

# LA BICICLETA

## ALS PROGRAMES ELECTORALS

### PER LES ELECCIONS MUNICIPALS

#### DEL 24 DE MAIG DE 2015

#### A GRANOLLERS



GRANOLLERS  
*pedala*

El passat mes de novembre de 2014, des de l'associació Granollers Pedala es va redactar un **Decàleg de propostes per les Eleccions Municipals de 2015** amb l'objectiu de fer-lo arribar als diversos partits per tal de facilitar la incorporació als respectius programes electorals de compromisos en l'àmbit de la bicicleta per la propera legislatura.

En aquest document s'ha volgut recollir allò que proposa cadascuna de les principals candidatures en l'àmbit específic de la bicicleta i analitzar fins a quin punt s'han incorporat als respectius programes els punts proposats al decàleg.

S'ha optat per tenir en compte només aquells punts o propostes on es fa alguna referència explícita a la bicicleta o a les persones usuàries. D'aquesta manera es vol donar la màxima objectivitat al document i evitar interpretacions subjectives.

Tanmateix, cal tenir en compte, que poden haver-hi mesures o compromisos en l'àmbit de la reducció de la contaminació, la pacificació del trànsit, etc... que si bé no fan referència explícita a la bicicleta o als seus usuaris, poden tenir un efecte significatiu sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.

És per això que la nostra recomanació és que acudiu als documents originals dels programes de cada partit per copsar la globalitat dels enfocaments i propostes.

Pel que fa a la incorporació dels punts del decàleg als respectius programes, us oferim aquest quadre a tall de resum, amb els compromisos que cada candidatura ha adoptat amb una certa claredat:

PROPOSTES DEL DECÀLEG	PSC	CiU	PP	ICV-EUiA	ERC-AG	CpG-CUP	C's	Guanym	VOX
1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.									
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.									
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.									
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial									
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.									
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.									
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.									
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.									
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomotilitat.									
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.									

A continuació el decàleg original i el recull de propostes candidatura per candidatura.

# GRANOLLERS CIUTAT CICLABLE

Decàleg de propostes per les Eleccions Municipals de 2015



VERSIÓ RESUM. Per més informació podeu contactar a [info@granollerspedala.cat](mailto: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.

Programa obtingut de <http://josepmayoral.cat/programa-electoral>

## PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Vam ser rebuts en una reunió específica per a presentar el decàleg en la que vam poder intercanviar impressions en relació als diversos punts presentats.

## LA BICICLETA AL PROGRAMA

Es parla de la bicicleta a la introducció, dins la secció "El Compromís ambiental de la ciutat":

**(...) I avançar en una assignatura pendent: la bicicleta. Hi ha camí per córrer. Ho farem dialogant amb Granollers Pedala. El primer pas, aparcaments segurs a l'estació i a les instal·lacions esportives. I la revisió dels itineraris recomanats i de les zones 30.(...)**

Al bloc de Joventut, al punt 3. *Cultura i Oci*, al subpunt 3.4. *Mobilitat*, els punts:

- **Habilitar espais per a l'aparcament segur de les bicicletes.**
- **Fomentar l'ús de la bicicleta entre els més joves a través dels diferents programes que impulsa el servei de Joventut en coordinació amb el servei de Mobilitat.**

Al bloc Esports, al punt 1. *Equipaments, espais lliures i serveis*, al subpunt 1.3. *Impulsar l'ús dels espais lliures i espais naturals per a la pràctica esportiva*, els punts:

- **Seguir creant circuits per anar a peu o en bicicleta i senyalitzar-los, com per exemple un nou itinerari entre el parc del Puig de les Forques i la Torre Pinós que permeti connectar amb la ruta de la serra de Llevant, al sud, i amb la xarxa de camins del municipi de les Franqueses, al nord.**

Al bloc Esports, al punt 3. *Promoció de l'activitat física i l'esport*, al subpunt 3.3. *Esport i lleure*, el punt:

