat de la bicicleta amb altres mitjans de transport.

Per afavorir la intermodalitat de la bicicleta, l'administració ha de fixar els criteris de l'ús de la bicicleta en el transport públic. Però també és tasca de les empreses la homogeneïtzació dels espais que s'hi dediquen dins els transports públics (tren, tramvia...). Calen mesures per adaptar les estacions a l'accés de les bicicletes per part del gestor de la infraestructura.

Garantir l'accés amb bicicleta fins el punt de parada de manera segura forma part de les obligacions de les administracions responsables del servei. La ubicació d'una bicicleta dins d'un altre vehicle depèn de la configuració d'aquest, del nivell de servei del vehicle (autobús). En qualsevol cas, és l'administració qui ha de marcar les directrius que tenen com a finalitat fomentar la intermodalitat de la bicicleta.

Aquesta intermodalitat ha de permetre transferir usuaris del vehicle a motor privat a la bicicleta i altres modes de transport, reduint el consum energètic, reduint l'emissió de GEI i contaminants atmosfèrics, considerant els objectius ambientals prioritaris I, II i III i l'objectiu V.

A Catalunya, el 39,5 % de les emissions de CO₂ correspon al transport. Per aquest motiu, qualsevol gestió de la mobilitat que impliqui una reducció dels vehicles a motor circulant comporta la reducció de la concentració de CO₂ atmosfèric d'aquest sector.

La contribució del sector del transport a l'efecte hivernacle té el seu principal origen en els combustibles fòssils i la ineficiència energètica del sector. El PEB estableix estratègies per permetre un canvi cap a una mobilitat de menor impacte.

La planificació de transports actual i les mesures planificades per a la reducció de les emissions tenen conseqüències limitades si la mobilitat en vehicle privat a motor continua creixent al ritme actual. La bicicleta es presenta com una alternativa real per a la mobilitat quotidiana de trajectes curts i mitjans.

Les accions recollides per les línies estratègiques L.E.6 i L.E.7 cerquen reduir la percepció de risc associat a la bicicleta i fomentar un augment dels usuaris de la bicicleta, transferint usuaris d'altres modes de transport.

Les campanyes de promoció de la bicicleta han d'estar impulsades per cada administració en funció del seu nivell competencial. Anar en bicicleta a la feina, potenciar l'ús d'aquest mitjà per arribar fins els polígons industrials o a les escoles serien els principals continguts de les campanyes específiques que cal endegar. Així les línies estratègiques L.E.6 i L.E.7 consideren la promoció de l'educació ambiental tal com estableix l'objectiu ambiental VIII.

No es disposa d'un sistema estàndard de recull de dades sobre l'ús de la bicicleta. Els estudis en la matèria són irregulars, amb diferents definicions i rangs de valors. En aquest sentit la línia estratègica 9 desenvolupa un sistema de seguretat i control.

Per altra banda, l'ISA revisa el grau de compliment de les actuacions previstes pel PEB i les directrius de mobilitat de la bicicleta reconegudes per les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya. L'anàlisi conclou que hi ha una relació directa entre directrius i accions del pla.

7. Avaluació del resultat de les consultes

L'objectiu d'aquest apartat és valorar com s'han pres en consideració els resultats de les consultes. En primer lloc s'analitzen les consultes realitzades durant el període d'informació pública del Pla estratègic de la bicicleta i la manera com han estat considerades. A continuació s'analitzen les consultes realitzades sobre l'ISA i l'origen de les aportacions, i finalment es valora el grau d'integració de les consultes en el pla i en l'avaluació ambiental.

7.1 Informació pública del PEB

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, mitjançant la Secretaria per a la Mobilitat, ha elaborat el projecte del Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya, un instrument de planificació amb la consideració de pla específic, d'acord amb la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Aquest Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya té caràcter de Pla territorial sectorial, d'acord amb el que preveu l'article 8.2 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la Mobilitat.

Quant a la seva tramitació cal assenyalar, en primer lloc, que d'acord amb el Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, que el Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya va ser presentat al Consell de la Mobilitat el dia 28 de juny de 2006, i que en data 27 de juliol de 2006 es va publicar l'anunci d'informació pública al DOGC, per un termini que finalitzava el 30 de setembre de 2006.

Fruit d'aquesta informació pública i institucional s'han rebut un total de 19 escrits d'aportacions que es relacionen a continuació:

ORIGEN DE LES APORTACIONS	DATA
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea	22/09/2006
Autoritat del Transport Metropolità	29/09/2006
TMB	03/10/2006
Departament de Governació i Administracions Públiques	04/10/2006
FECAV	29/09/2006
Departament de Treball i Indústria	07/09/2006
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya	09/10/2006
Marga Diaz Varela	28/09/2006
Il·lustre Col·legi d'Advocats de Barcelona	15/09/2006
Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca	20/09/2006
Consorti Vies Verdes de Girona	29/09/2006
Federació catalana de Ciclisme	29/09/2006
Ministerio de Fomento	03/10/2006
Col·legi d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques	28/09/2006
Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports	14/09/2006
Diputació de Barcelona	15/09/2006
CCOO	29/09/2006
Departament d'Interior	28/09/2006
Servei Català de Trànsit	30/05/2006

Respecte les respostes a la consulta de *AENA, TMB, Departament de Governació i Administracions Públiques, Departament de Treball i Indústria i Servei Català de Trànsit*, tots ells resten assabentats del PEB sense manifestar cap aportació.

L'*ATM* sol·licita que les Autoritats Territorials de la Mobilitat definides a la llei 9/2003 de la Mobilitat, figurin com agents implicats , com a mínim en les accions:

- Totes les de la línia estratègica 1 "Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial".
 - 1.1. Crear un inventari de camins i vies ciclistes
 - 1.2. Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya
 - 1.3. Definir uns estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes
 - 1.4. Fomentar la planificació urbana
 - 1.5. Fomentar la planificació de la xarxa comarcal
 - 1.6. Impulsar la construcció de la xarxa bàsica territorial
- Acció: 2.1. Definir una normativa de pacificació del trànsit.
- Acció: 2.2.Fomentar el desenvolupament de mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes.
- Acció: 3.1.Fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes.
- Acció: 4.2.Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori.
- Acció: 6.3.Desenvolupar programes informatius i de sensibilització.

- Acció: 7.2.Dissenyar i desenvolupar la Web de la Bicicleta.
- Acció: 7.4.Crear un segell de reconeixement especial "Fem Bicicleta".
- Acció: 8.2.Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació

No es considera aquesta proposta, donat que les Autoritats Territorials de la Mobilitat, definides a la llei 9/2003 de la Mobilitat, ja figuren de forma implícita com agents implicats en les accions definides.

També considera necessari, dins la línia estratègica 4 "Impulsar el desenvolupament de normativa específica", incloure la acció: "Desenvolupar una normativa específica urbanística i de l'edificació per a la bicicleta", per tal de fixar paràmetres i condicions tècniques que assegurin la implantació correcta de la bicicleta en l'espai urbà i els aparcaments.

S'accepta aquesta proposta i s'incorpora el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada al PEB.

Igualment, considera necessari, dins la línia estratègica 5 "Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat", incloure la acció: "Desenvolupar una xarxa de bicicletes públiques vinculades a les estacions de transport públic",

Aquesta acció ja es troba recollida a la 7.3.2 "Desenvolupament de mecanismes paral·lels de foment del lloguer de bicicletes:

- Servei telefònic de lloguer de bicicletes
- Organització de visites guiades en bicicleta
- Creació de bitllets combinats transport públic+bici

Per últim proposa, dins la línia estratègica 7 "Desenvolupar programes d'educació, formació i informació", incloure la acció: "Fomentar l'ús de la bicicleta amb mesures de caire tarifari-fiscal".

No s'estima aquesta proposta per considerar que excedeix l'àmbit d'aplicació del Pla.

