

II – Diagnosi



PROGRAMA D'ACTUACIÓ TRIENNAL DE LA BICICLETA A LA CIUTAT DE GIRONA

Per a:

Ajuntament  de Girona



DIRECCIÓ FACULTATIVA

AJUNTAMENT DE GIRONA

Marta Sureda i Xifre

Regidora de Mobilitat i Via Pública

M. Mercedes Teixidor Oliveda

Àrea de Territori / Mobilitat i Via Pública

Marti Valverde

Àrea de Cultura, Benestar Social i Ciutadania / Esports

Milena Oliveras Schwarz

Àrea de Promoció Econòmica / Turisme

EQUIP REDACTOR

INGENIERÍA DE TRÁFICO SL. – INTRA

Jordi Parés i Estela

Enginyer de camins, canals i ports

Emeka Okpala González

Enginyer de camins, canals i ports

Albert Oromí Ramon

Geògraf

Andrea Melero Ramos

Geògrafa

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA.

El present document s'ha redactat tenint en compte la Guia per construir documents de Word 2016 accessibles i la Guia per convertir documents de Word 2016 a PDF accessible de la Generalitat de Catalunya.

Fotografia de portada: Ajuntament de Girona. CRDI (Autor/a desconegut/uda) RG-788714



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JP
Data	Febrer 2021

ÍNDEX DE CONTINGUTS

Diagnosi de la mobilitat ciclista a Girona	1
1. Principals característiques de la mobilitat ciclista	2
1.1 Mobilitat quotidiana	2
1.2 Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta	4
1.3 Promoció seguiment i governança	5
2. Resultats de la participació	7
2.1 Principals resultats de les entrevistes	7
2.2 Principals resultats de l'enquesta a la Taula de Mobilitat	8
2.3 Principals resultats de l'enquesta oberta a la ciutadania	9
3. Consideracions de gènere.....	11
3.1 Consideracions de gènere de la mobilitat ciclista	12
3.2 Consideracions de gènere de la participació.....	13
Estratègies de mobilitat ciclista.....	14
1. Anàlisi de les estratègies i plans locals existents.....	15
1.1 Anàlisi de les estratègies i propostes del PMU	15
1.2 Pla Local de Seguretat Viària	18
1.3 Previsions del planejament urbanístic.....	19
1.4 Pla Estratègic de Turisme.....	20
1.5 Pla d'Acció de Desenvolupament del sector econòmic de la bicicleta	21
1.6 El Pla estratègic de l'esport local a Girona.....	22
1.7 Pla d'Acció de Mobilitat Escolar de Catalunya 2020-2021.....	23
2. Alineació de l'estratègia de ciutat l'ECB	24
3. Alineació de l'estratègia de ciutat amb els ODS.....	25
3.1 Metes dels ODS relacionades amb l'estratègia de ciutat	25
3.2 Relació dels diferents plans i programes amb els ODS	32

PTBGi: II - Diagnosi

Diagnosi de la mobilitat ciclista a Girona

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT CICLISTA A GIRONA

1. PRINCIPALS CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT CICLISTA

1.1 Mobilitat quotidiana

Oferta d'itineraris

Xarxa ciclable:

- La xarxa ciclista municipal la conformen 41,61 km de xarxa pedalable amb senyalització d'itinerari ciclable i les vies de zones 30 i carrers de vianants. Hi ha diferents tipologies de vies ciclistes com carrils bicicleta en calçada i en vorera, calçades compartides, camins ciclables o voreres compartides que conformen una xarxa extensa però amb uns criteris de qualitat desiguals.
- Existeixen algunes zones de Girona que presenten un dèficit en l'oferta d'itineraris ciclables com poden ser el barri de l'Oest, Can Gibert, Palau o els polígons de l'Avellaneda, Mas Xirgu i Domeney. En aquets polígons ja hi ha prevista una infraestructura a desenvolupar.
- En l'actualitat les connexions interurbanes es realitzen majoritàriament per les Vies Verdes que arriben fins a la ciutat. Les connexions amb Sarrià de Ter, amb Salt o amb Quart es realitza per aquestes rutes. Amb el municipi de Salt existeix també una connexió urbana pel carrer Pep Ventura de Salt.
- Un dels dèficits més extensos de la xarxa són les discontinuïtats a les cruïlles.

Senyalització dels itineraris:

- La ciutat de Girona incorpora senyalització de codi (tan horitzontal com vertical) en la seva infraestructura ciclable. Existeix un manteniment desigual de la senyalització, sobretot en l'horitzontal, dels itineraris.
- Es destaca l'existència de senyals de STOP per a bicicletes que treuen prioritat a la bicicleta front al vehicle privat, cosa que sembla incoherent amb els objectius del PMU.
- Existeixen semàfors amb polsador que no estan orientats a l'itinerari ciclista en algunes de les cruïlles. Aquesta problemàtica ja la detectava el PMU de 2014.

La demanda ciclista de la ciutat

- Es registra un increment de la demanda de mobilitat ciclista d'un 33% en comparació amb els aforaments realitzats pel Pla de Mobilitat Urbana en 2014. Tot i la crisi sanitària, en molts dels punts d'aforaments s'ha vist incrementada la demanda de mobilitat ciclista.

- El 28% de les persones usuàries de bicicleta registrades en els aforaments són dones.
- L'ús de dispositius de protecció no és generalitzat (25% de les persones usuàries de bicicleta) i no es detecta diferències entre homes i dones.

La Girocleta

- El servei de bicicleta pública de la ciutat és un servei consolidat a la ciutat i ben valorat en general.
- La demanda va arribar al seu màxim en 2019 amb un ús mitjà diari per bicicleta de 9,5 viatges al dia.

Seguretat viària

- L'anàlisi de la seguretat viària en bicicleta prové de l'anàlisi realitzat pel Pla Local de Seguretat Viària de la ciutat que analitza en detall l'accidentalitat entre 2016 i 2018.
- Es detecta un creixement de l'accidentalitat amb persones ciclistes implicades en els darrers anys.
- La majoria d'accidents són col·lisions frontolaterals amb d'altres vehicles. També destaca que 1 de cada 5 accidents són caigudes soles a la via.
- El 77% de les persones ciclistes que han estat víctimes d'un accident de trànsit són homes.
- El grup d'edat amb major risc d'accidents és el de persones entre 15 i 24 anys.

Distribució urbana en bicicleta

- La distribució urbana en bicicleta a Girona ha crescut en 2020 donada la crisi sanitària i l'increment del repartiment de paqueteria de botigues tradicionals.
- Girona ha realitzat una interpretació molt rigorosa de la nova normativa estatal respecte als tricicles de repartiment que posen en perill aquesta logística.
- Caldrà millorar la compatibilitat del repartiment de mercaderies quan hi ha festivitats que atreuen a molta gent com Temps de Flors.

Estacionament

- No s'ha detectat una demanda d'estacionament que superi l'oferta durant les inspeccions realitzades. Tot i això, cal tenir en compte que la demanda de 2020 no és representativa de la demanda habitual de la ciutat.

- Els estudis previs (Barri Vell 2015 i PMU 2014) posaven de manifest ocupacions elevades d'alguns aparcaments fins i tot superant l'oferta.
- A la via pública existeixen ancoratges d'una roda que no permeten un ancoratge segur.

