



BACK to the BIKE

L'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

Torna la bicicleta a la ciutat

BACK TO THE BIKE

**L'Estratègia Urbana de la Bici
de Sant Boi de Llobregat**

Versió:

novembre 2018

Autoria del document:

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
Regidoria de Mobilitat i Infraestructures



Des de fa més de deu anys la ciutat de Sant Boi de Llobregat treballa amb la voluntat de retornar a la bicicleta l'espai que mai li hauria d'haver estat arravatat, amb la visió d'assolir una ciutat i un espai públic més amable, saludable, segur, sostenible i d'escala més humana.

Per tal d'assolir aquesta fita, durant els darrers dotze anys s'ha impulsat la redacció de fins a deu documents específics, dels quals destaquen el Pacte Cívic per a la Mobilitat Sostenible i Segura (2005), els Plans de Mobilitat Sostenible i Segura (2007 i 2018) i el Pla Director de la Bicicleta (2010). A la vegada, l'any 2009 Sant Boi va reafirmar el seu compromís per la bicicleta liderant conjuntament amb altres ciutats la creació de la *Red de Ciudades por la Bicicleta*, entitat referent a Espanya que vetlla perquè les ciutats siguin cada cop més ciclables. Totes aquestes mesures s'han traduït en millores significatives de les infraestructures ciclistes de la ciutat, disposant a dia d'avui de 77 km de vies ciclables, comptant carrils bici, sendes ciclables i la pacificació a 30 km/h de gairebé la totalitat de la xarxa viària secundària.

Pel que fa al foment de la cultura de la bici a través de l'educació i la promoció també s'han realitzat nombroses accions durant aquests anys. Anualment Sant Boi participa de forma activa en cadascuna de les iniciatives impulsades per promoure i donar més visibilitat a la bicicleta, com en la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, en el Dia Internacional de la Bicicleta o en els diversos congressos especialitzats. A més, la Unitat Educadora de la Policia Local acumula una dilatada experiència impartint cursos de seguretat viària i circulació en bicicleta en els 27 centres educatius de la ciutat, i l'entitat local SomBici ha estat l'encarregada de dinamitzar formacions adreçades al conjunt de la ciutadania i sortides en bici pels entorns naturals de la ciutat. Sant Boi també ha participat conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona i els Ferrocarrils de la Generalitat en l'innovador projecte europeu BiTiBi, posant bicicletes elèctriques a disposició d'empreses locals per tal que els seus treballadors i treballadores realitzin els seus desplaçaments quotidians combinant l'ús de la bici i el tren.

Actualment es continua treballant posant l'accent en el foment de l'ús de la bicicleta per als desplaçaments diaris, especialment per accedir a la feina. L'Ajuntament disposa de 30 bicicletes elèctriques cedides per l'Àrea Metropolitana de Barcelona perquè els nostres empleats públics les puguin utilitzar de manera voluntària. Aquesta oferta de bicis elèctriques estarà també disponible per al conjunt de la ciutadania amb la posada en funcionament del servei e-Bicibox, un servei de bicicleta elèctrica compartida i amb punts d'estacionament i recàrrega distribuïts per la ciutat que se sumaran a l'actual xarxa d'estacions del servei Bicibox, que cada dia compta amb més usuaris i usuàries que aparquen amb tranquil·litat les seves bicis. Una qüestió, la de l'aparcament segur, la qual l'Ajuntament de Sant Boi reforça en col·laboració amb la Policia Local i la *Red de Ciudades por la Bicicleta* amb la implementació del registre voluntari de bicicletes Biciregistro.

Sant Boi s'ha marcat com a objectiu pels propers anys incrementar de manera significativa el nombre de desplaçaments urbans diaris realitzats en bicicleta. És per això que l'Ajuntament ja ha aprovat el Pla Local de Seguretat Viària, el nou Pla de Mobilitat Urbana i proposa aprovar aquesta Estratègia Urbana de la Bicicleta, amb l'objectiu d'aconseguir que la bicicleta torni a ser la protagonista modal de la nostra ciutat. I és que no hi ha res més disruptiu, i a la vegada més senzill, com tornar a utilitzar la bicicleta.

Lluïsa Moret Sabidó

Alcaldeessa de Sant Boi de Llobregat



El disseny de polítiques dirigides al foment de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà és un fenomen que s'està produint a la major part de ciutats d'Europa. Una tendència que s'explica gràcies a la creixent consciència dels seus beneficis i dels importants avantatges que la seva introducció aporta des del punt de vista ambiental i social a la mobilitat de les àrees urbanes, així com a les necessitats canviants de la població. En aquest context, una part de la solució passa per introduir la bicicleta com a part integrant dins dels sistemes de transport urbans.

Poc a poc s'han evidenciat els errors comesos a partir dels anys 60 amb polítiques de transport orientades a facilitar l'ús indiscriminat i desenfrenat de l'automòbil. En àrees urbanes denses i en distàncies relativament curtes, els automòbils no són ni eficients ni sostenibles. Els efectes negatius del seu abús són evidents: congestió, contaminació, soroll, consum de l'espai públic, accidentalitat i costos de manteniment cada cop més elevats. Les ciutats es tornen menys atractives degut als impactes ambientals, socials i sobre la qualitat dels espais públics. En carrers col·lapsats i plens de cotxes buscant aparcament, l'automòbil ja no és una forma eficient de desplaçar-se. A més, comptar principalment amb els cotxes per satisfer les necessitats de mobilitat fomenta viatges cada cop més llargs i dispersos, que fomenten l'expansió urbana, augmentant la dependència d'aquest. Les ciutats són conscients de que les solucions passen per trencar aquest cercle viciós.

Tradicionalment el transport públic ha representat l'alternativa. No obstant, aquest no satisfà totes les necessitats de mobilitat de les persones: rutes fixes i horaris rígids no són suficients per a un nombre cada cop més gran de viatges. Les persones tendeixen a moure's cap a destinacions molt variades, de forma menys regular i per a altres raons diferents de la feina i estudis. Existeix doncs una clara necessitat d'alternatives de transport que siguin flexibles, còmodes, netes i assequibles pels desplaçaments per l'interior de les àrees urbanes. L'altre mitjà de transport central a les àrees urbanes, desplaçar-se a peu, històricament al marge de les polítiques de mobilitat, comença a guanyar de nou el reconeixement de la seva importància pel conjunt de la mobilitat urbana i de la necessitat de ser considerada com un mode prioritari de mobilitat sostenible. Però més enllà del radi vianant, les ciutats compten només amb cotxes i transport públic, amb els inconvenients i les limitacions presentades.

En l'escenari descrit, l'ús de la bicicleta assumeix un rol molt important per les seves pròpies característiques d'eficiència i eficàcia com a mitjà de transport urbà. La bicicleta esdevé una eina útil a les ciutats per transformar-les cap a models de desenvolupament més sostenible. A més, la bicicleta contribueix al desenvolupament de distintes polítiques urbanes en matèria de medi ambient, salut, qualitat de vida, economia i inclusió social. No obstant, només s'aconseguirà si es produeix realment una transferència de viatges motoritzats cap a aquesta. Si pel contrari, l'increment de l'ús de la bicicleta no produeix aquestes transferència, els seus efectes es veuran considerablement reduïts perquè no es modificaran els pilars d'un model de mobilitat sostenible urbana insostenible.

Elena Amat Serrano

Regidora d'Infraestructures, Mobilitat, Promoció i disseny de ciutat i Transports

Índex de continguts

1. Introducció

11

1.1. Raons que justifiquen l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

12

1.2. Plantejament de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

15

1.3. Una visió compartida per a Sant Boi de Llobregat

16

2. Síntesi de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

17

2.1. Per què una Estratègia Urbana de la Bici per a Sant Boi

18

2.2. Com es planteja l'Estratègia Urbana de la Bici

19

2.3. Què representarà l'Estratègia Urbana de la Bici per a Sant Boi

21

2.4. Versió triptic del document

22

3. Diagnosi de Situació

23

3.1. Marc normatiu europeu

24

3.2. Marc normatiu a Catalunya i a Espanya

26

3.3. Estudi de bones pràctiques

28

3.3.1. Marc normatiu

28

3.3.2. Integració de la bicicleta

28

3.3.3. Infraestructures

29

3.3.4. Intermodalitat

29

3.3.5. Promoció i formació

30

3.3.6. Economia de la bicicleta

30

3.3.7. Coordinació

30

3.4. Passes fetes a Sant Boi fins a l'actualitat

31

3.4.1. Marc normatiu

32

3.4.2. Integració de la bicicleta

34

3.4.3. Infraestructures

34

3.4.4. Intermodalitat

35

3.4.5. Promoció i formació

35

3.4.6. Economia de la bicicleta

36

3.5. Estat actual de la bici a Sant Boi

37

3.5.1. Marc normatiu

37

3.5.2. Integració de la bicicleta

37

3.5.3. Infraestructures

37

3.5.4. Intermodalitat

37

3.5.5. Promoció i formació

38

3.5.6. Economia de la bicicleta

38

4. Definició de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

39

4.1. Marc de treball

40

4.1.1. Pla de Govern 2015 – 2019

40

4.1.2. Pla Local de Salut

41

4.1.3. Pacte d'alcaldes/esses i Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES)

41

4.1.4. Pla Local de Seguretat Viària

42

4.1.5. Pla de Turisme de Sant Boi

42

4.1.6. Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi

42

4.2. Objectius generals

43

4.3. Definició dels eixos estratègics (E)

43

4.4. Definició de les línies d'actuació (L)

52

4.4.1. Infraestructura ciclista

52

4.4.2. Formació ciclista

52

4.4.3. Esport i salut

53

4.4.4. Desenvolupament econòmic local

53

4.4.5. Comunicació i sensibilització

54

5. Desenvolupament de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

55

5.1. Descripció de les línies d'actuació

56

5.1.1. Infraestructura ciclista

56

5.1.2. Formació ciclista

58

5.1.3. Esport i salut

60

5.1.4. Desenvolupament econòmic local

61

5.1.5. Comunicació i sensibilització

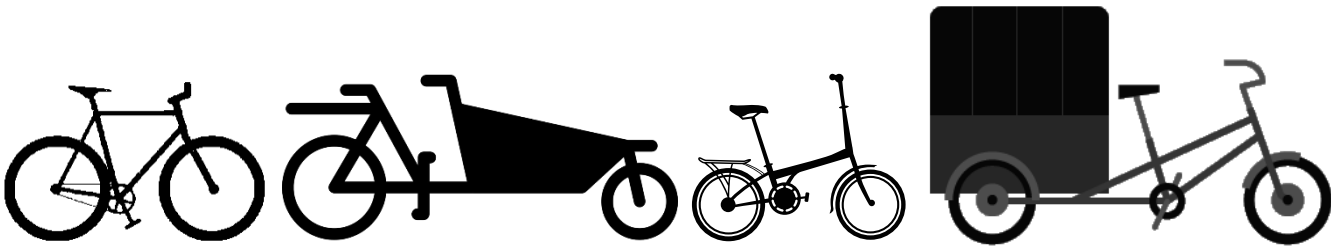
63

5.2. Cronograma orientatiu

65

5.3. Quadre de comandament

66





1. Introducció

- 1.1. Raons que justifiquen l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi 12
- 1.2. Plantejament de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi 15
- 1.3. Una visió compartida per a Sant Boi de Llobregat 16

1.1. Raons que justifiquen l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

Debilitats

L'accés en bici a alguns nuclis residencials i a les zones industrials és sovint complicat

La connexió amb alguns nuclis residencials allunyats es realitza a través de carrers de pendents moltes vegades superiors al 5%, fet que dificulta l'ús de la bicicleta convencional (es pot suplir amb bici elèctrica). Pel que fa a l'accés a les zones industrials, manquen vies ciclistes segures per accedir a aquesta zona de la ciutat en condicions còmodes.

La connexió en bicicleta amb alguns dels principals equipaments i actius de la ciutat no és la més idònia

Alguns equipaments o atractius turístics no disposen de connexió directa i segura amb la xarxa ciclista.

La manca de camins escolars

L'accés en bicicleta als centres escolars sovint no es pot realitzar en condicions segures, fet que dissuadeix el seu ús diari.

Existeixen deficiències en trams de carrils bici

Alguns dels carrils existents no compleixen amb les recomanacions del Manual per al disseny de Vies Ciclistes de Catalunya.

Els desplaçaments amb altres municipis no es realitzen en bicicleta

El 62,4% dels desplaçaments de connexió s'efectuen en vehicle privat, i els que s'efectuen en vehicles no motoritzats representen només el 2,4%. Cal destacar també que el 33,7% de la mobilitat generada i atreta es relaciona amb els municipis del Baix Llobregat sud (Castelldefels, Gavà, Cornellà, el Prat i Viladecans).

La xarxa actual de carrils bici és discontinua i poc estesa

La xarxa actual presenta discontinuïtats i és molt poc estesa (només 5.200 metres).

Existeix sensació d'inseguretat

Tot i les mesures de pacificació dutes a terme, hi ha percepció d'alta velocitat dels vehicles motoritzats en alguns punts de la ciutat incrementa la sensació d'inseguretat i dissuadeix l'ús de la bicicleta a gran part de la població.

La coexistència genera problemes

La coexistència entre la bicicleta amb el vianant i la resta de vehicles pot ser causa d'incomoditats i situacions de perill.

Existeixen incoherències amb la senyalització

El disseny dels vials i la senyalització d'alguns carrers on s'han dut a terme actuacions de pacificació pot induir a la confusió.

L'ús quotidià de la bici és inferior a l'1%

L'ús de la bicicleta com a mode de transport per realitzar desplaçaments habitual tant sols representa el 0,6% dels desplaçaments a nivell intern.

Fortaleses

La feina feta especialment durant els darrers 10 anys

Sant Boi té una dilatada experiència de compromís amb el medi ambient i el desenvolupament sostenible urbà, especialment durant el període comprès entre els anys 2005 i 2009, amb fets destacats com l'aprovació del Pacte Cívic de la Mobilitat Sostenible i Segura o el protagonisme de ciutat fundadora i impulsora de la *Red de Ciudades por la Bicicleta*.