- **Fer de la Festa de la Bicicleta una gran matinal d'ocupació urbana de bicicletes pels carrers de Granollers.**

Al bloc *Un model de ciutat, factor de convivència i identitat, per a la sostenibilitat i la reactivació econòmica*, al punt 1. *Impulsar el desenvolupament de la ciutat, equilibrat i respectuós amb el medi ambient*, el punt:

- **Cal recosir els barris amb el centre amb vials que uneixin el centre amb els barris, amb carrers amb preferència per als vianants i les bicicletes.**

Dins el mateix bloc, al mateix punt 1, al subpunt 1.2. *Protegir i gestionar el patrimoni, fomentar-ne el coneixement i promoure els seus valors*, els punts:

- **Millorar la connexió a peu i en bicicleta amb Lliçà d'Amunt, d'acord amb el projecte que s'està desenvolupant de millora de la connexió de la carretera de Lliçà amb la C-17, la qual cosa permetrà la creació d'itineraris per a vianants i ciclistes que uneixin la vall del riu Congost amb la del Tenes i recuperar el patrimoni perdut.**
- **Estudiar conjuntament amb l'ajuntament de Canovelles, previ acord d'aquest municipi amb la Diputació de Barcelona, de millorar la connectivitat a peu i en bicicleta entre Can Gili i Bellullà i el pas sota la C-17 a la carretera de Caldes.**

Dins el mateix bloc, al punt 3. *Fer de l'espai públic un espai de qualitat*, al subpunt 3.2. *Millora de la qualitat dels espais urbans*, a la secció *Font Verda*, el punt:

- **Elaborar el projecte d'implantació d'un circuit per a bicicletes BTT en el parc del Ramassar.**

Dins el mateix bloc, al mateix punt, al mateix subpunt, a la secció *Can Gili i Terra Alta*, el punt:

- **Millorar els accessos amb la C-17 a través de les rotondes que la Generalitat està construint a la carretera de Lliça i que permetran l'adequació d'un pas per a vianants i ciclistes sota el pont de la C-17.**

Dins el mateix bloc, al punt 4. *Desenvolupar una ciutat on la mobilitat i l'accessibilitat defineixin l'urbanisme*, el punt:

**(...) Reforçant especialment el paper de la bicicleta a la ciutat, desplegant el transport públic a tota la conurbació de Granollers.(...)**

Dins el mateix bloc, al mateix punt, al subpunt 4.1. *Vianants*, el punt:

- **En les obres de remodelació urbana, generar i senyalitzar itineraris "tranquils" que transcorrin per carrers secundaris, que permetin una circulació segura de bicicletes i reforcin de retruc els camins escolars, oferint també circuits o rutes accessibles (...)**

Dins el mateix bloc, al mateix punt, el subpunt:

#### **4.4. Bicicletes**

**L'aparició de l'Associació Granollers Pedala esdevé una oportunitat perquè, com a experts en aquest tema, hem d'aprofitar els seus coneixements en aquest àmbit. El conveni acordat a principis d'aquest any ens ha de permetre adequar dins de les nostres possibilitats, la nostra ciutat com a ciutat ciclable. No podem caure en la temptació de caure en el risc de la irresponsabilitat per intentar ser més que ningú. S'ha de planificar i racionalitzar la implantació dels carrils bici: fent-los efectius on sigui possible i necessari i entenent que avui es pot circular per la ciutat sense la necessitat imperiosa de disposar de carrils bici.**

**Per això incorporem i fem nostres algunes de les seves propostes incloses en el decàleg proposat per aquesta entitat:**