1.2 Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta

Contextualització de la ciutat dins de les xarxes de cicloturisme

- La ciutat de Girona és el nucli d'una regió amb una gran trajectòria de cicloturisme i de ciclisme esportiu. La regió de Girona és de les més atractives del sud d'Europa per a la aquest tipus d'activitats i presenta una variada oferta d'activitats i serveis.
- Existeixen tres rutes de cicloturisme que passen per la ciutat i estan senyalitzades coma Vies Verdes. Aquesta senyalització però, presenta cert grau de deteriorament en alguns punts.
- Els itineraris urbans de la xarxa de cicloturisme tenen uns recorreguts que es poden mirar d'actualitzar donat que la xarxa urbana ha crescut en els darrers anys.

La mobilitat cicloturística i esportiva

- A través de les dades en obert d'aplicacions esportives es poden identificar els itineraris més utilitzats per a la pràctica esportiva en bicicleta. Dels itineraris amb un ús més intensiu es destaca el carrer Emili Grahit, carrer del Riu Güell, avinguda de Josep Tarradellas, carrer Sant Daniel, i les vies que segueixen el riu Onyar i el Ter.
- Els aforaments realitzats per Vies Verdes registren un volum de 200.000 persones ciclistes en la Ruta del Carrilet I i de més de 50.000 en la Ruta del Carrilet II en 2017 (darrer any amb dades completes).
- No s'ha caracteritzat la mobilitat cicloturística en l'àmbit municipal.

Mecanismes de promoció del cicloturisme

- L'any 2015 la ciutat va ser certificada amb el segell de Destinació de Turisme Esportiu (DTE) per l'Agència Catalana de Turisme. El portal DTE de l'ajuntament de Girona no es troba correctament vinculat des de la web de l'Agència Catalana de Turisme.
- A la ciutat de Girona es realitzen nombroses activitats de promoció entre les que destaca el festival Sea Otter Europa.

- L'ajuntament, a principis de 2020, va deixar la línia de treball de la marca Girona Enjoy Sport, una activitat a de difusió de les diferents activitats vinculades al segell DTE.

1.3 Promoció seguiment i governança

Normatives sobre mobilitat ciclista

- Sobre l'anàlisi de normatives es destaca la nova ordenança de circulació:

De l'anàlisi de l'article sobre cicles s'extreu que es limita la velocitat de circulació de les bicicletes per vies ciclistes a 20 km/h resultant una infracció lleu superar aquest límit de velocitat. S'entén per via ciclista aquells espais on és prioritària la circulació de bicicletes: carrils bicicleta en calçada i en vorera, pistes bici,... Aquesta limitació pot entrar en conflicte amb la realitat d'alguns itineraris ciclables de sortida de la ciutat cap a rutes de carretera com el Pont Josep Tarradellas o el Pont de l'Aurora. Aquests trams rectes i amb un carril bicicleta unidireccional en calçada poden ser utilitzats per ciclistes professionals que podrien superar aquestes velocitats màximes. Juntament amb la senyalització R-407a d'obligatorietat de circulació per la via ciclable pot generar inseguretats legals al respecte.

Per un altre costat, en els carrers de circulació a velocitat màxima 20 km/h i de prioritat per a vianants (vials del Barri Vell i alguns vials del centre ciutat), les bicicletes han de circular a 6 km/h (a pas de vianants) i ho han de fer en el mateix sentit de la marxa. Aquesta normativa resulta difícil d'aplicar en un espai altament pacificat com és el nucli antic.

- La circulació de VMPs no està permesa en les Vies Verdes cosa que pot anar en contra de les connexions intermunicipals utilitzant aquesta infraestructura existent.

Campanyes de sensibilització i promoció de l'ús de la bicicleta

- La gran majoria de campanyes destinades a la població en general es concentren en la Setmana Europea de la Mobilitat.
- La campanya de "Ciclista a la vista!", tot i tenir una imatge treballada, no s'ha mantingut actualitzada al llarg dels anys (calendaris, difusió...).

Inversió en polítiques per a la bicicleta

- Del més de mig milió d'euros pressupostats al 2020 per a desenvolupar la mobilitat en bicicleta, la meitat està destinat a nova infraestructura i el 40% al

PTBGi: II – Diagnosi

Diagnosi de la mobilitat ciclista a Girona

servei de la Girocleta. El 10% restant són per activitats de promoció i esdeveniments.

- Les partides per subvencionar el festival Sea Otter provenen de dues àrees diferents de l'Ajuntament, empresa i esports.

2. RESULTATS DE LA PARTICIPACIÓ

2.1 Principals resultats de les entrevistes

Les entrevistes s'han realitzat via telemàticament i, per tal de mantenir una estructura similar en les diferents entrevistes realitzades, aquestes s'han estructurat en tres blocs, un per cadascun dels pilars de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025. Dels diferents blocs, els aspectes més destacats han estat els següents.

Mobilitat quotidiana en bicicleta

- Es posa de relleu que falta una planificació estratègica en quant a la mobilitat sostenible en general i de la mobilitat ciclista en particular. Sensació de que es crea nova infraestructura perquè toca, però no com a estratègia.
- Cal millorar les connexions amb els polígons d'activitat i les connexions interurbanes.
- Necessitat de treure aparcament del centre de la ciutat i en general donar prioritat als modes més sostenibles: vianants, ciclistes i persones usuàries del transport públic.
- La bicicleta ha de baixar a la calçada. Els carrils bicicleta en vorera creen conflictes amb els vianants, sobretot en les interseccions.
- Es necessita disposar d'aparcament segur, sobretot en aquells punts amb major demanda com l'Estació.

Mobilitat turística, d'oci i esportiva

- Girona és una regió de referència per al ciclisme esportiu i el cicloturisme. Té un bon posicionament en el panorama internacional de cicloturisme i és considerada com un dels destins preferents del sud d'Europa.
- El certificat de Destinació de Turisme Esportiu de la Generalitat té un seguiment però d'altres segells o certificacions tenen un funcionament més discontinu.
- Cal diferenciar entre els i les ciclistes de carretera (clubs ciclistes, estades d'entrenament,...) amb els cicloturistes (d'alforja, BTT) o que busquen altres experiències.
- Cal millorar els vincles entre activitats pròpies de la ciutat i les activitats que es desenvolupen a la regió.
- Moltes de les mesures del Pla d'acció per al desenvolupament del sector econòmic de la bicicleta es van parar per la crisi del coronavirus. Cal reprendre el Pla d'Acció tenint en compte la sortida de la crisi sanitària.

- Una de les mesures a reprendre és l'enquesta de caracterització de la mobilitat cicloturística de la ciutat.
- Hi ha una línia de treball potencial que no s'està contemplant, el cicloturisme inclusiu.

Promoció, seguiment i governança

- Es dona importància a la Setmana Europea de la Mobilitat com a activitat de promoció de la mobilitat sostenible en general i ciclista en particular.
- Girona està treballant la mobilitat sostenible i segura a nivell escolar. Aquest treball s'ha vist potenciat pel projecte europeu School Chance.
- Es posa de relleu que algunes campanyes que realitza l'ajuntament no tenen continuïtat en el temps.
- Es troba a faltar una participació més efectiva, sobretot en quant a treball periòdic.