A continuació s'exposen breument els documents que s'han aprovat fins a dia d'avui:

- **1997** - Municipi integrant de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat
- **2005** - Pacte Cívic per a la Mobilitat Sostenible i Segura
- **2006** - Primer Premi d'Innovació Democràtica pel projecte "Mou-te en verd: el procés participatiu del Pla de Mobilitat de Sant Boi"
- **2007** - Bandera de Pobles i Ciutats per a Tothom
- **2007** - Aprovació del Pla de Mobilitat Sostenible i Segura de Sant Boi
- **2008** - Pacte d'alcaldes/esses i Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible
- **2009** - Municipi fundador de la Red de Ciudades por la Bicicleta
- **2010** - Redacció del Pla Director de la Bicicleta de Sant Boi
- **2016** - Adhesió al Manifest per a la redacció del *Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta*
- **2017** - Aprovació del Pla Local de Seguretat Viària
- **2018** - Aprovació del Pla de Mobilitat Urbana

Ser referents en economia de la salut

Sant Boi té des de fa molts anys una estreta relació amb la salut mental, fet que va propiciar l'any 2013 la implantació a la nostra ciutat del primer Clúster de Salut Mental de Catalunya, que treballa amb la finalitat de promoure la investigació, l'atracció d'empreses del sector i la millora de la qualitat de vida dels pacients. En aquest marc es desenvolupa el Parc Sanitari de Sant Joan de Déu, una xarxa de serveis assistencials, docents i de recerca integrats en dos àmbits: l'Hospital General i la Salut Mental. A més, a la ciutat hi ha quatre Centres d'Atenció Primària (CAP) atenent a la ciutadania en un primer nivell assistencial. Per finalitzar, tal i com passa a altres municipis del seu entorn, Sant Boi té una taxa cada cop més elevada de població envellida, fet que provoca l'increment de places destinades a l'atenció de gent gran en centres de dia, residències i assistència en domicilis. Això es tradueix a que segons dades pròpies de l'Ajuntament aproximadament el 20% dels llocs de treball que es generen a Sant Boi estan relacionats amb el sector sanitari.

La voluntat i suport polítics

Existeix la voluntat per part de l'Ajuntament de continuar treballant en l'ampliació de la xarxa de bicicletes. Prova d'això és la redacció d'estudis per a tal efecte, o la signatura en 2005 del Pacte Cívic per a la Mobilitat Sostenible i Segura.

Disposar d'un nucli urbà compacte

Sant Boi presenta un centre urbà força compacte, especialment als eixamples de Centre, Vinyets i Marianao, afavorint els desplaçaments en bicicleta a nivell intern.

Posició geogràfica privilegiada

Sant Boi té una posició geogràfica estratègica. És ciutat de pas del corredor Castelldefels-Cornellà i també per accedir al corredor sud de la llera del Llobregat. Infraestructures com la Bicivia, el corredor Castellar de N'Hug-Delta del Llobregat i l'Eurovelo transcorreran per l'interior del nostre municipi.

L'Anell Verd i el Parc Fluvial del riu Llobregat

Aquestes infraestructures recorren gran part del patrimoni natural de la ciutat, i són idònies per fomentar l'ús del turisme de proximitat, natural, cultural, patrimonial i esportiu en bicicleta, un sector econòmic que va a l'alça.

El 78% del nucli urbà és planer

Segons el darrer PMU de Sant Boi, gairebé el 78% dels trams analitzats presenten pendents inexistent o baixos (2% - 6%), i només un 2,4% presenta pendents superiors al 8%.

L'índex de contenció

El percentatge de residents que treballen i/o estudien a Sant Boi respecte el total de treballadors i/o estudiants és del 61,95%. Aquest fet situa a Sant Boi de Llobregat amb un índex d'autocontenció del 37,72%, molt superior a municipis de l'entorn metropolità proper.

Esplugues de Llobregat	24,24 %
Sant Joan Despí	24,25 %
Cornellà de Llobregat	29,27 %
Viladecans	31,69 %
Castelldefels	36,35 %
Sant Boi de Llobregat	37,72 %
Gavà	39,97 %

Índex d'autocontenció a 2014 (font: PMU Sant Boi)

Desplaçaments diaris interns

La població resident de Sant Boi realitza 3,67 desplaçaments per persona i dia, dels quals el 72,9% són interns majoritàriament no motoritzats (79,5%)., xifra que anirà en augment en els propers anys com a conseqüència del creixement de població.

Cornellà de Llobregat	3,26
Esplugues de Llobregat	3,27
Sant Joan Despi	3,46
Badalona	3,46
Sant Boi de Llobregat	3,67

Desplaçaments diaris interns a 2014 (font: PMU Sant Boi)

Teixit social proactiu

Existeix un teixit social proactiu envers l'ús de la bicicleta. La ciutat compta amb una cultura ciclista molt arrelada, i la participació ciutadana en esdeveniments envers la bicicleta és molt considerable.

L'aposta per la intermodalitat tren+bici

Existeix l'oportunitat de realitzar intercanvi modal entre la bicicleta i altres modes, especialment amb FGC. Les dues estacions es troben allunyades d'alguns barris de la ciutat, fet que no incentiva el seu ús. En aquest sentit, des de novembre de 2016 s'estan duent a terme accions per dotar aquestes estacions de bicicletes elèctriques que es poden carregar i aparcar de forma segura a l'estació de FGC de Sant Boi.

La pacificació de la xarxa secundària

En els darrers anys s'han dut a terme importants projectes de pacificació del viari. En alguns d'aquests carrers s'incorpora senyalització vertical de regulació de velocitat a 30 km/h i amb senyals d'indicació de via ciclable. Cal continuar treballant en aquesta línia, centrant-se sobretot en reduir la velocitat en aquestes vies.

Desplaçaments interurbans

Existeix la possibilitat de realitzar desplaçaments interurbans a través del sender pedalable existent de la llera del riu Llobregat.

Xarxa d'aparcaments segurs

La xarxa actual d'aparcaments per a bicicletes existent està distribuïda per tot el municipi amb una capacitat d'un 260 places. A més, el 75% dels equipaments disposen almenys d'un aparcament per a bicicletes en un radi inferior a 100 metres.

Amenaces

Els prejudicis associats a la bicicleta com a vehicle d'oci i d'esport

Gran part de la societat encara continua veient la bicicleta com un vehicle destinat a la pràctica esportiva i a l'oci, i per tant no considerant-lo com un vehicle de mobilitat urbana habitual.

Els prejudicis que relacionen l'incivisme amb els ciclistes urbans

L'augment incontrolat de bicicletes a ciutats no preparades ha provocat que aquestes haguessin de compartir espai amb els vianants, provocant molèsties i accidents a vegades greus.

La dependència excessiva del vehicle privat

La zonificació de moltes ciutats ha portat associada el vehicle privat com a únic mitjà capaç de garantir la mobilitat diària.

L'ús combinat de la bici amb altres mitjans de transport públic no està ben resolt

L'existència de restriccions a l'hora de transportar la bicicleta a certs mitjans de transport col·lectiu dissuadeix l'ús combinat d'aquests.

La contaminació a les ciutats

Els nivells de contaminació atmosfèrica, acústica i visual de les ciutats perjudica la salut de les persones.

El deteriorament progressiu dels espais de relació ciutadana

Quelcom característic de les ciutats mediterrànies s'ha anat perdent entre d'altres causes per la forma de desplaçar-nos diàriament.

Els robatoris de bicicletes aparcades al carrer

Es tracta d'un dels factors principals de dissuasió de l'ús de la bicicleta.

L'increment de vehicles de repartiment associats a la venda online

La presència cada cop més nombrosa de vehicles de repartiment de mercaderies motoritzats a les ciutats porta associats nombrosos inconvenients a la ciutadania (emissió de gasos, ocupació de l'espai públic, soroll, increment d'accidents, etc).

La falta de competitivitat de la xarxa de transport públic

Deficiències en el servei i manca de mitjans per fomentar la intermodalitat fan que molta gent opti per desplaçar-se en vehicle privat.

Oportunitats

Els beneficis de l'ús de la bicicleta

Es tracta d'un vehicle que, a diferència de la resta, compleix una funció social perquè contribueix a crear una ciutat saludable en tots els aspectes: sanitaris, mediambientals, econòmics i de sociabilitat. Amb la presència de bicicletes s'aconsegueix una ciutat més segura si es protegeix de forma adequada als seus conductors, donant-les un tracte preferent en polítiques de trànsit i infraestructura vial.

Les tendències globals actuals

Cada cop més ciutats estan recuperant la bicicleta com un mitjà de transport, la qual s'està poc a poc reconeixent com a part integrant del sistema de transports, en condicions d'igualtat amb el transport individual motoritzat i el transport públic. És habitual entre els països europeus la creació de Plans de la bicicleta que treballen en aquest sentit.

Increment constant de bicicletes a Barcelona

L'augment constant de ciclistes que es desplacen diàriament en bicicleta per la ciutat de Barcelona ha ajudat a donar visibilitat i normalitzar aquest mitjà de transport i a animar a moltes més persones a plantejar-se el seu ús.

Experiència consolidada d'altres regions del món

Existeixen nombroses experiències que s'han realitzat a altres parts del món que poden ser replicades i adaptades als diferents contextos. En aquest sentit, espais de treball com la Red de Ciudades por la Bicicleta poden afavorir el diàleg i l'intercanvi d'aquestes.

Clima i geografia idònia

La zona mediterrània disposa d'una climatologia idònia per a l'ús habitual de la bicicleta, tant per mobilitat obligada com per l'oci.

Concepció històrica de l'espai públic de les ciutats mediterrànies

Les nostres ciutats tenen una tradició molt arrelada d'ús social de l'espai públic.

Consolidació del cicloturisme

Es tracta d'un sector que va a l'alça i que porta associat nombroses activitats econòmiques (allotjaments, lloguers, restauració, dinamització, etc).

Construcció d'infraestructures ciclistes que connectin municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

S'estan executant infraestructures destinades a connectar diversos municipis per tal d'afavorir l'ús diari de la bicicleta.

Fons europeus per al finançament de projectes adreçats a la innovació i el desenvolupament urbà sostenible

Molts dels projectes de suport europeus estan adreçats a idees que vagin adreçades a fomentar l'ús de mitjans de transport sostenibles.

Plataformes digitals que faciliten la mobilitat compartida

Mai ha estat més fàcil connectar persones per tal d'intercanviar i compartir béns i serveis. És un sector que també pot portar associat nombroses activitats.

1.2. Plantejament de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

Conèixer, escoltar i comunicar

Abans d'encarar un repte com aquest s'ha considerat com primordial realitzar un extens treball de recerca per conèixer l'estat de salut de la bicicleta, tant a Sant Boi a través del seu ric ecosistema d'agents implicats realitzant diferents tipus d'iniciatives (polítiques, culturals, comercials, socials, etc.), com a d'altres ciutats que estan fent una aposta clara per convertir en prioritari aquest mitjà de transport en la mobilitat urbana quotidiana. A més, s'haurà de fer especial èmfasi en definir una estratègia de comunicació continuada en el temps perquè la ciutadania conegui l'estratègia que ha adoptat l'Ajuntament per als propers anys, les mesures que durà a terme i el paper rellevant que tindrà com a ciutadania activa en aquest procés de transformació de la ciutat.

En coherència amb el context normatiu actual

Inicialment s'ha començat realitzant una anàlisi exhaustiva de totes aquelles normatives, plans i lleis que s'han aprovat o estan en procés d'aprovar-se per part de diferents organismes i administracions de tots els nivells que fan referència a la mobilitat urbana sostenible. La voluntat d'aquesta anàlisi ha estat ajustar l'Estratègia Urbana de la Bicicleta de Sant Boi i les propostes que se'n desprenguin d'ell a la realitat del que s'està intentant construir tant a dins com a fora de les nostres fronteres.

Sense “haver d’inventar la roda”, replicant bones pràctiques

A continuació s'ha fet un estudi detallat de diferents iniciatives que s'estan realitzant a tota Europa orientades a promoure l'ús de la bicicleta, identificant bones pràctiques que poden servir com a referència per ser replicades adaptant-les al nostre context.

Involucrant els agents implicats

D'una banda s'han compartit impressions i s'ha conegut la realitat de la seva activitat des de l'experiència d'aquella persona que la viu diàriament. A més, s'han pogut identificar l'estat actual, els punts forts i febles de les seves activitats i s'han escoltat propostes i/o suggeriments que s'han tingut en compte a l'hora de redactar aquest Pla.

Objectius compartits amb el PMU de Sant Boi

El PMU aborda de manera global l'estratègia que adoptarà Sant Boi per gestionar la mobilitat de la ciutat durant els propers anys. S'ha cregut convenient que els objectius a assolir dins de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi siguin coincidents amb els del PMU, el qual marca com a principal la reducció de l'ús del vehicle privat i l'increment dels modes no motoritzats, dels desplaçaments a peu i de la bicicleta.

De forma transversal combinant accions toves amb dures

D'una banda s'ha de fer èmfasi en la sensibilització del major nombre de ciutadans i ciutadanes mitjançant campanyes de comunicació, formacions en educació viària i ús de la pròpia bicicleta, esdeveniments públics, conferències, etc. A aquest tipus d'accions les anomenem "toves" ja que tot i buscar un impacte massiu, no impliquen inversions de recursos molt elevades, són ràpides d'executar i ens permeten obtenir una informació molt valuosa per aplicar-la a les accions "dures". Aquestes, en contraposició amb les anteriors, són aquelles que necessiten realitzar grans inversions i el seu impacte en la ciutat és més gran: construcció d'infraestructures, aprovació d'ordenances, jerarquitzacions de viari, etc. No obstant, tant unes com les altres s'hauran de treballar a la vegada per tal de garantir un creixement sostingut del nombre de ciclistes als carrers de la ciutat, que ajudarà a justificar i incrementar les futures inversions en aquesta matèria.

