

VALORACIÓ DEL NIVELL D'EXECUCIÓ DE LES 10 MESURES PROPOSADES PER ALS PROGRAMES ELECTORALS DE LES ELECCIONS MUNICIPALS DE 2015 A GRANOLLERS – NOVEMBRE DE 2018

Criteris de Valoració:

	No s'ha avançat gens o molt poc
	S'ha avançat poc
	S'ha avançat moderadament
	S'ha avançat bastant
	S'ha avançat molt o ja s'ha assolit la fita

Quadre resum:

Proposta	Incorporació al programa electoral de l'equip de govern.	Valoració a Nov 2018	Valoració segons previsió x abans d'eleccions municipals 2019
1. Articular una xarxa pedalable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.	Sí		
2. Implantar un sistema d'aparcaments segurs per a bicicletes.	Sí		
3. Promoure l'educació, la formació i l'acompanyament en l'ús de la bicicleta.	Sí		
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.	Sí		
7. Obrir una oficina o espai de referència sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.	Sí		
8. "Bicicletització" de l'administració municipal.	Sí		
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		

Proposta incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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

Cal habilitar una xarxa d'itineraris pedalables 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.

VALORACIÓ A NOV 2018

Pràcticament no s'ha executat cap nou tram de xarxa pedalable proposada o prevista a excepció de les reformes d'alguns trams de carrer de plataforma única, la majoria dels quals no incorporen la senyalització per habilitar-los com a itineraris pedalables. Això fa que la xarxa pedalable per a mobilitat quotidiana sigui a dia d'avui inexistent i només hi hagi alguns trams aïllats habilitats.

La xarxa pre-existent d'alguns carrils bici en vorera es considera obsoleta i fora del estàndars mínims de qualitat i seguretat actuals.

Es té en compte el camí pedalable que ressegueix la llera del riu com a xarxa d'oci-lleure, no per a ús quotidià ja que no compleix els criteris de senyalització per a bicicletes, pavimentació i enllumenat.

Cal destacar que no s'ha incorporat el criteri de preveure una solució pedalable de forma sistemàtica quan es reformen trams de carrers.

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

La finalització de les obres del tram nord del carrer Girona que incorporen un carril bici per banda suposaran un petit pas endavant sobretot si es realitzen les adequacions per donar continuïtat a aquest tram fins a l'estació de Granollers-Centre.

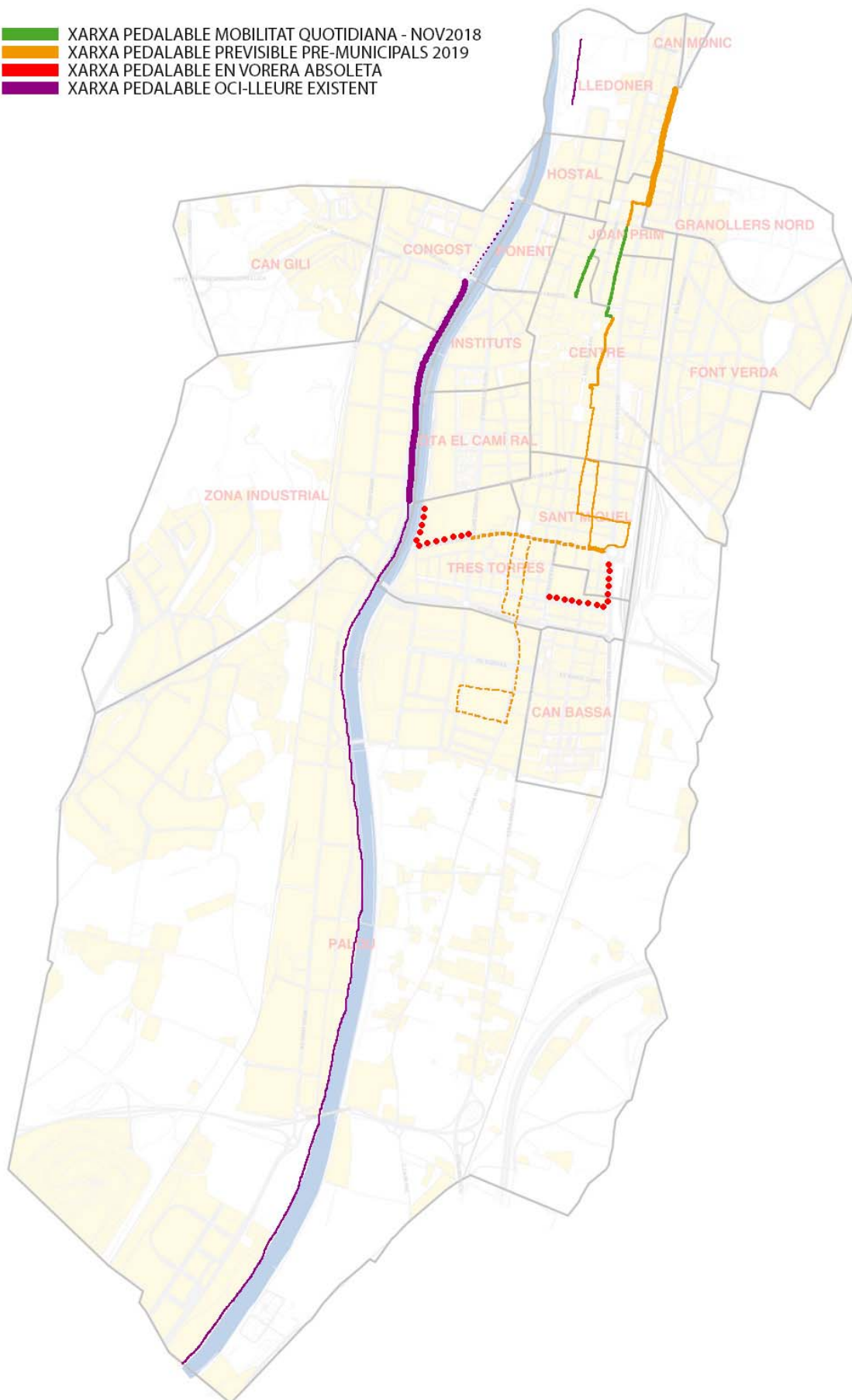
Es podria tenir definit també un itinerari de connexió de l'Estació de Granollers Centre – Roca Umbert – can Muntanyola amb criteris de pacificació a 30km, però encara no està concretat.