2.2 Principals resultats de l'enquesta a la Taula de Mobilitat

Els principals resultats de l'enquesta:

- La participació de les entitats i persones membres de la taula ha estat del 17,5%. En canvi, la participació de les entitats d'esport, turisme i altres convidades al seguiment de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta i el PTBGi ha estat del 54,2%.
- Respecte l'opinió de la xarxa municipal, les opinions són divergents. Algunes entitats la consideren bona i extensa, metre que d'altres la consideren insuficient i inconnexa. En el que sí hi ha una opinió més generalitzada és en la falta de connexions intermunicipals.
- El servei de Girocleta està valorat positivament pel 63% de les entitats i la resta d'opinions són neutres o demanant millores. Cap entitat valora negativament el servei.
- De les diferents tipologies de vies ciclables, les més ben valorades són els carrils bicicleta en calçada, en vorera i espais de convivència amb vianants. Per un altre costat, les vies pitjor valorades són les calçades compartides i els carrils bus-bici-taxi.
- Existeix una percepció d'inseguretat de la xarxa ciclable i d'altres velocitats de circulació per part dels vehicles a motor. El 70% de les entitats enquestades

està en desacord o molt en desacord sobre l’afirmació de que les persones conductores de cotxe/moto respecten a les persones ciclistes.

- Sobre la valoració de l’impacte del cicloturisme a la ciutat, la majoria de respostes consideren que tant la incidència com el potencial econòmic del cicloturisme a la ciutat és alt o molt alt. Hi ha una percepció menys optimista respecte al nivell de preparació de la ciutat per a rebre als (ciclo)turistes.
- La valoració de la integració de les rutes cicloturístiques a l’interior de la ciutat no és positiva. La majoria de respostes exposen que cal millorar la connectivitat amb la xarxa urbana i millorar la senyalització i informació dels itineraris urbans.
- La comunicació turística del sector de la bicicleta es considera positiva tot i que es troba a faltar treball entre els diferents municipis de la regió i millorar la projecció internacional de la ciutat com a ciutat bikefriendly.
- De les respostes a la pregunta oberta es destaca el potencial esportiu i turístic de la bicicleta que té Girona i la necessitat de canviar la prioritat de l’ús de l’espai públic on el vehicle privat ha de deixar de ser protagonista i deixar espai a les persones vianants i ciclistes.
- També es posa de relleu la necessitat de crear d’un espai de treball que estigui present durant tot el procés d’implementació de polítiques i actuacions.

2.3 Principals resultats de l’enquesta oberta a la ciutadania

Els principals resultats de l’enquesta:

- Han respost l’enquesta 1.473 persones, de les quals el 82% afirmen residir a Girona ciutat. Hi ha una representativitat paritària entre homes i dones, però per grups d’edat, es troben infrarepresentats els grups d’edat entre 13 i 18 anys i les persones majors de 70 anys.
- La bicicleta és percebuda majoritàriament com un mitjà de transport econòmic, saludable i competitiu. Les opinions sobre la seguretat i la comoditat de circular en bicicleta no són tan homogènies.
- La infraestructura ciclista de la ciutat es percebuda per més del 60% de la mostra com a inadequada, sent les connexions interurbanes i la il·luminació de les rutes les característiques pitjors valoraders. El servei de Girocleta és percebut majoritàriament com adequat o molt adequat.
- Entre els itineraris més demandats estan quatre eixos nord-sud de ciutat com són la carretera Barcelona, Lluís Pericot, carrer Migdia i Gran Via Jaume I. A mes, sense acabar de concretar-los, es demana una millora de les connexions

interurbanes. En menor mesura, però una petició gran estarien les connexions urbanes amb Salt (Pg. Olot i Santa Eugènia) així com l'eix transversal del carrer Caldes de Montbui. Destaca també una gran petició de millorar les connexions a la Rotonda de la plaça de Salt. Per últim, part de la mostra ha concretat itineraris, majoritàriament de connexió, que consideren prioritaris.

- Més de dos terços de la mostra diu utilitzar la bicicleta un cop a la setmana o més. El 50% dels desplaçaments diaris realitzats per les persones enquestades es fan en un mitjà actiu, d'aquests el 27,4% es fan en bicicleta.
- Sobre els motius de l'ús de la bicicleta, tant en el darrer mes com en la darrera vegada, s'observen poques variacions entre homes i dones a excepció de l'ús esportiu. L'ús de la bicicleta per fer esport presenta una relació entre homes i dones de 65-35.
- El 25% de la mostra ha canviat els hàbits de mobilitat per la crisi del coronavirus. S'ha vist reduït en un 30% l'ús del transport públic i ha augmentat la bicicleta en un 17%.
- Sobre la percepció de diferents aspectes de seguretat viària es detecta una inseguretat de en la xarxa, una percepció de que els cotxes circulen a altes velocitats i la falta de carrils.
- El 3,5% de la mostra assegura haver patit algun accident amb intervenció policial. La descripció dels accidents encaixa amb l'estadística municipal del PLSV.
- Un 37% de la mostra assegura haver patit un o més robatoris en els darrers 5 anys.
- La majoria de respostes consideren que tant la incidència com el potencial econòmic del cicloturisme a la ciutat és alt o molt alt. Hi ha una percepció menys optimista respecte al nivell de preparació de la ciutat per a rebre als (ciclo)turistes i la gestió i comunicació que en fa l'Ajuntament.
- Hi ha un baix nivell de coneixement dels diferents portals de promoció i comunicació de la mobilitat en bicicleta.

3. CONSIDERACIONS DE GÈNERE

Planificar la mobilitat i els sistemes de transport d'una manera adequada és fonamental per a la igualtat d'oportunitats de dones i homes en la societat. El principal model de mobilitat que respon a la demanda laboral està basat en les necessitats històriques dels homes, de manera que sembla fonamental introduir la perspectiva de gènere en el sector del transport i la mobilitat per poder oferir respostes fora d'aquest model actual.

Aquests models de planificació de l'urbanisme i la mobilitat han fomentat la desigualtat i exclusió social. A gairebé totes les ciutats del món, i per raó d'aquestes polítiques aplicades, les persones que tenen menys accés al transport privat són les que es veuen més marginades a l'hora de desplaçar-se, fins al punt d'esdevenir presoners i presoneres de la llar o el barri. Aquesta ha estat una de les polítiques més discriminatòries que al llarg del segle XX han sofert sobretot les dones a les ciutats.

La diferència entre homes i dones també ha sigut evident per als hàbits de consum al llarg de tota la història, i encara ara s'associa l'augment de la taxa d'activitat femenina (la incorporació de la dona al món del treball) com a responsable de l'evolució de les estructures comercials: compres menys freqüents, compres més grans (grans superfícies), autoservei, etc.

En els darrers anys, molts estudis de mobilitat amb perspectiva de gènere han reivindicat la igualtat de la mobilitat adaptant el model masculí al femení. Això però, pot esdevenir un error donat el fet que s'identifica mobilitat amb distància física recorreguda i no pas amb els serveis i activitats obtinguts. És a dir, es reforça la cultura de la llunyania (històricament els models masculinitzats) enfront a la cultura de la proximitat (històricament atribuït a l'esfera feminitzada).

No obstant això, la mobilitat del segle XXI s'identifica amb un nou paradigma, el de la sostenibilitat. D'aquesta manera, es lliguen les conseqüències mediambientals del model de mobilitat basat en el vehicle privat amb motius econòmics i també de gènere.