- **Potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà amb el suport d'entitats de ciclistes, dissenyant espais recorreguts i aparcaments segurs dins la ciutat.**
- **Buscar aliances amb els municipis veïns per establir i donar continuïtat als itineraris interurbans en bicicleta.**
- **Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.**
- **Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.**
- **Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.**
- **Elaborar i seguir un pla estratègic de la bicicleta incorporant-lo al Pla de Mobilitat Urbana.**
- **Apertura d'una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.**
- **Foment de l'ús de la bicicleta en l'administració municipal.**
- **Establir convenis que permetin recuperar bicicletes abandonades o recuperades per oferir-les a ONG's o a col·lectius socials en risc d'exclusió.**
- **En el projecte d'ampliació de les voreres i renovació del carrer Girona entre el carrer Francesc Ribas i Can Mònic, incorporar un carril bicicleta.**

## **INCORPORACIÓ DELS PUNTS DEL DECÀLEG AL PROGRAMA - 6 de 10**

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

2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	SI
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	SI
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial	NO
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.	NO
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.	SI
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	SI
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	SI
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomotilitat.	NO
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.	NO

Programa obtingut de <http://www.alexsaestre.cat/programa/>

## PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Vam ser convocats a una reunió amb diverses entitats on vam poder presentar i explicar el decàleg de propostes amb deteniment.

## LA BICICLETA AL PROGRAMA

Al punt 6. *Cuidem i potenciem l'esport, la cultura, i l'associacionisme com a elements clau per a la realització i la formació personal, la cohesió social i la identitat de la ciutat*, el subpunt 4:

**4. Creem les "Rutes dels Corredors" i les dels ciclistes: senyalitzant-les al voltant del riu i millorant la il·luminació nocturna, i a les serres de Llevant i Ponent.**

Al punt 8. *Fem de Granollers una ciutat atractiva, amb un urbanisme pensat per i per a les persones, amb menys ciment i contaminació i més espais verds*, el subpunt 6:

**6. Promovem l'ús de la bicicleta, creant i senyalitzant adequadament rutes segures per ciclistes i habilitant carrers amb prioritat invertida, per connectar els principals punts de la ciutat.**

## INCORPORACIÓ DELS PUNTS DEL DECÀLEG AL PROGRAMA - 1 de 10

1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.	SI
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	NO
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	NO
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial	NO
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.	NO
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.	NO
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	NO
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	NO
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomotilitat.	NO
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.	NO



No s'ha trobat el programa.

#### PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

No hem tingut opció de fer arribar les propostes ni el decàleg.

#### LA BICICLETA AL PROGRAMA

No s'ha trobat cap programa. Es considera que no s'han incorporat cap compromís del decàleg.

#### INCORPORACIÓ DELS PUNTS DEL DECÀLEG AL PROGRAMA - 0 de 10

1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.	NO
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	NO
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	NO
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial	NO
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.	NO
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.	NO
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	NO
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	NO
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomotilitat.	NO
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.	NO

Programa obtingut de <http://lluitemjuntsijuntes.cat/granollers/programa-2015>

## PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Ens consta que s'ha rebut el decàleg i n'hem pogut comentar alguns aspectes en trobades informals.

## LA BICICLETA AL PROGRAMA

Dins el bloc *Per un granollers eco-sostenible*, la proposta:

- **Creació de la xarxa de carrils bici i aparcaments segurs, per fomentar una mobilitat sostenible i accessible a la ciutadania de Granollers.**

Dins el bloc *El planejament urbanístic com a instrument per transformar la ciutat*, les propostes:

- **Aposta decidida pel sistema de lloguer de bicicletes, aplicant les mesures necessàries per tal de facilitar el seu ús, amb l'ampliació de l'horari del servei.**
- **Creació d'una xarxa de carrils bici, fent itineraris per tota la ciutat i connectant-los entre ells; impulsar zones d'estacionament per a bicicletes particulars en els equipaments, escoles i edificis públics.**

Dins el bloc *Educació, l'assignatura pendent*, a la introducció:

**(...) La promoció del trasllat a peu o en bicicleta i l'establiment de camins escolars fins al centre de l'alumnat i, en determinats casos, en transports col·lectius, ajudarà a descongestionar els nostres pobles i serà una contribució bàsica en la formació de la ciutadania futura. (...)**

