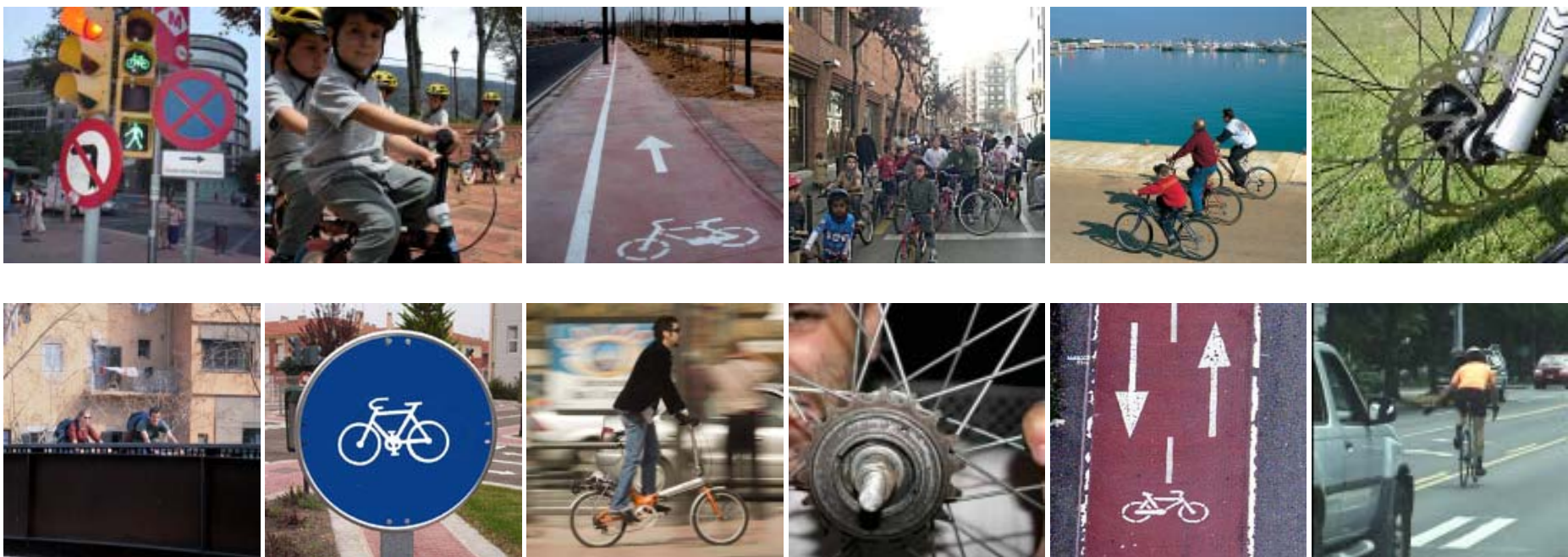


Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya (2008-2012)



Direcció facultativa

Manel Nadal i Farreras

Esteve Tomàs i Torrens

Miguel Angel Dombriz Lozano

Direcció tècnica

Antoni Bedoya i Echave

Equip de redacció

Sara Hernández i Martín

Lara Medina i Romero

Equip de suport jurídic

Carme Sardà i Vilardaga

Lluís Angosto i Poza

Col·laboració tècnica externa

Deloitte. Institut Cerdà

Presentació

Joaquim Nadal i Farreras,
conseller de Política Territorial i Obres Públiques

Índex

1.	Introducció.....	7	7.	Memòria ambiental.....	83
2.	Diagnosi de situació.....	11	8.	Tramitació.....	113
2.1.	Mobilitat de la població.....	13	Annex1.	Anàlisi de l'oferta	
2.2.	Tipologies de ciclistes: modalitats d'ús.....	19	Annex 2.	Anàlisi externa	
2.3.	Aforament a les xarxes existents.....	21	Annex 3.	El bicing a Barcelona	
2.4.	Accidentalitat.....	25	Annex 4.	Informe de sostenibilitat ambiental	
2.5.	Evolució de l'ús de la bicicleta.....	28	Annex 5.	Consultes realitzades	
2.6.	Principals conclusions.....	29	Annex 6.	Informes preceptius	
3.	Reflexió estratègica.....	31			
3.1.	Anàlisi DAFO.....	33			
3.2.	Línies estratègiques.....	35			
4.	Pla d'acció.....	37			
4.1.	Descripció del pla d'acció.....	39			
4.2.	Cronograma.....	69			
5.	Seguiment i control.....	71			
5.1.	Seguiment del pla d'acció.....	73			
5.2.	Indicadors globals.....	75			
6.	Memòria econòmica.....	77			

1.- INTRODUCCIÓ

La Llei de la mobilitat 9/2003, de 15 de juny, determina la visió global de la mobilitat com un sistema que dóna prioritat als modes 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, i contribueix així a la prevenció de les malalties cardiovasculars. Cal recordar que la

bicicleta es 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 les persones usuàries directes, cal entendre-les com a elements claus per a l'equitat i la comunicació social, per a l'increment de la llibertat i l'autonomia de les persones, per disminuir el deteriorament ambiental, per enfortir la salut dels ciutadans i les 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 per 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 des 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 que 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 d'establir eines efectives de planificació i desenvolupament per a la promoció de la bicicleta com a mitja de transport, lleure, esport i turisme, amb les 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 en l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport i d'oci.
- Vetllar per la seguretat del ciclista.

Atès 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 les organitzacions d'usuaris que han participat activament en la redacció d'aquest Pla.

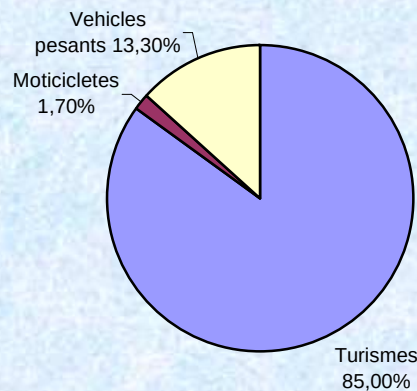
2.- DIAGNOSI DE SITUACIÓ

2.1. Mobilitat de la població

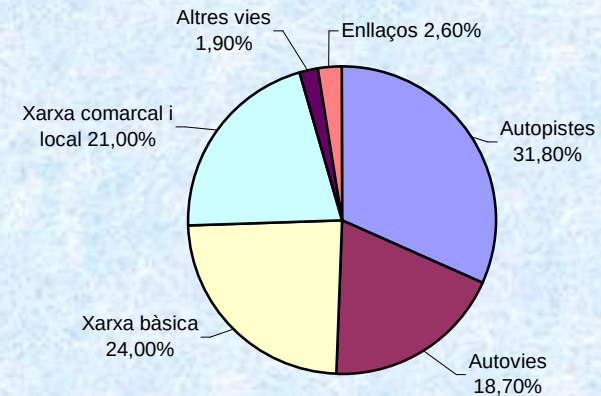
Mobilitat a Catalunya

- 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)

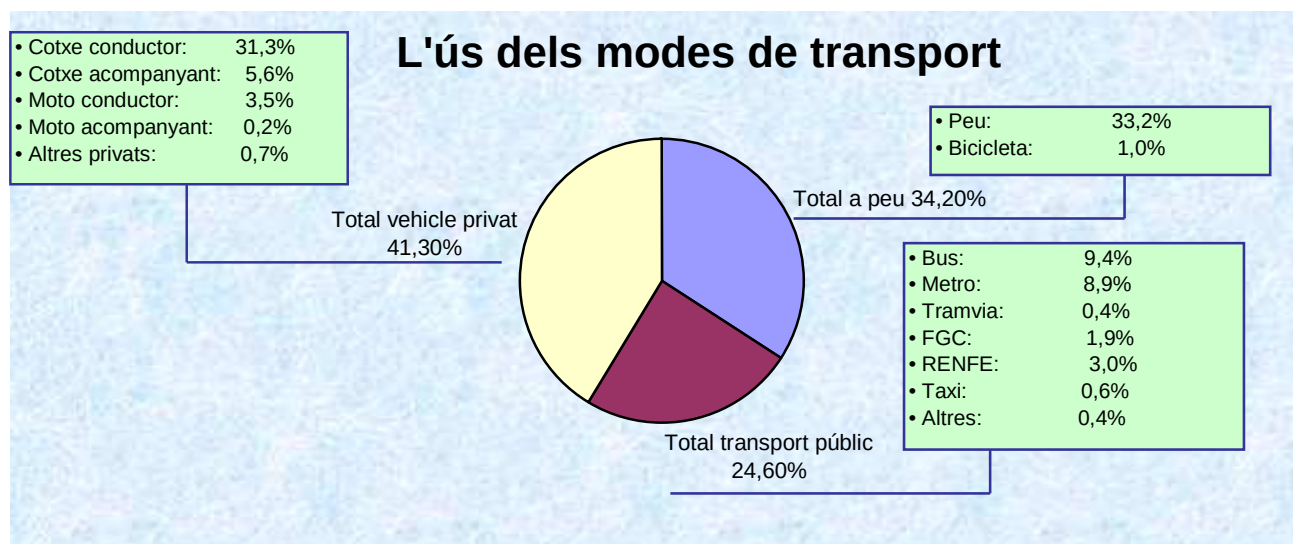


Font: Anuari estadístic d'accidents a Catalunya, Servei Català de Trànsit, 2004.

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

Mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona

- La mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona experimenta un increment anual del 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 l'1% dels desplaçaments quotidians realitzats l'any 2004. A nombroses ciutats europees la bici suposa ja el 30% dels desplaçaments habituals.

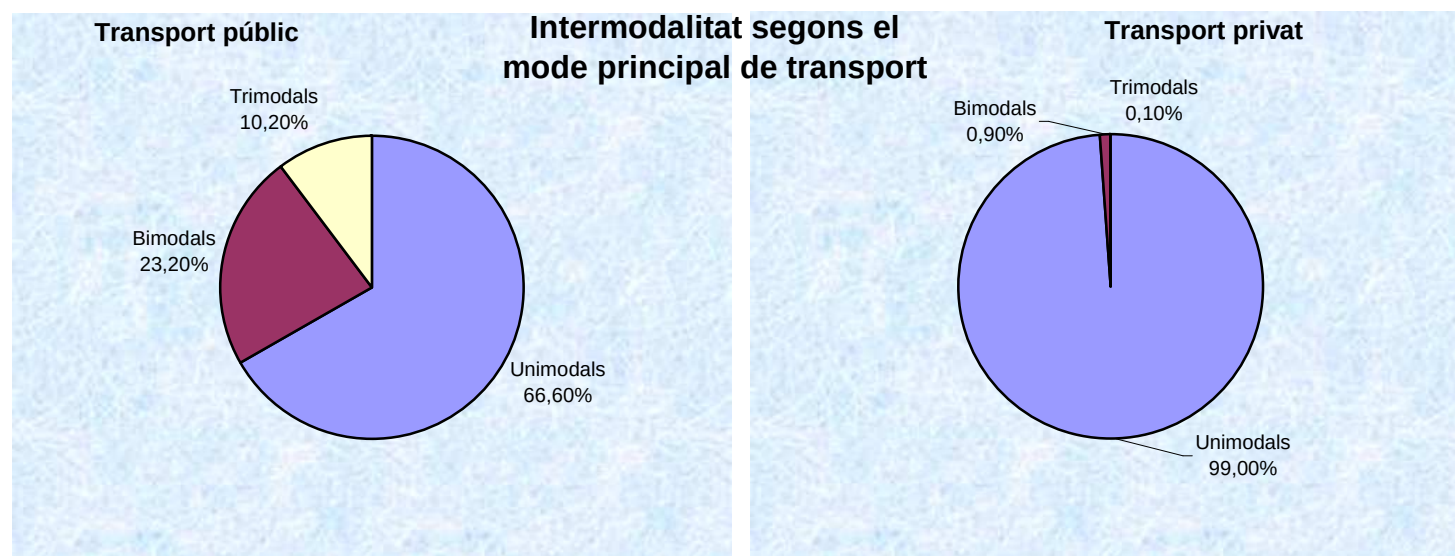


Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF'2005), ATM i Ajuntament de Barcelona

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

Intermodalitat a la regió metropolitana de Barcelona

- Els habitants de la regió de Barcelona fan una mitjana 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 tendència més gran a ser emprades de manera combinada.