En aquest punt, cal adoptar les característiques de mobilitat atribuïdes històricament a les dones (menys temps, més proximitat, modes més sostenibles). Cal deixar de posar l'èmfasi en el desplaçament i posar-lo en l'accessibilitat per evitar segregacions i exclusions.

En el cas de la planificació de la mobilitat activa, com és el caminar i l'anar en bicicleta, amb el fet d'incentivar-ne l'ús i donar-ne espai s'està lluitant contra aquestes desigualtats històriques. Tot i així, a l'hora de dissenyar les polítiques, és bo tenir present les consideracions de gènere en l'ús de cada mitjà de transport per tal d'incentivar aquelles accions que ajudin a garantir una igualtat d'oportunitats.

3.1 Consideracions de gènere de la mobilitat ciclista

Mobilitat quotidiana en bicicleta

- En els aforaments realitzats, són dones un 28% de les persones usuàries de la bicicleta i un 31% de les persones usuàries de VMP.
- No s'han trobat diferències significatives entre homes i dones respecte a la tipologia de vehicles (bicicletes o VMPs) o l'ús de dispositius de protecció (casc).
- El 77% de les persones ciclistes implicades en accidents de trànsit amb víctimes són homes.

Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta

- Els resultats de l'enquesta a la ciutadania mostren un major ús de la bicicleta per fer esport per part dels homes amb una proporció 60-40.
- No es disposa d'informació detallada del perfil de la persona que realitza cicloturisme o ciclisme esportiu.
- Existeixen equips ciclistes professionals femenins que entrenen a Girona i poden ser un bon exemple per incentivar-ne la creació de nous.

Promoció, seguiment i governança de la bicicleta

- L'ajuntament de Girona disposa d'un Reglament de Polítiques d'Igualtat de Gènere de l'Ajuntament de Girona que actualitza el Reglament de la Taula de Mobilitat i incorpora la Xarxa Dones Girona entre les entitats membre (article 27.d).
- L'ordenança municipal de circulació utilitza majoritàriament el masculí genèric per referir-se a les persones conductores (el/els conductor/s).
- En les publicacions i campanyes municipals enfocades a la ciutadania no es detecta cap biaix sexista. En els grafismes emprats hi ha una representació igualitària.

3.2 Consideracions de gènere de la participació

Persones participants

La Taula de Mobilitat de Girona no compleix amb l'article 10 del Reglament de Polítiques d'Igualtat de Gènere i no s'arriba a la proporció de representació mínim de 40-60. De les persones designades com a responsables de la taula, únicament un 30% són dones.

De les persones que han participat responent l'enquesta de la Taula i en les entrevistes, aquesta proporció ha augmentat i se situa en el llindar que marca el reglament. Per altra banda, la participació a l'enquesta oberta a la ciutadania, ha estat paritària.

Resultats de la participació

Analitzant les diferents persones que han participat en les enquestes i entrevistes realitzades durant la redacció del PTBGi es posa de manifest que:

- S'han detectat inquietuds respecte a problemes de seguretat personal i assetjament en la mobilitat ciclista que s'accentua quan la persona usuària de la bicicleta és una dona. Temes com la il·luminació dels itineraris a la nit, sobretot en aquelles àrees periurbanes, poden afectar negativament a l'ús de la bicicleta.
- Tot i que no de manera generalitzada, sí que han estat més dones que homes les que han fet apunts sobre mobilitat escolar segura i sostenible.
- No s'han detectat inquietuds sobre qüestions de gènere en matèria de cicloturisme.

1. ANÀLISI DE LES ESTRATÈGIES I PLANS LOCALS EXISTENTS

1.1 Anàlisi de les estratègies i propostes del PMU

El Pla de Mobilitat Urbana de Girona de 2014 plantejava una sèrie de línies estratègiques i propostes per la millora de la mobilitat en bicicleta per tal d'aconseguir els objectius del Pla.

Estratègies del PMU

L'estratègia del PMU sobre la mobilitat en bicicleta deia:

Per a la mobilitat en bicicleta, es primordial dotar d'itineraris còmodes i segurs a aquest mitjà de transport, començant per unir els diferents itineraris actualment existents de manera que es creïn rutes connexes i contínues en tot el seu recorregut.

Cal potenciar l'ús de la bici com a mode de transport habitual, habilitant una infraestructura per a la bicicleta, còmode i segura, una infraestructura planificada per a ser realment útil per als seus usuaris, una xarxa competitiva amb la resta de modes de transport.

Es de vital importància tenir present que donat que l'espai viari es limitat i ja es troba ocupat per altres usos (mobilitat per al vianant, el transport públic o el vehicle privat motoritzat), l'execució d'una infraestructura per a la bicicleta comportarà una redistribució d'aquest espai. Els principals afectats seran els mitjans de transport que gaudeixen de més espai públic, turismes, motocicletes i la resta del transport motoritzat, que s'emporten quasi el 66% de l'espai públic viari. Per tant, les principals actuacions seran de modificació de l'espai viari destinat al vehicle privat motoritzat (estretament de carrils, supressió d'un carril de circulació, supressió d'aparcament, etc...).

La mobilitat dels desplaçaments a peu també es podrà veure afectada per a la mobilitat en bicicleta al compartir espais (voreres, zones de plataforma única, etc...).

Les actuacions d'aquest apartat, tenen correspondència amb les següents línies estratègiques: "bicicleta" i "conscienciar la ciutadania".

La ciutat ha desenvolupat la xarxa ciclista i millorat l'oferta d'itineraris. A més, ha treballat per una millora de la senyalització i la informació a les persones ciclistes. Tot i així, la xarxa presenta encara punts de discontinuïtat i resten per executar algunes connexions interurbanes.

A les línies estratègiques anteriors caldria afegir la de "seguretat" com un àmbit de treball en mobilitat en bicicleta.

Estat de les propostes

Respecte a les propostes del PMU relacionades amb la mobilitat en bicicleta, l'estat d'execució a setembre de 2020 és el següent:

Taula 1. Estat d'execució del PMU, mesures relacionades amb la bicicleta

Codi	Mesura	Actuació	Grau d'execució	%
B1		Aprovació de la xarxa ciclable	Aprovada amb el PMU	100
B2.1	Carril bici pel carrer Barcelona de Martí Sureda fins a parc Migdia.	Projecte per a la construcció d'un carril bici en vorera. Instal·lació de semàfor per creuar c. Barcelona	Octubre 2017 inici obra construcció coberta pista escola Cassià Costal , com a pas previ per disposar de vorera ampla on compartir espai vianants i ciclistes	40
B2.2	Itinerari des de l'Hospital Josep Trueta fins a rotonda del Relotge per l'av de França, camí Font de l'Abat i el pont de la Barca i la Devesa	Senyalització de carril bici en calçada i vorera compartida a la Devesa. 1140 m	Executat l'agost de 2014	100
B2.3	Viaducte del tren (pont de Pedret - plaça Poeta Marquina)	Construcció d'un carril bici sota el tram nord del viaducte	Finalitzat Febrer 2017	100
B2.5	Nou pont del Riu Ter i rotonda pg. Sant Joan Bosco	Noves infraestructures que preveuen carril bici en calçada	30/04/2015 Posta en servei del nou pont amb 650 m de carrils bici per a cada sentit	100
B2.6	Camí Ral, des de Parc de Domeny fins a Sant Gregori	Adequació. Itinerari vora al riu Ter	Projecte de construcció d'un camí ciclable a la zona industrial Torroella-Nestlé aprovat definitivament 8/02/2019. Pendent licitació	30
B2.9	Santa Eugènia des de parc Central fins a carrer Nou	Senyalització del carril bici	Finalitzat 2/5/2017 i des de Parc Central fins a Tarradellas 22/11/2017	100
B2.10	Pedret i Pont Major	Projecte per a la senyalització d'un carril bici entre Pedret i Pont Major	Executat 19/08/2016	100
B2.11	Oviedo i ctra. Santa Coloma fins a la plaça de Salt	Senyalització d'un carril bici des del carrer Oviedo fins a la carretera de Santa Coloma	Senyalització carril bici en calçada 857 m.. Executat 4/3/2015	100
B2.14	Santa Coloma des de la plaça de Salt fins a Vilablareí	Senyalització carril bici en calçada	2018 s'ha redactat projecte carril bici de s de Can Pau Birol fins a Vilablareix passant per plaça de Sant i carretera Santa Coloma	30
B2.15	Carrer del Carme	Projecte per a la senyalització d'un carril bici al carrer Carme	En redacció	60
	Carril bici Parc Central	Senyalització carril bici pel parc	Executat 12/2/2015 i juny 2015	100
B3.1	Estació de Girocleta a rambla Ramon Berenguer II i plaça Europa		Posta en marxa 4/12/2015	100
B3.2	Estació Girocleta Eixample sud	Girocleta al carrer Frese	29 de maig de 2017 posta en servei	100
B3.3	Estació Girocleta Zona c. La Salle amb c. J.Maragall	Eixample	27/10/2017 posta en marxa estació de Girocleta	100
B3.4	Estació Girocleta La Rodona (c. Santa Eugènia)	Sant Narcís	Nova estació 25/07/2020 a plaça Santa Eugènia	100

PTBGi: II – Diagnosi
Estratègies de mobilitat ciclista

Codi	Mesura	Actuació	Grau d'execució	%
B3.5	Estació Girocleta Pont Major	Pont Major	En funcionament 15/05/2019	100
B3.6	Estació Girocleta Sant Ponç	Sant Ponç	31/05/2018 posta en marxa estació	100
B4	Implantació de noves zones d'aparcaments per a bicicletes	instal·lar zones d'aparcament per a bicicletes	Realització a demanda	80
B5		Plànol d'estacionaments i itineraris recomanats per a bicicletes	Girona té un plànol actualitzat de la xarxa ciclable	100
B6	Potenciar el repartiment de mercaderies en bicicleta	Mesures per afavorir el repartiment en bicicleta de mercaderies	Acord de Junta de Govern de 1/09/2019 que amplia l'horari de repartiment de mercaderies en cicles : de dilluns a dissabte de 7.00 a 22.00	100
MS2.1	Campanya "Circular de manera cívica"	Campanyes per a què els ciclistes circulin amb civisme fent un bon ús de la bicicleta i respectant les normes de circulació i les altres persones usuàries de la via	Presentació de la campanya "Ciclista a la Vista" el 18 de març de 2015	100
MS2.2	Segona campanya prevista al Pla de Mobilitat urbana		Campanya 2017 "Comparteix la ciutat"	100
SV2.3	Campanyes policia indisciplina viària bicicletes		S'ha dut a terme 7 campanyes. Actualment agents bi-cívics adreçats a l'incivisme dels turistes practicants de bicicleta, especialment pel Barri Vell	80

1.2 Pla Local de Seguretat Viària

El Pla Local de Seguretat Viària de Girona 2020-2023 defineix una sèrie d'objectius específics que desenvolupa en diferents línies estratègiques que, a la vegada, es divideixen en accions de millora de la seguretat viària.

Sobre la mobilitat en bicicleta, el PLSV treballa en les següents accions:

Figura 1. Objectius, estratègies i mesures del PLSV relacionats amb la bicicleta

Objectiu específic 1: Transvasament modal	
Línia estratègica	Mesura
1.1. Garantir que els modes més sostenibles també siguin els més segurs	1.1.1. Impuls de mesures de potenciació d'anar a peu i en bicicleta
Objectiu específic 2: Aconseguir una xarxa viària més segura i eficient per als usuaris	
Línia estratègica	Mesura
2.1. Millora d'entorns amb concentració d'accidents o sensació d'inseguretat.	2.1.1. Incorporació de criteris addicionals en la detecció d'entorns de concentració d'accidents 2.1.2. Auditoria de seguretat viària en entorns de concentració d'accidents
2.2. Millora de la infraestructura específica per usuaris vulnerables.	2.2.3. Millora de la seguretat de la infraestructura ciclista i ampliació d'aquesta
Objectiu específic 3: Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc	
Línia estratègica	Mesura
3.3. Protecció dels usuaris més vulnerables de la mobilitat	3.3.2. Campanya de convivència de vehicles-bicicletes-vianants
Objectiu específic 4: Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital	
Línia estratègica	Mesura
4.1. Desplegament i promoció d'un currículum de mobilitat segura que acompanyi les persones en la seva trajectòria com a usuaris de la mobilitat	4.1.1. Mantenir les activitats d'educació per a la mobilitat sostenible i segura 4.1.2. Educació per a la seguretat viària per a col·lectius específics
4.2. Disseny d'estratègies de comunicació que fomentin una cultura de la seguretat viària	4.2.1. Fer campanyes de comunicació sobre els factors de risc
4.3. Millora de les competències dels conductors	4.3.1. Formació específica dirigida a comportaments de risc
Objectiu específic 5: Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura	
Línia estratègica	Mesura
5.1. Definir una política municipal amb un posicionament sobre la seguretat viària. Establir campanyes de difusió periòdiques per part de l'Ajuntament	5.1.1. Posicionament polític per a la prioritització de la mobilitat segura 5.1.2. Aplicació transversal del Pla local de seguretat viària 5.1.3. Campanyes informatives i comunicatives en seguretat viària 5.1.4. Campanyes de comunicació sobre factors de risc en paral·lel a les accions de vigilància i control
5.3. Foment d'acords amb associacions i entitats per realitzar accions conjuntes de millora de la seguretat viària	5.3.1. Promoure el foment de la seguretat viària a través de la Taula de la Mobilitat. 5.3.2. Òrgans de treball i col·laboració amb administracions i entitats.

1.3 Previsions del planejament urbanístic

El Pla General d'Ordenació Urbana de Girona data de 2002 i des de llavors ha patit 68 modificacions puntuals. En la seva normativa refosa no fa referència a la mobilitat en bicicleta de manera general. Sí que fa al·lusió a la creació d'itineraris ciclistes en la normativa del Pla Especial de les Hortes de Santa Eugènia i el Pla Especial de la Creueta.

Pla Especial de les Hortes de Santa Eugènia

Un dels objectius d'aquest Pla Especial és el crear un parc amb un itinerari paisatgístic per a l'ús de vianants i bicicletes paral·lel a la sèquia Monar com espai de contacte amb la natura pel repòs i lleure dels veïns.

El Pla Especial de les Hortes de Santa Eugènia es troba actualment en estat de tramitació.

Pla Especial de la Creueta

L'article 265 del text refós de normativa del PGOU diu que dins de les condicions d'ordenació i ús es connectarà el carril de bicicletes/peatonal existent amb el carril de la zona universitària de Montilivi.