CCOO sol·licita incloure una nova línia estratègica que es concreti en un pla d'acció per a fomentar la mobilitat al treball en bicicleta, amb diverses accions:

- Construcció de vies segregades i pavimentades per a accedir als llocs de treball i cura del seu manteniment.
- Connexió d'aquestes vies ciclistes amb les estacions i parades d'altres mitjans de transport per tal de facilitar la intermodalitat.
- Fomentar la implicació dels empresaris en la promoció de l'ús de la bicicleta.

La construcció de vies segregades i pavimentades per a accedir als llocs de treball i cura del seu manteniment i la connexió d'aquestes vies ciclistes amb les estacions i parades d'altres mitjans de transport per tal de facilitar la intermodalitat, ja són accions incloses a les accions d'urbana i d'intermodalitat del PEB.

El foment de la implicació dels empresaris en la promoció de l'ús de la bicicleta no és objectiu del PEB.

També proposa una nova acció: "Crear una empresa operadora de transport públic dedicada al lloguer de bicicletes" per tal de lligar l'ús de la bicicleta al del transport públic.

No s'estima aquesta proposta. El fet de lligar l'ús de la bicicleta al del transport públic no passa necessàriament per crear una empresa operadora de transport públic dedicada al lloguer de bicicletes . Hi ha altres possibilitats que s'hauran d'estudiar més endavant.

També sol·licita incloure una nova acció: "Incentivar i col·laborar des dels poders públics amb el sector productiu de la bicicleta", per tal de promoure innovacions i millores en el producte.

No s'estima aquesta proposta per considerar que excedeix de l'àmbit d'aplicació del Pla

El Col·legi d'Enginyer de Camins, Canals i Ports proposa que es realitzi un "projecte pilot" sobre una infraestructura viària ja programada per tal d'intentar compatibilitzar la circulació d'automòbils i bicicletes i que serveixi com a experiència per a l'elaboració de recomanacions per als projectes de carreteres.

Tot i considerar interessant la proposta, el PEB no arriba a aquest nivell.

El Col·legi d'Enginyer Tècnics d'Obres Públiques proposa que a la línia estratègica 1 "Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial" es doni prioritat a la xarxa ciclista destinada als desplaçaments per mobilitat obligada.

Les activitats ciclistes són diverses i no consisteixen només en la satisfacció de la mobilitat obligada. Les prioritats s'establiran en funció de diferents criteris i un cop establertes les xarxes ciclistes, territorial, comarcal i local.

El Consorti Vies verdes de Girona proposa afegir el concepte "Via verda" a les diferents accions de la línia estratègica 1 que a la línia estratègica 1 "Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial", d'acord amb la nova definició de vies ciclistes del Reglament de Circulació i la definició de vies verdes de l'Associació europea de vies verdes.

El concepte "Via verda" no està recollit al Reglament General de la Circulació com a via ciclista. No és per tant un concepte vàlid en la terminologia de trànsit.

També demana que s'incloguin les vies ciclistes projectades i en tramitació, a més de les existents a l'hora de fer l'inventari de vies ciclistes. També demana que es tinguin en compte els pendents en l'inventari de vies ciclistes i en la normativa de disseny.

El PEB no arriba a aquest nivell. Defineix que s'ha de fer un inventari que contindrà tots els paràmetres necessaris per identificar-les i catalogar-les.

Tanmateix, considera necessari, dins la línia estratègica 1 "Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat", incloure una nova acció " millorar la seguretat de les infraestructures viàries interurbanes per a usos ciclistes", analitzant els punts perillosos i prenent mesures per a millorar-los.

Tot i que el concepte és necessari, aquesta acció haurà de ser analitzada dins el Pla Català de Seguretat Viària, si correspon.

Per últim, proposa que el Consorci Vies Verdes de Girona figuri com agent implicat , com a mínim en les accions:

1.1. Crear un inventari de camins i vies ciclistes

1.2. Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya

1.3. Definir uns estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes

1.4. Fomentar la planificació urbana

1.5. Fomentar la planificació de la xarxa comarcal

2.3. Dissenyar un programa de manteniment i neteja d'infraestructures ciclistes.

6.1. Crear programes per a la mobilitat segura amb bicicleta a les escoles.

6.3. Desenvolupar programes informatius i de sensibilització.

7.1. Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció

7.3. Fomentar el lloguer de bicicletes.

8.1. Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" – Grup d'experts

8.4. Desenvolupar estratègies de partenariat i de coordinació amb altres territoris i països.

També diu que cal considerar com a agents implicats en aquestes accions a les Diputacions i Consells Comarcals limítrofs amb altres territoris i països.

El Consorci Vies Verdes de Girona, per ser una entitat pública ja figura de forma implícita com agents implicats en les accions definides

El Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca proposa que la bicicleta sigui considerada com a vehicle al document i, per tant, establir un sistema d'assegurança obligatòria i fer també obligatòria la seva matriculació.

L'establiment d'una assegurança i matriculació obligatòries excedeix de l'àmbit d'aplicació del Pla.

També demana que es consideri l'opció de crear vies segregades per al trànsit ciclista en els camins rurals, per tal d'evitar perjudicis als usuaris habituals, i limitar la seva execució a determinats supòsits per tal d'evitar costos econòmics d'expropiació afegits, per exemple camins situats en espais protegits (i en els quals no existeixen restriccions a la freqüentació)

No es considera aquesta proposta. No és objecte del PEB la definició del mode de circulació als camins rurals.

També proposa que en el traçat de les noves vies ciclistes es tinguin en compte l'existència d'infraestructures agràries (canals, sèquies, basses, estacions de bombeig,...) de manera que no les afectin o malmetin.

El PEB no arriba a aquest nivell. Tot i això, en el manual de projectes de vies ciclistes s'hauran de tenir en compte l'existència d'infraestructures agràries (canals, sèquies, basses, estacions de bombeig,...) de manera que no les afectin o malmetin.

El Departament d'Interior proposa les següents modificacions de l'acció 3.2 "Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris":

- Incloure al Servei Català de Trànsit com a agent responsable
- Reduir el cost de l'acció a 0€
- Modificar la descripció:

El programa aprofundirà, principalment, en el desenvolupament de les següents mesures de dissuasió contra robatoris:

- *Creació i implantació d'un registre de bicicletes a nivell de Catalunya, que permeti identificar ràpidament les bicicletes i vincular-les al seu propietari en cas de robatori o negligència.*
- *Desenvolupament d'una campanya de comunicació i informació.*
- *Definició de mecanismes específics per combatre les vendes il·legals.*
- *Desenvolupament de campanyes de promoció de les bicicletes plegables.*

Per una nova redacció:

El programa aprofundirà, principalment, en el desenvolupament de les següents mesures de dissuasió contra robatoris:

- Estudiar la viabilitat de creació i implantació d'un registre de bicicletes a nivell de Catalunya, que permeti identificar ràpidament les bicicletes i vincular-les al seu propietari en cas de robatori o negligència.
- Desenvolupament d'una campanya de comunicació i informació.
- Desenvolupament d'una campanya antirobatoris
- Definició de mecanismes específics per combatre les vendes il·legals.
- Desenvolupament de campanyes de promoció de les bicicletes plegables.

Analitzada aquesta proposta s'incorporen les modificacions proposades al PEB, doncs clarifiquen sensiblement les accions a prendre.

També proposa que al punt 1 "Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial" a l'hora de definir uns estàndards tècnics es tingui en compte la segregació dels ciclistes i els vianants i que al punt 2 "Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat", les separacions dels carrils-bici incorporin catadiòptrics i que es desdoblí la senyalització..

El PEB no arriba a aquest nivell. Es tindrà en compte a l'hora de redactar els manuals tècnics.

Tanmateix, demana que al punt 3 "Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris" s'afegeixi la incorporació de xips identificadors.