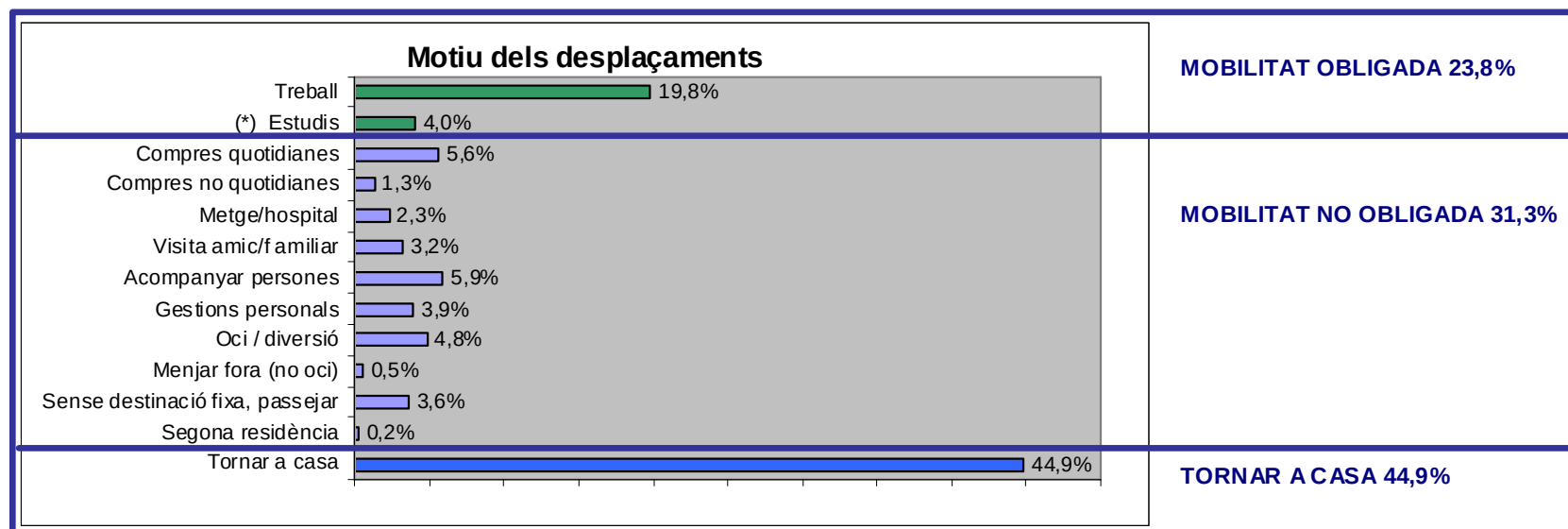


Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF'2005), ATM i Ajuntament de Barcelona

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

Motius d'ús de la bicicleta a la regió metropolitana de Barcelona

- 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.
- El lleure, és a dir, la mobilitat no obligada, és actualment el principal motiu d'ús de la bicicleta.
- Les compres quotidianes, l'oci, les gestions personals i passejar són també els motius principals de mobilitat no obligada (suposa el 17,9%, sense tenir en compte els desplaçaments amb motiu d'acompanyar persones).
- Els habitants de la regió de Barcelona fan una mitjana de 3,1 desplaçaments en dia feiner.



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF 2005), ATM / Ajuntament de Barcelona

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

Parc de bicicletes i ús comparatiu en l'àmbit d'Europa

- Els països europeus amb més disposició de bicicletes per habitant, per ordre d'importància, són: Dinamarca, Alemanya 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 parc més petit de bicicletes per habitant, amb una mitjana de 231 bicicletes per cada 1.000 habitants. I, un 8,3% dels ciclistes espanyols utilitzaven la bici almenys 1 – 3 vegades per mes. Així, els espanyols eren els ciclistes europeus que menys quilòmetres per any realitzaven (24 km per habitant i any).

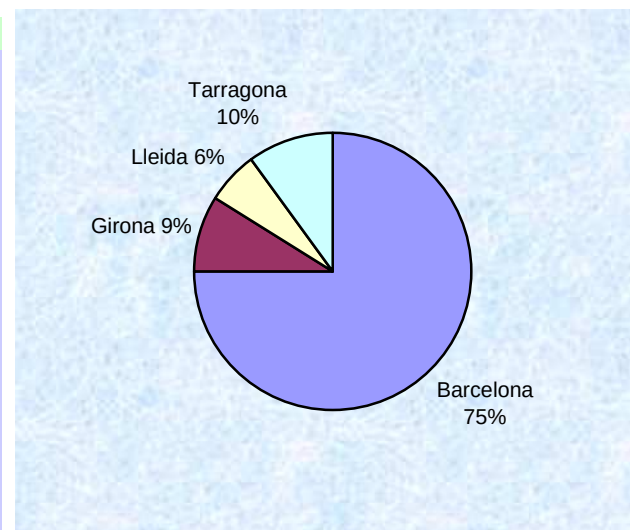
	Bèlgica	Dinamarca	Alemanya	Grecia	Espanya	França	Irlanda	Itàlia	Luxemburg	Països Baixos	Austria	Portugal	Finlàndia	Suècia	Regne Unit
Vendes 1996	425.000	415.000	4.600.000	240.000	610.000	2.257.000	120.000	1.550.000	20.000	1.358.000	630.000	380.000	230.000	420.000	2.100.000
Parc de bicicletes	5.000.000	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 / 1000 hab.	495	980	900	200	231	357	250	440	430	727	381	253	596	453	294
Ús de la bicicleta segons l'Eurobaròmetres (només persones de més de 15 anys). Austria, Finlàndia, Suècia: no membres en 1991															
Cicloturistes habituals, al menys 1-2 vegades per setmana	28,9%	50,1%	33,2%	7,5%	4,4%	8,1%	17,2%	13,9%	4,1%	65,0%	nd	2,6%	nd	nd	13,6%
Cicloturistes habituals, 1-3 vegades al mes	7,0%	8,0%	10,9%	1,8%	3,9%	6,3%	4,0%	6,8%	9,7%	7,2%	nd	2,8%	nd	nd	0,8%
Total de ciclistes que fan ús de la bicicleta al menys 1-3 vegades al mes	2.947.000	2.469.000	29.585.000	779.000	2.613.000	6.594.000	553.000	9.900.000	44.000	9.031.000	nd	430.000	nd	nd	6.727.000
Ús de la bicicleta expressat en kilòmetres (1995, tota la població inclosos els menors de 15 anys)															
Km per habitant i any	327	958	300	91	24	87	228	168	40	1.019	154	35	282	300	81

Font: ECP / UITP 1997

Parc de bicicletes a Catalunya

- S'estima que Catalunya disposa d'un parc de bicicletes aproximat de 2,2 milions l'any 2004 (si es considera que a Espanya hi havia 231 bicicletes/1.000 hab. l'any 1997, la mitjana de creixement interanual és del 5%).
- El 75% de les bicicletes de Catalunya es concentren a la província de Barcelona (considerant una mitjana de 325 bicis/1.000 hab. durant l'any 2004, i la població de referència de la província de Barcelona del 2004).
- Barcelona ciutat disposa d'unes 200.000 bicicletes de les quals 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 en l'àmbit de Catalunya, unes 332.190 bicicletes circulen de manera habitual.

Població de referència		Estimació del parc de bicicletes per demarcació	
Àmbit Territorial	Població de referència		
Espanya	43.197.684	Bicicletes/1000 hab a Espanya (any 1997) (1)	231
Catalunya	6.813.319	Increment interanual del parcde bicicletes (2)	5%
		Bicicletes/1000 hab a Espanya (any 2004)	325
		Fonts: (1)ECF/UITP 1997, (2) Entrevistes personalitzades amb els agents del món de la bici	
	Barcelona	5.117.885	
	Girona	636.198	
	Lleida	385.092	
	Tarragona	674.144	
Font: Institut d'Estadística de Catalunya INE 2004			
Àmbit Territorial		Nombre de bicicletes	
Espanya		14.040.984	
Catalunya		2.214.603	
	Barcelona	1.663.518	
	Girona	206.790	
	Lleida	125.170	
	Tarragona	219.124	
Font: Elaboració pròpia.			



2.2. Tipologies de ciclistes: modalitats d'ús

Diferents tipus d'ús de la bicicleta

MODALITATS DE CICLISTES EN FUNCIÓ DE L'ÚS DE LES VIES						
Tipus de ciclista	Modalitat	Ús	Motiu	Perfil	Logitud recorregut	Necessitats
Ciclista quotidià	Urbà	Transport quotidià	terball, escola, compres, oci		3-8 km	- Itineraris directes i de qualitat - Valoren la rapidesa de desplaçament
Ciclista recreatiu (urbà / periurbà)	Urbà / periurbà	Sortida de proximitat	Itineraris tranquils, entorn	Petits grups, famílies, parelles	5-12 km	- Xarxa urbana i interurbana - Itineraris tranquils poc complicats - Seguretat - No valoren temps de desplaçament - Valoren l'entorn
Ciclista recreatiu (medi rural / dia festiu)	Interurbà	Petit circuit turístic	Itineraris tranquils, paisatge, turisme	Petits grups, famílies, parelles	20-40 km	- Xarxa de camins rurals i per bicicletes - Accepten diferents superfícies de ferm - Itineraris tranquils poc complicats - Seguretat - Valoren l'entorn i els elements turístics
Cicloturista de mig / llarg recorregut	Interurbà	Circuit de vocació turística	Itineraris tranquils, paisatge, turisme	En solitari, petits grups, parelles	40-80 km	- Xarxa de camins rurals i per bicicletes - Sensibles a la qualitat del ferm - Itineraris tranquils i segurs - Seguretat - Valoren l'entorn i els elements turístics
Ciclista esportiu de muntanya	Interurbà	Pràctica de l'esport BTT	Esportiu	Petits grups	30-50 km	- Xarxa sobre camins - Zones d'orografia difícil
Ciclista esportiu de carretera	Interurbà	Pràctica de l'esport bicicleta de carretera	Esportiu	En solitari, grups	50-120 km	- Itineraris que permetin circular a velocitat sostinguda - Requereixen molta qualitat del ferm - Prefereixen carreteres a camins

Font: Adaptació de les recomanacions de vies ciclistes. Comunidad de Madrid

Necessitats diferenciades de cadascun dels grups d'usuaris

	Desplaçaments urbans		Desplaçaments interurbans		
Tipus d'usuari	Ciclista quotidià	Ciclista recreatiu	Cicloturista de mig / llarg recorregut	Ciclista esportiu de muntanya	Ciclista esportiu de carretera
Ús de la bicicleta	Mode de transport (fins a 8 km)	Lleure (5-12km) / manteniment (20-40km)	Lleure / turisme (40-80 km per dia)	Lleure / esport (30-50km per dia)	Esport (50-120km)
Període principal de desplaçament	Dia feiner	Cap de setmana / vacances	Vacances	Cap de setmana / vacances	Cap de setmana / vacances
Exigència de segregació amb la circulació.	Mitjana (adults) o elevada (escolar)	Mitjana (adults) o alta (famílies amb nens)	Mitjana	Alta	Baixa
Exigència de segregació amb els vianants.	Mitjana (si el flux de vianants és poc elevat).	Mitjana o baixa (en funció motiu de desplaçament)	Mitjana	Baixa	Alta
Exigència quant als pendents	Alta	Mitjana	Mitjana o baixa	Baixa	Mitjana -baixa
Exigència quant als ferms	Alta (es valora la continuïtat del fem)	Mitjana o baixa	Mitjana	Baixa	Alta
Criteris per a l'amplada de les vies	Permetre l'avançament	Pedalejar en paral·lel	Equipament voluminós	-	Escamots
Infraestructura recomanada	Pista bici, carril bici	Pista bici, plataforma compartida amb vianants	Pista bici, plataforma compartida amb vianant	Connexions als itineraris BTT: vies verdes	Carril bici

Font: Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta

2.3. Aforament de ciclistes a les xarxes existents: carrils bici

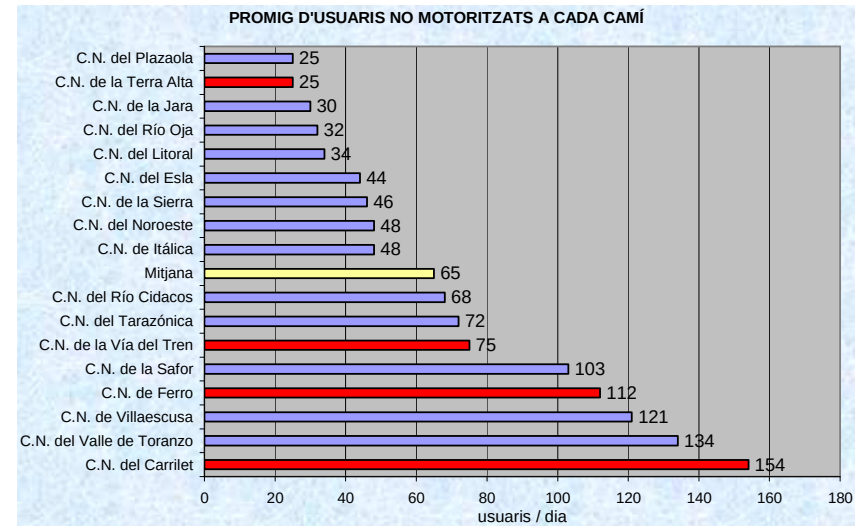
S'identifica una certa complexitat en l'obtenció de dades fiables i actualitzades sobre la bicicleta a Catalunya. La informació numèrica disponible sobre la bicicleta és molt dispersa, i la poca que hi ha s'ha obtingut mitjançant sistemes de mesurament manuals, molt localitzats i que no han tingut un 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'escàs interès, fins ara embrionari, de la població per a la promoció real del seu ús.