Garantint coordinació, seguiment i avaluació

Aquesta estratègia ha de ser continua en el temps. No obstant, els escenaris actuals poden distar molt dels que es presentin en el futur. És per això que les propostes d'aquest Pla s'hauran d'anar revisant anualment mitjançant una memòria, analitzant les dades que es desprenguin dels indicadors plantejats, adaptant les mesures d'actuació en funció d'aquestes.

1.3. La visió compartida per la ciutat de Sant Boi de Llobregat

Un 5% dels desplaçaments habituals en bicicleta

L'objectiu principal d'aquest Pla és incrementar la presència de bicicletes a la ciutat per als desplaçaments habituals. El conjunt d'objectius i mesures d'actuació que es desprenen d'aquest aniran adreçades a abordar de forma transversal i de forma simultània diferents àmbits per tal d'assolir aquest repte.

Impulsar un model de ciutat 100% ciclable

L'Ajuntament disposarà d'un instrument de planificació estratègica amb mesures per definir la política que impulsarà l'Ajuntament durant els propers anys en matèria de desenvolupament urbà sostenible. Es considerarà la bicicleta com un mitjà de transport prioritari per moure's habitualment per la ciutat incentivant el transvasament d'usuaris de vehicles privats motoritzats cap a aquest vehicle.

L'opció més segura, ràpida, còmoda i atractiva

S'incrementarà la presència de ciclistes als carrers de la ciutat creant una infraestructura ben dissenyada, coherent i continua que permeti els desplaçaments de forma ràpida, còmoda, atractiva i sobretot segura. Segura en els desplaçaments i en l'aparcament, disposant d'una millor oferta de places i serveis associats que redueixin el risc de robatoris de forma significativa.

Crear un nou concepte de repartiment de l'espai urbà

S'ha de retornar a les persones l'espai ocupat durant molt temps pels vehicles, proposant un nou concepte de mobilitat on el carrer sigui un lloc de relació de forma més amable i segura per a tots els usuaris de la via pública. S'invertiran les prioritats actuals començant pel més feble, el vianant, i acabant pels vehicles a motor.

“Bicibilitat”

Es definirà una estratègia específica de comunicació, sensibilització i formació dirigida a tota la ciutadania on es coordinaran totes les iniciatives per al foment de la bicicleta realitzades per tots els agents locals implicats. L'objectiu principal d'aquesta campanya serà incentivar el canvi d'hàbits de mobilitat quotidiana en favor de la bicicleta.

Adaptar les ordenances de mobilitat actuals

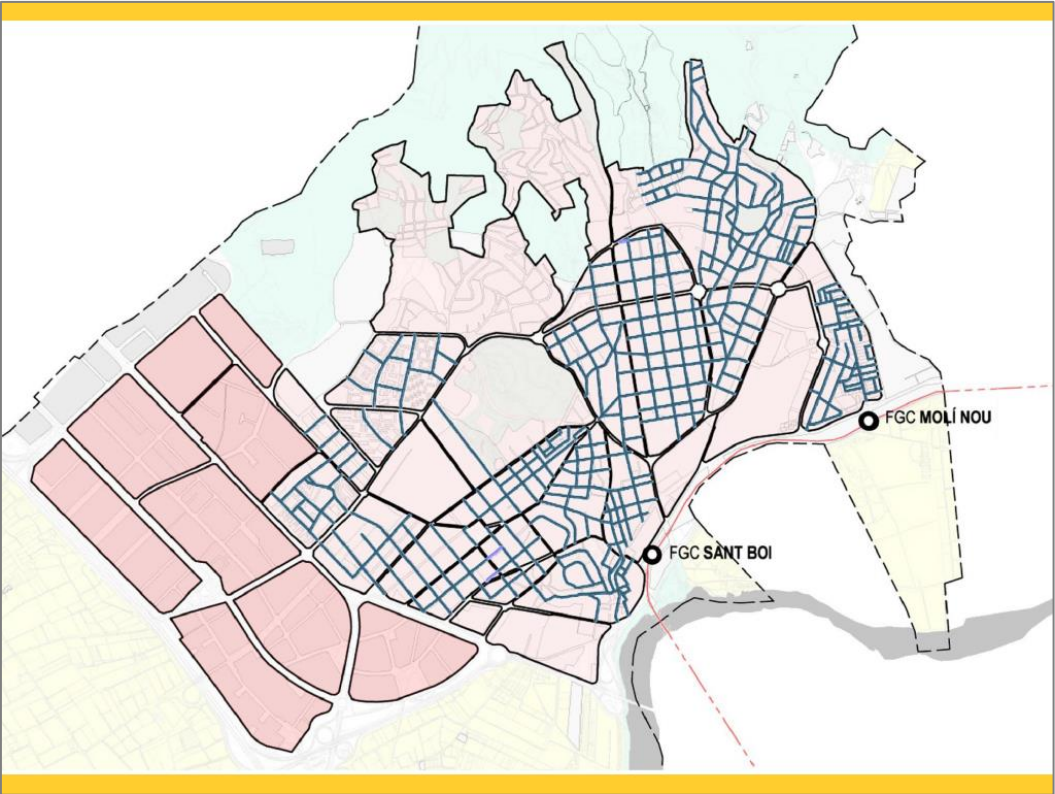
Es desenvoluparan i actualitzaran les actuals ordenances municipals i fiscals, discriminant positivament l'ús habitual i l'activitat econòmica de la bicicleta.



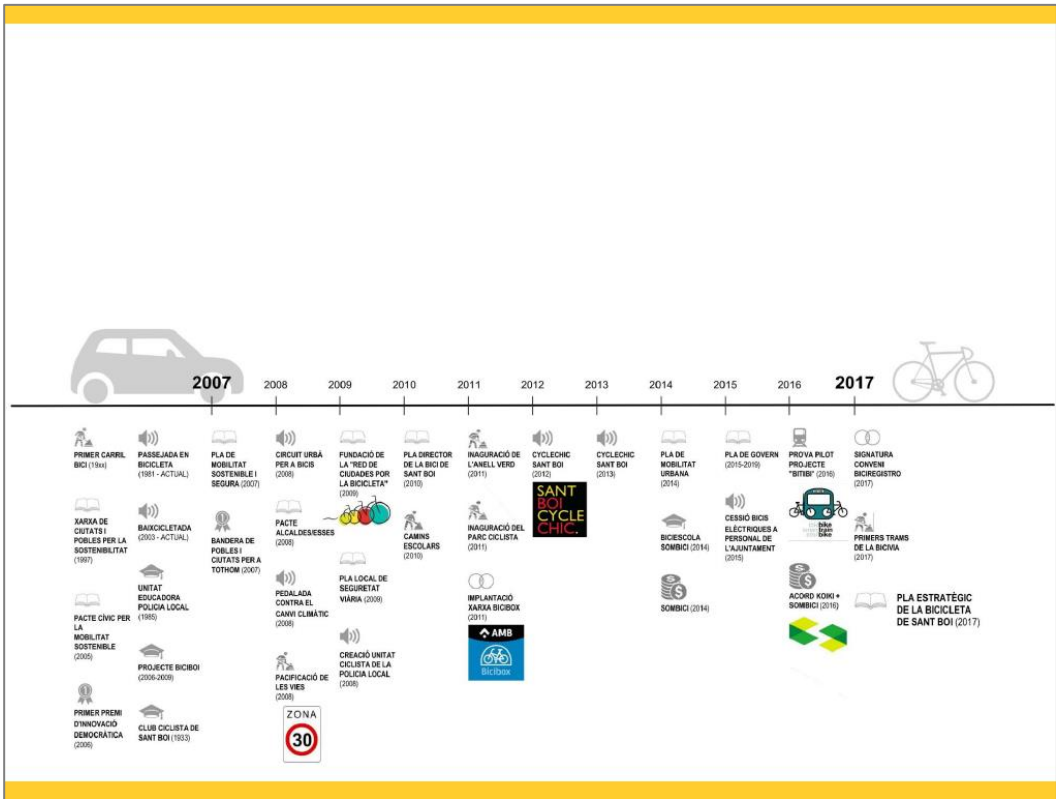
2. Síntesi de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

- 2.1. Per què una Estratègia Urbana de la Bici per a Sant Boi 18
- 2.2. Com es planteja l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi 19
- 2.3. Què representarà l'Estratègia Urbana de la Bici per a Sant Boi 21
- 2.4. Versió tríptic de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi 22

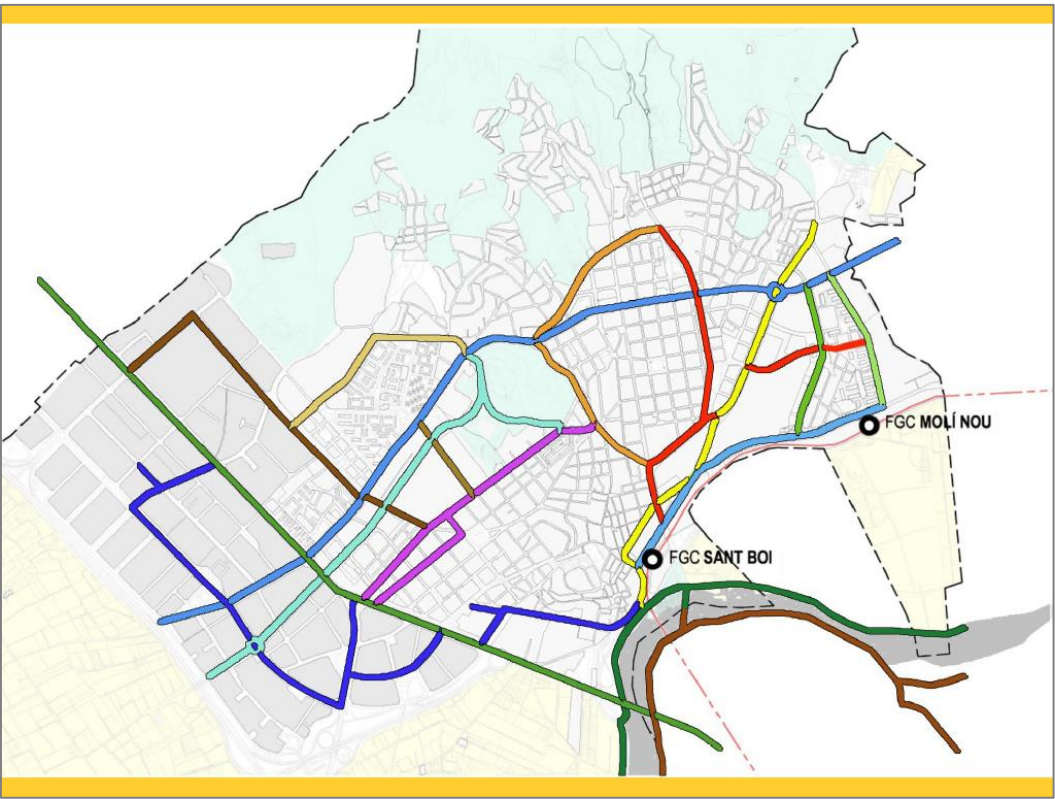
Per què una *Estratègia Urbana de la Bici* per a Sant Boi?



Xarxa de vies pacificades (velocitat màxima 30 km/h)



La feina feta per Sant Boi els darrers 10 anys en favor de la bicicleta



Xarxa de carrils bici plantejada pel Pla Director de la Bici de Sant Boi (2010)



Situació actual

- Ús de la bici associat principalment a la **pràctica esportiva i oci**.
- Molt baixa **participació femenina**.
- Manca d'**infraestructures ciclistes** urbanes i interurbanes de **connexió**.
- **Discontinuitat** en els recorreguts.
- El 70% de l'espai viari està **destinat al cotxe**.
- **Inseguretat** a les vies de coexistència amb la resta de vehicles.
- **Conflicte** amb els vianants.
- Falta de **sensibilització i formació** específiques.
- Por al **robatori**.

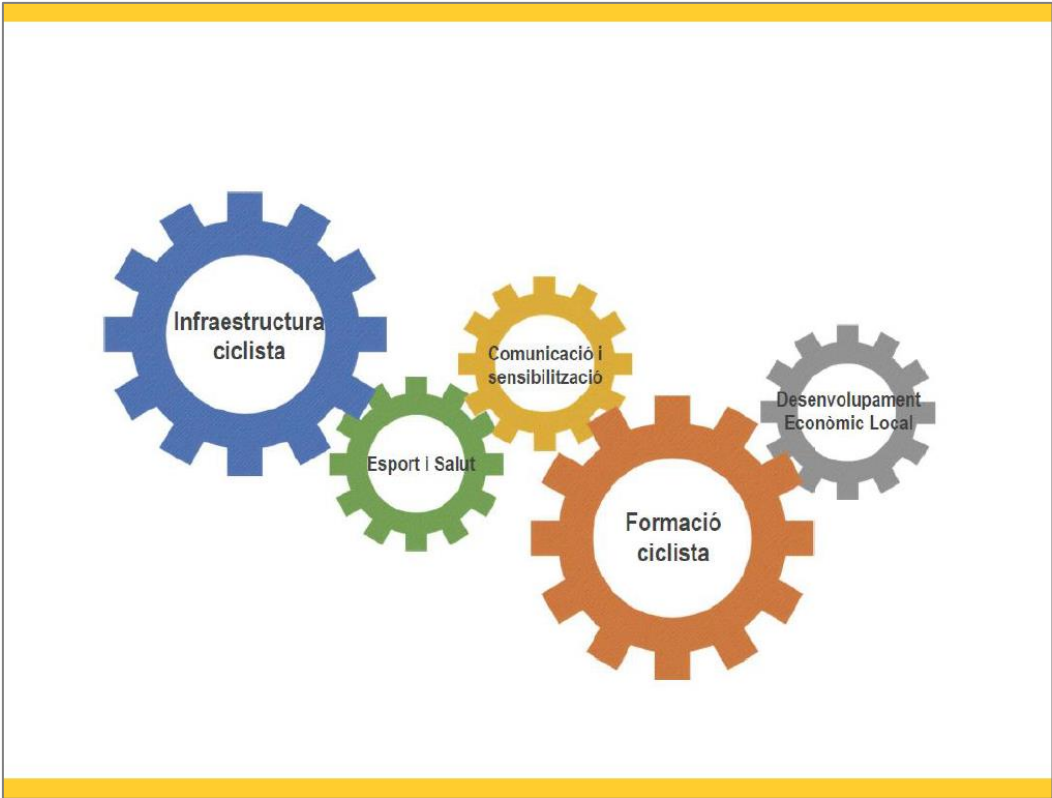
Situació actual

Com es desenvoluparà l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi?



