

El Govern aprova el Pla estratègic de la bicicleta

El Govern de la Generalitat ha aprovat avui el Pla estratègic de la bicicleta 2008-2012 que té com a objectiu potenciar i fomentar l'ús d'aquest mitjà de transport que, en els darrers anys, ha aconseguit consolidar-se com un mitjà de mobilitat dels catalans. Els principals eixos estratègics d'aquest pla són:

- **Elaborar un inventari de tots els camins i vies** susceptibles de ser carrils bici o vies pedalables
- **Impulsar la construcció d'una xarxa de 1200 quilòmetres de carrils bici**, tal i com preveu el Pla d'Infraestructures de Catalunya (PITC)
- **Crear un manual de disseny** per a la construcció de la xarxa: característiques geomètriques, enllumenat, estacionament i senyalització
- **Crear una normativa** que reguli tots els aspectes referents a la bicicleta i les noves vies previstes
- **Prioritzar la seguretat del ciclista** mitjançant l'apacifació del trànsit, la classificació de zones amb velocitat reduïda i el manteniment i neteja de les infraestructures
- **Afavorir la intermodalitat** amb els altres mitjans de transport públic, adaptant llocs per transportar les bicicletes al seu interior i modificant els horaris i els requisits d'admissió
- **Establir espais segurs** per la guarda i custòdia de bicicletes
- **Promocionar l'ús de la bicicleta** a través de campanyes de comunicació
- **Formar en l'ús correcte de la bicicleta** des de les escoles i autoescoles
- **Impulsar la compatibilitat del Bicing** de diferents ciutats

Durant els darrers anys a Catalunya s'ha detectat un canvi en els hàbits de mobilitat de la població. El transport públic ha guanyat terreny al transport privat i les favorables característiques climàtiques i orogràfiques del territori han propiciat un augment de la demanda d'infraestructures ciclistes.

Un bon exemple d'aquest canvi d'actitud per part dels ciutadans és l'excel·lent acollida que ha tingut el Bicing a la ciutat de Barcelona. Des que es va implantar a l'any 2007, 185.000 persones s'han abonat al servei de préstec de

bicicletes i en els darrers mesos s'ha arribat fins als 800.000 desplaçaments mensuals.

Igualment, des de la Generalitat, els ajuntaments i els Consells Comarcals també s'està treballant per impulsar noves vies ciclistes i millorar els camins ja existents, així com fomentar l'ús d'aquest mitjà sostenible en l'àmbit municipal i comarcal.

Pla Estratègic de la Bicicleta

Per tal de donar resposta a aquesta demanda creixent i continuar donant impuls a aquest mitjà de transport sostenible, el Govern ha aprovat el Pla Estratègic de la bicicleta que representa una forta aposta per la integració planificada i coherent d'aquest mitjà en el seu sistema de mobilitat.

Eixos estratègics

En aquest sentit, el pla estableix un seguit d'eixos estratègics per desenvolupar en els propers anys. Entre les directrius bàsiques, hi ha la creació d'un inventari de camins susceptibles de ser carrils bici, el disseny de la xarxa bàsica de vies per a ciclistes, la millora de les infraestructures de circulació existent, l'impuls d'una normativa específica en aquest àmbit, el foment i la promoció d'aquest mitjà sostenible, la progressiva adaptació dels mitjans de transport a l'ús de la bicicleta i la compatibilitat entre el Bicing de diferents ciutats, entre d'altres. Totes aquestes mesures han de servir per a incrementar el nombre d'usuaris habituals de la bicicleta i garantir les seves condicions de mobilitat i seguretat.

Inventari de camins i vies ciclistes

Un dels primers passos a seguir per començar a desenvolupar el Pla Estratègic de la Bicicleta serà l'elaboració d'un estudi previ amb l'objectiu de recollir en un inventari únic tots els camins i vies secundàries o en desús de Catalunya que puguin ser susceptibles de convertir-se en pistes-bici o vies pedalables.

Aquest estudi també contemplarà la possibilitat de desenvolupar noves infraestructures que permetin cohesionar les vies ja existents i ampliar la xarxa en aquells punts on es consideri rellevant.

L'inventari, una vegada acabat, serà una eina de gran utilitat per al disseny de la xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya, ja que inclourà la informació necessària per valorar la situació actual de totes les vies identificades i la seva potencialitat com a possibles vies ciclistes.

Creació d'un manual de disseny

Per tal de dibuixar la xarxa ciclista que s'haurà de desenvolupar en els propers anys, el pla preveu la divulgació d'un manual de disseny que establirà uns estàndards tècnics comuns per a les vies de tot el territori.