Fa referència a la Via Verda del Carrilet II que en aquest àmbit s'enllaça amb la trama urbana, però no s'ha desenvolupat cap connexió ciclable cap a la zona universitària des de la Creueta. Sí existeix una vorera en un dels marges del carrer Pic de Peguera que dona continuïtat als itineraris a peu.

1.4 Pla Estratègic de Turisme

El Pla Estratègic de Turisme realitza una anàlisi i diagnosi de la situació de la ciutat. Sobre mobilitat ciclista, sobretot cicloturística, es destaca la no existència estudis que defineixin la demanda turística de manera holística de la ciutat. Existeix un estudi¹ realitzat en 2017 en el que s'analitza el comportament de la demanda del cicloturisme a tota la província de Girona però no es particularitza per la ciutat.

El Pla també defineix una estratègia i un pla d'acció que parteixen d'una sèrie de sis principis rectors:

1. El turisme, una peça clau dins d'una economia diversificada per al futur de Girona
2. El turisme, motor de benestar per a la ciutat
3. El turisme és cosa de tots
4. El turisme, una activitat molt transversal
5. Girona, una destinació sostenible, intel·ligent, competitiva i d'excel·lència
6. El turisme, motor d'innovació

A partir d'aquets principis rectors i la diagnosi, el Pla defineix una sèrie de reptes i objectius que pretén donar resposta amb les propostes que s'enumeren a partir de línies d'actuació. No hi ha propostes que tractin el cicloturisme de manera específica, però totes les propostes del Pla poden ajudar al bon desenvolupament del sector ciltoturístic de la ciutat.

¹ Malina, B. (2017). Perfil y comportamiento de la demanda. El caso del Cicloturismo en la Provincia de Girona. Universitat de Girona.

1.5 Pla d'Acció de Desenvolupament del sector econòmic de la bicicleta

El Pla d'Acció desenvolupa 5 línies estratègiques diferents per tal d'impulsar el sector econòmic de la bicicleta a la ciutat. Cada línia es desenvolupa en diversos programes d'actuacions diferents que contenen propostes concretes que es troben alineades amb l'Estratègia Catalana de la Bicicleta. La crisi del coronavirus ha posat en pausa el calendari de les diferents mesures que caldrà reprendre tant aviat com sigui possible.

LE-1. Vertebrar el sector i la seva xarxa relacional

L'objectiu d'aquesta línia estratègica és donar estructura i cohesió al sector de la bicicleta a Girona i fomentar les relacions transversals entre els diferents agents del sector.

LE-2. Promoció

En aquest sentit, per desenvolupar i fer créixer el teixit empresarial esdevé un element clau la millora, impuls i promoció de la demanda, tant la vessant turística (cicloturistes amb i sense pernoctació), com la vessant locals (ús de la bici per part dels residents).

LE-3. Innovació, tecnologia i coneixement

Aquesta línia estratègica s'enfoca en la necessitat de disposar de dades específiques del sector, en promocionar l'ús de tecnologies de la informació i fomentar la innovació i l'atracció de talent.

LE-4. Promoure l'emprenedoria i la ocupació en el sector

Aquesta línia estratègia té com a objectiu fomentar l'emprenedoria i l'ocupació de llarga durada i professionalització del sector, com a elements clau de competitivitat empresarial. Aquesta línia estratègica està intrínsecament lligada i vinculada a la LE3 de promoció de la innovació, el coneixement i la tecnologia.

LE-5. Convertir Girona en un territori bikefriendly

Els objectius d'aquesta línia estratègica és aconseguir que Girona sigui una ciutat amigable per a la bicicleta per tal de fer que l'experiència dels usuaris de la bicicleta sigui el més favorable possible. D'aquesta forma se'n veurà beneficiada la ciutat en dos nivells: a nivell local, assegurant una mobilitat més sostenible i saludable per a la ciutat i a nivell internacional, aconseguint l'atracció i fidelització de turisme de qualitat i desestacionalitzar que pot representar un gran actiu per al territori.

1.6 El Pla estratègic de l'esport local a Girona

El Pla estratègic de l'esport local realitza un anàlisi-diagnosi de la situació del sistema esportiu municipal per tal de detectar problemàtiques i proposar-ne millores. El Pla desenvolupa cinc línies estratègiques:

- A. Redefinició i dinamització de l'esport escolar
- B. Consolidació d'un parc d'equipaments esportius de qualitat
- C. Optimització dels espais i recursos esportius existents
- D. Adaptació i potenciació dels espais al medi natural i urbà per a la pràctica d'activitat física
- E. Potenciació de la col·laboració públic-privada

Dins de la línia estratègica D es troba el programa de treball D2 que diu el següent:

D2. Establir una continuïtat dels carrils bici amb recorreguts de ciclisme de carretera

L'àmplia xarxa de carrils bici amb la que compta la ciutat és molt extensa i permet connectar els diferents punts de la ciutat facilitant la mobilitat dels ciutadans. Disposar d'una continuïtat d'aquests carrils bici amb els recorreguts de ciclisme de carretera de les rodalies, permetrà que els practicants d'aquesta modalitat ho facin en millors condicions de seguretat.

I desenvolupa dues propostes concretes:

- D.2.1. Ampliació de tram del carril bici fins enllaçar amb carretera d'Olot
- D.2.2. Ampliació de tram del carril bici fins enllaçar amb carretera Sant Gregori

1.7 Pla d'Acció de Mobilitat Escolar de Catalunya 2020-2021

El Pla d'Acció de Mobilitat Escolar surt del projecte europeu School Chance. Els objectius claus en matèria de mobilitat escolar per al període 2020-2021 són els següents:

- Construir un consens general i de noves sinergies entre tots els agents implicats en la mobilitat escolar per potenciar l'abast de les actuacions que es desenvolupin.
- Ancorar la mobilitat escolar dins del currículum acadèmic i de la política dels centres educatius (integrada en els projectes educatius dels centres).
- Dotar els infants i adolescents amb la confiança i les competències necessàries per moure's de forma saludable, segura i autònoma.
- Promoure una consciència ecològica sobre la mobilitat entre els infants i adolescents amb el foment dels modes de transport més sostenibles, especialment a peu i en bicicleta.
- Reduir l'ús del vehicle privat motoritzat entre les famílies dels alumnes en els desplaçaments escolars i laborals.
- Treballar amb les famílies per reforçar l'autonomia dels seus fills en els desplaçaments de casa a l'escola o l'institut.
- Promoure l'execució de projectes de millora dels entorns escolars.
- Millorar la qualitat de l'aire amb la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle (diòxid de nitrogen i partícules en suspensió) i la reducció de la contaminació acústica dels nuclis urbans.

2. ALINEACIÓ DE L'ESTRATÈGIA DE CIUTAT L'ECB

Revisats els diferents plans i estratègies de ciutat que treballen la mobilitat ciclista a la ciutat de Girona, es relacionen les seves estratègies i línies d'acció amb els diferents objectius de l'ECB.