Aforament de ciclistes a les vies verdes: vies interurbanes

- A Catalunya hi ha quatre 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 la mitjana nacional d'usuaris no motoritzats (65 usuaris per dia).

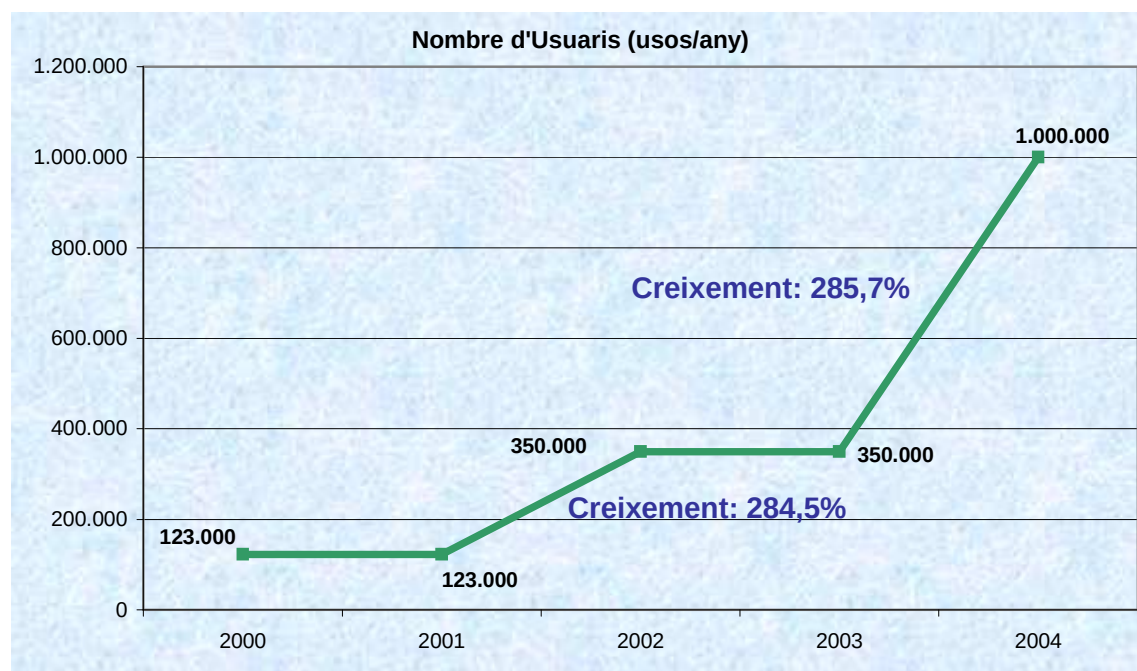
- La via del Ferro i la via del Carrilet de Girona són també les que obtenen el grau de satisfacció dels usuaris més alt d'Espanya (5/5)



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

Aforament de ciclistes a les vies verdes de Girona: vies interurbanes

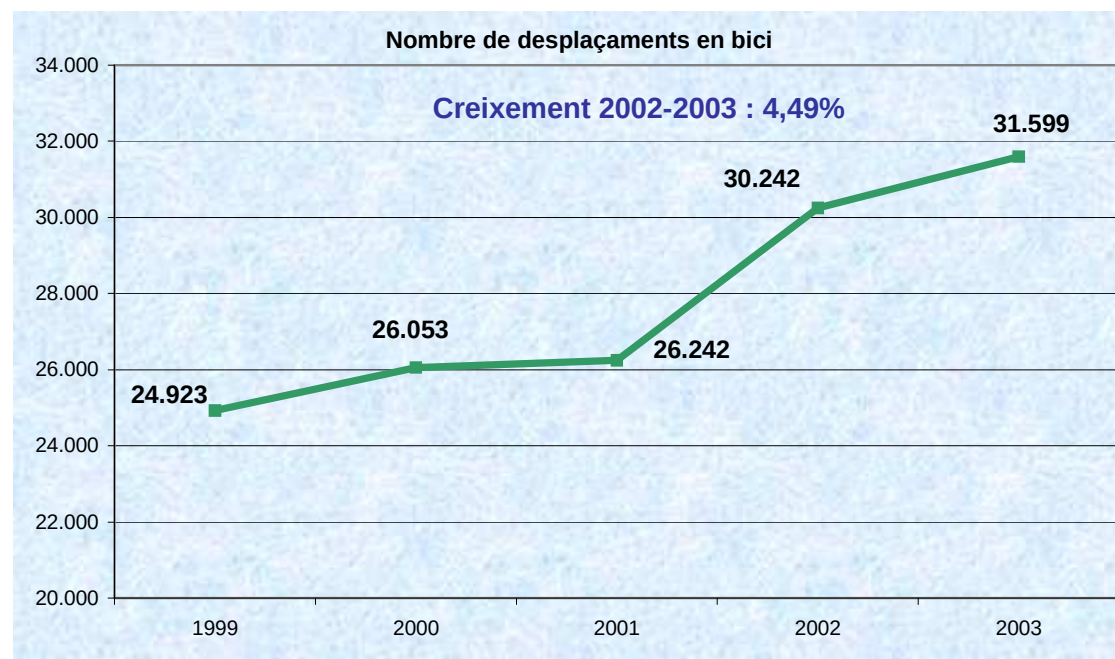
- El nombre d'usuaris de les vies verdes s'ha multiplicat per vuit entre l'any 2000 i el 2004.
- Hi ha un alt interès dels agents econòmics de Girona per la promoció de les vies verdes. El nombre d'agents econòmics que hi participen s'ha doblat en un any (passant de vuit agents econòmics interessats l'any 2004 a 18 agents durant l'any 2005).
- Actualment, 23 municipis de Girona formen part del Consorci de Vies Verdes de Girona, a més de la Diputació de Girona.
- Una bona part de les persones usuàries 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.



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 de persones usuàries de la bici ha crescut un 76,3% entre 1996 i 2004.
- El nombre de desplaçaments en bici està augmentant en els darrers tres anys un 4,5% a la ciutat de Barcelona. Un creixement que es preveu mantenir durant els propers anys.
- La bicicleta és també el mode de transport que més creix a l'any a la ciutat de Barcelona, respecte de la resta de mitjans de transport.
- La prova pilot del registre de bicicletes impulsada per l'Ajuntament de Barcelona amb motiu de la Setmana de la Mobilitat (setembre de 2005), ha registrat unes 200 bicicletes i n'hi ha 1.000 en llista d'espera.



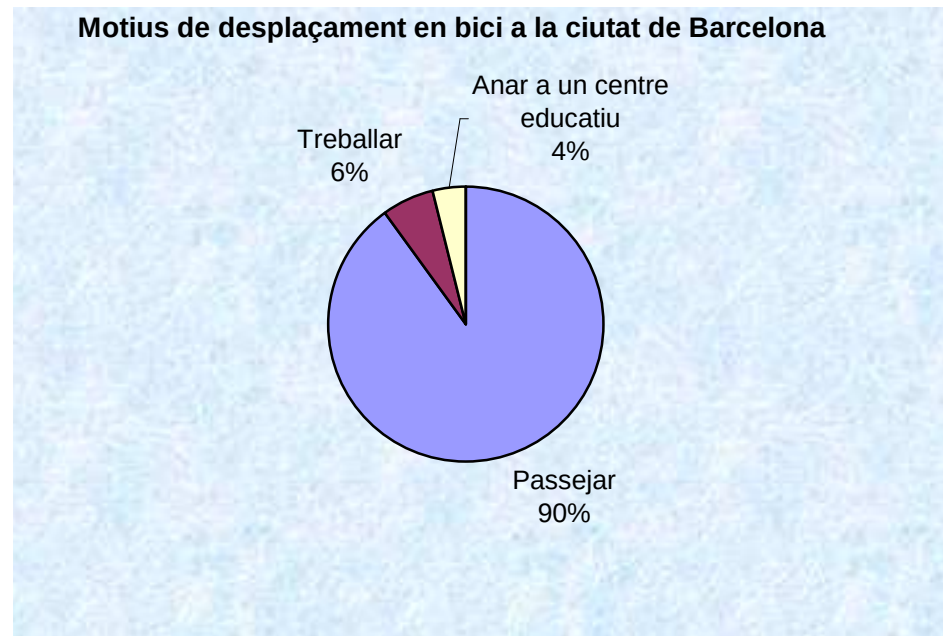
Font: Enquesta de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, 2003.

Aforament de ciclistes a la ciutat de Barcelona: vies urbanes

- L'any 2002, a Barcelona, nou de cada deu ciclistes utilitzaven la bicicleta per a desplaçaments de lleure. Actualment, però, l'important creixement d'aquest tipus de mode a la ciutat és a causa, principalment, de l'augment de l'ús de la bicicleta per a 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 deu anys, i passen de 7.300 l'any 1995 a 33.200/30.000 l'any 2004).

- Hi ha estudis provisionals, de mesuradors instal·lats a diferents carrils bici de la ciutat de Barcelona, que ja indiquen més de 45.000 persones usuàries per dia.

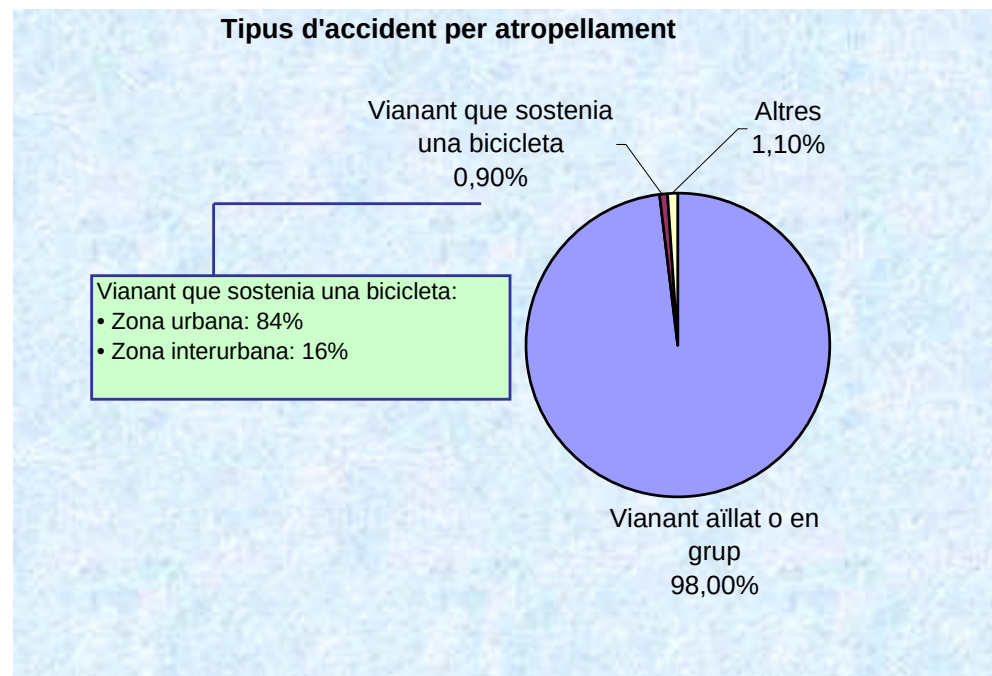


Font: Comissió Cívica de la Bicicleta, Ajuntament de Barcelona, 2002.