El PEB no arriba a aquest nivell. Es tindrà en compte a l'hora de desenvolupar els sistemes antirobatoris.

També proposa que al punt 4 "Impulsar el desenvolupament de normativa específica" s'afegeixi promoure normativa UE, assegurança obligatòria pels ciclistes i bonificació de primes de sinistralitat.

Es considera que aquesta acció excedeix de l'àmbit d'aplicació del Pla.

Fa la proposta de que al punt 5 "Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat" s'estudiïn les línies de bus i tren més utilitzades.

El PEB no arriba a aquest nivell. Es tindrà en compte a l'hora de desenvolupar aquestes actuacions.

Pel que fa al punt 6 "Desenvolupar programes d'educació, formació i informació" proposa que s'incorporin campanyes de sensibilització per la utilització del casc per part dels ciclistes.

Aquesta acció ja està contemplada de forma genèrica al punt 6.3 del Pla amb l'objectiu de conscienciar als ciclistes de les mesures de seguretat i les normes viàries, entre elles, naturalment la utilització del casc per part dels ciclistes .

Per últim, proposa que al punt 8 "Fomentar mecanismes de coordinació i participació", incorporar la elaboració d'un manual de convivència per vianants, ciclistes i conductors que sigui una guia didàctica.

Aquesta acció ja està contemplada de forma genèrica al punt 6.3 del Pla amb la definició dels programes d'informació i sensibilització, del seu abast, contingut, tipus de suport informatiu i públics objectius (vehicles motoritzats, ciclistes i vianants).

La *Diputació de Barcelona* proposa que s'inclogui a les diputacions com agents implicats a la acció 1.2. "Dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya"

Les diputacions provincials ja figuren de forma implícita com agents implicats en l'acció 1.2

També proposa incloure l'acció 1.4. "Fomentar la planificació urbana" i l'acció 1.5. "Fomentar la planificació de la xarxa comarcal" al plans de mobilitat urbana i als plans directors de mobilitat i també incloure l'acció 2.2. "Fomentar el desenvolupament de mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes" al plans de mobilitat urbana.

El PEB no arriba a aquest nivell. Els instruments de planificació de la mobilitat queden recollits en altres disposicions

No considera adequada l'assignació pressupostària a la xarxa bàsica territorial. Creu que s'hauria de traspasar cap a la creació de vies ciclables locals.

La Generalitat de Catalunya necessita el pressupost assignat a la xarxa bàsica territorial per desenvolupar-la.

Per últim, proposa que siguin les Autoritats Territorials de la Mobilitat definides a la Llei 9/2003 de la Mobilitat, les encarregades d'elaborar els programes per al foment de l'ús de la bicicleta dintre dels plans directors de mobilitat.

Les Autoritats Territorials de la Mobilitat, definides a la Llei 9/2003 de la Mobilitat, ja figuren de forma implícita com agents implicats.

La FECAV exposa les dificultats per admetre una bicicleta a bord d'un vehicle de transport col·lectiu (espai físic, subjecció,.....) i sol·licita que s'especifiqui que les actuacions derivades de l'acció 3.1. "Fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes" no siguin a càrrec dels operadors de transport públic en autobús.

El PEB no ha de determinar qui ha de finançar la creació d'aquests espais.

També proposa que a l'acció 5.1. "Impulsar l'homogeneïtzació dels horaris i requisits d'admissió dels diferents operadors" s'especifiqui la no admissió de bicicletes als transports públics en autobús.

Es regularan les condicions d'admissió de les bicicletes als transports públics en funció dels diferents factors i condicionants en cada cas amb la elaboració i impuls d'una normativa que reguli l'adaptació dels vehicles de transport públic per a portar bicicletes al seu interior, ja sigui mitjançant l'adequació d'espais específics, incorporant equipaments específics porta-bicicletes, o establint uns requisits mínims d'utilització i tracte de la bicicleta en el seu transport..

Sol·licita que a l'acció: 5.2. "Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes" es faci referència només en aquells modes de transport públic que admetin bicicletes a bord.

Aquesta acció del pla és per a tots els modes de transport, per tal de facilitar l'intercanvi modal i quedaran determinat saquells modes de transport públic que admetin bicicletes a bord per la normativa a desenvolupar en el propi PEB.

Per últim, proposa eliminar l'acció 5.3. "Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles pel transport de bicicletes" per l'impossibilitat d'admetre bicicletes als autobusos.

Es regularà en quins vehicles s'admeten bicicletes i en quins no, en funció dels diferents factors i condicionants en cada cas.

La *Federació Catalana de Ciclisme* demana que es defineixin objectius i prioritats en el trànsit de persones en bicicleta per carretera. I fa els següents suggeriments:

- Aforament de bicicletes a les carreteres.
- Càlcul de l'ús potencial de la bicicleta
- Potencial de les bicicletes de pedaleig assistit.
- Mesures de reducció del risc de circular en bicicleta per carretera: senyals P-22, adaptació de cunetes, millora de la conservació, adequació de trams obsolets de carreteres.

Algunes d'aquestes qüestions ja estan contemplades al PEB i d'altres han de ser analitzades dins el Pla Català de Seguretat Viària, si correspon, en el context de la millora de la seguretat viària en la circulació ciclista.

Els *Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya* proposen que caldria afegir a la línia estratègica 6 "Desenvolupar programes d'educació, formació i informació" una nova acció que faci referència a la comunicació als ciclistes per tal que tinguin en compte les normes de cohabitació amb els vianants en infraestructures compartides.

Aquesta acció ja està contemplada de forma genèrica al punt 6.3 del Pla amb la definició dels programes d'informació i sensibilització, del seu abast, contingut, tipus de suport informatiu i públics objectius (vehicles motoritzats, ciclistes i vianants).

També Comenta que a l'acció: 1.4."Fomentar la planificació urbana", caldria quantificar el finançament privat en concepte de realització de sòl. El finançament públic hauria de ser solament una part del total.

Aquesta acció correspon al desenvolupament del decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Respecte a l'acció: 5.2. "Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes", considera que no s'hauria d'incentivar el transport de la bicicleta a bord del mode de transport principal.

Els aparcaments de bicicletes desincentiven el transport de les mateixes als vehicles. Caldrà desenvolupar les condicions per a portar bicicletes als vehicles. Es regularan les condicions d'admissió de les bicicletes als transports públics en funció dels diferents factors i condicionants en cada cas amb la elaboració i impuls d'una normativa que reguli l'adaptació dels vehicles de transport públic per a portar bicicletes al seu interior, ja sigui mitjançant l'adequació d'espais específics, incorporant equipaments específics porta-bicicletes, o establint uns requisits mínims d'utilització i tracte de la bicicleta en el seu transport..

Proposa substituir l' acció: 9.1. "Crear i desenvolupar l'Entitat de gestió de la Bicicleta", per una assignació de les mateixes funcions a la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura.

Es considera necessària una entitat administrativa de gestió del pla, és a dir, un ens públic, amb pressupost assignat, per a la promoció de l'ús de la bicicleta i amb l'objectiu executar, controlar i fer el seguiment d'aquest pla estratègic..

L'Il·lustre Col·legi d'Advocats de Barcelona proposa incloure una nova acció 1.7 "Impulsar l'establiment de zones de prioritat per a vianants i ciclistes".

Aquesta acció es considera inclosa a l'acció 1.4 "Fomentar la planificació urbana" amb l'impuls del desenvolupament de Plans d'Acció Municipals per al foment de la planificació urbana de la bicicleta. Les zones de prioritat per a vianants no són objecte del PEB, sinó de la política de mobilitat dels Ajuntaments.