Dins el bloc *Del dret a la seguretat, a la seguretat dels drets*, la proposta:

- **Facilitar la proximitat de la policia i dels agents cívics als barris amb patrulles a peu o bicicleta, amb especial atenció a les escoles, equipaments i espais públics.**

Dins el bloc *Treballem cap a una veritable mobilitat sostenible*, a la introducció:

**(...) Més enllà d'aquestes polítiques de transport públic, cal fomentar la mobilitat a peu i en bicicleta, tot establint zones lliures de vehicle privat, carrils bici segregats i camins i rutes per espais naturals. (...)**

Dins el mateix bloc, les propostes:

- **Estudi i creació d'una xarxa de carrils bicicleta que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.**
- **Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.**
- **Dins de l'actual educació viària fomentar la formació en l'ús de la bicicleta.**
- **Promoure l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball.**
- **Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies diferents i entre ells la bicicleta.**
- **Oferir assessorament sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.**
- **Continuar fomentant l'ús de la bicicleta a l'administració municipal.**
- **Aposta en la planificació urbana per la mobilitat pública i sostenible, pel transport públic i els**

*desplaçaments a peu i en bicicleta, reduint substancialment l'espai dels cotxes.*

- *Iniciarem campanyes per fomentar tant el transport públic, com la mobilitat a peu i sostenible, tot garantint la seguretat de bicis i vianants.*

**INCORPORACIÓ DELS PUNTS DEL DECÀLEG AL PROGRAMA - 7 de 10**

1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.	SI
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	SI
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	SI (en part)
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial	SI
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.	SI
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.	NO
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	SI (en part)
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	SI
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomobilitat.	NO
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.	NO

El programa desenvolupat sobre mobilitat se'ns ha fet arribar directament per correu electrònic, però no l'hem pogut localitzar al web de campanya <http://www.pepmur.cat/pagina-estatica/construim-el-nougranollers>

## PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Hem estat convidats a participar d'una sessió oberta en la que s'han pogut fer algunes propostes, i s'ha pogut lliurar el decàleg.

## LA BICICLETA AL PROGRAMA

Al bloc de *Propostes de Mobilitat per al Millor Granollers*, a la *Introducció*:

*(...) la nostra és una ciutat amb dificultats evidents tant pel que fa a la mobilitat dels vianants, com de les persones que volen circular amb bicicleta, (...)*

*(...) Cal potenciar i incrementar altres formes de mobilitat, sobretot les que responguin a paràmetres de millora de la qualitat de vida. En aquest sentit parlem de transport públic, carrils bicicleta, aparcaments dissuasoris, (...)*

*(...) Pel que fa als desplaçaments amb bicicleta, el PMU de l'Ajuntament de la nostra ciutat preveia que no variaria gens (passar del 0,0% al 0,2% dels viatges) (...)*

*(...) Més espai per al vianant, per als desplaçaments a peu, més transport públic i, sobretot, molta més bicicleta. La nostra ciutat té les condicions ideals per convertir-se en una ciutat del nord d'Europa, i això s'acaba veient e l'impuls decidit d'aquest sistema de circulació ecològic.(...)*

Dins el mateix bloc, com a objectiu:

- **Potenciar la circulació en bicicleta per tota la ciutat.**

Dins el mateix bloc, en les Propostes d'Actuació per a la via pública:

- **La proposta d'elaboració d'un Pla d'Accessibilitat de Granollers que inclouria la **la creació generalitzada de carrils bicicleta****
- **L'ampliació de voreres, amb reducció a dos carrils per a vehicles i construcció de carril bicicleta a:**
  - **Avinguda del Parc i Avinguda Sant Esteve, fins al carrer Colom**
  - **al Carrer Girona nord.**
- **Fomentar els nous hàbits de mobilitat, promovent el transport públic, en bicicleta i a peu, amb campanyes de sensibilització.**

Dins del mateix bloc, el punt:

### **Ús de la bicicleta.**

**Des d'ERC-Acció Granollers creiem en les bicicletes com el vehicle a impulsar a nivell ciutadà. De fet, fou ERC qui proposà el primer carril bicicleta de la nostra ciutat, al carrer Camp de les Moreres, com a inici del que hauria d'haver estat una xarxa per convertir Granollers en una ciutat ciclista, però que es va quedar en tan sols un intent, i que avui resta com a símbol del que la ciutat no ha estat-fins avui-capaç d'empènyer.**

**Les condicions orogràfiques de Granollers en bona part del seu terme municipal el fan molt apropiat**

*per als desplaçaments en bicicleta. El pendent és molt suau -fora d'alguns àmbits els polígons industrials del Ramassar, Coll de la Manya i el barri de la Font Verda-, fet que confereix a la ciutat un gran potencial per als desplaçaments amb aquest mitjà.*

*A més dels beneficis de mobilitat, cal dir que la bicicleta comporta molts altres avantatges, com la potenciació de la millora de la salut i del medi ambient, i una gran eina per a l'esbarjo i la descoberta d'el'entorn. Però també volem ressaltar el paper de la bicicleta com a element de cohesió social. Perquè són moltes les persones nouvingudes que només disposen de bicicleta com a vehicle per a desplaçar-se al lloc de feina. Per tant, creiem que un urbanisme que pensa en la mobilitat amb bicicleta també és un urbanisme integrador i cohesionador.*

*Amb l'entrada en escena de l'entitat Granollers Pedala, el debat sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat ha tornat a estar a l'ordre del dia. Feia molts anys que l'equip de govern actual havia esborrat tota possibilitat de convertir la ciutat -que té unes condicions orogràfiques sensacionals per a la pràctica de la bicicleta- en un espai normalitzat, com qualsevol ciutat europea que se'n vol. Amb la Festa de la Bicicleta, Granollers, per un dia i per tal que no sigui dit, mobilitza els seus recursos per protegir els ciclistes i acompanyar-los en una ruta marcada prèviament, com quan el Senat espanyol permet un dia a l'any que s'utilitzin les altres llengües que no són les de l'imperi, complint l'expedient.*

*Des del fracàs de l'Ambicia't la legislatura passada, Granollers ha desaprofitat com mai s'havia fet les darreres actuacions urbanístiques per crear espais de normalitat ciclista. La més gran, no cal dir-ho, la reforma del carrer Girona sense cap carril bicicleta, condemnant a una generació de granollerins la possibilitat de disposar d'un carril bici en un carrer central, l'única possibilitat de travessar la ciutat des de dalt a baix. Però també la reforma del Passeig de la Muntanya i del carrer Llevant podrien haver plantejat els carrils necessaris per a comunicar l'estació de França o l'Hospital, i la reforma del carrer Lluís Companys podria haver ofert la possibilitat de generar un polígon industrial accessible també amb bicicleta. En resum, doncs, portem anys governats per un equip que ha fet tot el possible per ignorar les possibilitats de circular amb bicicleta, malmetent oportunitats històriques, però rentant-se la cara amb festes anuals.*

*El mateix PMU ja detectava l'any 2009 diversos problemes detectats a la xarxa ciclista, que l'Ajuntament no ha sabut (volgut?) arreglar.*

- Una dotació mitjana de 0,34km/1.000 habitants. Per tant, es considerava que no existeix una oferta específica de carrils-bici.*
- Manca de continuïtat en els itineraris per a bicicletes.*
- L'ús de la bicicleta era molt baix, i una part dels que la utilitzen són captius del transport públic a polígons industrials.*

*A la xarxa local la bicicleta no hauria de tenir problemes de seguretat. I tot i que no hi ha hagut accidents greus -sobretot degut a la poca demanda dels itineraris urbans on es combinen cotxes i bicicletes-, ja es posaven sobre la taula punts de millora que convindria tenir en compte per tal que el ciclista guanyés confiança i utilitzés aquests itineraris de forma habitual.*

