

GRANOLLERS CIUTAT CICLABLE

Decàleg de propostes per les Eleccions Municipals de 2015



VERSIÓ RESUM. Per més informació podeu contactar a info@granollerspedala.cat

Granollers és una ciutat amb un gran potencial per la ciclabilitat urbana, tanmateix l'hàbit de desplaçar-se quotidianament en bicicleta ha estat poc arrelat entre la població, al marge de l'oci esportiu de cap de setmana. Si bé hi ha un gran nombre de desplaçament que es poden resoldre a peu, encara es recorre massa sovint al cotxe per moure's per dins el municipi i la conurbació, i sobretot per desplaçar-se a d'altres municipis.

Les diverses iniciatives plantejades pel Pla de Mobilitat del 2008 en relació a l'ús de la bici han anat quedant relegades en un segon pla, just quan s'està produint un augment significatiu en el nombre d'usuaris, fet que exigeix reprendre la mobilitat amb bicicleta com a tema central per al futur desenvolupament de la ciutat, considerant-lo com una gran oportunitat per avançar cap a una ciutat menys contaminada, més segura i saludable, que afavoreixi l'autonomia de les persones, una major connexió entre barris i una utilització de l'espai públic menys hegemònica per part del vehicle privat motoritzat.

Després dels avenços en la peatonalització i la pacificació del trànsit al centre, ara és el moment de situar la bicicleta com a element estratègic de la mobilitat a Granollers. Per fer-ho proposem a totes les candidatures municipals aquests 10 compromisos per la propera legislatura:

1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.

Cal habilitar una xarxa d'itineraris ciclables que permeti connectar tots els barris i equipaments amb recorreguts segurs, ja sigui amb espais segregats o bé amb trams pacificats i amb prioritat per a bicicletes, optant en cada zona per la solució més adequada, i que pugui estar disponible amb caràcter provisional el primer any de legislatura i completada amb les solucions definitives abans de finalitzar el mandat.

Cal garantir la continuïtat, la coherència i la fluïdesa dels recorreguts, així com la correcta senyalització i la bona resolució dels punts singulars, minimitzant les situacions de risc.

2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.

Cal dotar les estacions de tren i autobús d'aparcaments vigilats de bicicletes amb capacitat per almenys un 5% dels usuaris per afavorir la intermodalitat bici-tren com alternativa al vehicle motoritzat. Així mateix cal oferir aparcaments segurs als equipaments i centres educatius i afavorir els aparcaments residencials de bicicletes als blocs d'habitatges, en locals comercials desocupats o aparcaments de vehicles. Per altra banda cal incrementar el parcament de curta durada en superfície en llocs de pas molt visibles o propers a establiments per fer-los més segurs i dissuadir de possibles robatoris.

3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.

És estratègic fomentar l'ús de la bicicleta entre els infants i adolescents, afavorint la mobilitat activa, la responsabilitat i l'autonomia personal, per a què mantinguin la bicicleta com una opció preferent de mobilitat urbana en el futur. Cal promoure programes de formació als centres educatius en l'àmbit de la ciclomotilitat. Així mateix cal preveure la formació i l'acompanyament a persones no habituades, per adquirir les habilitats, la confiança i l'autonomia necessàries que els permetin circular amb seguretat i eficàcia per la ciutat. Així mateix es poden oferir facilitats a la compra de bicicletes vinculades a un compromís d'ús quotidià.

4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial.

És en desplaçaments quotidians per motius d'estudis o feina és on hi ha marge per introduir l'ús de la bicicleta, fet que hauria d'incentivar-se a nivell fiscal ja sigui a través de bonificacions a les empreses que facilitin l'accés amb bicicleta als treballadors o directament a persones en l'adquisició de la bicicleta o en funció del quilometratge. Així mateix caldria incentivar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments d'empresa.

El sistema d'incentius i bonificacions es podria vincular a la reducció d'emissions de gasos contaminants que es puguin acreditar, abordant així una gran problemàtica de Granollers.

5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.

La peatonalització de la zona del centre entra en contradicció amb els sistemes convencionals de distribució de mercaderies amb vehicles pesants que generen situacions de perill i incomoditat a les franges horàries de descàrrega, resultant poc eficients i provocant continuament desperfectes al paviment.

Caldria impulsar plataformes de distribució de mercaderies amb bicicleta de càrrega o tricicles elèctrics molt més àgils per fer el darrer tram urbà del trajecte, començant per la zona del Centre i amb possibilitat d'extendre-ho a d'altres barris de la ciutat.

6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.

És indispensable definir els criteris tècnics i planificar les inversions a fer, per avançar cap a una ciutat ciclable. Per això cal un Pla específic de caràcter municipal que orienti, marqui el ritme i coordini totes les operacions a fer durant els propers anys relatives a les infraestructures i serveis de ciclomotilitat. La revisió de l'actual Pla de Mobilitat que finalitza el 2014 es pot aprofitar per promoure aquest pla específic per desenvolupar la mobilitat amb bicicleta a Granollers.

7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.

Cal un punt de referència des d'on es puguin impulsar campanyes, elaborar estudis, informar i assessorar les persones i organitzacions, i oferir suport i formació en relació a l'ús de la bicicleta.

Un espai de dinamització de l'ús de la bicicleta, que a més d'oficina, podria o hauria d'oferir un espai d'autoreparació i manteniment pels usuaris, i des d'on es podria facilitar la recuperació del parc de bicicletes abandonades a través de projectes ocupacionals i de reinserció laboral.

8. "Bicicletització" de l'administració municipal.

La millor campanya per fomentar l'ús de la bicicleta és que els representants i treballadors públics en facin ús quotidià, i que la mobilitat generada pel funcionament municipal es resolgui sempre que sigui possible des de la ciclomotilitat, ja sigui en la distribució de material i publicacions municipals, en els desplaçaments personals, o com a vehicles de treball, convertint la bici en una marca pròpia de l'administració municipal.

9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomotilitat.

Les inversions en infraestructures de ciclomotilitat resulten altament rendibles si es tenen en compte els efectes generats en àmbits com la salut pública o la reducció de la contaminació. Un volum moderat d'inversió pot aconseguir dinamitzar l'ús de la bicicleta a nivell municipal. Tal com es proposa a nivell europeu, caldria destinar almenys un 10% del pressupost de mobilitat en infraestructures i serveis per a la bicicleta. Això suposaria, basant-nos en el pressupost municipal de 2014 de 83M, dels qual un 16% correspon a despesa de Mobilitat (13M), destinar a infraestructures i serveis de mobilitat 1,3M d'€ anuals.

10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.

Cal treballar amb indicadors que ens permetin avaluar els avenços amb objectivitat i conèixer el ritme de creixement d'usuaris de la bicicleta. És per això que caldria establir un sistema d'indicadors anual. Aiximateix caldria establir fites quantificables a assolir en aquesta legislatura i fins al 2020, vinculant-ho als compromisos de reducció d'emissions establerts a nivell europeu, i amb caràcter més prospectiu, imaginar escenaris de futur per a 2030 posant a debat, com ho fan altres ciutats europees, la possibilitat de convertir Granollers en una ciutat lliure de cotxes.