< 1%

Menys de l'1% dels desplaçaments quotidians es fan en bicicleta (PMU Sant Boi)



5 Eixos Estratègics transversals



Infraestructura ciclista

- Ampliar l'extensió de la **xarxa de carrils bici** local, garantint la seva continuïtat.
- **Pacificar el 100% de la xarxa secundària** acompanyada de senyalització vertical i horitzontal específica.
- Garantir un òptim **manteniment i neteja** de tota la xarxa ciclable local.
- Incrementar l'oferta d'**aparcament segur** en els entorns de tots els principals centres generadors de mobilitat quotidiana de la ciutat.
- Incentivar el **registre voluntari** de bicicletes.
- Promoure la **intermodalitat** en la xarxa de transport públic local.

Àmbits d'actuació de l'eix **Infraestructura Ciclista**



Salut i esport

- **Incorporar l'ús de la bicicleta** en projectes vinculats a la promoció de la salut i els hàbits de vida saludables.
- Celebrar **jornades tècniques** amb professionals de la salut i l'esport per a incentivar l'ús de la bici.
- Organitzar **esdeveniments cicloesportius** que contribueixin al desenvolupament socioeconòmic de la ciutat.

Àmbits d'actuació de l'eix **Salut i Esport**



Formació ciclista

- Impulsar el projecte "**Cap nen o nena sense saber pedalar**" de forma conjunta en tots els centres educatius de la ciutat.
- Promoure un "**Bici Bus escolar**" que connecti tots els centres escolars mitjançant camins escolars especialment pacificats.
- Donar suport a **programes de formació teòrica i pràctica** per a aprendre a conduir i circular en bicicleta de forma segura i responsable, dirigits al conjunt de la ciutadania.
- Crear una xarxa de serveis i infraestructures destinats a facilitar el **bon manteniment** de les bicicletes.

Àmbits d'actuació de l'eix **Formació Ciclista**



Desenvolupament econòmic local

- Impulsar la creació d'un **mapa sectorial** format per tots els recursos locals vinculats al sector de la bici.
- Fomentar la **compra i distribució de proximitat** en bicicleta capacitant al teixit empresarial local.
- Apostar pel **cicloturisme** com una activitat per a posar en valor els actius turístics de la ciutat.

Àmbits d'actuació de l'eix **Desenvolupament Econòmic Local**



Comunicació i sensibilització

- Aprovar una nova **ordenança de mobilitat** que reguli i potenciï l'ús de la bicicleta a la ciutat.
- Impulsar accions de **comunicació, promoció i sensibilització** dirigides al foment del ciclisme urbà.
- Obtenir periòdicament dades** sobre l'ús de la bici, facilitant l'avaluació de les polítiques per al seu foment.

Àmbits d'actuació de l'eix **Comunicació i Sensibilització**

Què representarà l'*Estratègia Urbana de la Bici* per a Sant Boi?



Objectius principals:

- Fer de Sant Boi una ciutat **100% ciclable**
- Aconseguir una **quota modal ciclista del 5%**

Objectius principals



Objectius generals:

- Sant Boi reconeguda com a **ciutat amigable per a les bicis**
- Fer de la bicicleta una part de la **vida quotidiana** de la ciutat.
- Ser ciutat **referent en cicloturisme** a la zona del Delta del Llobregat connectada amb les futures vies Eurovelo i Via Blava del Llobregat.

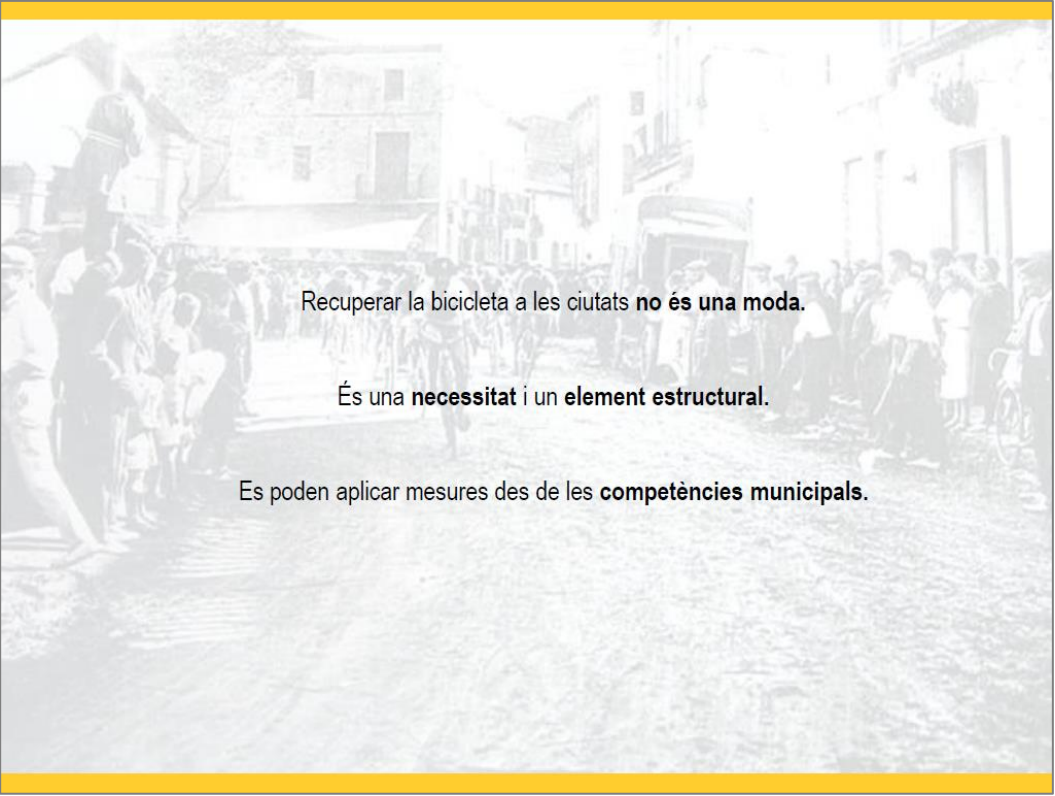
Objectius generals (1/2)



Objectius generals:

- Ser ciutat referent en **salut i esport en bici** millorant els nivells de benestar de la ciutadania.
- Garantir que **tots els nens i nenes** de Sant Boi saben circular de forma segura i responsable en bicicleta.
- Desenvolupar projectes d'innovació i **excel·lència educativa** a través de la bicicleta.

Objectius generals (2/2)



Recuperar la bicicleta a les ciutats **no és una moda**.

És una **necessitat** i un **element estructural**.

Es poden aplicar mesures des de les **competències municipals**.

Conclusions



L'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi de Llobregat planteja un conjunt de mesures per a incrementar la quota modal ciclista y fer de Sant Boi una ciutat 100% ciclable



Totes aquestes mesures permetran assolir un model de ciutat que aposta decididament per la bicicleta com un vehicle d'ús quotidià i per un desenvolupament urbà que repercuteix positivament en la salut i la qualitat de vida de la ciutadania.

I és que no existeix una eina més eficaç per a la transformació de les nostres ciutats i per a fer-les més habitables que la bicicleta.



BACK TO THE BIKE

L'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi de Llobregat



Infraestructura ciclista

Ampliar l'extensió de la **xarxa de carrils bici** local, garantint la seva continuïtat.

Pacificar el 100% de la xarxa secundària acompanyada de senyalització vertical i horitzontal específica.

Garantir un òptim **manteniment i neteja** de tota la xarxa ciclable local.

Incrementar l'oferta d'**aparcament segur** en els entorns de tots els principals centres generadors de mobilitat quotidiana de la ciutat.

Incentivar el **registre voluntari** de bicicletes.

Promoure la **intermodalitat** en la xarxa de transport públic local.





Formació ciclista

Impulsar el projecte "**Cap nen o nena sense saber pedalar**" de forma conjunta en tots els centres educatius de la ciutat.

Promoure un "**Bici Bus escolar**" que connecti tots els centres escolars mitjançant camins escolars especialment pacificats.

Donar suport a **programes de formació teòrica i pràctica** per a aprendre a conduir i circular en bicicleta de forma segura i responsable, dirigits al conjunt de la ciutadania.

Crear una xarxa de serveis i infraestructures destinats a facilitar el **bon manteniment** de les bicicletes.

Esport i Salut

Incorporar l'ús de la bicicleta en projectes vinculats a la promoció de la salut i els hàbits de vida saludables.

Celebrar **jornades tècniques** amb professionals de la salut i l'esport per a incentivar l'ús de la bici.

Organitzar **esdeveniments cicloesportius** que contribueixin al desenvolupament socioeconòmic de la ciutat.

Desenvolupament Econòmic Local

Impulsar la creació d'un **mapa sectorial** format per tots els recursos locals vinculats al sector de la bici.

Fomentar la **compra i distribució de proximitat** en bicicleta capacitant al teixit empresarial local.

Apostar pel **cicloturisme** com una activitat per a posar en valor els actius turístics de la ciutat.

Comunicació i Sensibilització

Aprovar una nova **ordenança de mobilitat** que reguli i potencii l'ús de la bicicleta a la ciutat.

Impulsar accions de **comunicació, promoció i sensibilització** dirigides al foment del ciclisme urbà.

Obtenir **periòdicament dades** sobre l'ús de la bici, facilitant l'avaluació de les polítiques per al seu foment.

Versió tríptic de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi



3. Diagnosi de situació

- 3.1. Marc normatiu europeu 24
- 3.2. Marc normatiu a Catalunya i a Espanya 26
- 3.3. Estudi de bones pràctiques 28
 - 3.3.1. Marc normatiu 28
 - 3.3.2. Integració de la bicicleta 28
 - 3.3.3. Infraestructures 29
 - 3.3.4. Intermodalitat 29
 - 3.3.5. Promoció i formació 30
 - 3.3.6. Economia de la bicicleta 30
 - 3.3.7. Coordinació 30
- 3.4. Passes fetes a Sant Boi fins a l'actualitat 31
 - 3.4.1. Marc normatiu 32
 - 3.4.2. Integració de la bicicleta 34
 - 3.4.3. Infraestructures 34
 - 3.4.4. Intermodalitat 35
 - 3.4.5. Promoció i formació 35
 - 3.4.6. Economia de la bicicleta 36
- 3.5. Estat actual de la bici a Sant Boi 37
 - 3.5.1. Marc normatiu 37
 - 3.5.2. Integració de la bicicleta 37
 - 3.5.3. Infraestructures 37
 - 3.5.4. Intermodalitat 37
 - 3.5.5. Promoció i formació 38
 - 3.5.6. Economia de la bicicleta 38

3.1. Marc normatiu europeu

FEDER (2000 – actualment)

El Fons de Desenvolupament Regional Europeu (FEDER) és un instrument financer de la Comissió Europea la finalitat del qual és l'ajut per al desenvolupament econòmic de les regions deprimides de la Unió Europea. Aquests fons són subvencions a fons perdut, essent gestionats directament per les administracions públiques, tenint cada una d'elles la quota de fons assignada a priori per realitzar projectes a la zona.

L'objectiu del FEDER serà doncs desenvolupar els principis econòmics perquè totes les regions de la Unió Europea convergeixin al mateix nivell de desenvolupament, i permeti enfortir la moneda i la posició econòmica d'Europa. Suposa una de les partides més grans dins dels pressupostos de la UE, afectant àrees de desenvolupament com:

- Transports
- Tecnologia de la comunicació
- Energia
- Medi Ambient
- Recerca i Innovació
- Infraestructures socials
- Formació
- Rehabilitació humana
- Reconversió industrial
- Desenvolupament rural
- Turisme
- Cultura

CIVITAS (2002 – actualment)

CIVITAS és una xarxa de ciutats dedicades a promoure sistemes de transport més competitius, més eficients i més nets. Des de la seva posada en marxa l'any 2002 s'han testejat i implementat més de 800 mesures i solucions de transports urbans en més de 80 ciutats "Living Labs" de tota Europa. Ofereix conèixer solucions innovadores que s'estan desenvolupant i aprendre d'experts que estan treballant al terreny.

Carta de Leipzig sobre ciutats europees sostenibles (2007)

Aquesta carta recull la feina feta fins aleshores entre diferents governs sobre la sostenibilitat a les ciutats europees. Les recomanacions que fa aquest document són:

- Fer major ús de les polítiques integrades de desenvolupament urbà (cohesió social i qualitat de vida, creació i consolidació d'espais públics d'alta qualitat, impuls d'eficiència energètica, etc.)
- Impulsar accions integrades a barris menys afavorits, impulsant la seva economia i l'ocupació, la cohesió social i el foment d'un transport urbà eficient i accessible.

Agenda Territorial Europea (2007)

Per la seva part, aquesta agenda aprofundia en el concepte de cohesió territorial, aconseguint una major coherència de les polítiques comunitàries i nacionals amb impacte territorial i promovent la cooperació territorial a Europa.