Figura 2. Relació dels diferents plans i estratègies amb l'ECB

	Pilar		
	1	2	3
Pla de Mobilitat Urbana			
Proposta de xarxa ciclable	1.1 1.3		
Desenvolupament de mesura per la millor seguretat viària	1.2		
Definició de campanyes de sensibilització			3.3
Pla Local de Seguretat Viària			
Aconseguir una xarxa viària més segura i eficient per als usuaris	1.2		
Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital			3.4
Involucrar i coordinar entitats públiques i privades per una mobilitat segura			3.1
Previsions de planejament urbanístic			
Connexions de les Vies Verdes amb al trama urbana	1.3		
Creació d'una pista vianant-bici per gaudir de la natura		2.1	
Pla Estratègic de turisme			
Les estratègies del Pla busquen generar oportunitats de turisme sostenible		2.3	
Pla d'Acció de Desenvolupament del sector econòmic de la bici...			
Vertebrar el sector i la seva xarxa relacional			3.1
Promoció		2.3	3.3
Innovació, tecnologia i coneixement			3.1
Promoure l'emprenedoria i l'ocupació en el sector			3.4
Convertir Girona en un territori bikefriendly	1.1 1.4		
Pla estratègic de l'esport local			
Millorar la il·luminació d'itineraris ciclables	1.2		
Donar continuïtat a alguns itineraris ciclables	1.1		
Promocionar espais i rutes per fer esport		2.3	
Pla d'Acció de Mobilitat Escolar			
Mesures			3.1

Els diferents plans i estratègies de ciutat es troben ben alineats per assolir els objectius que proposa l'ECB i que es poden treballar des d'un municipal.

3. ALINEACIÓ DE L'ESTRATÈGIA DE CIUTAT AMB ELS ODS

Dels 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides, l'Estratègia Catalana de la Bicicleta en contempla 10. Sobre aquests objectius s'analitzarà l'impacte o no dels diferents plans i estratègies municipals sobre les metes dels diferents ODS.

3.1 Metes dels ODS relacionades amb l'estratègia de ciutat

Tot i que l'ECB es troba alineada amb 7 dels 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible, les Nacions Unides relacionen el ciclisme amb 11 dels 17 ODS. A més, cada ODS es troba relacionat amb una o varies metes concretes. A continuació estan les definicions dels diferents objectius i com aquest impacta en el ciclisme tal i com es descriu en el document "El ciclisme i els Objectius de Desenvolupament Sostenible" (Nacions Unides, 2016). A més, s'han incorporat les diferents metes que es troben alineades amb les estratègies municipals.

ODS 1: Acabar amb la pobresa extrema en totes les seves formes a tots els llocs



El ciclisme és una manera assequible i fàcil de transport que permet l'accés a l'educació, l'ocupació, els mercats i activitats de la comunitat, tant en àrees urbanes com rurals. La bicicleta és sovint l'únic mitjà tècnic assequible de transport per a persones i mercaderies, i per tant ajuda a les persones a reduir el cost de transport. El ciclisme redueix a la meitat del temps el camí per a les persones que van a peu, donant-les accés a més oportunitats de treball, escoles, mercats i comunitats. A més, el potencial de creixement econòmic a través de la creació d'ocupacions relacionades amb el ciclisme, és alta. Les inversions en el ciclisme ofereixen bones oportunitats per a les estratègies nacionals, regionals i internacionals de reducció de la pobresa.

Metes **1.4** Per a 2030, garantir que tots els homes i dones, en particular els pobres i els més vulnerables, tinguin els mateixos drets als recursos econòmics, així com accés als serveis bàsics, la propietat i el control de les terres i altres béns, l'herència, els recursos naturals, les noves tecnologies i els serveis econòmics, inclosa el microfinançament.

ODS 2: Acabar amb la fam, aconseguir la seguretat alimentària, una millor nutrició i promoure l'agricultura sostenible



El ciclisme juga un paper important per a molts productors d'aliments a petita escala. Es pot proporcionar un accés segur i equitatiu a la terra, els recursos i inputs, centres de coneixement, serveis financers, mercats i oportunitats d'ocupació no agrícola. El ciclisme ajuda a assegurar l'accés als aliments durant tot l'any, en particular per als pobres. L'ampliació de l'accés de les persones a una manera alternativa de transport fa que la bicicleta permeti a les persones i comunitats un millor accés als mercats d'aliments; el que augmenta les seves opcions de nutrició i assegura el transport sostenible dels productes alimentaris.

Metes **2.1** Per a 2030, posar fi a la fam i assegurar l'accés de totes les persones, en particular els pobres i les persones en situacions vulnerables, inclosos els lactants, a una alimentació sana, nutritiva i suficient durant tot l'any.

ODS 3: Garantir una vida saludable i promoure el benestar per a tothom a totes les edats



El ciclisme genera estils de vida saludable i sense contaminar l'aire. L'activitat física a través del ciclisme redueix les malalties del cor i altres impactes negatius dels estils de vida sedentaris. La qualitat de l'aire i la seguretat viària millora quan el transport motoritzat individual se substitueix pel ciclisme. La creació de condicions segures per a les persones ciclistes contribueix a reduir el nombre de morts en el món i les lesions per accidents de trànsit.

Metes **3.4** Per a 2030, reduir en un terç la mortalitat prematura per malalties no transmissibles mitjançant la prevenció i el tractament i promoure la salut mental i el benestar.

3.6. Pel 2030, reduir un 50% el nombre de morts i lesions en accidents de trànsit (Declaració d'Estocolm, febrer 2020).

ODS 5: Aconseguir la igualtat entre els gèneres i empoderar a totes les dones i nenes



El ciclisme proporciona l'accés de les dones i les nenes a l'aigua, a les escoles, als mercats i a llocs de treball que d'una altra manera són inaccessibles a peu o través d'altres mitjans de transport. Una infraestructura segura per al ciclisme és compatible amb la igualtat de gènere, ja que augmenta el nombre de dones i nenes que aprofiten la bicicleta.

Metes **5.1** Posar fi a totes les formes de discriminació contra totes les dones i les nenes a tot el món

5.4 Reconèixer i valorar les cures i el treball domèstic no remunerats mitjançant serveis públics, infraestructures i polítiques de protecció social, i promovent la responsabilitat compartida en la llar i la família, segons sigui procedent en cada país

5.5 Assegurar la participació plena i efectiva de les dones i la igualtat d'oportunitats de lideratge a tots els nivells decisoris en la vida política, econòmica i pública

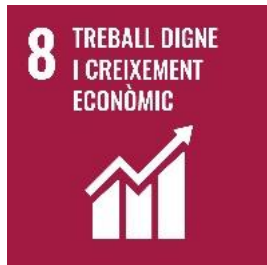
ODS 7: Assegurar l'accés a energies assequibles, de confiança, sostenibles i modernes per a tots



El ciclisme millora l'eficiència energètica dels sistemes de transport, ja que utilitza l'energia renovable humana de la manera més eficient de transportar persones i mercaderies, i brinda un millor accés a tecnologies de mobilitat més ecològiques i eficients. A més, la bicicleta ofereix una bona solució per a les primeres i últimes milles en combinació amb el transport públic i els sistemes logístics. Bones condicions per al ciclisme donen accés de les persones a un mitjà de transport eficient i assequible d'energia.

Metes **7.3** D'aquí a 2030, duplicar la taxa mundial de millora de l'eficiència energètica.