2.4. Accidentalitat

Accidents amb víctimes per atropellament

- La zona urbana és la més perillosa per al vianant i el ciclista, on van tenir lloc el 96% dels accidents per atropellament amb víctimes que es van produir a Catalunya durant 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 tot Catalunya.
- Aproximadament, l'1% dels vianants atropellats es relacionen amb la bicicleta.

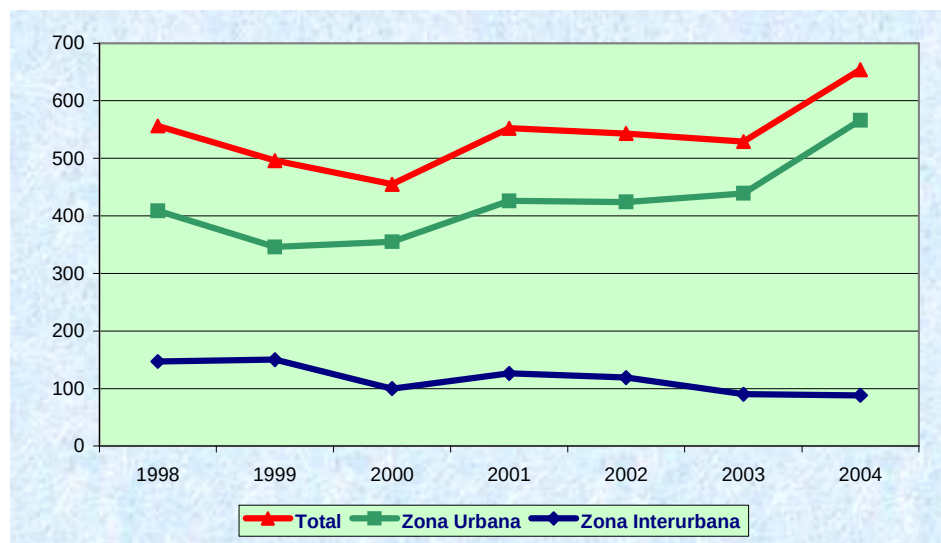


Font: Anuari estadístic d'accidents a Catalunya, Servei Català de Trànsit, 2004.

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 (mentre que a la zona urbana els accidents han augmentat un 38,3%, a les zones interurbanes han disminuït un 40,1%).
- L'any 2004, l'1,6% dels accidents amb víctimes a tot 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 tot Catalunya l'any 2004, concretament un mort va tenir lloc a la zona urbana del Garraf i set a tota la zona interurbana).
- El 86,5% dels accidents de bicicletes amb víctimes va tenir lloc en zones urbanes l'any 2004.

- A la ciutat de Barcelona, l'any 2004, 337 bicicletes van estar implicades en accidents amb víctimes, i només s'ha registrat una mort en els tres darrers anys. I, aquest any 2005, un 1,8% del total dels accidents registrats a la ciutat és de ciclistes.



Font: Enquesta de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, 2003.

Risc d'accidentalitat

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

RISC D'ACCIDENT ASSOCIAT A DIVERSOS MODES 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	Nivell de risc	Nivell de risc
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.

2.5. Evolució de 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.
- La bicicleta elèctrica comença a aparèixer en el mercat, però per causa del seu cost encara té unes vendes baixes.

MOBILITAT DE LA BICICLETA I AFORAMENTS

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

ACCIDENTALITAT

- La mort de ciclistes i vianants ha disminuït en tot el món més ràpidament que pel que fa a 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 de ciclistes a Barcelona ha suposat un increment de sinistres però no de víctimes mortals. A Barcelona, el total d'accidents de ciclistes a augmentat en els darrers nou anys un 40%, entre 1995 i 2004 (bona part d'aquest increment va tenir lloc l'any 2004 amb motiu de l'increment de la bicicleta com a mode de desplaçament quotidià). Anualment, el nombre de ciclistes morts a la ciutat de Barcelona és un o cap.

2.6. Principals conclusions

- L'ús de la bicicleta és encara minoritari a Catalunya, i és lluny de la situació d'altres països europeus com Holanda i Dinamarca.
- Hi ha una alta potencialitat d'usuaris de la bicicleta. Hi ha un parc important de bicicletes en desús (el 15% de les bicicletes es fa servir com a eina de desplaçament quotidià).
- S'identifica un important creixement en els darrers anys, més en el seu ús que en la venda real de bicicletes. Els principals motius d'aquest increment són en desplaçaments quotidians i per lleure.
- L'habilitació d'espais i carrils bici segurs ha ajudat a l'important increment de l'ús de la bicicleta en els darrers anys.
- Tot i les noves tendències, la bicicleta encara és utilitzada i identificada per gran 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, és estadísticament un dels vehicles amb menys risc d'accidentalitat.
- Els costums de la població urbana per desplaçar-se en transport públic, la intermodalitat, i l'important volum de mobilitat no obligada fa que la promoció de l'ús de la bici sigui un aspecte interessant a desenvolupar en l'àmbit urbà, així com un recurs d'alt interès per al lleure, la salut i l'esport interurbà.
- L'oferta catalana global d'infraestructures i serveis de la bicicleta és encara reduïda, si tenim en compte que no hi ha cap xarxa bàsica ni vertebradora que comuniqui el conjunt del territori. Per tant, l'oferta actual està formada per accions locals atomitzades, que no ofereixen una continuïtat en les vies ni tampoc segueixen uns criteris homogenis o comuns per a tot els territoris.

- 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 a bona part del territori.
- Tot i així, s'identifica entre les entitats, les persones usuàries i la mateixa demanda, un interès cada vegada més important per a la promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu al motoritzat, principalment quotidià i de lleure a escala urbana, i de lleure, turístic i esportiu a escala interurbana.

3.- REFLEXIÓ ESTRATÈGICA

3.1. Anàlisi DAFO

Punts forts

1. Clima i orografia favorables a bona part del territori.
2. Clara aposta de les administracions pel foment de la bicicleta i la mobilitat sostenible.
3. Alta proactivitat del lobby de la bicicleta.
4. Fort increment de km de vies pedalables i del nombre d'usuaris en els darrers anys.
5. Existència de bones pràctiques: vies verdes, Barcelona, Girona, etc.
6. Menys degradació de l'entramat urbà i interurbà.
7. Alineació d'algunes normatives catalanes vers al foment de la bicicleta.
8. Potenciació de la guarda i custòdia de les bicicletes dels pàrquings públics.
9. Avantatges sobre altres mitjans de transport: individualitat, flexibilitat, rapidesa en distàncies curtes, facilitat d'ús, econòmic, etc.
10. Hi ha recursos d'educació escolar en els quals 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. Poc desenvolupament de la xarxa ciclista territorial.
3. Manca d'estàndards tècnics i homogenis de definició de carrils i vies pedalables.
4. Manca de continuïtat i d'accés a les vies pedalables.
5. Manca de disseny dels elements de contenció pensat per a ciclistes.
6. Dificultats de transport de les bicicletes als transports públics.
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 la ciutat i a les 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 dels 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 a causa de l'aparició d'un ampli ventall de tipus i accessoris que fan la bicicleta més accessible a tots els públics.
7. Increment de l'accessibilitat a tots els nivells (adaptació Infraestructura PMR).
8. Incorporació del concepte bicicleta en la normativa de circulació, alguns plans urbanístics, operadors de transports i estudis de mobilitat.
9. Capacitat de generar una economia paral·lela relacionada amb el 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 en l'ús de la bicicleta.
10. Manca de finançament per al desenvolupament i manteniment de la xarxa.

3.2. Línies estratègiques

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

- 1.1. Crear un inventari de camins i vies ciclistes
- 1.2. Impulsar estudis i projectes de la xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya definida al PITC
- 1.3. Difondre els 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

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 en els 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 el 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 col·laboració i de coordinació amb altres territoris i països

9. Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control

- 9.1. Dotar al Programa per a la Mobilitat d'una unitat de gestió del Pla Estratègic de la Bicicleta
- 9.2. Definir i implantar un quadre de comandament

4. PLA D'ACCIÓ

4.1. Descripció del pla d'acció

El pla d'acció que aquí es presenta es portarà a terme als llarg dels 5 anys de la seva vigència. Les anualitats

són indicatives i s'adaptaran als ritmes d'execució dels programes.

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial			
Acció: 1.1. Crear un inventari de camins i vies ciclistes		Responsable: Unitat de gestió del PEB	
Descripció: Elaboració d'un estudi amb l'objectiu de recollir en un inventari únic, en l'àmbit de Catalunya, tots els camins i vies secundàries i/o en desús que puguin ser susceptibles de convertir-se en pistes bici ¹ o sendes pedalables ² 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 seva potencialitat 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 pedalable: via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos.		Cost total: 260.000 €	
		Cost per any:	
		2008	30.000 €
		2009	200.000 €
		2010	30.000 €
		2011	-
		2012	-
Agents implicats: Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, consells comarcals, diputacions, ajuntaments,...) i associacions vinculades a la bicicleta.		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	-
Data d'inici: gener 2008		Data d'acabament: juny 2010	

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial													
Acció: 1.2. Impulsar estudis i projectes de la xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya definida al PITC		Responsable: Unitat de gestió del PEB											
Descripció: Desenvolupar la xarxa bàsica definida al PITC mitjançant projectes i estudis previs d'implantació al territori a escala municipal, comarcal i nacional. La xarxa es basarà, per una banda, en les infraestructures ja existents (aplegant carreteres en desús i vies potencialment ciclistes, locals i regionals, dins d'una senyalització i un màrqueting 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 manera paral·lela a l'anterior, la creació de l'inventari de pistes bici i sendes pedalables, ja que 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.		Cost total: 100.000 €											
		Cost per any: <table><tr><td>2008</td><td>10.000 €</td></tr><tr><td>2009</td><td>90.000 €</td></tr><tr><td>2010</td><td>-</td></tr><tr><td>2011</td><td>-</td></tr><tr><td>2012</td><td>-</td></tr></table>		2008	10.000 €	2009	90.000 €	2010	-	2011	-	2012	-
2008	10.000 €												
2009	90.000 €												
2010	-												
2011	-												
2012	-												
		Indicadors de seguiment: N/A											
Agents implicats: Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, consells comarcals, diputacions, ajuntaments,...) i associacions vinculades a la bicicleta.		<table><tr><td>2008</td><td>-</td></tr><tr><td>2009</td><td>-</td></tr><tr><td>2010</td><td>-</td></tr><tr><td>2011</td><td>-</td></tr><tr><td>2012</td><td>-</td></tr></table>		2008	-	2009	-	2010	-	2011	-	2012	-
2008	-												
2009	-												
2010	-												
2011	-												
2012	-												
Data d'inici: gener 2008	Data d'acabament: desembre 2009												

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial			
Acció: 1.3. Difondre els estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes.		Responsable: Unitat de gestió del PEB	
Descripció: Divulgació del manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya, que estableix 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. La comunicació estarà adreçada 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'ús, tipologies d'estacionament-pàrquings 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 d'acabament: desembre 2010	

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

Acció: 1.4.

Fomentar la planificació urbana.

Responsable:

Unitat 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 en l'àmbit 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 consonància amb la nova aposta pública per la recerca d'una mobilitat més sostenible.

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

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, consells comarcals, diputacions, ajuntaments,...).

Data d'inici:

gener 2009

Data d'acabament:

desembre 2012

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 2009
2011	Increment 40% respecte 2009
2012	Increment 60% respecte 2009

L.E.1.: Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial													
Acció: 1.5. Fomentar la planificació de la xarxa comarcal.		Responsable: Unitat 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 escala 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 consonància amb la nova aposta pública per la recerca d'una mobilitat més sostenible. Amb aquest objectiu, es duran a terme diverses accions a fi de promoure entre les administracions comarcals actuacions que suposin: augment de km de bicicleta, millora de connexió, senyalització, eliminació d'elements a les vies que dificulten la mobilitat, mobiliari, pacificació del trànsit, i accés preferent per a bicicletes a parcs, espais públics i escoles, entre d'altres.		Cost total: 3.072.000 €											
		Cost per any: <table><tr><td>2008</td><td>-</td></tr><tr><td>2009</td><td>60.000 €</td></tr><tr><td>2010</td><td>1.012.000 €</td></tr><tr><td>2011</td><td>1.000.000 €</td></tr><tr><td>2012</td><td>1.000.000 €</td></tr></table>		2008	-	2009	60.000 €	2010	1.012.000 €	2011	1.000.000 €	2012	1.000.000 €
		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) <table><tr><td>2008</td><td>-</td></tr><tr><td>2009</td><td>-</td></tr><tr><td>2010</td><td>Increment 20% respecte 2009</td></tr><tr><td>2011</td><td>Increment 40% respecte 2009</td></tr><tr><td>2012</td><td>Increment 60% respecte 2009</td></tr></table>		2008	-	2009	-	2010	Increment 20% respecte 2009	2011	Increment 40% respecte 2009	2012	Increment 60% respecte 2009		
2008	-												
2009	-												
2010	Increment 20% respecte 2009												
2011	Increment 40% respecte 2009												
2012	Increment 60% respecte 2009												
Agents implicats: Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, consells comarcals, diputacions, ajuntaments,...).													
Data d'inici: gener 2009		Data d'acabament: desembre 2012											

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

Acció: 1.6.