Aquest manual estarà adreçat als responsables del desenvolupament de vies ciclistes urbanes i interurbanes i inclourà la metodologia de disseny, les tipologies de vies ciclistes i d'encreuaments i els seus criteris d'ús segons els diferents contextos. També inclourà els tipus d'estacionaments, la seva normativa i els criteris de senyalització de les vies i d'enllumenat.

Així mateix, aquest manual haurà de servir de base per promoure entre els ens locals i comarcals la introducció de la bicicleta als plans de desenvolupament territorial, urbanístic i pressupostari. L'objectiu de totes aquestes iniciatives és que la bicicleta es converteixi en un dels eixos de les polítiques locals futures i aconseguir una mobilitat més sostenible.

Impulsar una normativa específica

Un altre dels objectius d'aquest Pla estratègic és afavorir la mobilitat de les bicicletes com un element més del trànsit urbà. En aquest sentit i per tal d'adaptar la normativa de trànsit actual als requeriments de les vies ciclistes s'introduiran algunes modificacions al reglament de circulació existent. La nova proposta haurà d'incloure la velocitat i prioritat de les vies i la regulació dels espais i usos ciclistes.

La proposta de nova normativa serà redactada per una comissió d'experts de la Generalitat, que inclourà representants de mobilitat, trànsit, carreteres i normativa. Per la seva redacció també es tindran en compte les normatives i experiències d'altres territoris i països amb la cultura de la bici més desenvolupada.

Un altre dels elements que regularà aquesta nova normativa serà el codi de senyalització, que haurà de ser uniforme i homogeni per a tot el territori català.

Més seguretat pels ciclistes

Aquest pla comportarà un important increment de la seguretat per als ciclistes ja que amb els carrils bici que es dissenyaran els usuaris no compartiran l'espai de trànsit amb els vehicles de motor. En aquest sentit, el pla preveu desenvolupar una sèrie de mesures, que estaran regulades per la nova normativa, que milloraran la seguretat d'aquest col·lectiu. Entre aquestes, destaquen la creació de zones i mesures específiques per a la pacificació del trànsit a tot el territori.

Per tal de fer possible la convivència entre tots els mitjans de transport urbans, la nova normativa també preveu criteris com l'ordenació i classificació de zones de velocitat reduïda (zones residencials, escoles, zones comercials) i la classificació de les carreteres segons velocitat, fluïdesa i composició del trànsit.

Una de les mesures que inclou el pla per tal de millorar la seguretat dels ciclistes és un programa d'actuacions que garanteixin el manteniment i la neteja periòdica de les infraestructures.

Així mateix, el pla també preveu desenvolupar un pla d'acció que fomenti la creació d'espais específics i més segurs per a la guarda i custòdia de les bicicletes. En aquest sentit, el pla inclourà l'anàlisi de diferents solucions i tipus d'aparcament en el qual es valoraran el grau de seguretat i la seva capacitat abans de la seva implantació.

Per tal de reduir el nombre de robatoris de bicicletes, el pla també preveu la implantació d'un registre de bicicletes que permeti identificar-les amb el seu propietari en cas de robatori. Amb aquest nou registre s'evitarà paral·lelament la venda il·legal de bicicletes.

Una altra de les novetats que incorpora el pla en matèria de seguretat és l'impuls d'una assegurança voluntària per a ciclistes que cobreixi la responsabilitat civil del conductor quan produeixi danys a tercers. En aquest sentit, es duran a terme col·laboracions amb empreses asseguradores i usuaris, així com campanyes de promoció.

Actuacions per a afavorir la intermodalitat

Per tal que l'ús de la bici permeti una mobilitat plena, el Pla considera imprescindible l'increment de la intermodalitat amb el transport públic. D'aquesta manera, proposa diverses mesures:

- Homogeneïtzar horaris i requisits d'admissió als diferents operadors de transport
- Instal·lar aparcaments específics per a bicicletes a les parades de tren, autobús, metro i tramvia
- Crear una normativa que permeti adaptar els vehicles de transport públic per a portar bicicletes al seu interior, ja sigui mitjançant l'adequació d'espais específics, incorporant-hi equipaments porta-bicicletes, o establint uns requisits mínims d'utilització i tracte de la bicicleta durant el seu transport

Promoció i programes d'educació i formació

La promoció de l'ús de la bicicleta per a equiparar Catalunya al nivell d'altres països europeus és un altre dels eixos previstos en el Pla. D'aquesta manera, preveu diverses actuacions de promoció i divulgació al llarg dels propers anys:

- **Campanyes de promoció:** 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-ne l'ús a través de la comunicació de les diferents modalitats d'ús i els seus avantatges. Això inclou campanyes puntuals i la creació d'una pàgina web interactiva.