- Senyalització vertical insuficient*
- Senyalització horitzontal de cohabitació entre cotxe i bicicleta, insuficient.*
- Cal reduir la velocitat màxima permesa dels vehicles fins a 30 km/h, amb nova senyalització.*

*A més de tenir en compte aquestes puntualitzacions per l'oferta d'itineraris urbans, es considerava necessari establir una oferta viària específica pel ciclista a aquelles vies de la xarxa bàsica on el decalatge de velocitat de circulació entre vehicles i bicicletes pot provocar problemes de seguretat. Però, per estalviar-se problemes, proposava itineraris alternatius a la xarxa local abns que millorar la xarxa lògica.*

- *Existència de punts de fricció entre bicicleta i vehicle privat en itineraris de cohabitació, ocasionen perillositat al ciclista i no afavoreixen l'impuls d'aquest mitjà.*
- *Senyalització poc visual dels itineraris de cohabitació: manca senyalització horitzontal i reduir la velocitat dels vehicles privats.*
- *Els aparcaments on deixar la bicicleta no són segurs i (amb diversos robatoris, especialment greus a l'estació de tren Granollers-Centre).*

*Per això, des d'ERC-Acció Granollers celebrem que aquesta entitat posi sobre la taula un decàleg d'actuacions, que recollim -i ampliem- així en el nostre programa:*

*Granollers és una ciutat amb un gran potencial per la ciclomotilitat 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 desplaçaments 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 a 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 conversió en zona de vianants i la pacificació del trànsit al centre, ara és moment de situar la bicicleta com a element estratègic de la mobilitat a Granollers. Per fer-ho proposem aquests 10 compromisos per la propera legislatura:*

### **1. 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 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.*
- *El Pla estratègic de la bicicleta s'hauria de constituir com una ponència dins del Consell de Medi Ambient de la ciutat, amb la participació d'agents implicats.*
- *El Pla s'hauria d'estendre als municipis veïns de la conurbació.*

### **2. 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 quals un 16% correspon a despesa de Mobilitat (113M), destinar a infraestructures i serveis de mobilitat 1,3M d'€ anuals.*

### **3. Establiment d'efites 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.*

- Així mateix, 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, imagina 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.*

#### **4. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.**

- 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 prioritats 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.*
- 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.*
- La xarxa bàsica ha de plantejar carrils bicicleta en espai segregat a tot el carrer Girona, veritable artèria de la ciutat, i en eixos transversals, com Carrer Colom, Camp de les Moreres, Prat de la Riba – Foment, Estació del Nord – Plaça de Constitució – Torres i Bages, o Ramon Llull – Francesc Ribas.*
- Ens especial, cal aconseguir connectar les tres estacions de ferrocarril de la ciutat: Granollers-Centre, Les Franqueses-Granollers Nord, i Granollers-Canovelles amb un carril bicicleta.*
- Establir també els itineraris per arribar a qualsevol centre educatiu de la ciutat amb seguretat.*
- Definició de la xarxa ciclable a nivell de conurbació, promovent carrils bicicleta intermunicipals amb una estratègia de mobilitat amb l'eix Palou-Llerona i els eixos de les serres de Llevant i Ponent com a objectiu.*
- Enllaçar els camins rurals tradicionals de la vall del Congost amb els municipis veïns, facilitant-ne la circulació amb bicicleta.*

#### **5. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per bicicletes**

- 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.*
- Oferir aparcaments segurs als equipaments i centres educatius, culturals, esportius i cívics, parcs municipals i espais d'oci, equipaments públics.*
- Afavorir els aparcaments residencials de bicicletes als blocs d'habitatges, en locals comercials desocupats o aparcaments de vehicles.*
- Incrementar els aparcaments 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.*
- Fes els canvis necessaris en l'Ambicia't per tal que esdevingui un sistema vàlid de préstec de bicicletes per anar d'un punt a l'altre de la ciutat, tot i tenint en compte que l'objectiu és assolir que la població tregui les seves bicicletes per circular per la ciutat.*