Impulsar la construcció de la xarxa bàsica territorial

Responsable:

Unitat de gestió del PEB

Descripció:

Desenvolupament dels estudis informatius i projectes constructius d'una primera fase de la xarxa bàsica territorial definida al PITC.(1.200 km de carrils segregats per a bicicletes connectant ciutats i pobles de Catalunya, per tal que aquesta xarxa estigui construïda el 2026 amb un cost total de 100 MEUR).

Definició de criteris per a la priorització i temporització de la construcció de la xarxa bàsica ciclista i identificació dels trams a construir en una primera fase, adequant els eixos principals del territori a la mobilitat ciclista d'acord amb l'estratègia al PITC. Quedaran per a fases posteriors aquells eixos situats en corredors de baixa demanda o de difícil accessibilitat.

Cost total:

3.055.000 €

Cost per any:

2008	-
2009	-
2010	1.055.000 €
2011	1.000.000 €
2012	1.000.000 €

Indicadors de seguiment:

km via ciclista projectats/km via ciclista planificats pel PITC

2008	-
2009	-
2010	10% km projectats/total km PITC
2011	30% km projectats/total km PITC
2012	50% km projectats/total km PITC

Agents implicats:

Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, consells comarcals, diputacions, ajuntaments,...).

Data d'inici:

gener 2010

Data d'acabament:

desembre 2012

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 tot el territori. Aquesta normativa ha de permetre els tècnics locals i regionals oferir més seguretat i continuïtat a les vies per als ciclistes, en disminuir la velocitat mitjana de circulació i augmentar la seguretat. <i>La normativa ha de preveure, entre d'altres, aspectes com: criteris per a 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 amb la bicicleta, la definició de criteris necessaris per la creació d'itineraris prioritaris per a ciclistes, etc.</i>		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 -	
Agents implicats: Generalitat de Catalunya, diputacions, consells comarcals, ajuntaments i experts en trànsit, circulació i carreteres.			
Data d'inici: gener 2008		Data d'acabament: gener 2010	

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 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	-		
Agents implicats: Administracions locals i agents vinculats a la bicicleta.		Indicadors de seguiment:	
		Grau d'adaptació dels plans locals (% plans locals modificats / total plans urbans)	
		2008	-
		2009	-
Data d'inici: gener 2010		2010	
		2011	
		2012	
		Increment 20% respecte 2008	
Data d'acabament: desembre 2012		Increment 40% respecte 2008	

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: Unitat de gestió del PEB	
Descripció: Definició d'un programa d'actuacions per tal de garantir el manteniment i la neteja correctes de les infraestructures ciclistes (vies, mobiliari, etc.). Aquest programa ha de preveure 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 que han de permetre donar més seguretat de circulació a les persones usuàries.		Cost total: 20.000 €	
		Cost per any:	
		2008	-
		2009	20.000 €
2010	-		
2011	-		
2012	-		
		Indicadors de seguiment:	
		N/A	
Agents implicats: Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, diputacions, consells comarcals, ajuntaments, ...), empreses de serveis especialitzades.		2008	-
		2009	-
		2010	-
		2011	-
		2012	-
Data d'inici:		Data d'acabament:	
	gener 2009		desembre 2009

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, en què 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	-
Agents implicats: Administracions (autonòmica, regionals i locals), operadors de transport i comerços.		Indicadors de seguiment: Places d'aparcament bicicletes (% places bicicletes)	
		2008	-
		2009	Increment 20% respecte 2008
		2010	Increment 40% respecte 2008
		2011	Increment 60% respecte 2008
		2012	Increment 80% respecte 2008
Data d'inici: juliol 2008	Data d'acabament: desembre 2012		

L.E.3.: Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris			
Acció: 3.2.		Responsable:	
Desenvolupar mecanismes de dissuasió contra robatoris.		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 crear i implantar un registre de bicicletes en l'àmbit 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 a combatre les vendes il·legals. • Desenvolupament de campanyes de promoció de les bicicletes plegables.		Cost total:	
		- €	
		Cost per any:	
		2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 -	
Agents implicats: Generalitat de Catalunya, ajuntaments i comerços de bicicletes.		Indicadors de seguiment:	
		Evolució robatori de bicicletes (% reducció robatoris)	
		2008 - 2009 20% disminució respecte 2008 2010 30% disminució respecte 2008 2011 40% disminució respecte 2008 2012 50% disminució respecte 2008	
Data d'inici:		Data d'acabament:	
juliol 2008		desembre 2012	

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: Unitat de gestió del PEB	
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 preveure, 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 redacció 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. Dur a terme una anàlisi prèvia de les normatives i experiències d'altres territoris i països serà un treball de gran utilitat per a la redacció d'aquest estudi.		Cost total: 66.000 €	
		Cost per any:	
		2008 - 2009 30.000 € 2010 30.000 € 2011 6.000 € 2012 -	
		Indicadors de seguiment: N/A	
Agents implicats: Generalitat de Catalunya i Administració estatal.		2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 -	
Data d'inici: juliol 2009	Data d'acabament: juny 2011		

L.E.4.: Impulsar el desenvolupament de normativa específica			
Acció: 4.2. Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per a tot el territori.		Responsable: Unitat 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 a 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: 2008 60.000 € 2009 30.000 € 2010 150.000 € 2011 150.000 € 2012 150.000 €	
		Indicadors de seguiment: km ciclistes senyalitzats d'acord amb la normativa (% Km senyalitzats / total km bici)	
		2008 - 2009 - 2010 Increment 20% respecte 2009 2011 Increment 40% respecte 2009 2012 Increment 60% respecte 2009	
Agents implicats: Administracions públiques			
Data d'inici: juliol 2008		Data d'acabament: desembre 2012	

L.E.4.: Impulsar el desenvolupament de normativa específica			
Acció: 4.3.		Responsable:	
Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes.		Unitat 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 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 adreçats als ciclistes, es duran a terme accions de col·laboració amb empreses asseguradores i representants dels 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 -	
Agents implicats: Generalitat de Catalunya, representants d'usuaris, companyies d'assegurances.		Indicadors de seguiment:	
		Voluntat d'adquisició d'assegurança (% venda assegurances / parc bicicletes)	
		2008 - 2009 - 2010 -	
		2011 Increment 20% respecte 2010 2012 Increment 40% respecte 2010	
Data d'inici:		Data d'acabament:	
gener 2010		juny 2011	

L.E.5.: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat			
Acció: 5.1. Impulsar l'homogeneïtzació dels horaris i els requisits d'admissió dels diferents operadors.		Responsable: Direcció General del Transport Terrestre (DPTOP)	
Descripció: Elaborar una proposta d'homogeneïtzació d'horaris i requisits d'admissió de la bicicleta al transport públic adreçada als diferents operadors. L'objectiu és facilitar la intermodalitat de la bicicleta amb altres tipus de transport públic, millorar-ne les condicions d'accés i l'admissió a fi de potenciar-ne l'ús. Per impulsar aquesta acció, es concretaran propostes d'actuació específiques segons el tipus de transport, tenint en compte la situació actual d'adaptació a la bicicletes i les seves possibilitats de millora.		Cost total: 15.000 €	
		Cost per any:	
		2008 2009 2010 2011 2012	15.000 € - - - -
		Indicadors de seguiment: Nivell d'adaptació dels operadors de transport (% operadors adaptats/tot. operadors)	
Agents implicats: Generalitat de Catalunya, ajuntaments, operadors de transport.		2008 2009 2010 2011 2012	- Increment 20% respecte 2008 Increment 40% respecte 2008 Increment 60% respecte 2008 Increment 80% respecte 2008
Data d'inici: gener 2008		Data d'acabament: setembre 2008	

L.E.5.: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat													
Acció: 5.2.		Responsable:											
Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes.		Direcció General del Transport Terrestre (DPTOP)											
Descripció: Desenvolupament de propostes encaminades a fomentar l'adequació d'accessos i d'espais específics per a bicicletes al transport públic per tal de potenciar i facilitar-ne l'ús. Redactar 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 determinar les necessitats reals i desenvolupar propostes d'actuació amb solucions tècniques i mecanismes concrets que, de manera gradual i factible, n'assegurin la 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 millorar la intermodalitat.		Cost total:											
		120.000 €											
		Cost per any:											
		<table><tr><td>2008</td><td>-</td></tr><tr><td>2009</td><td>60.000 €</td></tr><tr><td>2010</td><td>60.000 €</td></tr><tr><td>2011</td><td>-</td></tr><tr><td>2012</td><td>-</td></tr></table>		2008	-	2009	60.000 €	2010	60.000 €	2011	-	2012	-
2008	-												
2009	60.000 €												
2010	60.000 €												
2011	-												
2012	-												
Agents implicats: Generalitat de Catalunya, ajuntaments, operadors de transport i usuaris.		Indicadors de seguiment:											
		Nivell d'adaptació d'estacions de transport (% estacions adapt. / tot. estacions per operador)											
		<table><tr><td>2008</td><td>-</td></tr><tr><td>2009</td><td>-</td></tr><tr><td>2010</td><td>Increment 20% respecte 2009</td></tr><tr><td>2011</td><td>Increment 40% respecte 2009</td></tr><tr><td>2012</td><td>Increment 60% respecte 2009</td></tr></table>		2008	-	2009	-	2010	Increment 20% respecte 2009	2011	Increment 40% respecte 2009	2012	Increment 60% respecte 2009
		2008	-										
2009	-												
2010	Increment 20% respecte 2009												
2011	Increment 40% respecte 2009												
2012	Increment 60% respecte 2009												
Data d'inici:		Data d'acabament:											
gener 2009		juny 2010											

L.E.5.: Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat			
Acció: 5.3. Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles per al transport de bicicletes.		Responsable: Direcció General del Transport Terrestre (DPTOP)	
Descripció: Elaborar i impulsar una normativa que reguli l'adaptació dels vehicles de transport públic per portar bicicletes al seu interior, ja sigui mitjançant l'adequació d'espais específics, la incorporació d'equipaments específics portabicicletes, o l'establiment d'uns requisits mínims d'ús i tractament 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 adreçada 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 adaptats / tot. vehicles per operador)	
		2008 - 2009 - 2010 - 2011 Increment 20% respecte 2010 2012 Increment 40% respecte 2010	
Agents implicats: Generalitat de Catalunya, operadors de transport i associacions d'usuaris.			
Data d'inici: gener 2009	Data d'acabament: desembre 2010		

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:

Unitat de gestió del PEB

Descripció:

Elaborar un programa de jornades de formació escolar sobre la bicicleta, adreçat a nens de 5 a 16 anys per fomentar la seguretat en l'ús de la bicicleta entre aquest 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 establerta per la Guia d'educació per a la mobilitat segura (GEMS).

Cost total:

218.000 €

Cost per any:

2008	-
2009	200.000 €
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 2008
2010	Increment 40% respecte 2008
2011	Increment 60% respecte 2008
2012	Increment 80% respecte 2008

Agents implicats:

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

Data d'inici:

gener 2009

Data d'acabament:

desembre 2012

L.E.6.: Desenvolupar programes d'educació, formació i informació			
Acció: 6.2. Fomentar el respecte del conductor del vehicle motor vers el ciclista en els programes de formació viària i de conducció.		Responsable: Unitat de gestió del PEB	
Descripció: Incidir en el tractament dels continguts relatius a la bicicleta en l'aprenentatge per al permís de conduir "B" en l'àmbit de les autoescoles, 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 continguts per conscienciar del respecte del conductor del vehicle de motor vers el ciclista quan comparteixen espais.		Cost total: 50.000 €	
		Cost per any: 2008 - 2009 50.000 € 2010 - 2011 - 2012 -	
		Indicadors de seguiment: Autoescoles adherides als programes (% autoescoles adherides/total autoescoles)	
		2008 - 2009 - 2010 Increment 20% respecte 2009 2011 Increment 40% respecte 2009 2012 Increment 60% respecte 2009	
Agents implicats: Generalitat de Catalunya, trànsit, cossos de seguretat viària (mossos d'esquadra i policia urbana) i escoles de conducció.			
Data d'inici: gener 2009	Data d'acabament: desembre 2012		

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

Acció: 6.3.