Europa 2020 (2010 – 2020)

Europa 2020 és l'estratègia de la Unió Europea per combatre la crisi i crear les condicions propícies per generar creixement i ocupació. Es va posar en marxa l'any 2010 amb la finalitat de crear les condicions requerides per un creixement intel·ligent, mitjançant inversions més eficaces en educació, investigació i innovació, sostenible, gràcies a l'impuls decidit cap a una economia baixa en carboni, i integrador, que posi accent en la creació de lloc de feina i la reducció de la pobresa. La Unió Europea té de termini fins l'any 2020 inclòs per assolir cinc objectius principals:

1. Ocupació: ocupació pel 75% de les persones de 20 a 64 anys.
2. I+D: Inversió del 3% del PIB de la UE.
3. Canvi climàtic i sostenibilitat energètica: emissions de gasos d'efecte hivernacle un 20% (o un 30% si es donen les condicions) menors que a nivells de 1990, 20% d'energies renovables i increment del 20% de la eficiència energètica.
4. Educació: tasses d'abandonament escolar prematur per sota del 10% i almenys un 40% de les persones entre 30 a 34 anys haurien de completar estudis a nivell terciari.
5. Combatre la pobresa i l'exclusió social: reduir almenys en 20 milions el número de persones en situació o risc de pobresa i exclusió social.

Urban Innovative Actions (2014 – 2020)

Urban Innovative Actions (UIA) és una iniciativa de la Comissió Europea que proporciona a les àrees urbanes europees recursos per testejar noves solucions a reptes urbans, i veure com un cop portades a la pràctica aquestes responen a la complexitat de la vida real. Dona suport a:

- Ajuntaments europeus superiors a 50.000 habitants, o un grup d'ajuntaments europeus amb una població total superior als 50.000 habitants.
- Idees que mai s'han provat i que responen a un repte real.
- Idees que poden generar un impacte positiu real en la ciutadania.

Basat en l'article 8 de FEDER, la iniciativa té un total de pressupost de 372 M pel 2014-2020. Els beneficiaris d'aquest fons són els propis ajuntaments. No obstant, degut a la complexitat d'aquests reptes, aquests no poden actuar en solitari. Per tal de dissenyar i d'implementar solucions efectives i innovadores, aquestes necessitaran envoltar-se d'Stakeholders que poden oferir la seva experiència i coneixements sobre la política específica que es tracti. Aquests poden ser organitzacions, associacions, sector privat, institucions, ONGs...

Quin suport es dona:

- UIA cofinança el 80% dels projectes, fins a 5 M.
- Com en un experiment científic, UIA està interessada en entendre què ha funcionat en la implementació del projecte i què no. Per tant s'haurà de documentar, recollir informació i compartir-la amb altres administracions i ajuntaments de tota Europa.

Quin tipus de projectes es poden presentar:

- Innovadors: que mai s'hagin dut a terme a Europa. S'haurà de demostrar que la idea és experimental i que no és part de les activitats normals que s'estan duent a terme.
- Participatives: involucrar els Skateholders durant el procés de disseny i implementació del projecte.
- De bona qualitat: definir ambicions realistes, activitats coherents i gestió efectiva. S'haurà de ser coherent amb la gestió del pressupost.
- Mesurable: com descriuríem el canvi que volem provocar? com es mesurarà l'impacte del projecte? Definir resultats que puguin ser mesurables serà clau.
- Transferibles: s'intentarà que aquestes actuacions puguin ser replicades a altres ciutats europees.

URBACT III (2014 – 2020)

Es tracta d'un programa de més de deu anys d'experiència de Cooperació Territorial Europeu que promou un desenvolupament urbà sostenible integrat en ciutats de tota Europa. És un instrument cofinançat pel FEDER, els 28 estats membres, Noruega i Suïssa.

La missió de l'URBACT és capacitar a les ciutats a treballar conjuntament i desenvolupar solucions integrades a reptes urbans comuns, mitjançant l'intercanvi d'experiències i identificant bones pràctiques per dur a la pràctica polítiques urbanes. Totes aquestes intervencions seran dissenyades tenint en compte els antecedents desenvolupats en els anteriors URBACT.

En la seva tercera edició es vol contribuir en el marc de l'estratègia Europa 2020, treballant al voltant de quatre objectius principals:

- Capacitació. Millorar la capacitat de les ciutats de gestionar polítiques de desenvolupament urbà sostenible i pràctiques d'una forma participativa.
- Disseny de polítiques. Millorar el disseny de polítiques de desenvolupament urbà sostenible.
- Polítiques d'implementació. Millorar la implementació de les estratègies i accions.
- Construir i compartir coneixement. Facilitar l'accés al *know-how* en tots els àmbits d'aquest tipus de desenvolupament urbà per millorar-ne el desenvolupament de les polítiques.

Actualment existeixen nombroses xarxes constituïdes que treballen sobre diferents temàtiques. Pel que fa a la mobilitat urbana, destaca la xarxa CityMobilNet, que treballa de forma co-productiva pel desenvolupament sostenible de la mobilitat urbana, definint un conjunt de mesures per progressar en el futur de les ciutats. Aquesta xarxa està formada per 10 ciutats d'Europa, entre les quals es troba Burgos com a representant d'Espanya.

Agenda Urbana Europea - Pacte d'Amsterdam (2016)

El Pacte d'Amsterdam descriu les principals característiques de la política urbana per a la Unió Europea, reconeixent les zones urbanes com espais amb gran potencial i capacitat de contribució que s'ha d'aprofitar. Els tres pilars en els quals es fonamenta aquesta política urbana són:

- Una millor regulació més eficient i coherent de les polítiques, legislacions i instruments de la UE.
- Un millor accés al finançament per a les zones urbanes per tal d'aconseguir una aplicació efectiva de les intervencions.
- Un millor coneixement sobre qüestions urbanes i intercanvi de pràctiques entre institucions.
- A més, fa especial èmfasi en que les autoritats urbanes han de cooperar amb les comunitats locals, la societat civil, les empreses i les institucions de coneixement amb l'objectiu de potenciar el progrés ambiental, econòmic, social i cultural de les zones urbanes.

Aquest document té en compte les prioritats de l'Estratègia Europa 2020 i defineix els següents temes:

- Inclusió d'immigrants
- Qualitat de l'aire
- Pobresa urbana
- Habitatge
- Economia circular
- Ocupació i economia local
- Canvi climàtic
- Transició energètica
- Ús sostenible dels recursos naturals
- Mobilitat urbana
- Transició digital
- Contractació pública innovadora i responsable.

En referència a la mobilitat urbana s'indica que s'ha d'anar cap a una mobilitat urbana sostenible i eficient. L'atenció s'ha de centrar en:

- El transport públic
- La mobilitat "suau" (caminar, bicicleta)
- Accessibilitat
- Transport eficient amb bona connectivitat interna (local) i externa (regional)

3.2. Marc normatiu a Catalunya i a Espanya

Llei 9/2003 de mobilitat i Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM)

La redacció de l'Estratègia Urbana de la Bicicleta de Sant Boi, de la mateixa manera que ho fa el Pla de Mobilitat, s'emmarca dins de la Llei 9/2003 de 13 de juny de la mobilitat i de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). Ambdues tenen per objecte establir els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies sostenible i segura. Aquests documents responen als principis següents:

- Competitivitat
- Integració social
- Qualitat de vida
- Salut
- Seguretat
- Sostenibilitat

Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya (2008 – 2012)

L'any 2009 a Catalunya es va aprovar el Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya (2008-2012) que va néixer amb la finalitat d'establir eines efectives de planificació i desenvolupament per a la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport, lleure i turisme. Aquest document pretenia donar resposta a una demanda creixent de l'ús de la bicicleta i continuar impulsant aquest mitjà de transport sostenible apostant per la integració planificada i coherent d'aquest mitjà en el seu sistema de mobilitat.

El pla preveia 1.200 km de carril bici i tenia els següents eixos estratègics:

- 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.
- Crear una normativa que reguli tots els aspectes referents a la bicicleta i les noves vies previstes.
- Prioritzar la seguretat del ciclista mitjançant la pacificació 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 i eines segures 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.

Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (2013–2018)

Tot i que la primera versió d'aquest es va redactar l'any 2008, el vigent Pla Director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona té per objecte planificar la mobilitat de la regió tot tenint present tots els modes de transport, el passatge i les mercaderies. El Pla volia fomentar els desplaçaments dels modes no motoritzats, d'acord amb els principis i objectius de la Llei 9/2003 de la mobilitat, i desenvolupar en el territori el que determinen les Directrius Nacionals de Mobilitat i en coherència i subordinat a les directrius del planejament territorial vigent a l'RMB.

Els seus eixos principals són:

- Planificació coordinada de l'urbanisme i la mobilitat.
- Una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada.
- Creació d'una xarxa de carrils bici de 150 km interurbans garantint la connexió amb les xarxes urbanes i els aparcaments segurs.
- Creació d'una xarxa de 30 aparcaments tancats.
- Gestió de la mobilitat amb el transvasament modal com a prioritat.
- Creació d'un sistema de préstec de bicis a 50 estacions de tren.
- Un transport ferroviari de més qualitat.
- Transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient.
- Noves infraestructures en el marc d'un sistema logístic modern.
- Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat.
- Creació de xarxes per a vianants i carrils bici als centres de treball.
- Eficiència energètica i ús de combustibles nets.
- Coneixement i participació en l'àmbit de la mobilitat.

La pròpia RMB està desenvolupant un projecte anomenat Bicipia que té com a objectiu connectar d'una manera ràpida, directa i segura, de nord a sud i d'est a oest la metròpolis. La xarxa Bicipia contempla un total de 414 km de carrils bici, dividits en xarxa bàsica i en xarxa secundària.

Llei 13/2014 d'Accessibilitat (2014)

Aquesta llei té com a objectius:

- Establir les condicions d'accessibilitat necessàries perquè els espais d'ús públic, els edificis, els mitjans de transport, els productes, els serveis i els processos de comunicació garanteixin l'autonomia, la igualtat d'oportunitats i la no discriminació de les persones amb discapacitat o amb altres dificultats d'interacció amb l'entorn.
- Integrar en el marc normatiu de Catalunya les condicions bàsiques d'accessibilitat, d'acord amb les directrius nacionals i estatals.
- Promoure la utilització de productes de suport a l'accessibilitat que millorin la qualitat de vida de les persones amb discapacitat o amb altres dificultats d'interacció amb l'entorn.

Les administracions públiques han d'elaborar Plans d'Accessibilitat en l'àmbit de les pròpies competències. Els àmbits d'actuació d'aquests Plans seran:

- Territori i Edificis
- Mitjans de transport
- Productes
- Serveis
- Comunicació

Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta (2014 – actualitat)

La Mesa Nacional de la Bicicleta està formada per l'Associació de Ciclistes Professionals, l'Associació de Marques i Bicicletes d'Espanya, la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, la Plataforma Empresarial de la Bicicleta, la Red de Cicloturistas i la Real Federación Española de Ciclismo. Aquesta agrupació ha redactat en col·laboració amb la European Cyclists' Federation aquest document per fer-lo arribar al govern espanyol i que el dugui a terme, amb l'objectiu de promoure un ús segur, còmode, atractiu de la bicicleta com a part primordial d'una política de transport integral i sostenible. Les funcions bàsiques d'aquest Pla són:

- Dissenyar una política i un marc organitzatiu, normatiu i estratègic de promoció de la bicicleta, amb objectius concrets i un mètode de seguiment de les polítiques, programes l'ús de la bicicleta a nivell nacional.
- Assegurar la necessària coordinació entre aquelles actuacions dels diferents ministeris que tinguin un efecte directe o indirecte en l'ús de la bicicleta, transports, esports, ordenació del territori, medi ambient, sanitat, economia, feina, seguretat vial, justícia, habitatge, indústria, turisme, educació, ...
- Assumir la coordinació, impuls i seguiment de les actuacions que en aquesta matèria es duen a terme per part de les administracions autonòmiques i locals, i procedir a avaluar els resultats obtinguts, sense perjudici de les competències pròpies de cada territori. Per això serà imprescindible la creació d'una Agència Estatal de la Bicicleta que actuï com a organisme interterritorial en aquesta matèria.
- Establir i desenvolupar relacions en aquesta matèria amb la resta de països europeus que disposen en general d'una situació més avançada que la nostra, per tal d'avançar en l'harmonització de les polítiques ciclistes, senyalitzacions comuns, normes en matèria d'infraestructures, intercanvi d'experiències,
- Desenvolupar i difondre el coneixement tècnic adquirit en matèria d'ús de la bicicleta.

A més, d'aquest document es desprenen un conjunt de 10 iniciatives destinades a fomentar l'ús de la bicicleta, classificades per temàtiques. Aquestes són:

- **La Oficina Estatal de la Bicicleta.** Aquesta figura es concep com un organisme públic autònom de participació, planificació i gestió, creat pel Govern i adscrit al Ministeri de la Presidència, per a la inclusió de la bicicleta com a instrument fonamental en les polítiques de mobilitat sostenible i saludable.
- **Creació de l'Observatori Estatal de la Bicicleta.** La seva funció principal serà disposar d'un coneixement fidel de la mobilitat ciclista i les seves tendències (i condicionants), del marc normatiu i estratègic, de bones pràctiques nacionals i estrangeres.
- **Marc normatiu.** Una peça clau pel foment de l'ús de la bicicleta és una necessària revisió del Marc Normatiu perquè l'ordenament jurídic és l'eina fonamental per donar efectivitat als principis i directrius del foment de l'ús de la bicicleta.
- **Integració de la bicicleta.** És necessari analitzar en profunditat els factors clau per a la integració de la bicicleta en la mobilitat. És bàsic sentir-se segur, tenir clares les normes, sentir el recorregut com a còmode, poder aparcar en un lloc segur i sentir-se respectat.
- **Infraestructures.** És necessari promoure un Pla d'Infraestructures ciclistes que d'una banda harmonitzi les característiques tècniques i que garanteixi la seguretat i la comoditat de les mateixes. I per altra banda, contempli les necessitats dels desplaçaments interurbans i en relació al turisme en bicicleta.
- **Intermodalitat.** Només sistemes de transport porta a porta poden superar l'excessiva dependència de l'automòbil de la societat. Els components de la cadena de transport han d'estar connectats per assegurar la mobilitat. Per tant, és necessari proposar accions que portin a aconseguir una àgil, efectiva i còmode intermodalitat de la bicicleta amb els mitjans de transport públics.
- **Promoció i formació.** Fa falta promoció directa i indirecta i donar suport per tots els mitjans de l'ús de la bicicleta, el transport públic i els desplaçaments a peu. De la mateixa manera és desitjable que s'afavoreixi la formació per aprendre a anar i circular en bicicleta, a conèixer les normes de circulació responsable i segura.