ODS 8: Fomentar el creixement econòmic sostingut, inclusiu i sostenible, l'ocupació plena i productiva, i el treball decent per a tots



El sector de la indústria del ciclisme, inclòs el turisme amb bicicleta, ofereix productes i serveis per al transport sostenible, incloent persones i mercaderies, així com el turisme sostenible i les activitats d'oci saludables. El sector del ciclisme crea més llocs de treball per al mateix volum de negocis que qualsevol altre sector del transport: per exemple, per cada milió d'Euros de retorn, la fabricació de bicicletes crea 4,89 ocupacions a temps complet, molt més que la indústria aèria i espacial (3,9 llocs de treball) i molt més que la indústria de l'automòbil (1,63 ocupacions per milió d'euros de facturació).

Metes 8.9 D'aquí a 2030, elaborar i posar en pràctica polítiques encaminades a promoure un turisme sostenible que creï llocs de treball i promogui la cultura i els productes locals

ODS 9: Desenvolupar infraestructures resilents, promoure la industrialització inclusiva i sostenible, i fomentar la innovació



El ciclisme permet a les persones canviar de l'ús del transport motoritzat individual a una combinació de la mobilitat activa (peu i amb bicicleta) i el transport públic. Més persones en bicicleta fan que sigui més fàcil per als governs construir infraestructura flexible i sistemes de transport sostenibles per al desenvolupament econòmic i el benestar humà, amb un enfocament en l'accés assequible i equitatiu per a tots.

Metes 9.1 Desenvolupar infraestructures fiables, sostenibles, resilents i de qualitat, incloses infraestructures regionals i transfrontereres, per a donar suport al desenvolupament econòmic i el benestar humà, posant l'accent principalment en l'accés assequible i equitatiu per a tots.

ODS 11: Aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilients i sostenibles



L'augment de la bicicleta fa que les ciutats i els assentaments humans siguin més inclusius, segurs, resistents i sostenibles, ja que el ciclisme és assequible, segur i no contaminant, saludable i promou una economia sostenible. D'una banda, és en gran manera independent de la tecnologia i per tant una manera extremadament resistent de transport. D'altra banda modernes tecnologies de la comunicació i el ciclisme s'integren en els sistemes de transport intel·ligent de les ciutats. Els sistemes de transport seran més sostenibles quan més participació i inclusió de les persones vianants, ciclistes i usuàries del transport públic hi hagi.

- Metes**
- 11.2** D'aquí a 2030, proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles per a tots i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, prestant especial atenció a les necessitats de les persones en situació de vulnerabilitat, les dones, els nens, les persones amb discapacitat i les persones d'edat.
- 11.7** D'aquí a 2030, proporcionar accés universal a zones verdes i espais públics segurs, inclusius i accessibles, en particular per a les dones i els nens, les persones d'edat i les persones amb discapacitat.
- 11.a** Donar suport als vincles econòmics, socials i ambientals positius entre les zones urbanes, periurbanes i rurals enfortint la planificació del desenvolupament nacional i regional.

ODS 12:Garantir les pautes de consum i de producció sostenibles



El transport de les persones i béns amb bicicleta ofereix l'oportunitat de mobilitzar la producció, el consum, i el lliurament dels béns d'una manera sostenible. El ciclisme coincideix perfectament amb la diversitat i l'escala de les economies regionals i locals. En moltes àrees urbanes, el 50% de tots els lliuraments de béns es pot fer amb bicicleta . D'altra banda , l'increment del sector cycle-turístic genera més opcions per a les persones per a triar un turisme sostenible.

Metes **12.6** Encoratjar a les empreses, especialment les grans empreses i les empreses transnacionals, al fet que adoptin pràctiques sostenibles i incorporin informació sobre la sostenibilitat en el seu cicle de presentació d'informes.

12.b Elaborar i aplicar instruments per a vigilar els efectes en el desenvolupament sostenible, a fi d'aconseguir un turisme sostenible que creï llocs de treball i promogui la cultura i els productes locals.

ODS 13: Prendre mesures urgents per a combatre el canvi climàtic i els seus efectes (prenent nota dels acords adoptats en el fòrum de la Convenció Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic)



La bicicleta és un símbol per al transport i la descontaminació de les societats; que ofereix la possibilitat per a la acció climàtica immediata. Els governs de tots els nivells poden prendre acció mitjançant la integració de la bicicleta en les seves polítiques d'acció climàtica, les estratègies, l'educació i la sensibilització.

Metes **13.3** Millorar l'educació, la sensibilització i la capacitat humana i institucional respecte de la mitigació del canvi climàtic, l'adaptació a ell, la reducció dels seus efectes i l'alerta primerenca.

ODS17: Enfortir els mitjans d'execució i reavivar l'aliança mundial per al desenvolupament sostenible



El moviment ciclista, les organitzacions de la societat civil i experts que treballen en la promoció de la bicicleta a tot el món estan donant suport a l'aliança mundial per al Desenvolupament Sostenible. Ells encoratgen i promouen les associacions eficaces per a promoure el ciclisme. A més, tracten d'augmentar dades oportunes i d'alta qualitat en suport al desenvolupament global i a la divulgació de tecnologies ecològicament sanes i implementació de polítiques de ciclisme als països en desenvolupament.

Metes **17.7** Promoure el desenvolupament de tecnologies ecològicament racionals i la seva transferència, divulgació i difusió als països en desenvolupament en condicions favorables, fins i tot en condicions concessionàries i preferencials, segons el convingut de mutu acord.

17.14 Millorar la coherència de les polítiques per al desenvolupament sostenible.

17.17 Fomentar i promoure la constitució d'aliances eficaces en les esferes pública, públic-privada i de la societat civil, aprofitant l'experiència i les estratègies d'obtenció de recursos de les aliances.

3.2 Relació dels diferents plans i programes amb els ODS

	Objectius de desenvolupament Sostenible												
	1	2	3	5	7	8	9	11	12	13	17		
Pla de Mobilitat Urbana													
Proposta de xarxa ciclable	■	■	■	■	■		■	■		■			
Millorar la seguretat viària			■										
Definició de campanyes de sensibilització				■				■	■	■			
Pla Local de Seguretat Viària													
Xarxa viària més segura i eficient per als usuaris	■	■	■	■	■		■	■		■			
Aprenentatge de la mobilitat segura	■		■	■	■			■	■	■			
Involucrar i coordinar entitats públiques i privades									■	■	■	■	
Previsions de planejament urbanístic													
Connexions de les Vies Verdes amb al trama urbana			■					■		■			
Pista vianant-bici per gaudir de la natura			■							■			
Pla Estratègic de turisme													
Generar oportunitats de turisme sostenible	■		■		■	■		■	■	■			
Pla d'Acció de Desenvolupament del sector econòmic de la bici...													
Vertebrar el sector i la seva xarxa relacional							■					■	
Promoció			■	■				■	■	■			
Innovació, tecnologia i coneixement			■		■	■	■	■	■	■	■		
Promoure l'emprenedoria i l'ocupació en el sector	■				■	■	■		■	■		■	
Convertir Girona en un territori bikefriendly	■		■	■	■			■		■			
Pla estratègic de l'esport local													
Millorar la il·luminació d'itineraris ciclables	■	■	■	■									
Donar continuïtat a alguns itineraris ciclables	■	■	■		■			■		■			
Promocionar espais i rutes per fer esport			■							■			
Pla d'Acció de Mobilitat Escolar													
Mesures	■	■	■	■	■			■	■	■	■	■	