#### **6. 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.*
- Promoure programes de formació als centres educatius en l'àmbit de la ciclomotivitat.*
- Al mateix temps, en el programa de Formació viària de la policia local, incloure la formació*

*ciclista.*

- *Preveure la formació i acompanyament a persones no habituades, per adquirir les habilitats, la confinança i l'autonomia necessàries que els permetin circular amb seguretat i eficàcia per la ciutat.*
- *Oferir facilitats per a la compra de bicicletes vinculades a un compromís d'ús quotidià.*
- *Emprendre mesures per garantir l'ús de la bicicleta amb seguretat, des del punt de vista de la vialitat i l'aparcament. Cal millorar la senyalització, la semaforització de cruïlles, la vigilància, la informació als conductors de vehicles, prioritzant en diferents zones el pas de bicicletes, així com garantir les sancions per aquells que no segueixin les normes de seguretat.*
- *Campanya per a promoure l'ús del casc amb les bicicletes, especialment entre els més joves.*

#### **7. 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 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, amb un 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.*
- *Inclusió de carrils bicicleta en tots els polígons de la conurbació.*

#### **8. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderis amb bicicleta**

- *La conversió en illa de vianants 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 franques 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'estendre-ho a d'altres barris de la ciutat.*

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

- *Obrir un punt de referència des d'on es puguin impulsar campanyes, elaborar estudis, informar i assessorar 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.*
- *Aquest espai podria estar situat al Centre Cívic Palou, com a punt també de connexió amb una xarxa de cicloturisme a nivell comarcal.*

#### **10. "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 ciclomobilitat, 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.*
- *Així mateix, l'Ajuntament també pot incentivar l'ús de la bicicleta a partir d'incloure en plecs de clàusules, o en els criteris de subvencions a entitats, les propostes que segueixin aquesta línia de foment.*



- **Premiar amb bicicletes els diversos premis escolars de la ciutat, culturals, esportius i socials, ajudant a promoure'n així el seu ús.**

#### INCORPORACIÓ DELS PUNTS DEL DECÀLEG AL PROGRAMA - 10 de 10

1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.	SI
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	SI
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	SI
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial	SI
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.	SI
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.	SI
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	SI
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	SI
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomotilitat.	SI
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.	SI

Programa obtingut de <http://www.cridapergranollers.cat/crida/les-propostes-de-la-candidatura/>

## PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Hem pogut participar d'assemblees obertes i plantejar diverses propostes , i s'ha pogut fer arribar el decàleg.

## LA BICICLETA AL PROGRAMA

Dins el resum de propostes destacades hi apareix la proposta:

- **Volem una ciutat per la bicicleta**

Dins el bloc *6.Mobilitat i Territori*, al subpunt 6.2. *Cap a una veritable mobilitat sostenible*, a la introducció:  
**(...) L'estructura urbana, el model econòmic i, sobretot, una pobre aposta pels sistemes de transport alternatiu al privat fan que la mobilitat hagi estat un continuat fracàs, ja sigui per al transport col·lectiu com en el transport amb mitjans no contaminants com la bicicleta. (...)**

Dins el mateix subpunt, com a mesures per un *Pla de xoc a favor del transport públic*:

- **Priorització del vianant, el ciclista i el transport públic col·lectiu**
- **Implantació de carrils segregats de bicicleta a les principals rutes: Av. St. Esteve-Carrer Girona, carrer de Ramon Llull, Prat de la Riba, Ps. de Colom...**

Dins el mateix subpunt, l'apartat:

### **6.6.2. Granollers, ciutat ciclable**

***El transport en bicicleta és una alternativa per la que fem una clara aposta. Una de les problemàtiques de la ciutat és principalment el disseny de la pròpia ciutat, que impedeix en molts casos una circulació segura, així com l'estacionament de bicicletes als principals nodes de transport. L'absència de carrils-bici és evident a les vies més transitades de la ciutat i aquests queden relegats només per fer recorreguts destinats a l'esbarjo.***