Tanmateix, comptant les dues actuacions com a fetes, encara estaríem a un nivell molt precari si es vol disposar d'una xarxa pedalable que connecti tots els barris i equipaments de la ciutat.

COMENTARI: L'escàs desplegament de la xarxa pedalable condiona i afecta la resta de punts, doncs és la base sobre la qual poden desenvolupar-se la resta de mesures, i la condició necessària per ampliar de forma significativa el volum d'usuaris de la bicicleta. Destacar que la dificultat per un major desenvolupament de la xarxa pedalable sovint té la causa en la manca de voluntat per reduir espai destinat al vehicle privat, ja sigui d'aparcament o de circulació.

L'aposta d'arrencada per iniciar el desplegament d'una xarxa pedalable que es va fer des de l'associació per al primer any de la legislatura anterior, basada en articular 2 itineraris nord-sud enllaçant carrers secundaris, ha estat presa com a proposta per a tota la legislatura, i tot i així, només es preveu articular un dels traçats.

- XARXA PEDALABLE MOBILITAT QUOTIDIANA - NOV2018
- XARXA PEDALABLE PREVISIBILE PRE-MUNICIPALS 2019
- XARXA PEDALABLE EN VORERA ABSOLETA
- XARXA PEDALABLE OCI-LLEURE EXISTENT



Proposta incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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.

VALORACIÓ A NOV2018

No s'ha executat a dia d'avui cap infraestructura d'aparcament segur. S'han instal·lat alguns aparcaments més de superfície però tampoc hi ha hagut un gran increment d'unitats.

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

Hi ha diverses actuacions teòricament previstes per a ser executades abans d'eleccions:

Aparcament amb recinte tancat a l'estació de Granollers Centre.

Instal·lació d'uns 15-20 mòduls d'aparcament segur a diversos punts de la ciutat, a partir de la proposta escollida als pressupostos participatius (si no hagués estat escollida no s'hagués dut endavant). Aquesta seria una mesura rellevant si es pogués ampliar els propers anys i complementar amb altres solucions en equipaments, aparcaments soterrats i altres espais de la ciutat.

La xarxa d'aparcaments segurs seria encara molt reduïda i quedarien encara 2-3 estacions de transport interurbà sense solució d'aparcament segur (Autobusos, Granollers-Canovelles, Granollers-Les Franqueses).

Proposta incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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.