- **Economia de la bicicleta.** La economia de la bicicleta va més enllà de la fabricació i lloguer o venda d'aquestes i complements, o en les activitats associades al ciclisme esportiu i al turisme en bicicleta. Distribució comercial de l'última milla, bici missatgeria, desenvolupament d'apps, entitats bici amigues, allotjaments per a ciclistes, alimentació per a ciclistes, així com la demanda creixent d'enginyers i urbanistes (entre d'altres professionals) especialitzats en la mobilitat sostenible.
- **Fiscalitat i mesures de suport.** La menor fiscalitat per a l'economia de la bicicleta i els suports per a la compra de bicis i e-bicis, o els ajuts fiscals i econòmics pels que es desplacen a la feina en aquest tipus de vehicle han de ser una política habitual, com ja passa a altres països del nostre entorn.
- **Coordinació.** Assegurar la coordinació entre aquelles actuacions dels diferents ministeris que tinguin un efecte directe o indirecte en l'ús de la bicicleta (transports, esports, ordenació del territori, medi ambient, sanitat, economia, ocupació, seguretat vial, justícia, habitatge, indústria, turisme, educació, investigació, etc.). A més, assumir la coordinació, impuls i seguiment de les actuacions que en aquesta matèria es duen a terme per part de les administracions autonòmiques i locals.

Pla Estratègic Xarxa 2020. Sostenibilitat per a les persones avui. Visions pel 2030 i més enllà (Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat - Diputació de Barcelona)

El Pla Estratègic Xarxa 2020 es proposa incorporar una doble visió:

- Una visió amb la mirada posada al 2020, any el qual les ciutats i pobles hem d'acomplir els compromisos derivats del Pacte d'Alcaldes per una Energia Sostenible Local, entre d'altres. I una visió més enllà d'aquest mandat, a l'horitzó 2030, en base als nous Objectius de
- Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides – Agenda 2030, i al nou Pacte d'Alcaldes pel Clima i l'Energia 2030.

En base a aquests nous reptes i visió de la Xarxa, es plantegen els 8 objectius estratègics següents:

- Renovar la vigència del compromís polític del món local per impulsar polítiques vers un model de desenvolupament sostenible.
- Refermar el paper de la Xarxa com a espai de referència sobre medi ambient i sostenibilitat a Catalunya.
- Continuar impulsant-la com a espai de trobada, instrument de cooperació i coordinació, intercanvi d'experiències i entorn institucional per promoure una governança ambiental multinivell; i estimular la participació d'altres actors socials i empresarials en determinades dinàmiques i espais.
- Reforçar i prioritzar l'acció, amb la mirada posada a l'any 2020, per aconseguir els compromisos derivats del Pacte d'Alcaldes per una Energia Sostenible Local. I esdevenir entitat de suport del nou Pacte d'Alcaldes pel Clima i l'Energia a través del Club del Pacte d'Alcaldes de Catalunya, per donar suport a la lluita contra el canvi climàtic en àmbits de treball comú i en xarxa sobre mitigació i adaptació.
- Difondre els Objectius de Desenvolupament Sostenible i fixar les bases per l'aplicació a escala local en l'horitzó 2030.
- Basar-se en el paradigma del Desenvolupament Sostenible per desenvolupar les temàtiques i l'estructura de funcionament de la Xarxa 2020, en base a les tres dimensions de la Sostenibilitat: ambiental, social i econòmica; i que el desenvolupament sostenible sigui l'eix integrador i transversal que ha de relligar les polítiques públiques locals.
- Reforçar la coordinació i cooperació en matèria de millora de la qualitat de l'aire, prevenció de la contaminació acústica i promoció d'una mobilitat sostenible.

- Promoure un model per les ciutats i pobles basat en l'economia circular i verda, com a tercera esfera de la sostenibilitat.
- Promoure l'educació en el marc de les polítiques de desenvolupament sostenible, per garantir la cohesió social de les persones i els territoris.

3.3. Estudi de bones pràctiques

A continuació s'enumeren en forma esquemàtica bones pràctiques, executades o en procés d'execució, realitzades a diferents ciutats i municipis europeus per tal de fomentar l'ús de la bicicleta en entorns urbà. Per fer més entenedora la lectura s'ha classificat la informació seguint el criteri proposat pel Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta: marc normatiu, integració de la bicicleta, infraestructures, intermodalitat, promoció i formació, economia de la bicicleta, fiscalitat i mesures de suport i coordinació.

3.3.1. Marc normatiu

- Introducció en el Pla de Seguretat del Trànsit de Dinamarca la reducció de la velocitat màxima dels cotxes en aquelles vies que comparteixen amb les bicicletes.
- Regulació per llei d'aspectes considerats d'alt interès per a la promoció real de l'ús de la bicicleta, i a fi de garantir la uniformitat al llarg de tota la xarxa a nivell nacional: disseny de les vies, adaptació de les infraestructures i senyalitzacions específiques.
- Canvis a la normativa viària des del National Cycling Strategy del Regne Unit, per tal de permetre la circulació de ciclistes a vies restringides, reducció de límits de velocitat, canvis en les prioritats en les cruïlles o totalitat de carrils bici segregats.
- Creació d'un estàndard per provar la seguretat dels dispositius antirobatori a Regne Unit i Itàlia.
- Introducció del concepte de "seguretat sostenible", concepte que recolza la idea d'establir el límit de velocitat de 30 km/h en zones residencials i que pot estimular l'extensió d'aquest límit a tota la zona urbanitzada, a més de la classificació jerarquitzada de carreteres.
- Totes les bicicletes han d'estar registrades a nom de l'usuari, però no és necessari matricular-les.
- Emissió de Circular indicant que tot immoble ha de comprendre accessos exteriors, llocs per a bicicletes i ciclomotors, coberts i segurs a Bèlgica, Holanda i França.
- Igualtat de prioritació de la bicicleta en la planificació i el desenvolupament d'infraestructures vials que els autobusos i els automòbils.
- Desenvolupament de normatives de circulació específiques per a ciclistes.
- Elaboració del Pla Nacional per a la Promoció de l'Ús de la Bicicleta (2002-2012).
- Reforma de les polítiques de mobilitat en relació amb la bicicleta, invertint més en construcció d'infraestructural i promocionant la mobilitat en bicicleta.
- Norma foral que regula els aspectes relatius a les infraestructures ciclables.

3.3.2. Integració de la bicicleta

- Aparcaments per llei a tots els edificis públics i comercials.
- Creació de rutes segures a les escoles (trams exclusius per a donar màxima seguretat als nens).
- Existència d'alguns "STOP" amb una línia de posició avançada per ciclistes, que els permet tenir una posició de parada avantatjosa respecte de la dels vehicles motoritzats.
- Habilitació d'alguns carrils bus per a ciclistes, a fi d'oferir vies amb continuïtat i seguretat.

- Establiment d'alternatives d'organització de carreteres especials per a ciclistes que donen una major seguretat a aquest col·lectiu: línia d'"STOP" avançada, pacificació de trànsit, etc.
- Manteniment simultani de les vies públiques, ciclistes i calçada.
- Aparcaments exclusius per a bicicletes a les principals estacions.
- Habilitació de carrils bus per a la circulació de bicicletes, degudament senyalitzats.
- Instal·lació de plafons amb el mapa de la xarxa ciclable, urbana i interurbana.
- "Vadebike BCN", aparcament intel·ligent de bicicletes privades al carrer.
- "Biceberg", aparcament automàtic soterrat per a bicicletes.
- Habilitar locals buits per a ús exclusiu de bicicletes amb accés amb targeta.
- La xarxa d'aparcaments de BCN està dotada de zones segures per a bicicletes.

3.3.3. Infraestructures

- Adaptació de totes les vies de circulació a la bicicleta: escales, voreres, rotondes, túnels...
- Promoció d'eines intel·ligents de tancament de vies en funció del trànsit.
- Infraestructures concebudes exclusivament per a bicicletes que esdevenen atraccions turístiques.
- "Cicle-Ruta del Tàmesi", via interurbana que recorre el Tàmesi en el seu pas per Londres i uneix les rodalies amb el centre de la ciutat.
- Skycycle" projectant vies ciclistes sobre la xarxa de trens existent.
- "Woonerf", zones residencials i d'oci on els vianants són dominants i la bicicleta i alguns vehicles motoritzats són permesos a velocitat molt baixa.
- Xarxa de ciclovies que generen electricitat per recarregar e-bicis.
- Infraestructures concebudes exclusivament per a bicicletes que esdevenen atraccions.
- Habilitar camins dels canals i rius i vies de ferrocarril fora de servei per a la circulació de vianants i bicicletes.
- Instal·lació de plafons amb el mapa de la xarxa ciclable, urbana i interurbana.
- Desenvolupament de rutes interurbanes preferents per a ciclistes, on els conductors tenen la obligació de circular a no més de 40 km/h durant els caps de setmana i dies festius de 8 a 14 hores.
- Infraestructures en desús es converteixen en carril bici exclusiu i atracció turística.

3.3.4. Intermodalitat

- Projecte per al disseny de suports especials per portar les bicicletes als autobusos, tant urbans com interurbans.
- Entrada de la bicicleta permesa a la majoria de transports públics. S'identifica la bicicleta com un mitjà alimentador de transport públic.
- Promoció per part del govern d'aparcaments connectats amb la xarxa de transport públic a les entrades de les ciutats.
- Instal·lació de pàrquings per a bicicletes a totes les estacions de metro i edició d'un mapa indicant-ne la ubicació.
- Senyalització d'espais d'ubicació de bicicletes a l'interior dels vehicles mitjançant adhesius "Bicicleta".
- Servei de lloguer de bicicletes a les principals estacions.
- Projectes per millorar els estacionaments de llarga durada i l'accessibilitat als vehicles.
- "Bahn & Bike", modalitat de viatjar que permet la intermodalitat entre els trens i les bicicletes.
- Creació de bitllets, preus especials i suplementos als bitllets dels viatgers que han de ser abonats per poder transportar les bicicletes als trens i busos.

- Creació de vies ciclistes de connexió entre les principals estacions d'intercanvi amb transports públics i els principals punts d'interès.
- "Bicitreno", jornada nacional dedicada a la mobilitat ecològica. Aquest dia el transport de la bicicleta al tren és totalment gratuïta amb l'objectiu de promoure la intermodalitat.
- Reforçament d'aparcaments en els punts de préstec de bicicletes.
- Habilitació d'autobusos per transportar bicicletes.

3.3.5. Promoció i formació

Promoció:

- Programes específics per al transport escolar que inclouen cursos de conducció de bicicletes.
- Programa d'educació específic per a autoritats i professionals.
- Programes d'educació als llocs de treball.
- Organització d'un concurs a nivell europeu per a la recollida d'idees i propostes per a promoure la bicicleta a les escoles.
- "Transport escolar en bicicleta" organitzat per algunes escoles del país que pretén incentivar als pares a permetre als seus fills a anar en bicicleta a l'escola. Amb l'ajuda de pares o professors voluntaris s'organitzen itineraris on un adult recull a un màxim de 5-7 nens.
- Tallers de formació sobre la bicicleta de dos tipus: un dirigit als ciclistes sobre el seu ús i manteniment, i un altre dirigit a professionals i comerciants per a l'actualització de l'oferta, els serveis i la promoció d'aquesta.
- Sessions de formació de 22 dies complets dirigides a les administracions.
- Recorregut de ruta urbana amb escolars, dibuixant les distàncies entre els diferents punts i senyalitzant amb cartells les carències i les dificultats en relació amb la mobilitat.
- Parcs infantils, tallers, obres de teatre, concursos i altres esdeveniments sobre la bicicleta.
- Concursos fotogràfics.
- Distribució de material divulgatiu a conductors sobre l'ús responsable del vehicle privat.
- Estudi dels hàbits dels treballadors en col·laboració amb les empreses dels municipis per reflexionar sobre les conseqüències del vehicle privat.

Formació:

- Bicicleta i treball: promoció de la disposició de vestuaris o dutxes als llocs de treball.
- Bicicleta i compres: creació de campanyes per promoure la utilització de la bicicleta per fer compres.
- Cargo Bike Championship a Brasil i Dinamarca.
- Foment de les empreses de l'ús de la bicicleta entre els treballadors.
- Creació d'un reconeixement especial o marca "Cities Enjoy Bicycles Awards" que s'ofereix a bones iniciatives locals de promoció de l'ús de la bicicleta.
- Organització de rutes especials en bicicleta de coneixement de suburbis i infraestructures especials per a bicis.
- Difusió mensual on line a tots els usuaris de la bicicleta interessats de les novetats i altres notícies relacionades amb la bicicleta.
- "Jo compro en bicicleta" pel foment de l'ús de la bicicleta en la realització de compres quotidianes.
- Celebració anual de la Fira Internacional de la Bicicleta.
- Organització del concurs bicicleta i empresa "empresa amiga de la bicicleta".
- Bicicletes com a vehicles oficials entre el batlle i regidors de l'Ajuntament.
- Compra de bicicletes per a l'ús del personal de l'Ajuntament.
- Sorteig d'una bicicleta entre les persones empadronades usuàries del transport públic.

- Campanya "La bicicleta, la millor idea del món".
- Setmana Mobilitat Sostenible i Segura (SMSS).
- Pàrquing Day per reivindicar espai públic per les persones.

3.3.6. Economia de la bicicleta

- Bicicleta i compres: creació de campanyes per promoure la utilització de la bicicleta per fer compres.
- "Jo compro en bicicleta" pel foment de l'ús de la bicicleta en la realització de compres quotidianes.
- Celebració anual de la Fira Internacional de la Bicicleta.
- Club de Màrqueting de Natura i Turisme Actiu.
- 2014 any del turisme en bicicleta.
- Vanapedal: Eco-logística de última milla.