També proposa modificar el redactat de l'acció: 4.2 "Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori" per un nou redactat: 4.2. "Elaborar una normativa d'ordenació de la circulació de persones i vehicles, així com el seu corresponent règim sancionador"

L'acció 4.1 "Impulsar l'adaptació de la normativa de trànsit existent als requeriments de la bicicleta i les vies ciclistes" ja a parla d'una normativa d'ordenació de la circulació de persones i vehicles. El règim sancionador ha de desenvolupar-se conjuntament al propi de trànsit. Pel que fa a la senyalització es un altre aspecte ja tractat al manual de disseny de vies ciclistes.

Tanmateix, proposa modificar el redactat de l'acció 4.3. "Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes". Per un nou redactat: 4.3. "Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes fora de les zones urbanes. Imposar l'assegurança obligatòria per circular per ciutat, a excepció d'aquelles àrees específicament destinades a l'esbarjo com poden ser els parcs i jardins.

Es considera que aquesta proposta excedeix de l'àmbit d'aplicació del Pla i afecta a la normativa general d'assegurances de vehicles.

Per últim Proposa incloure un nou apartat 6.4. "Fomentar el respecte del ciclista vers al vianant , tant als programes informatius i de sensibilització pública com als programes d'educació per a la mobilitat segura amb bicicleta impartit a les escoles".

Aquesta acció ja està contemplada de forma genèrica al punt 6.3 del Pla amb la definició dels programes d'informació i sensibilització, del seu abast, contingut, tipus de suport informatiu i públics objectius (vehicles motoritzats, ciclistes i vianants).

Marga Diaz Varela proposa incloure una nova acció per tal de facilitar l'adquisició de bicicletes a les empreses amb un cost inferior al de mercat.

Es considera que aquesta proposta excedeix de l'àmbit d'aplicació del Pla.

El Ministeri de Foment especifica que en aquelles accions de competència estatal (operadors de transport estatals i Ministeri de l'Interior) s'haurà de tenir en compte l'opinió de l'Administració General de l'Estat i que ,en qualsevol cas, demana que les accions referides a aquests aspectes no siguin vinculants.

L'Administració General de l'Estat ja figura de forma implícita com agent implicat i per tant la seva opinió haurà de ser tinguda en compte.

7.2 Consultes realitzades

L'article 10 de la Llei 9/2006 estableix un període de consulta sobre la versió preliminar del projecte a aprovar inclòs l'ISA, a les administracions públiques afectades i al públic interessat de 45 dies comptats des de la data de publicació de l'anunci per tal de formular al·legacions.

Les consultes al públic i a les administracions afectades del procés d'avaluació ambiental del PEB han comprès les següents actuacions:

- Anunci d'informació pública de l'informe de sostenibilitat ambiental per un període de 45 dies (DOGC núm. 4852 de 29.03.2007)
- Consulta de l'Informe de sostenibilitat ambiental a través de l'enllaç web del Departament de Política Territorial i Obres Públiques².
- Tramesa d'informació i consultes a administracions públiques tal com ajuntaments.

Cal ressenyar que no s'han realitzat consultes transfrontereres, segons preveu l'article 11 de la Llei 9/2006, atès que l'abast definit pel Pla estratègic de la Bicicleta és Catalunya i s'ha considerat que aquest no incideix significativament sobre el medi ambient d'altres Estats membres de la Unió Europea.

² Enllaç web: (consultat 05.06.2007)

<http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/related/novetats/anuncidinformacipblicadelinformedesostenibilitatambientaldelplaestratgicdelabicicletaacatalunya30032007.jsp>.

7.3 Origen de les aportacions

Fruit del període d'informació pública de l'ISA s'han recollit 19 respostes. La següent taula recull les respostes al període de consultes de l'ISA del PEB per data d'emissió de la resposta.

ORIGEN DE LES APORTACIONS		DATA
Empresa	ILI Logística Internacional	08.05.2007
Administració local	Ajuntament de Gaià	09.05.2007
Administració de la Generalitat	Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural	11.05.2007
Consorci administratiu voluntari	Autoritat del Transport Metropolità	11.05.2007
Administració local	Ajuntament de Vic	11.05.2007
Administració local	Ajuntament d'Avinyó	11.05.2007
Empresa	Conseller delegat Abertis	14.05.2007
Administració local	Ajuntament de Cadaqués	16.05.2007
Administració de la Generalitat	Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació	16.05.2007
Administració de la Generalitat	Departament de Justícia	05.06.2007
Administració de la Generalitat	Departament d'Acció Social i Ciutadania	18.05.2007
Administració local	Ajuntament de Cambrils	23.05.2007
Administració de la Generalitat	Institut Català d'Energia	31.05.2007
Administració de la Generalitat	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya	28.05.2007
Administració de l'Estat	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea	22.05.2007
Administració de la Generalitat	Servei Català de Trànsit	21.05.2007
Empresa	RENFE	24.05.2007
Administració local	Ajuntament de l'Arboç	28.05.2007

7.4 Contingut i grau d'incorporació de les aportacions de caire ambiental del PEB

El present apartat dóna resposta a les aportacions fruit del període d'informació pública de l'ISA, i valora la seva integració en el projecte del Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya.

ILI Logística Internacional, en la seva resposta aporta una felicitació global per l'informe de sostenibilitat ambiental del Pla estratègic de bicicleta a Catalunya, i aporta algunes idees al respecte, en concret:

- a. Diada de la Bicicleta.
- b. Estudis mèdics de les avantatges de la bicicleta.
- c. Desenvolupament d'un banc de bones pràctiques.
- d. Desenvolupament d'una plataforma on-line "BICICAT".
- e. Programa de promoció de la bicicleta pel treball: aparcament, etc.
- f. Normativa urbanística obligatòria en totes les actuacions (residencial/comercial/industrial) per a incorporar un espai tancat segur per a bicicletes.
- g. Que els comerços venguin bicicletes amb assegurances.

Cal destacar la valoració general positiva del desenvolupament del procés d'avaluació ambiental per part de ILI Logística Internacional, així com que les aportacions de ILI Logística Internacional no són de tipus ambiental estrictament.

Respecte l'aportació a) el PEB recull entre les seves línies estratègiques, el desenvolupament d'una campanya general de promoció de la bicicleta (L.E.7.1) que te com a objectiu promoure un canvi en la percepció de la bicicleta i fomentar el seu ús a través de la comunicació de les diferents modalitats i els seus avantatges.

La diada de la bicicleta a Catalunya es podria entendre com una possible actuació de promoció general de la bicicleta dins la L.E.7.1. La promoció de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible, certament també es podria realitzar amb la celebració de la diada de la bicicleta a Catalunya, per altra banda, pràctica habitual a escala local a moltes ciutats i municipis del territori. També es podria celebrar la setmana de la bicicleta, on la ciutat de Barcelona n'és exemple. Una altra actuació pel foment de la bicicleta recolzada a escala internacional, podria ésser la celebració del dia internacional sense cotxes.

Respecte l'aportació b) l'apartat 4 i l'apartat 5 del l'ISA, en concret les pàgines 23 a 25 manifesten els beneficis mèdics de la bicicleta. A continuació es reproduïx part del text:

"Els beneficis per la salut d'anar en bicicleta són:

- Beneficis associats a més activitat física. Els beneficis per a la salut de realitzar activitat física són molt importants; reducció del 50 % del risc de problemes coronaris, reducció del 50 % del risc sobre la diabetis i l'obesitat dels adults, reducció del 30 % del risc d'hipertensió, millores en el manteniment de la massa òssia (reducció osteoporosis), i millores psicològiques associades al benestar físic (ansietat, estrés, depressió). Millores també sobre els infants en el seu desenvolupament.
- Beneficis associats a una reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica. L'ús de la bicicleta no emet contaminants ni sorolls. Cada viatge en bicicleta representa una reducció d'un viatge en vehicle privat.

La bicicleta ajuda a reduir els nivells de risc tòxic de la salut pública associat a l'ús del vehicle a motor i els seus nivells d'emissió de contaminants."