VALORACIÓ A NOV2018

Tota activitat de promoció, formació o acompanyament que s'ha fet o ens consta, ha estat desenvolupada per la nostra associació: bici-escola, pedalades urbanes, acompanyaments, xerrades i activitats divulgatives, accions i dinamització de la Setmana de la Mobilitat Sostenible, etc. Un conjunt d'activitats a la que l'ajuntament col·labora a través del conveni de suport econòmic amb l'entitat.

S'han pogut fer durant dos cursos tallers de circulació amb bicicleta per adolescents a través del programa ETC, però s'han deixat de fer per poc volum de gent apuntada. La manca d'un espai de referència de l'entitat dificulta la programació de cursos o activitats fora dels propis centres i per a la població en general.

La diada de la bicicleta organitzada pel departament d'Esports se centra en l'ús esportiu i de lleure i obvia la dimensió de mobilitat quotidiana.

No s'ha fet cap plantejament d'incorporar la formació sobre circulació amb bicicleta dins l'àmbit escolar. Tot i que s'ha ofert, la policia local tampoc ha demanat cap tipus de col·laboració de l'entitat en les sessions que es fan d'educació vial als centres educatius, per poder treballar des de la perspectiva d'usuaris de la bicicleta.

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

No es preveu, o no ens consta, cap nova actuació en aquest àmbit abans d'eleccions.

Proposta **NO** incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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 quilòmetratge. 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.

VALORACIÓ A NOV2018

No ens consta que s'hagi fet cap avenç en aquest àmbit.

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

No ens consta que estigui prevista cap nova actuació abans d'eleccions.

Proposta **NO** incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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'estendre-ho a d'altres barris de la ciutat.

VALORACIÓ A NOV2018

No s'ha realitzat cap acció d'impuls per part del consistori de sistemes de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta. L'entitat ha iniciat un projecte pilot de distribució urbana de mercaderies amb bicicleta pel seu compte, únicament fent ús d'un espai municipal com a punt d'intercanvi de mercaderies.

Cal dir que l'eixamplament de l'àrea peatonalitzada justifica cada cop més aquest tipus de solucions logístiques d'última milla, però no hi ha hagut cap proposta municipal per desenvolupar-ho ni plantejar l'establiment d'una plataforma de micro-distribució capaç de donar resposta a un nombre significatiu d'operadores de transport.

Malgrat no haver-hi cap impuls municipal pel desenvolupament d'aquesta activitat, des de l'entitat s'ha dut a terme, donant resposta a una operadora de transport, a un servei de transport interbibliotecari, i a un servei de distribució de programació cultural. La primera fase pilot i d'implantació es pot considerar assolida, ara caldria entrar en una fase de major abast del servei que requeriria d'un suport i compromís municipal per desenvolupar-se.

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

No ens consta que estigui prevista cap nova actuació abans d'eleccions.

Proposta incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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 pedalable. 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 mobilitat amb bicicleta. 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.

VALORACIÓ A NOV2018

No s'ha realitzat cap Pla Estratègic de la Bicicleta de forma específica, però amb la revisió del PMUS s'han incorporat un seguit d'estratègies per al desenvolupament de la mobilitat en, amb les següents actuacions previstes pels 6 anys de vigència del pla (2019-2025).

- Definició d'uns criteris per al desplegament de la xarxa.
- Definició d'una xarxa bàsica de mobilitat amb bicicleta, sense especificar ni solucions tècniques, ni calendari d'execució, i amb un pressupost molt limitat.
- Definició d'uns criteris i previsió d'aparcaments de bicicletes
- Oficina de la bicicleta
- Pla de senyalització d'itineraris per a bicicletes
- Crear el registre de bicicletes.
- Campanyes a favor de la bicicleta
- Distribució urbana de mercaderies amb bicicleta

S'ha fixat un creixement de la quota modal de desplaçaments amb bicicleta fins al 5,2% (3,4% mobilitat interna i 7,1% mobilitat externa)

El Pla s'ha aprovat amb bastant retard, però fixa uns paràmetres bàsics per desenvolupar la bicicleta. Hi manquen aspectes que el dotin de major transversalitat en àmbits com la salut o l'educació. No hi ha cap mesura de pacificació general del trànsit al conjunt de la ciutat. No s'aborda la necessitat que tota la xarxa viària de la ciutat ofereixi una solució pedalable segura. No es detallen les solucions per al desplegament de la xarxa, i la previsió pressupostària per a executar-la és gairebé simbòlica.