3.3.7. Fiscalitat i mesures de suport

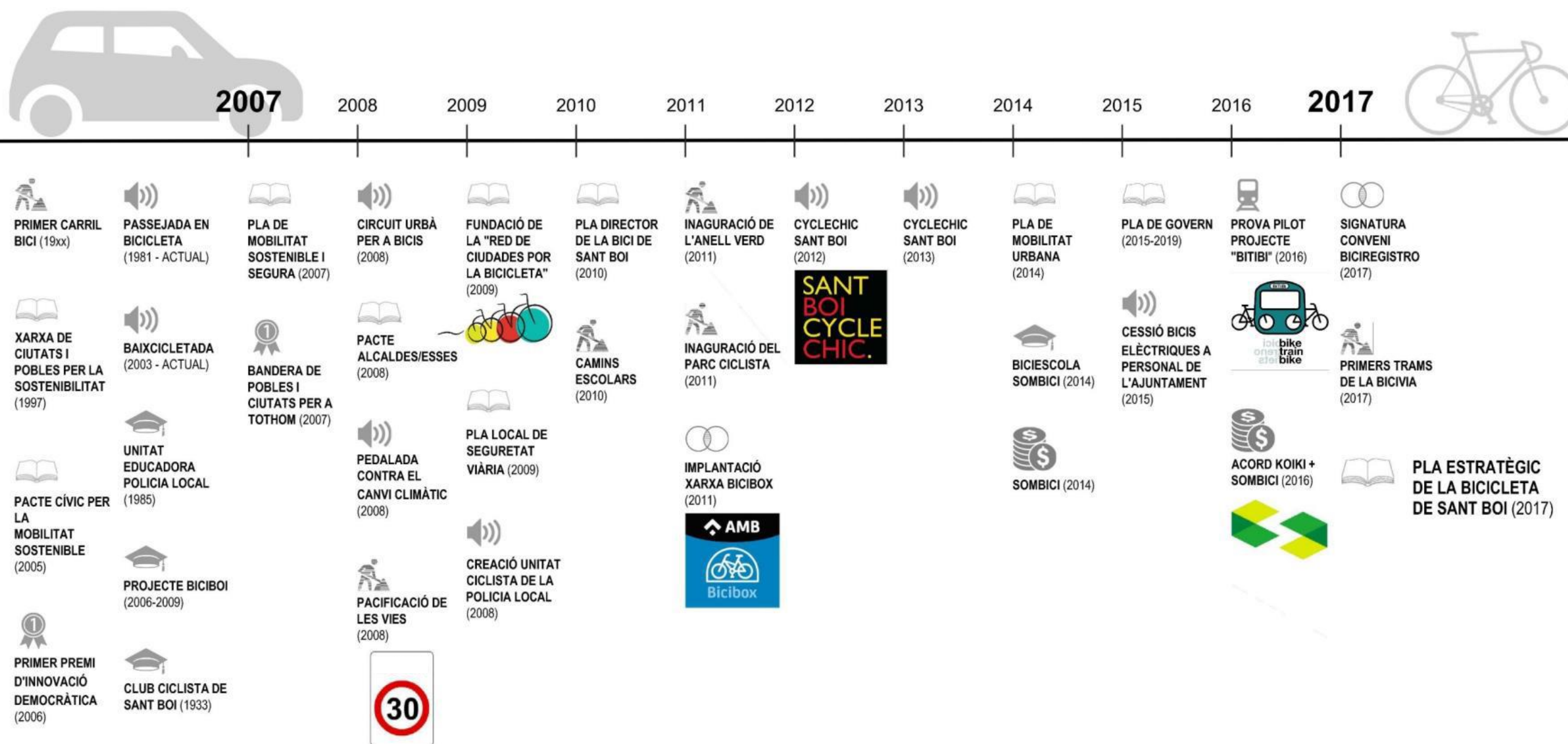
- Bicicleta i compres: creació de campanyes per promoure la utilització de la bicicleta per fer compres.
- Foment des de les empreses de l'ús de la bicicleta entre els seus treballadors.
- Pagament de 6 francs per km lliure d'impostos a treballadors que es desplacin en bicicleta.
- Subvenció per a la creació de brigades ciclistes de vigilància a la regió de Brussel·les capital.
- Subvenció del 70% dels projectes regionals interessats en promoure la implantació de sentits únics limitats que formin part d'itineraris pedalables regionals.
- Disposició d'atractius fiscals dirigits als comerciants per la construcció d'estacionaments de bicicletes i la seva supervisió.
- Introducció d'una bonificació fiscal per distància recorreguda en els desplaçaments quotidians independentment del mitjà de transport utilitzat i en favor de la bicicleta.

3.3.8. Coordinació

- Creació de partnerships entre l'administració pública i les associacions de veïns, empreses privades, cambres de comerç, organitzacions de l'àmbit sanitari i altres agents vinculats a la bicicleta.
- "Locomotives", iniciativa de col·laboració entre governs i experts locals que dirigeix el procés de desenvolupament de polítiques relacionades amb la bicicleta.
- Organització de Comissions de la Bicicleta amb representants de la mobilitat ciclista, responsables polítics i dels serveis comunals o regionals.
- Creació d'una plataforma oberta a tots els ciutadans anomenada "Diàleg sobre el Pla Nacional de la Bicicleta".

3.4. Passes fetes a Sant Boi fins a dia d'avui

L'Ajuntament de Sant Boi porta més de deu anys treballant per la promoció de l'ús de la bicicleta per a realitzar els desplaçaments habituals per l'interior de la ciutat. A continuació es fa un repàs d'aquesta trajectòria, continuant amb el criteri de classificació proposat pel Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta: marc normatiu, integració de la bicicleta, infraestructures, intermodalitat, promoció i formació, economia de la bicicleta, fiscalitat i mesures de suport i coordinació.



3.4.1. Marc normatiu

1997 | Xarxa de Ciutats i Pobles per a la Sostenibilitat

Sant Boi és municipi integrant d'aquesta Xarxa, una associació de municipis compromesos amb el medi ambient per avançar cap a un desenvolupament sostenible. Fou creada el 16 de juliol de 1997 en l'assemblea constitutiva que va tenir lloc a Manresa, on 118 municipis van formalitzar la seva adhesió, i actualment constitueix una plataforma de cooperació i intercanvi on els municipis troben un marc adequat per discutir els seus problemes, les seves inquietuds, les seves necessitats, les seves experiències, i promoure i dur a terme projectes d'interès comú.

1998 | Ordenança municipal de circulació

La legislació vigent atribueix als Ajuntaments la capacitat per desenvolupar, dins el marc de les seves competències, allò que estableix la legislació autonòmica i estatal. En aquest sentit, l'Ajuntament de Sant Boi ha aprovat les seves ordenances pròpies per tal ordenar la vida i el funcionament de la ciutat. Aquestes són:

- Activitats i obres
- Via pública i circulació
- Civisme i serveis a les persones
- Planejament urbanístic

Aquestes ordenances fan referència a la bicicleta en els següents articles:

- Article 9: Bicicletes d'infants, patins, monopatins i similars. Els usuaris de patins, patinets, monopatins, bicicletes i tricicles d'infants menors de 12 anys i similars, ajudats o no de motor seran considerats vianants a tots els efectes, circularan per les voreres i altres parts de la via destinades als mateixos, respectaran l'ús que facin altres usuaris i mantindran en tot moment la velocitat del pas d'una persona. Resta prohibit que s'agafin a altres vehicles per ésser arrossegats.
- Article 13.3: Carrers residencials. Les bicicletes que hi circulin tenen preferència sobre la resta de vehicles, però no sobre els vianants.
- Article 14.1: Bicicletes - Normes generals. Quan circulin per una calçada en què no hi hagi carril especialment destinat i degudament senyalitzat, les bicicletes, tricicles i similars circularan per la calçada, tan a prop de la vorera com sigui possible, respectant totes les normes de circulació, sense perjudici establert en l'article 9 d'aquestes Ordenances.
- Article 14.2: Bicicletes - Normes generals. Podran circular per les voreres, andanes i passeigs en què existeixi carril especialment destinat i degudament senyalitzat, adequant la seva velocitat a la normal d'un vianant, i estaran sotmeses a l'establert per als vianants en la present Ordenança.
- Article 14.3: Bicicletes - Normes generals. En els parcs públics, illes de vianants o zones de circulació restringida de vehicles, circularan per els carrils a elles especialment destinats i degudament senyalitzats. Si no n'hi ha, adequaran la seva velocitat a l'establert per als vianants en la present Ordenança. Gaudiran de preferència sobre la resta de vehicles, però no sobre els vianants.
- Article 17.4: Circulació de vehicles sobre rodes. Les motocicletes i ciclomotors no podran circular per carrils destinats per a bicicletes així com pels carrils de bus i de taxi.
- Article 32.5: Regulacions especials d'estacionament - Vehicles de dues rodes. Les motocicletes, ciclomotors i bicicletes no podran estacionar en les voreres i passeigs tret que hi hagi una senyalització en sentit contrari. En aquest últim cas únicament es podrà utilitzar la força motor per a salvar el desnivell de la vorada.

Els anys 2003 i 2004 es van fer modificacions de les Ordenances, però cap d'elles feia referència a la bicicleta. Al setembre de 2018 s'ha aprovat una petita modificació relativa a la bicicleta per tal de regularitzar la seva circulació pel centre del carril.

2005 | Pacte Cívic per a la Mobilitat Sostenible i Segura de Sant Boi de Llobregat

En aquesta direcció, el 29 de setembre de 2005 l'Ajuntament de Sant Boi va redactar el Pacte Cívic per a la Mobilitat Sostenible i Segura de Sant Boi de Llobregat el qual defineix el model de mobilitat al que aspira el municipi a fi d'augmentar la qualitat de vida dels ciutadans. Es va dur a terme mitjançant un procés participatiu, procés que va rebre el premi d'innovació democràtica atorgat per la Generalitat.

S'estructura a partir de 8 principis:

- Accessibilitat
- Seguretat
- Eficiència
- Garantia de qualitat de vida
- Garantia de dinamisme econòmic
- Integració de tots els col·lectius i administracions
- Dret a moure's amb llibertat

Aquest document és especialment rellevant, ja que es va arribar per primera vegada a la conclusió del paper rellevant que ha de tenir la bicicleta en aquest context, reconeixent-la com "el vehicle segur, sostenible i cívic per excel·lència".

2006 | Primer Premi d'Innovació Democràtica pel projecte "Mou-te en verd: el procés participatiu del Pla de Mobilitat de Sant Boi"

Aquest projecte va rebre el Primer Premi d'Innovació Democràtica que reconeixia als ajuntaments catalans que mostraven noves formes de govern i participació social, a la vegada que promouen una millor qualitat democràtica. El procés participatiu del Pla de Mobilitat es va desenvolupar al llarg d'un any i mig, i es van decidir entre d'altres inversions de part del pressupost municipal, el PMI de Casablanca, el PMU, el Reglament de Participació Ciutadana o el Pla Cívic.

2007 | Bandera de Pobles i Ciutats per a Tothom

La Bandera de Pobles i Ciutats per a Tothom fa visible l'esforç continuat del municipi per a millorar la qualitat dels seus entorns i serveis fent-los cada vegada més adients per a la diversitat dels ciutadans i ciutadanes. Suposa ser premiat davant els ciutadans i la premsa local amb una Bandera, atorgada per una organització internacional i independent, després d'una avaluació externa i promou el municipi internacionalment.

Les accions i projectes en matèria d'accessibilitat i Disseny per a Tothom han de:

- Suposar com a mínim un import equivalent al 2% del pressupost d'inversions, tot i que els fons utilitzats poden procedir d'altres pressupostos o administracions.
- Estar recolzats socialment mitjançant un procés participatiu o, com a mínim, per part d'una entitat associativa del municipi.
- Constituir un bé directe per als ciutadans i ciutadanes, demostrant resultats palpables.

2007 | Pla de Mobilitat Sostenible i Segura de Sant Boi (PMSS)

Aquest pacte va ser la base per a l'elaboració a abril de 2007 del Pla de Mobilitat de Sant Boi que avançava en l'objectiu d'assolir una ciutat sostenible i respectuosa amb el medi ambient. A banda de realitzar un anàlisi global de la mobilitat, el PMU 2007 va establir la jerarquització actual del viari de tota la ciutat, i un seguit de propostes d'actuació vinculades a la moderació del trànsit i l'ordenació de la mobilitat, d'entre les quals destacava el concepte d'àrees de qualitat ambiental. Consistia en establir una jerarquia de carrers de manera que algunes àrees de la ciutat tinguessin una accessibilitat reduïda mitjançant la instauració de mesures que dissuadien el tràfic de pas (limitació de velocitat a 30 km/h) i reduïen al mínim l'impacte ambiental de la motorització. D'aquesta manera s'aconseguia reduir a nivells mínims els factors que distorsionen el medi ambient del carrer, com el soroll, la contaminació ambiental, la perillositat o l'ansietat.

2008 | Pacte d'alcaldes/esses i Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES)

L'any següent l'Ajuntament va signar el Pacte d'alcaldes/esses que, impulsat per la Comissió Europea, promou que els municipis que s'hi adhereixin facin seus els objectius de la Unió Europea pel 2020 i adoptin el compromís de reduir les emissions de CO2 en el seu territori en més del 20% pel 2020. Fruit d'aquest document es va constituir el Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES) que representa la concreció de l'estratègia per part de la ciutat per assolir els objectius marcats per la UE.

2008 - 2009 | Red de Ciudades por la Bicicleta

El 13 de març de 2009, la nostra ciutat va ser fundadora conjuntament amb altres ciutats d'Espanya en la creació de la Red de Ciudades por la Bicicleta. Aquesta associació va néixer amb l'objectiu de facilitar, fer més segura i desenvolupar la circulació dels ciclistes, especialment en nuclis urbans, mitjançant el treball entre diferents ajuntaments de l'estat. Pretén realitzar un conjunt d'accions necessàries per impulsar la bicicleta com a mitjà de transport, intensificant iniciatives adoptades amb el mateix objectiu per les Administracions Públiques, associacions i altres agents socials.