“La bicicleta comporta beneficis per a la salut des de tres perspectives; augmenta l’activitat física de la població, redueix els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica, i redueix els índexs d’accidents a la carretera.”

Respecte l’aportació c) el PEB contempla el desenvolupament d’actuacions per afavorir la intermodalitat (L.E.5.2 i 5.3), entre les qual preveu la identificació de bones pràctiques i idees. El PEB també contempla la difusió de bones pràctiques en relació al respecte del conductor del vehicle a motor vers el ciclista (L.E.6.2), i en especial la difusió de bones pràctiques mitjançant la web de la bicicleta (L.E.7.2).

L’aportació d) queda recollida al PEB mitjançant les línies estratègiques 7.2 i 8.2. La L.E.7.2. preveu dissenyar i desenvolupar la web de la bicicleta amb una doble vessant; informar i promocionar la bicicleta entre el públic general i oferir un espai virtual de treball i comunicació entre els tècnics i experts de la bicicleta. La L.E.8.2. recull la creació d’un espai virtual de coneixement i participació per a tècnics i experts on compartir informació específica, particular en processos de treball al voltant de temes d’interès comú sobre la bicicleta (gestió dels coneixement).

Respecte l’aportació e) dins la campanya de promoció de la bicicleta recollida pel PEB (L.E.7.1) es preveu adaptacions de la mateixa per a diferents col·lectius i potencials usuaris, entre els quals s’especifica treballadors i empreses. Per altra banda, el PEB també contempla la creació d’espais específics segurs per a la guarda de bicicletes (L.E.3.1) on preveu específicament un Pla d’Acció per a la creació d’aparcaments a les empreses i un servei d’assessorament gratuït per a entitats i empreses dirigits a l’adaptació d’aparcaments per a bicicletes, per tal de fomentar la bicicleta al treball.

Respecte l’aportació f) aquesta queda recollida mitjançant la L.E.3.1 que cerca la creació d’espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes.

L'aportació darrera de ILI logística Internacional (aportació g) fa referència a les bicicletes amb assegurances. En aquest sentit el PEB recull una línia estratègica amb la finalitat de dissuadir els robatoris de bicicleta (L.E.3.2) i un línia estratègica amb la finalitat d'impulsar l'assegurança obligatòria (L.E.4.3). La L.E.3.2 recull un conjunt d'actuacions per reduir el nombre de robatoris de bicicletes, entre les quals destaca un sistema de registre de bicicletes i comunicació. La L.E.4.3. cerca impulsar l'oferiment d'una assegurança específica per a bicicletes que cobreixi la responsabilitat civil del conductor de la bicicleta quan aquest sigui civilment responsable.

L'Ajuntament de Gaià en la seva resposta valora de manera lloable la iniciativa de foment de la bicicleta, tanmateix, recull una observació de caràcter general:

- a. La dificultat pràctica d'implantar el pla en petits pobles rurals com Gaià, a la comarca del Bages i amb una població inferior als 200 habitants. La resposta apunta entre les dificultats; les grans distàncies a recórrer, els desnivells del terrenys en zones rurals i el perill de circular per carreteres on circulen vehicles a motor.

Respecte a la resposta, cal destacar certament que la bicicleta és un mitjà de transport ideal per a zones urbanes on les distàncies són menors, tal com es reflecteix a la pàgina 26 de l'ISA.

Les propostes i plans d'acció del PEB són aplicables a les principals zones urbanes de Catalunya, i no directament extrapolables al món rural.

La mobilitat en àmbits rurals presenta unes característiques i problemàtiques diferents que en àmbits urbans i metropolitans; les distàncies, l'orografia i les condicions de mobilitat canvien.

Per això es recomana incorporar al PEB aquesta distinció entre les propostes a implantar en àmbits urbans i ciutats mitjanes i grans, i les propostes aplicables a àmbits rurals, atès que no totes les actuacions són aplicables a tot el territori.

La *Secretaria General del Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural*, en la seva resposta sol·licita a la Secretaria per a la Mobilitat la versió preliminar del Pla estratègic de la bicicleta per a poder-ne fer una valoració completa.

Certament, l'informe de sostenibilitat ambiental és part integrant del Pla estratègic de la bicicleta, i s'hauria de poder lliurar per a consultes juntament amb el projecte de pla. L'article 10 de la Llei 9/2006 estableix que la fase de consultes del projecte del pla ha d'incloure l'informe de sostenibilitat ambiental. El procés seguit pel PEB en canvi, ha incorporat dos períodes de consultes, un pel projecte de pla (DOGC núm. 4685 de 27.07.2006) i un altre per l'informe de sostenibilitat ambiental (DOGC núm. 4852 de 29.03.2007).

L'Autoritat del Transport Metropolità, en el seu informe de suggeriments considera el Pla estratègic de la bicicleta una eina adient pel bon desenvolupament d'aquest mitjà de transport, tal com determina l'ISA del PEB, i considera adequada l'alternativa de l'ISA escollida. Tanmateix formula els següents tres suggeriments:

- a. La conveniència en el capítol 3 de l'ISA on es relaciona amb altres plans i programes connexos, de fer esment directe al Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM).
- b. Les conclusions sobre la previsible evolució de l'ús de la bicicleta coincideixen amb les previsions del mateix PDM, motiu pel qual es proposen les mesures que recull el PDM:

EA1.7. Plans de mobilitat urbana: s'especifica que cal crear xarxes urbanes de bicicletes.

EA2.4. Creació d'una xarxa de carrils interurbana: es proposa la construcció de 15. km de carrils interurbans per a l'any 2012.

EA2.10. Xarxa d'aparcaments segurs de bicicletes: es proposen aparcaments de bicicletes segurs a les estacions de transport públic, als centres generadors de mobilitat i a les grans empreses i centres de l'administració amb atenció al públic en un nombre de 600 places.

EA3.12. Servei de bicicletes comunitàries a les estacions ferroviàries: es proposa que s'incorpori un servei com el Bicing de Barcelona amb una quantitat de 1.250 bicicletes.

EA7.3. Creació d'una xarxa de vianants i bicicletes als centres de treball: construcció de 20 itineraris ciclistes entre centres de treball i les estacions més properes que representaran uns 30 quilòmetres de carrils bicicleta.

- c. Per tal de col·laborar en el compliment dels indicadors proposats per l'ISA en l'apartat 7.2 es proposa donar un valor inicial en format de ràtio per habitant o per vehicle-quilòmetre que permeti també establir uns valors mínims a assolir quan el valor inicial de partida en algun territori sigui pràcticament nul.

El primer suggeriment de l'ATM es considera integrat a la present memòria ambiental, en concret a l'apartat 2.2. sobre plans i programes connexos al PEB (pàgina 9) on s'ha incorporat el Pla director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, juntament amb el pla director d'infraestructures també de l'ATM.

El suggeriment b) de l'ATM fa referència a propostes i mesures a incorporar al PEB, no considera alegacions de tipus ambiental estrictament.

La mesura EA1.7 del PDM fa referència a la creació de xarxes urbanes de bicicletes en els Plans de Mobilitat Urbana. En aquest sentit, la L.E.1.4. del PEB té per objectiu fomentar la planificació urbana mitjançant la definició i implantació d'un sistema d'incentivació i ajuts per a la millora de les infraestructures ciclistes dirigida als ens locals, el desenvolupament i impuls de Plans d'Acció Municipals, entre d'altres. Per altra banda, l'ISA del PEB recull unes

determinacions per a l'avaluació ambientals dels plans i projectes derivats, entre els quals s'inclouen Plans de Mobilitat Urbana (veure apartat 10 de l'ISA i l'apartat 8.4 de la present proposta de MA).