D'altra banda el pla no preveu una reducció significativa i consistent en l'ús del vehicle privat, que en termes absoluts es preveu que es redueixi molt poc, i a partir de càlculs tendencials que no contempen l'increment de la mobilitat dels darrers anys.

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

Un cop aprovat el pla, no s'ha desenvolupat una estratègia de desplegament, no s'ha incorporat la bicicleta en el disseny de la xarxa viària, més enllà de projectes puntuals, no es preveu la incorporació de solucions pedalables a les vies que haurien de formar part de la xarxa bàsica pedalable.

Proposta incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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.

VALORACIÓ A NOV2018

No s'ha obert cap espai a mode d'oficina de la bicicleta fins al moment.

Actualment l'entitat fa ús d'una sala de l'edifici de l'antiga ràdio com a magatzem de material, i del rebedor de l'antiga seu de l'AAVV de Granollers Centre com a espai d'intercanvi de mercaderies per al servei de Distribució Urbana de Mercaderies.

Es va sol·licitar espai municipal per desenvolupar el projecte de l'entitat i poder oferir una atenció a la ciutadania en matèria de bicicleta. Finalment, després de gairebé dos anys, s'està redactant el projecte per reformar la planta baixa del local del carrer Corró com a espai destinat a aquest ús.

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

Es previsible que abans d'eleccions puguin estar realitzades les obres de reforma del local del carrer Corró i es pugui acordar l'inici d'una certa activitat d'atenció a la ciutadania en matèria de mobilitat amb bicicleta. Tanmateix, es fa difícil realitzar una tasca de promoció de l'ús de la bicicleta amb les mancances tant importants a nivell de xarxa pedalable.

L'espai permetria un petit creixement de l'activitat de ciclo-logística, però en un temps relativament curt, es podria requerir d'un nou espai més gran per aquesta activitat.

Proposta incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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 mobilitat amb bicicleta, 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

VALORACIÓ A NOV2018

No s'ha previst incorporar la bicicleta com a opció de mobilitat en l'àmbit de l'administració és enllà del caràcter testimonial d'una reduïda flota de bicicletes plegables elèctriques provinents de la Diputació per a ús del personal municipal. Tampoc la Policia Local s'ha plantejat la incorporació de la bicicleta com a vehicle de servei.

No ens consta cap pla de promoció o acompanyament per fomentar l'ús de la bicicleta entre el personal municipal.

Es realitzen algunes distribucions de programació cultural pel centre de la ciutat amb tricicle, via contractació de serveis a l'entitat.

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

No ens consta que estigui prevista cap nova actuació abans d'eleccions.

Proposta **NO** incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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.

VALORACIÓ A NOV2018

No s'ha explicat cap compromís en relació a la previsió d'inversió en infraestructures i serveis per la mobilitat en bicicleta, més enllà de les partides orientatives del PMUS per algunes actuacions.

La despesa generada en infraestructures i serveis de mobilitat en bicicleta és molt reduïda i amb prou feines arriba a l'1 o el 2% del pressupost de mobilitat

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

Pot ser que s'incrementi lleugerament el volum d'inversió realitzada amb les actuacions que cal fer abans de les Municipals 2019, tenint en compte però que una part important relativa als aparcament segurs provindria d'una partida dels pressupostos participatius.

Proposta **NO** incorporada al programa electoral de l'equip de govern.

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. 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, 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.

VALORACIÓ A NOV2018

Les úniques fites generades són les previsions que planteja el PMUS. A nivell de quota modal, s'aspira a arribar al 5,2% però és un valor bastant per sota del que altres ciutats volen assolir en els propers anys, al voltant del 7% o 9%. El PMUS ha establert almenys unes fites a mig termini (6anys) que requereixen d'una estratègia de seguiment i control per garantir que s'avança en la direcció volguda.

VALORACIÓ SEGONS PREVISIÓ D'ACTUACIONS EXECUTADES ABANS D'ELECCIONS MUNICIPALS 2019

No ens consta que existeixi un sistema d'indicadors anuals de l'ús de la bici a la ciutat, ni de comptatge sistemàtic o regular. Tampoc s'ha establert cap criteri general que permeti pacificar el conjunt de la ciutat i reduir l'ús del cotxe per als desplaçament habituals.

No ens consta que estigui prevista cap nova actuació abans d'eleccions.