Desenvolupar programes d'informació i de sensibilització.

Responsable:

Unitat de gestió del PEB

Descripció:

Desenvolupament d'un programa d'informació i sensibilització pública de seguretat viària adreçat al públic en general, conductors de tot 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 els quals la bicicleta ha de coexistir de manera que es consideri com un mitjà de desplaçament més.

Cost total:

170.000 €

Cost per any:

2008	-
2009	80.000 €
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 2009
2011	Reducció d'un 40% sobre 2009
2012	Reducció d'un 60% sobre 2009

Agents implicats:

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

Data d'inici:

gener 2009

Data d'acabament:

desembre 2012

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció													
Acció: 7.1.		Responsable:											
Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta.		Unitat de gestió del PEB											
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 d'objectius i potencials usuaris de la bicicleta, com són: els treballadors i les empreses, els comerços, els turistes, els esportistes, les famílies, els escolars, els universitaris, etc. Haurà de preveure, entre d'altres, els aspectes següents: missatges de comunicació, imatges, públics objectius, suports de comunicació, temporització de les accions i pressupost.		Cost total: 1.170.000 €											
		Cost per any: <table><tr><td>2008</td><td>120.000 €</td></tr><tr><td>2009</td><td>150.000 €</td></tr><tr><td>2010</td><td>300.000 €</td></tr><tr><td>2011</td><td>300.000 €</td></tr><tr><td>2012</td><td>300.000 €</td></tr></table>		2008	120.000 €	2009	150.000 €	2010	300.000 €	2011	300.000 €	2012	300.000 €
		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)													
<table><tr><td>2008</td><td>-</td></tr><tr><td>2009</td><td>Increment 20% respecte 2008</td></tr><tr><td>2010</td><td>Increment 40% respecte 2008</td></tr><tr><td>2011</td><td>Increment 60% respecte 2008</td></tr><tr><td>2012</td><td>Increment 80% respecte 2008</td></tr></table>		2008	-	2009	Increment 20% respecte 2008	2010	Increment 40% respecte 2008	2011	Increment 60% respecte 2008	2012	Increment 80% respecte 2008		
2008	-												
2009	Increment 20% respecte 2008												
2010	Increment 40% respecte 2008												
2011	Increment 60% respecte 2008												
2012	Increment 80% respecte 2008												
Agents implicats: Generalitat de Catalunya, organismes i empreses especialitzades.													
Data d'inici: gener 2008	Data d'acabament: desembre 2012												

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció													
Acció: 7.2.		Responsable:											
Dissenyar i desenvolupar el web de la bicicleta		Unitat de gestió del PEB											
Descripció: Dissenyar i desenvolupar la pàgina web de la bicicleta a Catalunya, la qual ha de tenir una doble funció: • 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 espais següents: 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 adreçat a tècnics i experts), enllaços 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:											
		<table><tr><td>2008</td><td>-</td></tr><tr><td>2009</td><td>200.000 €</td></tr><tr><td>2010</td><td>20.000 €</td></tr><tr><td>2011</td><td>20.000 €</td></tr><tr><td>2012</td><td>20.000 €</td></tr></table>		2008	-	2009	200.000 €	2010	20.000 €	2011	20.000 €	2012	20.000 €
2008	-												
2009	200.000 €												
2010	20.000 €												
2011	20.000 €												
2012	20.000 €												
Agents implicats: Generalitat de Catalunya (mobilitat i grup de tecnologia), i administracions comarcals i locals i associacions.		Indicadors de seguiment:											
		Evolució de visites de la Web (% visites de la Web)											
		<table><tr><td>2008</td><td>-</td></tr><tr><td>2009</td><td>-</td></tr><tr><td>2010</td><td>(1er any Web activa)</td></tr><tr><td>2011</td><td>increment d'un 20% respecte de 2010</td></tr><tr><td>2012</td><td>increment d'un 40% respecte de 2010</td></tr></table>		2008	-	2009	-	2010	(1er any Web activa)	2011	increment d'un 20% respecte de 2010	2012	increment d'un 40% respecte de 2010
		2008	-										
2009	-												
2010	(1er any Web activa)												
2011	increment d'un 20% respecte de 2010												
2012	increment d'un 40% respecte de 2010												
Data d'inici:		Data d'acabament:											
gener 2009		desembre 2012											

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció			
Acció: 7.3. Fomentar el lloguer de bicicletes.		Responsable: Unitat de gestió del PEB	
Descripció: Desenvolupar mecanismes per fomentar el lloguer de bicicletes i el seu ús com a mitjà de transport públic. De manera 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 ús per millorar la intermodalitat del transport públic i la bicicleta, al mateix temps que es fomenta el seu ús facilitant 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 €		
Agents implicats: Generalitat de Catalunya, ajuntaments i operadors de transport.		Indicadors de seguiment: Volum de lloguers de bicicletes (% nombre de lloguers efectuats / total bicicletes disponibles)	
		2008	-
		2009	-
		2010	ncrement d’un 20% respecte de 2009
Data d’inici: gener 2010		2011	ncrement d’un 40% respecte de 2009
		2012	ncrement d’un 60% respecte de 2009
Data d’acabament: desembre 2012			

L.E.7.: Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció			
Acció: 7.4. Crear un segell de reconeixement especial "Fem Bicicleta".		Responsable: Unitat de gestió del PEB	
Descripció: Crear un segell per a l'incentiu i el reconeixement que valori les bones iniciatives, amb resultats tangibles, portades a terme per les administracions públiques i Les entitats locals per al foment de l'ús de la bicicleta en l'àmbit 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 a regions ciclistes i promotores d'una mobilitat sostenible i respectuosa amb el medi. El lliurament d'aquest segell estarà vinculat 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 (1r any de lliurament de premis)	
Agents implicats: Administracions públiques.			
Data d'inici: juliol 2011		Data d'acabament: desembre 2012	

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació			
Acció: 8.1. Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" – Grup d'experts.		Responsable: Unitat 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 escala 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 per 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 d'acabament: juny 2009	

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació			
Acció: 8.2.		Responsable:	
Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació.		Unitat de gestió del PEB	
Descripció: Crear i implantar d'una plataforma virtual (on-line), per tal d'oferir al personal tècnics i expert una eina que permeti compartir informació específica i participar en els processos de treball relatius a temes d'interès comú sobre la bicicleta (gestió del coneixement). Aquest espai es desenvoluparà dins del marc definit pel 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 €	
Agents implicats: Administracions públiques (Generalitat de Catalunya, diputacions, consells comarcals, ajuntaments,...) i experts i representants de la bicicleta a Catalunya.		Indicadors de seguiment:	
		N/A	
		2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 -	
Data d'inici:		Data d'acabament:	
juliol 2009		Desembre 2012	

L.E.8.: Fomentar mecanismes de coordinació i participació			
Acció: 8.3.		Responsable:	
Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta.		Unitat de gestió del PEB	
Descripció: Organitzar 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 d'unes jornades sectorials de reflexió permetrà, al mateix temps, posar en 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 l'R+D+I o d'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 €	
Agents implicats: Generalitat de Catalunya		Indicadors de seguiment:	
		Nivell de participació al congrés (% núm. d'assistents)	
		2008	Increment 20% respecte 2006
		2009	-
	2010	Increment 40% respecte 2006	
	2011	-	
	2012	Increment 60% respecte 2006	
Data d'inici:		Data d'acabament:	
gener 2008 (acte bianual)		juny 2012	

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

Acció: 8.4.

Desenvolupar estratègies de col·laboració i de coordinació amb altres territoris i països.

Responsable:

Unitat de gestió del PEB

Descripció:

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

- El desenvolupament d'una xarxa contínua mitjançant l'impuls a la creació de connexions transfrontereres.
- 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 (% nombre d'acords de col·laboració realitzats)

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

Agents implicats:

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

Data d'inici:

gener 2009

Data d'acabament:

desembre 2012

L.E.9.: Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control			
Acció: 9.1. Dotar al Programa per a la Mobilitat d'una unitat de gestió del Pla Estratègic de la Bicicleta		Responsable: Secretaria per a la Mobilitat	
Descripció: Execució, control i seguiment del Pla estratègic de la Bicicleta. Definició estratègica de la gestió del PEB: visió, missió, àmbits d'actuació i objectius estratègics. Elaboració del pla de treball i funcionament de les diferents accions contingudes al PEB. Establiment de les regles de relació amb els ens i agents vinculats amb el món de la bicicleta a Catalunya. Configuració com a 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	
Agents implicats: Generalitat de Catalunya		2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 -	
Data d'inici: gener 2008	Data d'acabament: desembre 2012		

L.E.9.: Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control			
Acció: 9.2. Definir i implantar un quadre de comandament		Responsable: Unitat de gestió del PEB	
Descripció: Elaborar i implantar un quadre de comandament que tingui en compte els indicadors bàsics necessaris per fer el seguiment del desenvolupament de la xarxa pedalable a Catalunya –pel que fa a km carrils bici, seguiment econòmic, recerca, nombre d'usuaris, qualitat i satisfacció de l'usuari- i que faciliti el seguiment de l'execució del Pla estratègic. El quadre de comandament esdevindrà una eina de seguiment, control i avaluació de L'execució i l'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: 	

4.2. Cronograma

LINIES ESTRATÈGIQUES		ANY / SEMESTRE									
		2008		2009		2010		2011		2012	
		SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
1. Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial											
1.1	Crear un inventari de camins i vies ciclistes										
1.2	Impulsar estudis i projectes de la xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya definida al PITC										
1.3	Difondre els 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										
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 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 ciclistes										

LINIES ESTRATÈGIQUES		ANY / SEMESTRE									
		2008		2009		2010		2011		2012	
		SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
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 el 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 col·laboració i de coordinació amb altres territoris i països										
9. Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control											
9.1	Dotar al Programa per a la Mobilitat d'una unitat de gestió del Pla Estratègic de la Bicicleta										
9.2	Definir i implantar un quadre de comandament										

5. SEGUIMENT I CONTROL

5.1. Seguiment del pla d'acció

LINIES ESTRATÈGIQUES		INDICADOR DE SEGUIMENT PER LÍNIA D'ACCIÓ		ANY									
		INDICADOR	RATI (respecte any de 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	Impulsar estudis i projectes de la xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya definida al PITC	N/A											
1.3	Difondre els estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes.	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 bàsica territorial	Km de xarxa territorial projectats	% km projectats de la xarxa s/	Km xarxa ciclista territorial	2010		10%	30%	50%				
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'adaptació 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%	40%	60%	80%				
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/norm.	Km ciclistes senyalitzats	2009						20%	40%	60%
4.3	Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes	Voluntat d'adquisició d'una asseguranca	% increm. vta. asseguurances	Núm d'asseguurances	2010							20%	40%

LINIES ESTRATÈGIQUES		INDICADOR DE SEGUIMENT PER LÍNIA D'ACCIÓ		ANY					
		INDICADOR	RATI (respecte any de 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	2009		20%	40%	60%
5.3	Elaborar i impulsar una normativa d'adaptació de vehicles per al transport de bicicletes	Nivell d'adaptació vehicles de transport	% increm. vehicles s/ total	Núm. vehicles adaptats	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	% increment d'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 conducció	Autoscoles adherides als programes	% increm. autoscoles	Núm. autoscoles adherides	2009		20%	40%	60%
6.3	Desenvolupar programes informatius i de sensibilització	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 el 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	% 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	2006		40%		60%
8.4	Desenvolupar estratègies de col•laboració i de coordinació amb altres territoris i països	Col.laboracions realitzades	% increment accords	Núm. d'acord de col.laboració	2008	20%	40%	60%	80%
4. Impulsar el desenvolupament de normativa específica									
9.1	Dotar al Programa per a la Mobilitat d'una unitat de gestió del Pla Estratègic de la Bicicleta	N/A							
9.2	Definir i implantar un quadre de comandament	N/A							

5.2. Indicadors globals

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 projectats	% km projectats de la xarxa s/ tot. planificats	Km xarxa ciclista territorial	2009		10%	30%	50%
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%

6.- MEMÒRIA 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 el temps, la conveniència i el cost.

Els aspectes que s'han considerat en l'anàlisi de la viabilitat econòmica del Pla estartègic de la Bicicleta del foment de la bicicleta com a alternativa real de transport són els següents:

- 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, 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 revalorar espais i regions interiors.
- La bicicleta té un gran potencial com a opció de cost efectiva per assolir els objectius ambientals fixats pel transport en la política climàtica i la política de qualitat de l'aire.