La mesura EA2.4. del PDM preveu la creació d'una xarxa de carrils interurbana. En aquest sentit, les L.E.1.5 i L.E.1.6 preveuen fomentar la planificació d'una xarxa de carrils a nivell comarcal, i impulsar la construcció d'una xarxa territorial de carrils bici.

La mesura EA2.10. del PDM queda integrada mitjançant la L.E.3.1 del PEB, la qual preveu fomentar la creació d'espais específics i segurs per a la guarda de bicicletes. Entre els espais proposats per a la guarda de bicicletes hi ha entitats, empreses, operadors de transport, edificis públics, centres esportius i d'oci, centres d'ensenyament, punts centrals de les ciutats, etc.

La mesura EA3.12. del PDM queda integrada mitjançant la L.E.7.3 del PEB, la qual té per objectiu fomentar el lloguer de bicicletes, i de forma prioritària establir un servei de lloguer a les principals plataformes d'intercanvi, i els punts més freqüentats dels centres de la ciutat i d'interès turístic.

La mesura EA7.3. del PDM queda integrada mitjançant la L.E.7.1. de promoció general de la bicicleta, on es preveuen actuacions específiques per fomentar la bicicleta a la feina.

El suggeriment c) fa referència als indicadors de seguiment global establerts pel PEB. La mateixa diagnosi del PEB constata la manca de dades i d'un sistema d'indicadors de la bicicleta a Catalunya. Motiu pel qual, es defineix la L.E.9 sobre el desenvolupament d'un sistema d'impuls, seguiment i control del pla.

Un pla sectorial específic com el PEB no pot imposar objectius quantificables en format de ràtios per habitant o vehicle - kilòmetre a complir als ajuntaments, atesa la gran diversitat de municipis existents a Catalunya (amb diferents estructures urbanes, diferències orogràfiques, grau de ruralitat...). Per altra banda, un cop es disposi de les dades suficients per caracteritzar el conjunt del sistema de la bicicleta a Catalunya, el PEB podria incorporar

recomanacions en quant a estàndards mínims a complir pels ajuntaments, tenint en compte aquesta gran diversitat de realitats dels municipis de Catalunya.

La resposta de *l'Ajuntament de Vic*, manifesta la gran importància del Pla estratègic de la bicicleta pel que pot representar tant a nivell general i comarcal com a nivell local i no recull cap apreciació significativa a l'ISA del PEB. Tanmateix presenten una aportació:

- a. En relació a l'objectiu de protecció ambiental V, no veuen cap relació directa entre l'impacte ambiental de la bicicleta en la contaminació acústica.

L'Informe de sostenibilitat ambiental reconeix que la bicicleta no genera contaminació acústica, tal com reconeix la resposta de *l'Ajuntament de Vic*. Així en l'ISA es troben diverses referències al respecte:

(pàgina 20 de l'ISA) "El soroll provocat pel trànsit s'ha convertit en el principal agent de la contaminació acústica, essent el responsable del 80 % del soroll ambiental."

(pàgina 21 de l'ISA) "La bicicleta presenta un impacte acústic mínim en relació als altres mitjans de transport, atès que no disposa de motor."

(pàgina 25 de l'ISA) "La bicicleta no contribueix a la contaminació acústica del trànsit. Mitjà de transport silenciosos en relació vehicles motoritzats."

Cal destacar que l'ISA incorpora l'objectiu ambiental V en el PEB, en tant que la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu al vehicle a motor, pot contribuir a la reducció dels impactes ambientals (i de la contaminació acústica) més rellevants de la mobilitat actual dominada pel vehicle a motor privat.

El *conseller delegat d'Abertis*, en la seva resposta felicita pel treball desenvolupat respecte l'Informe de sostenibilitat ambiental, al qual dóna èmfasi en un aspecte:

- a. Dotar el territori de la infraestructura adequada i necessària, és a dir; xarxa suficient i ben lligada, segregada dels vials per a vehicles a motor i vianants, relacionat amb la seguretat viària, i xarxa convenientment connectada amb les terminals de transport col·lectiu.

Respecte aquesta aportació, cal destacar la finalitat de la primera de les diverses línies estratègiques que recull el PEB. Així la primera L.E.1 té per finalitat identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial per a la bicicleta. Aquesta L.E.1 es desenvolupa mitjançant diverses actuacions entre les quals crear un inventari de camins i vies ciclistes, dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya, definir una estàndards tècnics de disseny de carrils-bici, fomentar la planificació urbana i la xarxa comarcal, i impulsar la construcció de la xarxa bàsica territorial.

L'Ajuntament de Cambrils proposa incloure en la definició i construcció de la xarxa territorial vies ciclables annexes a la carretera de Cambrils a Montbrió (T-312) i la carretera de Misericòrdia (TV-3141).

Un pla sectorial específic com el PEB no pot definir actuacions concretes per als diferents ajuntaments, atesa la gran diversitat de municipis existents a Catalunya. Per altra banda, un cop es disposi de les dades suficients per caracteritzar el conjunt de vies ciclables, el PEB, a la L.E.1 determina l'elaboració d'un inventari i posterior execució de la xarxa territorial de vies ciclistes.

L'Institut Català d'Energia presenta un informe que recull les actuacions concretes en que s'ha estat treballant per al foment de l'ús de la bicicleta i al seva col·laboració amb la Secretaria de Mobilitat del DPTOP, al temps que manifesta el seu acord amb l'ISA del PEB.

El Servei Català de Trànsit fa l'observació de que la bicicleta ve recollida al Reglament general de vehicles com a un vehicle, diferenciat del vehicle a motor. Per tant, proposa especificar a diferents apartats del text quan es parla de vehicles o de vehicle privat per referir-se al "vehicle a motor".

Es recull aquesta observació i es modifica l'ISA en aquest sentit, donat que era incorrecte tal i com estava expressat el concepte de vehicle.

L'Ajuntament de l'Arboç en la seva resposta analitza el document del PEB i demana conèixer les possible rutes a nivell territorial per tal de que el POM faci la proposta amb més coherència, que es facilitin als municipis en un termini breu i que es determini com es transmetrà al territori la inversió prevista.

Respecte aquesta aportació, cal destacar la finalitat de la primera de les diverses línies estratègiques que recull el PEB. Així la primera L.E.1 té per finalitat identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial per a la bicicleta. Aquesta L.E.1 es desenvolupa mitjançant diverses actuacions entre les quals crear un inventari de camins i vies ciclistes, dissenyar una xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya, definir una estàndards tècnics de disseny de carrils-bici, fomentar la planificació urbana i la xarxa comarcal, i impulsar la construcció de la xarxa bàsica territorial.

El Consell Comarcal del Vallès Occidental aplaudeix les accions recollides al PEB i reitera la necessitat de dotar d'infraestructures ciclistes a la comarca i la conveniència de què es facin discutides i consensuades amb les diferents escales del territori. També insisteix en l'augment de la seguretat viària com a requisit previ al desenvolupament de la bicicleta com a mode de transport.

Respecte les respostes a la consulta de *l'Ajuntament de Cadaqués, Ajuntament d'Avinyó, Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació, Departament de Justícia, Departament d'Acció Social i Ciutadania, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Renfe, Federació de Municipis de Catalunya* tots ells resten assabentats de l'Informe de sostenibilitat ambiental del PEB sense manifestar cap aportació.

8. Conclusions del procés d'avaluació

El present apartat recull la integració dels aspectes ambiental en el procés d'avaluació ambiental del pla, l'anàlisi de les possibles afeccions ambientals i les determinacions pel seguiment del pla i dels seus instruments derivats.

8.1 Integració dels aspectes ambientals en la versió del PEB

La MA té caràcter preceptiu i conté les determinacions que s'han d'incorporar a la proposta final del PEB, l'aprovació de les quals eleva a pla sectorial específic d'acord amb la Llei de mobilitat de Catalunya.