- **Foment del lloguer** de la bicicleta i el seu ús com a mitjà de desplaçament públic.
- **Jornades de formació escolar:** adreçades a nens d'entre 5 i 16 anys per fomentar la seguretat en l'ús de la bicicleta en aquest col·lectiu.
- **Formació viària:** incidir en el tractament dels continguts relatius a la bicicleta en l'aprenentatge per al permís de conduir "B" a les autoescoles, per tal de fomentar el respecte del conductor de vehicle de motor vers al ciclista. Així mateix, es preveuen sessions de sensibilització als professors de formació viària en aquesta matèria.

Impulsar la integració del Bicing municipal

Una altra de les actuacions que el Govern durà a terme a mitjà termini és la creació d'un sistema integrat que permeti als usuaris del Bicing desplaçar-se pels diferents municipis de l'àrea metropolitana amb el mateix servei de préstec de bicicletes.

1.200 km de carril segregats el 2026

A banda del desenvolupament del Pla estratègic de la bicicleta, el Govern també està impulsant la construcció d'una xarxa de vies ciclistes previstes en el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC).

Aquest pla preveu la construcció de 1.200 quilòmetres de carrils segregats per a bicicletes que connectaran les ciutats i pobles de Catalunya l'any 2026. El pressupost total d'aquesta actuació és de 100 milions d'euros i els eixos que recull són els següents:

Eix

Tortosa – Tarragona - Barcelona - Girona- la Jonquera

Barcelona – Ripoll – Camprodon

Camprodon – Olot – Girona – Sant Feliu de Guíxols

Barcelona – Manresa – Berga - Solsona

Lleida – Manresa – Girona

Tarragona – Lleida

Tortosa – Lleida

Lleida – La Seu d'Urgell

Barcelona – Cervera

Manresa – Ponts

Sant Feliu de Guíxols - Tordera

S'estableix com a primera fase de la construcció de la xarxa bàsica ciclista l'adequació dels eixos principals del territori a la mobilitat ciclista de manera que tots els ciutadans puguin disposar de vies ciclistes com a alternativa al vehicle motoritzat en els desplaçaments.

D'aquesta manera, es proposa crear grans itineraris de bicicleta que, en alguns casos, aniran paral·lels als eixos viaris i, en altres, aprofitaran vies pedalables existents. Amb aquest model, es crearà una xarxa completa útil tan per a recorreguts llargs com per a desplaçaments curts.

Quedaran per fases posteriors aquells eixos situats en corredors de baixa demanda o de difícil accessibilitat. Per aquesta raó, caldrà mantenir una xarxa de transport públic adaptat al transport de bicicletes per tal de donar accessibilitat a tot el territori.

Paral·lelament, el pla estableix que el Govern col·laborarà amb ajuntaments i diputacions per a impulsar conjuntament el creixement i manteniment de les pistes ciclistes secundàries (carrils bici municipals, vies verdes intermunicipals, etc.)

Els antecedents al Pla

Durant els últims anys, el Govern ha impulsat diverses iniciatives en favor de l'ús de la bicicleta. De fet, la Llei de mobilitat 9/2003 ja determinava la visió global de mobilitat com un sistema que donés prioritat als sistemes de transport més sostenibles, com el transport públic, la bicicleta o el fet de desplaçar-se a peu.

A partir d'aquesta llei, el Govern ha anat impulsant diverses actuacions en aquest sentit, com les vies verdes de Girona i Tarragona, els centres de BTT de Catalunya o l'ampliació del nombre de quilòmetres de carrils bici del territori català.

En aquest sentit, el Govern també està impulsant una xarxa de 1.200 quilòmetres de carril bici, tal i com preveu el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) citat anteriorment.

Per tal de continuar fomentant l'ús de la bicicleta, l'any 2006 el Govern va redactar i sotmetre a informació pública el Pla estratègic de la bicicleta que avui s'aprova.

Aquest pla el va elaborar una comissió interdepartamental del Govern i diversos grups de treball integrats per operadors de transport, responsables de l'Administració pública, associacions d'usuaris i empreses de servei, que es van encarregar de fer una diagnosi prèvia de la situació de la xarxa actual. En aquest estudi es valoraven les carències i necessitats del territori per tal de desenvolupar un sistema de mobilitat sustentat en el transport públic i alternatiu al motoritzat. Avui aquest estudi es materialitza amb el Pla de la bicicleta que s'ha aprovat.