Els costos associats a una planificació de la bicicleta poden ser molt variables i incloure conceptes diferents. La publicació de la Comissió Europea «en bici, cap a ciutats sense fums» (2000) cita, com a exemple il·lustratiu, el cas següent:

Un estudi realitzat en diverses ciutats alemanyes sobre els pressupostos reals indica que la magnitud del pressupost global necessari per 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, el grau de promoció i la xarxa d'informació.

El PEB té una inversió prevista de 16.201.000 Euros, xifra que correspon aproximadament a 2,40 euros per habitant a Catalunya al llarg del període de vigència del Pla.

Es detallen a continuació les previsions de despesa corrent i d'inversió que caldrà anar executant en els exercicis de vigència del Pla estratègic de la Bicicleta (període 2008-2012) per tal d'assolir els objectius establerts pel que fa a identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial de vies ciclistes, millorar les infraestructures de circulació i seguretat, desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris, impulsar el desenvolupament de normativa específica, desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat, desenvolupar programes d'educació, formació i informació, impulsar la creació de polítiques i

campanyes de promoció, fomentar mecanismes de coordinació i participació i desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control.

En el quadre adjunt es recull aquesta previsió que inclou despeses corrents en promoció, estudis i treballs tècnics i despeses d'inversió.

Aquest quadre suposa únicament una estimació de les necessitats de finançament, per al període 2008-2012, que s'haurà de regularitzar d'acord amb les disponibilitats pressupostàries existents.

Línies estratègiques		TOTAL 2008-2012
1.- Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial		9.613.000
	1.1.Crear un inventari de camins i vies ciclistes.	260.000
	1.2.Impulsar estudis i projectes de la xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya definida al PITC.	100.000
	1.3.Difondre els estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes.	54.000
	1.4.Fomentar la planificació urbana.	3.072.000
	1.5.Fomentar la planificació de la xarxa comarcal.	3.072.000
	1.6.Impulsar la construcció de la xarxa territorial.	3.055.000

2.- Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat		98.000
	2.1.Definir una normativa de pacificació del trànsit.	72.000
	2.2.Fomentar mesures de pacificació del trànsit a les zones urbanes.	6.000
	2.3.Dissenyar un programa de manteniment i neteja de vies ciclistes.	20.000
3.-Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris.		50.000
	3.1.Fomentar la creació d'espais segurs per a la guarda de bicicletes.	50.000
4.- Impulsar el desenvolupament de normativa específica		771.000
	4.1.Impulsar l'adaptació de la normativa de trànsit a la bicicleta.	66.000
	4.2.Desenvolupar un codi de senyalització de vies ciclistes.	540.000
	4.3.Impulsar una assegurança per a bicicletes.	165.000
5.- Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat		655.000
	5.1.Adaptar els horaris i els requisits d'admissió dels diferents operadors.	15.000
	5.2.Fomentar l'adequació d'accessos i espais específics per a bicicletes.	120.000
	5.3.Impulsar una normativa d'adaptació de vehicles per al transport de bicicletes.	520.000
6.- Desenvolupar programes d'educació, formació i informació		438.000
	6.1.Crear un programa d'educació escolar especial "Bicicleta-escola".	218.000
	6.2.Introduir la bicicleta als programes de formació viària "Bicicleta-autoescola".	50.000
	6.3.Desenvolupar programes informatius i de sensibilització.	170.000

7.- Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció		1.945.000
	7.1.Desenvolupar una campanya de promoció general de la bicicleta.	1.170.000
	7.2.Dissenyar i desenvolupar el web de la bicicleta.	260.000
	7.3.Fomentar el lloguer de bicicletes.	465.000
	7.4.Crear un segell de reconeixement especial "Fem Bicicleta".	50.000
8.- Fomentar mecanismes de coordinació i participació		731.000
	8.1. Impulsar el desenvolupament del "Club de la Bicicleta" – Grup d'experts	18.000
	8.2. Desenvolupar un espai virtual de coneixement i participació	39.000
	8.3. Crear i impulsar un congrés bianual sobre la bicicleta	600.000
	8.4. Desenvolupar la coordinació amb altres territoris.	74.000
9.- Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control		1.900.000
	9.1. Dotar al Programa per a la Mobilitat d'una unitat de gestió del Pla Estratègic de la Bicicleta.	1.860.000
	9.2. Definir i implantar un quadre de comandament	40.000
Total general		16.201.000

7. MEMÒRIA AMBIENTAL

Anàlisi del procés d'evaluació

La Memòria ambiental és el document d'avaluació ambiental de plans i programes, que té com a objectiu avaluar la manera en què s'han integrat els aspectes ambientals en la concreció final del Pla.

Aquesta Memòria ambiental 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 del procés d'avaluació ambiental i de la 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 és 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).

En l'àmbit 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 d'aquesta Memòria ambiental han estat:

- 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 Memòria ambiental, d'acord amb els continguts fixats per la normativa, s'estructuren segons els apartats següents:

- 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 d'acord amb 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 del període de consulta de l'ISA i la integració dels aspectes ambientals.
- 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.

Objectius i principals determinacions

El Pla estratègic de la bicicleta 2006-2010 és un pla sectorial específic establert per la Llei 9/2003 de la 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 vol 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.

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, 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 la concreció de les línies estratègiques i plans d'acció.

El PEB té un període de vigència fins al 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 més pressupost és la LE 1 que li correspon el 57,5 % del pressupost total del PEB. A continuació, les línies estratègiques LE 7 i LE 9 acaparen l'11,7 % del pressupost cadascuna. La línia

estratègica amb menys pressupost és la LE 2 (0,6 % del pressupost total). L'any amb més inversió pressupostària és el 2010 (38,9 %), seguit pel 2008 i el 2009 amb el 21,8% i 21,1 % del pressupost.

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

LÍNIES ESTRATÈGIQUES I PLANS D'ACCIO DEL PEB	
LE 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	
LE 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	
LE 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	
LE 4. Impulsar el desenvolupament de normativa específica	
4.1. Impulsar l'adaptació de la normativa de trànsit existent als requeriments de la bicicleta	
4.2. Desenvolupar un codi de senyalització uniforme i homogeni per tot el territori	
4.3. Impulsar l'assegurança voluntària per als ciclistes	
LE 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	
LE 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 en els programes d'	
6.3. Desenvolupar programes informatius i de sensibilització	
LE 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 el web de la bicicleta	
7.3. Fomentar el lloguer de bicicletes	
7.4. Crear un segell de reconeixement especial "Fem bicicleta"	
LE 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 col·laboració i de coordinació amb altres territoris i països	
LE 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	

Altres plans i programes connexos

Aquest apartat presenta els plans i programes que guarden relació amb el PEB, tant per a 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 Directrius han orientat la redacció del PEB. Les DNM tenen caràcter de pla territorial sectorial, i són la projecció del model de Catalunya de 8 milions d'habitants per al 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 els plans territorials parcials (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 més concreció per als diferents àmbits territorials; el Pla territorial de les Terres de l'Ebre (2001), el Pla territorial de l'Alt Pirineu i Aran (2006), el projecte del Pla territorial de Ponent, l'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 per al transport de viatgers com de mercaderies.

No considera, però, les infraestructures i la 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 desplacen per carretera o en ferrocarril, en especial en àmbits urbans. Les previsions de mobilitat que el Pla projecta 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 mitjà 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 directrius següents (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 d'infraestructures viàries per a 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 que el país avanci cap a un desenvolupament sostenible.

- Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i Xarxa Natura 2000. Pla territorial sectorial que té com a 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 l'any 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 com a objectiu el desenvolupament territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat. El seu contingut abraça: el foment de l'ús de la bicicleta i els desplaçaments a peu, la gestió de la mobilitat de l'RMB, l'ordenació del trànsit interurbà d'automòbils,

la promoció dels transports públics col·lectius, l'ordenació i l'explotació de la xarxa viària principal de l'RMB, l'organització de l'aparcament intrazonal, el transport i la 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, pel que fa als contaminants diòxid de nitrogen i partícules en suspensió a 40 municipis del Barcelonès, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental i el 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 al 2010. En l'àmbit del transport, el Pla recull actuacions concretes com el mateix 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. En canvi, no recull accions específiques per al 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 manera prioritària per aconseguir-los. D'altra banda, 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 per al període 2000-2005 i de cara al 2010.

El procés d'avaluació ambiental del PEB

Aquest apartat recull la justificació legal per sotmetre el PEB a avaluació ambiental i descriu breument l'històric del mateix procés.

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 a la seva aprovació.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la 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 figuren els plans específics, com el PEB.

En aquest sentit, el Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya està subjecte al procés d'avaluació ambiental estratègica i, per aquest, motiu s'hi ha sotmès.

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, en conseqüència l'ISA i aquesta MA, és part integrant de la documentació del Pla i són necessàries per a la seva aprovació.

El procés d'avaluació ambiental inclou una sèrie d'actuacions, concretades en l'article 7, apartat 1, de la mateixa Llei 9/2006, que es transcriuen 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 actuacions següents:

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 amb la celebració de consultes, el projecte de Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya 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 aquesta 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 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
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
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, les funcions d'òrgan ambiental han estat exercides per la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del DMAH, a la vegada 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 del PEB.
- Elaborar l'informe de sostenibilitat ambiental de la proposta del PEB.
- Responsabilitzar-se del procés de consultes i informació pública en relació amb 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 el 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.

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 fer-se càrrec de les competències de seguiment i supervisió posteriors a l'aprovació definitiva del PEB.

Posteriorment es van valorar les al·legacions formulades en el període d'informació pública i institucional i s'incorporaren al PEB sempre que es considerà convenient.

En data 14 de desembre de 2006 el promotor del PEB, el Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va presentar a l'òrgan ambiental una 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.

Abast de l'avaluació determinat pel Document de referència.

L'òrgan ambiental, la 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. La supervisió entre plans i programes pot representar impactes acumulatius rellevants.
	Diagnosi	Abastar només aquells aspectes significatius: · Consum energètic del sector transports · Emissions de gasos d'efecte hivernacle del sector transports · Emissions de contaminants atmosfèrics nocius per a la salut · Contaminació acústica relacionada amb el sector transports · Accidentalitat dels ciclistes
	Definició dels objectius ambientals	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 verificació posterior. Proposta d'objectius (indicadors): · 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) · Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació amb les emissions de contaminants nocius per a la salut humana (Dies/anv si superen els límits legals de NOx, SOx, O3, PM i CO) · Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació amb la contaminació acústica (% població exposada a nivells sonors superiors als límits legals) · Reduir l'accidentalitat (nombre de víctimes ciclistes)
	Descripció i avaluació d'alternatives	Considerar l'alternativa zero i la mateixa alternativa del Pla. Justificar amb arguments (sense quantificacions) les suposades millores de l'alternativa del PEB respecte de l'alternativa zero.
	Descripció i avaluació dels impactes ambientals de l'alternativa escollida	Avaluar com les propostes del PEB incideixen en cadascun dels objectius ambientals.
	Avaluació global del Pla	Verificar el compliment dels objectius ambientals adoptats.
	Mesures de seguiment i supervisió	Establir determinacions per a plans o projectes derivats (PMU, PDM, etc.).
	Informe de viabilitat econòmica	Posar de manifest que l'alternativa és viable econòmicament i factible de ser implementada en l'horitzó 2010.
	Síntesi	Resum en termes comprensibles de l'informe.
ADMINISTRACIONS AFECTADES I PÚBLIC INTERESSAT		Consell Català de la Mobilitat
MODALITATS D'INFORMACIÓ PÚBLICA		Termini mínim de 45 dies. Es pot aprofitar per realitzar consultes individualitzades als agents especialment interessats.