L'objectiu principal del PEB és fomentar i potenciar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a tot Catalunya. Per tant, l'objectiu principal que marca totes les directrius i plans d'acció desenvolupats pel PEB cerquen el foment de la bicicleta; per tant el foment d'un mitjà de transport sostenible des del punt de vista ambiental, social i econòmic, garantint la integració dels aspectes ambientals des de l'inici del procés d'elaboració del pla, en la definició de l'objectiu principal del pla i al llarg de la seva avaluació ambiental.

Des d'un punt de vista ambiental, la bicicleta és un mitjà de transport eficient energèticament, no contamina ni emet gasos d'efecte hivernacle, és silenciosa i eficient en l'ús d'espai físic (tant pels carrils bici com pels aparcaments de bicicletes).

Des d'un punt de vista social, la bicicleta és un mitjà de transport accessible; econòmic d'adquirir i mantenir, i practicable per la majoria de la població. Per a la població que no pot anar en bicicleta, les administracions públiques preveuen altres mesures per garantir la mobilitat a tothom i facilitar el transport públic a tot el territori.

A nivell econòmic, la bicicleta és més econòmica d'adquirir i mantenir que un vehicle motoritzat, pot reduir el pressupost destinat al vehicle privat, pot reduir els costos associats a la salut gràcies a la pràctica regular d'activitat física en bicicleta.

8.2 Limitacions i avantatges sorgides del procés

Al llarg del procés d'avaluació ambiental del Pla estratègic de la bicicleta s'han identificat algunes limitacions i avantatges que es descriuen a continuació:

Limitacions:

- Existència d'un referent legal recent a escala estatal amb la Llei 9/2006, i en fase de desenvolupament un marc legal per a Catalunya, entès com l'escala pròpia del PEB. A mesura que s'implantin processos d'avaluació ambiental, s'implementaran guies i es donarà respostes a indeterminacions sorgides.
- Manca de dades de partida per a l'elaboració dels objectius a assolir en l'alternativa del PEB i els indicadors de seguiment. Si bé es coneix la metodologia de càlcul no es tenen dades de la situació per a Catalunya.
- Manca d'un referent metodològic directe, atès la manca d'un referent metodològic per a l'avaluació de planificacions de tipus estratègic que no es tradueixen en actuacions físiques directes sobre el territori.

Avantatges:

- L'existència de l'avaluació ambiental estratègica de les DNM ha servit de marc de referència al llarg del procés d'avaluació ambiental del PEB, a més de disposar d'informació útil.
- L'aproximació qualitativa i prospectiva de l'avaluació ambiental de l'ISA del PEB ha permès situar les línies estratègiques del foment de la bicicleta dins les grans tendències de la qualitat del medi ambient i extreure'n valoracions oportunes i relacions positives del beneficis del pla en el medi ambient.
- El diàleg regular entre l'administració promotora i l'administració ambiental ha facilitat el desenvolupament del procés ambiental, en especial l'ISA, aspecte sempre convenient però especialment rellevant en els inicis d'implantació d'aquesta nova eina administrativa.

8.3 Anàlisi de la previsió de les afeccions significatives del PEB

Els aspectes ambientals més rellevants sobre el medi ambient derivats del model actual de mobilitat a Catalunya, i considerats per l'ISA del PEB han estat:

- El transport és el principal consumidor d'energia a Catalunya (37,7% del consum final d'energia). D'aquest consum final, el 98% prové de derivats del petroli, esdevenint el principal emissor de contaminants a l'atmosfera i de gasos amb efecte hivernacle.

L'augment de mobilitat, experimentat en els darrers anys, ha afavorit l'ús del vehicle de motor privat, i es preveu un augment de la mobilitat els propers anys.

- Augment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle del transport. El transport és el principal emissor de gasos d'efecte hivernacle pel consum de combustibles fòssils, contribuint a l'acceleració del canvi climàtic.
- Emissió de contaminants atmosfèrics del transports nocius per la salut humana. L'emissió de contaminants atmosfèrics és proporcional al consum de combustibles fòssils. Aquestes emissions provoquen riscos sobre la salut de les persones, fauna i ecosistemes.
- Fragmentació, ocupació del territori i la biodiversitat. El desenvolupament de les infraestructures de transport ocupa físicament el territori i pot provocar la divisió del paisatge i del medi ambient en què es desenvolupa la vida dels éssers vius. Les carreteres constitueixen el principal consumidor i fragmentador de sòl.
- Contaminació acústica relacionada amb els transports. El trànsit representa el 80% del soroll ambiental. Aquesta contaminació acústica pot afectar la salut de les persones.

- Accidentalitat i salut dels ciclistes. La bicicleta és el mitjà de transport amb menys accidentalitat associada. Anar amb bicicleta és una forma de fer exercici físic i alhora beneficia la salut general de la població ja que no emet contaminants ni sorolls.

La bicicleta com a mode de transport alternatiu real

La bicicleta com a mode de transport duu associat una sèrie de beneficis des del punt de vista de la sostenibilitat. Són els següents:

- No consumeix recursos energètic no renovables
- Eficient energèticament.
- Zero emissions de gasos efecte hivernacle (GEI) i emissions de contaminants atmosfèrics.
- No contribueix a la contaminació acústica del trànsit.
- No contribueix a la congestió del trànsit.
- Menor demanda d'espai que el cotxe.
- Comporta beneficis per a la salut de la població.
- Mitjà de transport ràpid especialment en zones urbanes, i molt eficient en temps pels trajectes porta a porta.
- Mitjà de transport accessible econòmicament.

Tots els plans d'acció recollits pel PEB tenen per finalitat promocionar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport. Un augment en l'ús de la bicicleta ajuda a millorar el medi ambient a escala local i global i contribueix a l'assoliment dels objectius fixats per les polítiques del medi ambient, la mobilitat, l'energia i la planificació del territori.

En aquest sentit l'avaluació ambiental del PEB ha posat de manifest els efectes ambientals positius de l'aplicació del PEB, on les afeccions ambientals més contrarestats són la reducció de les emissions d'efecte hivernacle degut a un canvi en el model de mobilitat actual que impliqui una transferència de vehicles a motor circulant a bicicletes circulant.

8.4 Determinacions per a l'avaluació ambiental dels instruments que desenvolupa el PEB

A continuació es presenten unes recomanacions per a la planificació i actuacions derivades del PEB (a nivell local i altres):

La primera recomanació fa referència a la planificació municipal. És necessari que les actuacions per a la potenciació de la bicicleta es recullin en els plans d'ordenació urbana, a més d'establir plans especial per bicicletes o actuacions específiques dins els plans de mobilitat urbanes (integració de polítiques). Així ho estableixen les mateixes DNM.

Per a garantir l'èxit d'una xarxa de carrils bici municipal, cal que el seu disseny inclogui: estacions de metro i tren, principals equipaments (escoles, instituts, centres comercials), zones industrials i serveis terciaris, rutes de natura, així com disposar d'instal·lacions per aparcaments en zones estratègiques i estacions de metro i tren.

La segona recomanació fa referència a les zones de moderació de la circulació dins de les ciutats, com a principal garantia de seguretat en l'ús de la bicicleta. Cal estendre-les al conjunt de la ciutat, i per tant al conjunt d'òrgens i destinacions del ciclistes per tal d'acomplir l'objectiu de la reducció de l'accidentalitat associada als ciclistes. Per tant, en l'avaluació ambiental dels plans de bicicleta a escala urbana o bé en els apartats referents a la mobilitat en bicicleta del PMU's caldrà posar especial atenció a aquest aspecte.

Pel que fa a la construcció de la xarxa ciclista, en el cas de vies de nova construcció l'aprovació del projecte estarà sotmès a avaluació d'impacte ambiental, mentre que per les ampliacions de plataformes existents s'estudiarà cas a cas.