***En aquest sentit, coincidim completament amb els plantejaments i les propostes que realitza l'entitat Granollers Pedala:***

#### **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 aparcaments 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 contínuament 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.*

**Per completar aquestes propostes, també proposem:**

- *La inclusió d'aquestes mesures han de quedar també contemplades al Pla de Mobilitat de la ciutat.*
- *Modificar la normativa municipal per contemplar a cada actuació urbanística la connexió amb la xarxa de transport amb bicicleta per evitar actuacions com la viscuda amb la reforma del tram del centre del carrer Girona.*
- *Paral·lelament l'aplicació de mesures de pacificació del trànsit, prioritzar la construcció de carrils segregats per a bicicletes a costa per exemple de l'eliminació de places d'aparcament i principalment als eixos de la ciutat.*
- *Estudiar destinar a espais municipals i a altres locals de la ciutat d'espais segregats que serveixin de pàrquing tancat de bicicletes.*
- *Planejament i estudi d'un sistema de bicicletes de lloguer municipal que no es basi en la subcontractació d'empreses privades sense una planificació clara i una aposta de com ha de ser aquest servei, com va passar amb el fracàs del servei Ambicia't.*

**INCORPORACIÓ DELS PUNTS DEL DECÀLEG AL PROGRAMA - 10 de 10**

1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.	SI
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	SI
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	SI
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial	SI
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.	SI
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.	SI
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	SI
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	SI
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomotilitat.	SI
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.	SI

Programa obtingut de <http://vallesoriental.ciudadanos-cs.org/wp-content/uploads/sites/14/2015/05/Programa-catal%C3%A0-OK.pdf>

## PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

No hem tingut oportunitat de participar ni de fer arribar el decàleg.

## LA BICICLETA AL PROGRAMA

Dins el bloc *Mobilitat urbana*, el punt:

- **Carril bici amb unió a municipis veïns.**

## INCORPORACIÓ DELS PUNTS DEL DECÀLEG AL PROGRAMA - 0 de 10

1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.	NO
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	NO
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	NO
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial	NO
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.	NO
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.	NO
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	NO
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	NO
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomobilitat.	NO
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.	NO

Programa obtingut de <https://somgranollers.wordpress.com/2015/04/21/programa-electoral-base-guanyem-granollers-2015/>

## PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

No hem tingut oportunitat de participar ni fer arribar el decàleg.

## LA BICICLETA AL PROGRAMA

Dins el bloc 5. *Nou model d'urbanisme sostenible*, la proposta:

- ***Aplicació dels nous models energètics nets, els horts urbans i les propostes de mobilitat sostenible (carril bici, reducció del preu del transport públic urbà, etc.). Foment del lloguer i la mobilitat compartida.***

## INCORPORACIÓ DELS PUNTS DEL DECÀLEG AL PROGRAMA - 0 de 10

1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.	NO
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	NO
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	NO
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial	NO
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.	NO
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.	NO
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	NO
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	NO
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomobilitat.	NO
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.	NO

No s'ha trobat el programa.

#### PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

No hem tingut oportunitat de participar ni fer arribar el decàleg.

#### LA BICICLETA AL PROGRAMA

No s'ha trobat el programa.

#### INCORPORACIÓ DELS PUNTS DEL DECÀLEG AL PROGRAMA - 0 de 10

1. Articular una xarxa ciclable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.	NO
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	NO
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	NO
4. Incentivar l'ús de la bicicleta per accedir als centres de treball i en l'àmbit empresarial	NO
5. Impulsar sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta.	NO
6. Elaborar i seguir un Pla Estratègic de la Bicicleta.	NO
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	NO
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	NO
9. Garantir un nivell d'inversions i despesa en infraestructures i serveis de ciclomotilitat.	NO
10. Establiment de fites a curt-mig-llarg termini en relació a l'ús de la bicicleta.	NO