Valoració de l'Informe de sostenibilitat ambiental i la seva qualitat

Aquest apartat valora la qualitat de l'informe de sostenibilitat ambiental segons la seva estructura, els aspectes ambientals, els objectius ambientals considerats

i la informació de base emprada per 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. RELACIO AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS
4. DIAGNOSI DELS ASPECTES 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 MITJA 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 ECONOMICA
12. SINTESI DE CARACTER NO TECNIC

L'anàlisi de l'estructura de l'Informe de sostenibilitat ambiental mostra com s'adapta al 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'han elaborat 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:



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, com a mostra de la incorporació dels aspectes rellevants del Document de referència en els continguts i determinacions de l'ISA, el DMAH va emetre, en data 2 de març de 2007, un document favorable, 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, aquesta 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		
Esborç 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. La supervisió entre plans i programes pot representar impactes acumulatius rellevants.	Apartat 3. Relació amb plans i programes connexos <i>Plans i programes connexos de l'àmbit territorial català, dels sectors de la mobilitat, el transport, l'energia, el medi ambient, la salut, els usos del territori i el turisme.</i>

Diagnosi	Abastar només aquells aspectes significatius: • 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	Apartat 4. Diagnosi dels aspectes rellevants de la mobilitat actual • 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
Definició dels objectius ambientals	Ponderar els objectius establerts en funció del grau d'importància relativa, diferenciant els objectius essencials i prioritaris dels secundaris. Incorporar, si és possible, indicadors quantitatius per facilitar la verificació posterior. Proposta d'objectius (indicadors): • 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 amb les emissions de contaminants nocius per a la salut humana (dies/any si superen els llindars legals de NOx, SOx, O3, PM i CO) • Contribució a l'assoliment dels paràmetres legals en relació amb la contaminació acústica (% població exposada a nivells sonors superiors als llindars legals) • Reducció de l'accidentalitat (nombre víctimes ciclistes)	Apartat 6.3. Ponderació dels objectius ambientals. <i>Diferenciant entre objectius prioritaris i secundaris</i> 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: • <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 com a conseqüència del model de mobilitat actual, i a l'acompliment del Protocol de Kioto.</i> • <i>Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació amb 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 amb la contaminació acústica.</i> • <i>Contribuir a un model de mobilitat que preservi la biodiversitat, assegurí 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> Apartat 7. Descripció i avaluació d'alternatives
Descripció i avaluació d'alternatives	Considerar l'alternativa zero i la mateixa alternativa del Pla. Justificar amb arguments (sense quantificacions) les millores que l'alternativa del PEB suposadament comportaran respecte de l'alternativa zero.	<i>Es consideren dues alternatives: l'alternativa derivada de l'aplicació del PEB i l'alternativa derivada de no executar 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 (PMU, PDM, etc.).	Apartat 10. Mesures de seguiment i supervisió <i>Indicadors de seguiment i determinacions per a 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 en 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 agents especialment interessats.	Anunci d'informació pública el 29.03.2007, per un període de 45 dies.

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) com a conseqüència 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 amb 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 amb la contaminació acústica.	Secundari
Accidentalitat i salut dels ciclistes	Objectiu IV.: reduir 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

Informació emprada

Aquest apartat té com a 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:

- En l'àmbit 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 (Institut Cerdà), entre d'altres.

- En l'àmbit local, s'ha utilitzat informació de base del Pla director de la mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
- En l'àmbit internacional, s'han 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 que s'ha dut a terme, atès que ha permès constatar els previsibles beneficis per al medi ambient de l'aprovació i la implementació del PEB. Tanmateix, en l'aspecte rellevant sobre salut i accidentalitat dels ciclistes es fa referència a dos estudis internacionals dels quals no s'ha trobat correspondència amb estudis en l'àmbit català o de referents internacionals rellevants.

Síntesi de l'avaluació ambiental de l'Informe de sostenibilitat ambiental

En tractar-se d'un pla estratègic, l'avaluació ambiental del PEB ha considerat dues alternatives de tipus estratègic: l'alternativa zero i la mateixa alternativa del Pla. A continuació es descriuen ambdues alternatives i s'avalua ambientalment l'alternativa seleccionada.

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 per als amb l'alternativa del

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 projectat a curt termini de la mobilitat i del transport derivarà en un augment de les emissions de GEI, posarà en perill l'assoliment dels objectius fixats pel Protocol de Kioto i mantindrà els 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 per als 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 que comporta l'alternativa zero inclou:

- Un elevat potencial d'usuaris de la bicicleta, però un ús minoritari 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 permetent 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 escala territorial, que continuaria fent que la població consideri aquest mode de transport perillós, tot i presentar menys risc d'accidentalitat.
- Augment de les diferències existents en l'ús de la bicicleta a Catalunya en relació amb altres països europeus com Holanda o Dinamarca.

La falta d'una xarxa de la bicicleta a escala territorial continuaria sense una connexió interurbana amb la bicicleta i no afavoriria 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.

Conseqüència de l'anàlisi de la situació actual de la bicicleta a Catalunya, la diagnosi del PEB identifica uns aspectes de futur clau per als àmbits següents; 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, per als quals també fixa objectius al 2010. L'escenari objectiu definit pel PEB inclou:

- Un increment del 80 % dels usuaris de la bicicleta respecte de l'any 2006.
- Un increment del 60 % dels quilòmetres de carril bici urbans i comarcals, i un increment del 20 % pel que fa als quilòmetres de xarxa territorial realitzats respecte de 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 %).

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

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, en què 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 escala 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 LE 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 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 eficients en el consum de sòl per a 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 LE 2 (millorar les infraestructures de circulació i seguretat) i LE 4 (impulsar el desenvolupament de normativa específica)

cerquen més seguretat per 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 manera 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 de la normativa ha de donar a la bicicleta el seu paper en relació amb els altres mitjans de transports. Aquesta línia estratègica, doncs, considera l'objectiu ambiental IV.

Les accions recollides per la línia estratègica LE 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 l'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 al 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 seva configuració, del nivell de servei del vehicle (autobús).

En qualsevol cas, és l'Administració la que ha de fixar 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, reduir el consum energètic, reduir l'emissió de GEI i els contaminants atmosfèrics, considerar 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 menys 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 LE 6 i LE 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 als polígons industrials o a les escoles serien els principals continguts de les campanyes específiques que cal endegar.

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,

Així, les línies estratègiques LE 6 i LE 7 consideren la promoció de l'educació ambiental tal com estableix l'objectiu ambiental VIII.

No es disposa d'un sistema estàndard de recollida de dades sobre l'ús de la bicicleta. Els estudis sobre 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 les accions del Pla.

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.

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, 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, 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.

D'acord amb aquesta informació pública i institucional, s'han rebut un total de 19 escrits d'aportacions, a partir dels quals, s'incorporen les modificacions proposades que s'han considerat convenients al PEB.

Informació pública de l'ISA

L'article 10 de la Llei 9/2006 estableix un període de consulta de 45 dies, comptats des de la data de publicació de l'anunci, sobre la versió preliminar del projecte a aprovar, inclòs l'Informe de Sostenibilitat Ambiental, per a les administracions públiques afectades i el públic interessat per tal de formular al·legacions. L'aplicació d'aquest article ha comportat les actuacions següents:

- 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 mitjançant l'enllaç web del Departament de Política Territorial i Obres Públiques².
- Tramesa d'informació i consultes a les administracions públiques, com ara els 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 abast no incideix significativament sobre el medi ambient d'altres Estats membres de la Unió Europea. D'acord amb el període d'informació pública de l'ISA, s'han recollit 19 respostes amb aportacions i s'han incorporat les que s'han considerat convenients.

Conclusions del procés d'avaluació.

Aquest apartat recull la integració dels aspectes ambientals en el procés d'avaluació ambiental del Pla, l'anàlisi de les possibles afeccions ambientals i les determinacions per al seguiment del Pla i dels instruments derivats.

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 la 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 fixen totes les directrius i plans d'acció desenvolupats pel PEB cerquen el foment de la bicicleta; fomentar 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 del seu objectiu principal 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.

En l'àmbit 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.

Limitacions i avantatges sorgits 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 resposta a les 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, atesa 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.

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, i esdevé 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 durant 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 transport nocius per a 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, la fauna i els 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 associada una sèrie de beneficis des del punt de vista de la sostenibilitat. Són els següents:

- No consumeix recursos energètics no renovables.
- Eficient energèticament.

- Zero emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEI) i emissions de contaminants atmosfèrics.
- No contribueix a la contaminació acústica del trànsit.
- No contribueix a la congestió del trànsit.
- Menys 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 per als trajectes porta a porta.
- Mitjà de transport accessible econòmicament.

Tots els plans d'acció recollits pel PEB tenen com a 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, en què les afeccions ambientals més contrarestades són la reducció de les emissions d'efecte hivernacle a causa d'un canvi en el model de mobilitat actual que impliqui una transferència de vehicles a motor que circulen a bicicletes.

Determinacions per a l'avaluació ambiental dels instruments que desenvolupa el PEB

A continuació es presenten unes recomanacions per a la planificació i les actuacions derivades del PEB (a escala 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 a bicicletes o actuacions específiques dins els plans de mobilitat urbanes (integració de polítiques). Així ho estableixen les mateixes DNM.

Per 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'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 en els apartats referents a la mobilitat en bicicleta del PMU, 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 sotmesa a l'avaluació d'impacte ambiental, mentre que per a 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 pel que fa al 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), que depèn necessàriament de la moderació de la circulació dins dels àmbits urbans.

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 aquesta 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 de 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 són regulats per la Directiva 2001/81/EC.
- Indicador 22. Ràtio 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 de 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 serà dut a terme pel 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 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, especialment aquells que són prioritaris.

Així doncs, per a cada objectiu ambiental s'especifiquen el/s indicador/s ambiental/s que el mateix Pla planteja i/ o aquells que s'han proposat durant l'avaluació ambiental.

En el cas concret del PEB, és 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, és 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 allò que s'ha esmentat anteriorment, es formula la següent proposta d'indicadors ambientals, tot i considerar que els indicadors concrets a utilitzar podran ser diferents d'aquells que tot seguit 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 de transport intramunicipal ²
		Ràtio 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 com a conseqüència 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 amb 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 d'accidentalitat (% reducció del nombre d'accidents) ¹
5	Contribuir a l'assoliment dels paràmetres legals en relació amb la contaminació acústica	% població exposada a nivells sonors superiors als límits legals ³
6	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	Quota de 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 per al 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 és més adequat és la quota de transport intermunicipal.

8. TRAMITACIÓ

8.1. Naturalesa del PEB

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i la seva norma de desenvolupament, el Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, regula la figura dels plans específics. Aquests tenen per objecte el desenvolupament sectorialitzat de les directrius nacionals de mobilitat (DNM) per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el cas de transport de mercaderies.

En el cas que ens ocupa, el Pla estratègic de la bicicleta és, en termes de la Llei de la mobilitat, un pla específic.

D'altra banda, els plans específics, quan afecten tot el territori de Catalunya, tenen també el caràcter de Pla territorial sectorial, de conformitat amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, ja que així ho estableix de forma expressa l'article 8.4 de la Llei de la mobilitat.

8.2. Elaboració i tramitació

El Decret 466/2004 de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, regula l'elaboració i la tramitació dels plans específics en el seu article 5.

L'article 5.3 del Decret abans esmentat determina que correspon al Departament de Política Territorial i Obres Públiques l'elaboració dels plans específics quan, com és el cas que ens ocupa, afectin tot el territori de Catalunya.

Pel que fa concretament a la tramitació, l'apartat 4 d'aquest article determina que s'han de tramitar d'acord amb el procediment que estableixi la legislació sectorial que en resulti aplicable. En defecte d'aquesta normativa sectorial, els plans específics s'han de tramitar d'acord amb el procediment establert a l'article 3 del Decret, és a dir, el que s'aplica a les DNM.

8.3. Informació pública i institucional

D'acord amb l'article 3.3, un cop elaborat el projecte, es va sotmetre a informació pública per un període mínim d'un mes, mitjançant l'anunci corresponent en el DOGC, i per un període mínim de dos mesos, a informe de les entitats i institucions següents: departaments de la Generalitat, FMC, ACM, ajuntaments de Catalunya, organitzacions empresarials i sindicals més representatives i altres organes i entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat.

En el cas dels ajuntaments, la norma preveu que el projecte els serà tramès per mitjans telemàtics.

Paral·lelament, i en compliment de l'article 10 de la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, es va sotmetre a informació pública per un període mínim de 45 dies, l'informe de sostenibilitat ambiental, juntament amb la versió preliminar del Pla.

8.4 Valoració de les al·legacions

Posteriorment es van valorar les al·legacions formulades en el període d'informació pública i institucional i

s'incorporaren al PEB sempre que es considerà convenient.

8.5 Informes preceptius

D'acord amb l'article 3.5, un cop incorporades les observacions formulades, el projecte resultant es va sotmetre, de forma simultània, als informes del Consell

de la Mobilitat, del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària.

8.6 Aprovació del Govern

El projecte del PEB, un cop fetes les adaptacions com a resultat dels informes emesos, fou sotmès pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques a l'aprovació del Govern.

Un cop aprovat pel Govern, el Govern en donà compte al Parlament.