L'avaluació ambiental de Plans especials de la bicicleta a escala urbana, PMU, PDM, POUM, haurà de considerar de manera especial el següent:

- Incorporació d'indicadors d'avaluació ambiental i de seguiment ambiental del pla respecte el foment de l'ús de la bicicleta. Es recomanen els indicadors generals següents:
 - Volum d'usuaris de la bicicleta
 - Quota transport intramunicipal
 - Rati carrils bici (km vies/1000 hab)
- Impacte del pla en la xarxa bàsica de la bicicleta: S'haurà de garantir la seva continuïtat i vetllar per la seguretat de la circulació de les bicicletes.
- Moderació de la circulació dins els àmbits urbans: Les zones de moderació de la circulació són la principal garantia per tal d'assolir que les ciutats es tornin segures per a l'ús de la bicicleta. L'instrument per estendre la seguretat al conjunt de la ciutat, i per tant al conjunt d'orígens i destinacions dels ciclistes, i així acomplir amb l'objectiu ambiental IV del PEB (reduir l'accidentalitat associada als ciclistes), passa necessàriament per la moderació de la circulació dins dels àmbits urbans.

8.5 Seguiment ambiental del pla

El PEB preveu un sistema de seguiment i control del pla, des de l'Agència Catalana de la Bicicleta. Així mateix el PEB també defineix una sistema d'indicadors globals de seguiment del pla.

Els indicadors de seguiment global inclouen la unitat de referència i l'objectiu a assolir pel pla en l'horitzó 2012.

Atès que la present avaluació ambiental estratègica s'integra dins l'avaluació ambiental de les Directrius Nacionals de Mobilitat, s'incorporen els següents indicadors de seguiment de les DNM complementàriament als indicadors globals establerts pel pla:

- Indicador 11. Tones equivalents de CO₂ emeses anualment pel sector del transport. Tal com estableixen les DNM, l'objectiu fixat pel Protocol de Kioto estableix un augment del 15 % de les emissions de GEI respecte l'any 1990 a assolir el 2012.
- Indicador 13. Emissió de contaminants atmosfèrics del transport. Els objectius fixats per l'emissió de contaminants el 2010 es troben regulats per la Directiva 2001/81/EC.
- Indicador 22. Rati de carrils per a bicicletes (km vies/1000 habitants); vies urbanes i vies interurbanes. L'objectiu establert per aquest indicador en les DNM és un augment del 200 % respecte l'any 2006 a assolir el 2012.
- Indicador 29. Quota del transport intermunicipal a peu i en bicicleta. L'objectiu establert per aquest indicador en les DNM al 2012 és un 43 % del transport intramunicipal a peu i en bicicleta.

El seguiment ambiental del pla el durà a terme el promotor (tal i com estableix l'article 15 de la Ley 9/2006). I es farà amb freqüència anual, amb la participació del DMAH en el seguiment del pla (tal i com estableix en el mateix article de la Ley 9/2006).

A continuació, es relacionen els indicadors ambientals amb els objectius ambientals establerts, de manera que es garantís el seguiment dels objectius ambientals, i especialment aquells prioritaris.

Així doncs, per a cada objectiu ambiental s'especifiquen el/s indicador/s ambiental/s que el propi pla planteja i/o aquells que s'han proposat durant l'avaluació ambiental.

En el cas concret del PEB, resulta poc adequat establir mesures de seguiment per l'objectiu ambiental VII, minimitzar la generació de residus, atès que el PEB hi té poca incidència. En canvi, es troba adient incorporar indicadors ambientals de seguiment de caràcter general sobre la consecució de l'objectiu general del pla de fomentar l'ús de la bicicleta.

Segons l'esmentat anteriorment, es formula la següent proposta d'indicadors ambientals, tot considerant que els indicadors concrets a utilitzar podran ser diferents d'aquells que aquí s'exposen:

Objectius ambientals		Indicadors ambientals
General	Foment de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport	Volum d'usuaris de la bicicleta ¹ Quota transport intramunicipal ² Rati carrils bici (km vies/1000 hab) ²
1	Contribuir a la reducció del consum d'energia, en especial els combustibles fòssils del sector transport (reducció de la dependència dels combustibles fòssils)	TEP del transport / hab i any ³
2	Contribuir a la reducció de les emissions de GEI fruit del model de mobilitat actual, i a l'acompliment del Protocol de Kioto	Tn eq CO2 del transport/any ²
3	Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a les emissions de contaminants atmosfèrics nocius per a la salut, en especial a les àrees urbanes i zones declarades de protecció especial	Emissió contaminants atmosfèrics del transport ²
4	Reduir l'accidentalitat associada als ciclistes	Nivell accidentalitat (% reducció del nombre d'accidents) ¹
5	Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	%Població exposada a nivells sonors superiors als lliminars legals ³
6	Contribuir a un model de mobilitat que preservi la biodiversitat, assegurui la connectivitat entre àrees naturals, integri les infraestructures en el paisatge i protegeixi els recursos hídrics i naturals	Quota transport intermunicipal ⁴ *
7	Minimitzar la generació de residus	-
8	Promoure l'educació ambiental en matèria de mobilitat, en especial la mobilitat de la bicicleta	Escoles adherides al programa (% escoles adherides al programa / total escoles) ¹

1: Indicador del mateix pla de la bicicleta

2: Indicador de seguiment proposat a l'ISA

3: Indicador proposat al document de referència per la diagnosi de l'ISA, i considerat com a vàlid també pel seguiment

4: Indicador proposat

- El transport intermunicipal és el principal responsable dels impactes de fragmentació i aïllament, mentre que el transport intramunicipal no té incidència rellevant en aquest objectiu. Per tant, l'indicador que es troba més adequat és la quota de transport intermunicipal.

A. Especificacions sobre la memòria ambiental de l'avaluació ambiental de plans i programes.

LLEI 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient (BOE núm.102 de 29.04.2006).

Article 2. Definicions

i) Memòria ambiental: document que valora la integració dels aspectes ambientals realitzada durant el procés d'avaluació, així com l'informe de sostenibilitat ambiental i la seva qualitat, el resultat de les consultes i com aquestes s'han pres en consideració, a més de la previsió sobre els impactes significatius de l'aplicació del pla o programa, i estableix les determinacions finals.

Article 12. Memòria ambiental

Finalitzada la fase de consultes, s'elaborarà una memòria ambiental a fi de valorar la integració dels aspectes ambientals en la proposta de pla o programa, en la qual s'analitzaran el procés d'avaluació, l'informe de sostenibilitat ambiental i la seva qualitat, i s'avaluarà el resultat de les consultes realitzades i com s'han pres en consideració i s'analitzarà la previsió dels impactes significatius de l'aplicació del pla o programa.

La memòria ambiental contindrà les determinacions finals que hagin d'incorporar-se a la proposta del pla o programa.

La memòria ambiental és preceptiva i es tindrà en compte en el pla o programa abans de la seva aprovació definitiva. Serà realitzada, en l'àmbit de l'Administració General de l'Estat, d'acord amb l'establert en l'article 22 i,

en l'àmbit de les comunitats autònomes, per l'òrgan o òrgans que aquestes determinin i, en tot cas, amb l'acord de l'òrgan ambiental.

B. Documents de suport per a l'elaboració de la memòria ambiental del PEB

- Criteris interpretatius del Departament de Medi Ambient i Habitatge per a facilitar l'aplicació a Catalunya de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient.
- Avaluació ambiental estratègica de les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya: Informe de sostenibilitat ambiental i Memòria Ambiental.
- Document orientatiu per a la redacció de la memòria ambiental en el marc de l'avaluació ambiental de plans d'ordenació urbanística municipal, del Departament de Medi Ambient i Habitatge (versió 1 de 5 de març de 2007). Consultable a l'enllaç: (consultat el 05.06.2007) http://mediambient.gencat.net/Images/43_125197.pdf.