2009 | Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)

Aquest mateix any es va redactar el Pla Local de Seguretat Viària (PLSV) amb el doble objectiu d'analitzar els nivells de sinistralitat del municipi i també d'elaborar propostes per a la seva reducció. L'estudi es va elaborar en el marc d'un conveni de col·laboració amb el Servei Català de Trànsit (SCT) i es va desenvolupar a partir del Manual Guia per a l'elaboració de plans locals de seguretat viària del propi SCT. Una de les conclusions a la que es va arribar amb l'estudi va ser l'increment esdevingut durant 2005-2008 del nombre d'accidents amb víctimes en la zona urbana de la ciutat.

2010 | Pla Director de la Bicicleta de Sant Boi de Llobregat

L'any 2010 es redacta el primer Pla Director de la Bicicleta de Sant Boi, un document que s'inspirava en el Pacte Cívic per a la Mobilitat Sostenible i Segura de l'any 2005 i que pretenia concretar un seguit d'eines per facilitar i augmentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport apte per a tothom, segur, competitiu amb la resta de modes i potent en quant a usuaris.

2014 | Pla de Mobilitat de Sant Boi (PMU)

Aquest any es redacta el nou Pla de Mobilitat de Sant Boi. Establir els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i la seguretat i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles. Es definirà un model de futur de mobilitat sostenible que garanteixi la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport. Aquest Pla defineix 11 grans objectius repartits entre els diferents mitjans de transport. Per la bicicleta, aquest destaca la importància d'augmentar la participació d'aquesta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infraestructurals, de gestió de trànsit i d'educació viària necessàries per promoure la seva utilització.

Per aconseguir-ho, defineix una sèrie d'actuacions a dur a terme:

- Creació de nous itineraris per a bicicletes i solucionar les discontinuïtats i manca de connectivitat de la xarxa existent, mitjançant una anella ciclista.
- Garantir la connexió amb bicicleta entre tots els barris de la ciutat, si bé els pendents poden esdevenir una barrera que dificulti aquesta connexió.
- Garantir la connexió amb l'Anella Verda per la part del Riu Llobregat.
- Garantir la connexió entre FGC, la zona industrial i el Parc Ciclista existent.
- Promoure la connexió amb Viladecans a través de la creació d'un carril bici a la Carretera de la Santa Creu de Calafell d'acord amb el projecte existent.
- Realitzar campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat en bicicleta.
- Dur a terme campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat en bicicleta.

Aquest document es va aprovar definitivament al maig de 2018.

2015 - 2019 | Pla de Govern actual

Durant les darreres dues legislatures Sant Boi havia treballat sobre els grans eixos de la ciutat com són la salut mental, l'entorn natural i el patrimoni cultural i històric. A partir de 2015 s'ha decidit donar un pas més enllà en les apostes dels últims anys, treballant en una nova visió de ciutat basada en tres qualitats: una ciutat igualitària, amable i emprenedora. Sant Boi ha d'esdevenir una ciutat amb capacitat de vetllar per la igualtat, frenar el risc de fractura social i territorial i oferir oportunitats de desenvolupament personal. Una ciutat amb l'objectiu de preservar i retenir talent, capital humà, social i empresarial, i sobre ells generar noves oportunitats. I una ciutat atractiva des del punt de vista de la qualitat ambiental amb voluntat de posar en valor els seus potencials i la seva capacitat emprenedora.

Aquest pla es va construir de manera conjunta amb la ciutadania fent prevaler l'interès públic i el bé comú. Per fer-ho es va celebrar un procés participatiu recollint un conjunt de demandes, la majoria d'elles incorporades dins del pla, i del que el següent pla s'ha nodrit fent valer la qualitat democràtica i la coresponsabilitat ciutadana. Dins d'aquest context, la bicicleta esdevé un element que incideix en els tres eixos de ciutat:

Igualitària (integració)	• Reduir la desigualtat, ja que es tracta d'un dels mitjans de transport més accessibles. • Fomentar l'envelliment actiu. L'ús habitual de la bicicleta es pot prolongar fins a edats molt avançades. • Garantir la mobilitat a persones amb diversitat funcional. Les bicicletes adaptades, cadires de rodes, etc. poden facilitar la vida de persones amb necessitats de mobilitat especials. • Promoure hàbits de vida saludables. Està demostrat que anar en bicicleta és una de les activitats més completes per mantenir-se sa. • Reduir la desafecció i l'abandonament prematur de l'educació i millorar les trajectòries educatives. Introduir als centres escolars activitats relacionades al món de la bicicleta pot contribuir a despertar l'interès per aquest món (disseny, mecànica, esport, ...).
Amable (transformació)	• Els treballadors de l'Ajuntament es poden desplaçar en bicicleta. Els desplaçaments interns realitzats en bicicleta poden ajudar a normalitzar l'ús d'aquest vehicle. • Ús més cívic de l'espai públic. La mobilitat en bicicleta fomenta un canvi en la forma de percebre la ciutat, més propera. • Desplaçaments interns en bicicleta. Els desplaçaments per anar a l'escola o a centres de treball són assumibles en bicicleta. • Vertebrar els diferents barris a través de l'ús de la bici. Treballar per una mobilitat entre barris mitjançant la bici ajudarà a enfortir vincles entre els districtes. • Més implicació i protagonisme de la ciutadania en la transformació de la ciutat. Una de les conseqüències d'aquest canvi en l'ús de l'espai públic és el sentiment de pertinença i coresponsabilitats. • Reducció d'accidents. L'ús de la bicicleta redueix la velocitat dels desplaçaments per l'interior de la ciutat, i per tant l'accidentalitat. • Ciutats amb baixa exposició acústica. La bicicleta és un vehicle que no genera contaminació acústica. • Reducció de CO2 i assolir objectius metropolitans i globals en la lluita contra el canvi climàtic. La bicicleta contribueix en disminuir l'ús de vehicles motoritzats (benzina). • Estalvi energètic. Un consum energètic 0 implica dependre menys de fonts d'energia i per tant d'estalvi econòmic.
Emprenedora (promoció)	• Potenciar el comerç local mitjançant iniciatives que incorporin la bici. Activitats al voltant de la bicicleta poden dinamitzar el comerç local. • Apropar a través de la bici a la ciutadania al parc agrari. La bicicleta és un mitjà de transport ideal per recórrer i descobrir la zona agrària. • Fomentar el turisme natural mitjançant la mobilitat per l'anella verda. Aquesta infraestructura permet gaudir del territori mitjançant la bicicleta o caminant. • Desenvolupar I+D al voltant del món de la bici. El sector de la bici genera activitat econòmica (disseny, reparació, venda, educació, promoció, ...). • Connectar la ciutat amb altres municipis mitjançant transport sostenible. Garantir una bona connexió entre municipis ajuda a desenvolupar econòmicament un territori.

3.4.2. Integració de la bicicleta

2011 | Implantació del Bicibox

En aquest any, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) va començar a implantar el Bicibox, un nou servei a la ciutat que consisteix en garantir l'estacionament en destinació segur per a les bicicletes. Mitjançant la instal·lació d'uns contenidors metàl·lics que faciliten l'estacionament de la bicicleta, i que estan situats en l'entorn immediat dels principals punts d'atracció i generació de desplaçaments, es vol fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual.

2017 | Signatura conveni Biciregistro

En el marc de la Red de Ciudades por la Bicicleta, l'any 2016 es comença a treballar perquè la ciutat de Sant Boi de Llobregat s'adhereixi al programa "Biciregistro", un servei proporcionat per la pròpia xarxa i que facilita als usuaris de bicicletes un sistema d'identificació mitjançant una base de dades a nivell estatal, que facilita la recuperació de les bicicletes en cas de robatori, i que minimitza les probabilitats de robatori mitjançant la col·locació d'un distintiu al bastidor de la bicicleta.

El funcionament del servei és el següent:

1. L'usuari es dona d'alta a la pàgina de biciregistro.es i abona 7 euros. En aquest moment la bicicleta queda pre-registrada en la base de dades.
2. S'envia el kit de registre (amb 4 enganxines amb el codi d'identificació de la bicicleta i un líquid que reacciona a la llum ultravioleta) a l'Oficina d'Atenció a la Ciutadania o a alguna de les botigues adherides al servei.
3. Un cop l'usuari es desplaça a recollir el kit es formalitza el registre. La persona validadora ho fa entrant a la web.
4. S'enganxen al quadre de la bicicleta les enganxies i s'aplica el líquid especial.
5. La Policia Local també pot pujar al sistema de Biciregistro les bicicletes que trobi i que no estiguin identificades.

A desembre de 2016 hi ha 49 ciutats espanyoles adherides a aquest programa.

3.4.3. Infraestructures

Actualitat | Xarxa d'itineraris adaptats per a bicicletes

Actualment, Sant Boi de Llobregat presenta una xarxa per a bicicletes poc articulada, inconnexa i formada per diferents trams que s'han anat creant principalment en els darrers anys. Tanmateix, existeix la voluntat per anar ampliant progressivament aquesta xarxa, i prova d'això és que en els darrers anys s'han elaborat diferents estudis per a la seva ampliació, com proves pilot com el Circuit Urbà per identificar la demanda ciutadana, o el Pla Director de la Bicicleta que encara no s'ha aprovat.

2008 – 2009 | Pacificació de la xarxa viària secundària

Abans d'aquest període Sant Boi ja havia pacificat el seu casc històric, transformant-lo en un barri on vianants i ciclistes tenen la màxima prioritat. És a partir d'aquest any quan es realitza el procés de pacificació de pràcticament el 100% de la xarxa secundària, que representa la pràctica totalitat dels carrers de la ciutat. Mitjançant la reducció de velocitat d'aquestes vies de 50 km/h a 30 km/h a través d'anivellacions de calçada i instal·lació de senyalitzacions verticals i horitzontals, s'aconsegueix situar la bicicleta a la calçada en coexistència amb la resta de vehicles motoritzats en condicions segures i còmodes.

2010 | Camins escolars

S'han dut a terme a la ciutat projectes innovadors com ara l'estudi per la creació de camins escolars. En aquest sentit, l'any 2010 es va dur a terme la implantació parcial d'un camí escolar al sector de Marianao i en l'actualitat s'està treballant per acabar les propostes que es van derivar de l'estudi.

L'objectiu de l'estudi va ser la millora de les condicions de seguretat i confort en l'accés als centres educatius del sector de Marianao, amb especial atenció als desplaçaments a peu. En concret, els centres sobre els quals es va centrar l'estudi van ser l'Institut Marianao, l'Escola Marianao i el Col·legi Sant Josep.

2011 | Anell Verd

L'Anell Verd de Sant Boi és un projecte de camí verd d'uns 16km al voltant del municipi. L'itinerari surt de les Termes Romanes (al costat de l'estació de FGC) i travessant el centre del poble se'n va al parc de la Muntanyeta per encarar després la pujada a l'ermita de Sant Ramon.

2011 | Inauguració del Parc Ciclista de Sant Boi de Llobregat

Sant Boi disposa d'unes instal·lacions on totes les persones interessades en la bicicleta poden circular en un entorn completament segur i tancat als trànsit. Actualment, el circuit acull entrenaments dirigits a diferents clubs i escoles de ciclisme i patinatge, així com un marge molt ampli per a que totes les persones abonades o que paguin l'entrada vulguin fer ús de la pista.

A més, al llarg de l'any el Parc acull diferents esdeveniments ciclistes de promoció, com jornades de portes obertes per a l'activitat de la bicicleta. Està a més previst realitzar cursos de formació dirigits a menors i adults per aprendre a muntar en bicicleta.

2016 - 2018 | Eix C-245 (AMB + Generalitat + Ajuntament)

La carretera C-245 que connecta Cornellà de Llobregat i Castelldefels comptarà amb un carril segregat per a autobusos i un carril bici. El projecte permetrà millorar la integració urbana i la mobilitat d'aquesta carretera comarcal, agilitzant els desplaçaments de les 35.000 persones que passen diàriament en autobús per aquesta via, en la que també conflueixen 18.000 vehicles privats en els trams amb més alta densitat.

2016 - actualitat | Bicivia (AMB)

Amb l'objectiu d'impulsar l'ús de la bicicleta com un mitjà de transport diari urbà més, i seguir apostant per una mobilitat segura i sostenible, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) ha començat a establir les bases de la Bicivia, la xarxa que unirà tota la metròpolis barcelonina amb un potent entramat de carrils bici. El projecte preveu la creació de nou grans eixos pedalables: quatre de verticals, que travessaran la metròpolis de nord a sud i que es distribuïran seguint el curs fluvial de Llobregat i Besòs; i cinc d'horizontals, dels quals quatre recorreran per la banda de la costa i un per la zona del Vallès. En el cas de Sant Boi de Llobregat hi han previstos dos trams que formaran part d'aquesta infraestructura:

- Estació FGC Sant Boi - Anella verda (326 metres).
- Accés al Parc Ciclista (550 metres).

Futur | Eurovelo

Eurovelo és una xarxa europea de rutes ciclistes. Es tracta d'un projecte de la Federació Europea de Ciclistes que té com a objectiu estructurar una xarxa que permeti creuar tota Europa circulant amb la bicicleta. Es tracta de gairebé 70.000 quilòmetres, dels quals la meitat ja es troben en funcionament.

3.4.4. Intermodalitat

2016 | Prova pilot BiTiBi

BiTiBi és un projecte cofinançat per la UE i de tres anys de durada que té com a objectiu millorar la qualitat de vida de les ciutats europees i augmentar l'eficiència energètica del transport mitjançant la combinació dels dos modes de transport energèticament més eficients, la bicicleta i el tren.

L'Ajuntament es va sumar l'any 2016 a desplegar una prova pilot invertint i gestionant un aparcament segur per a bicicletes a l'estació de FGC de Sant Boi. Es tracta d'un aparcament dins d'un recinte tancat amb un sistema d'accés amb targeta sense contacte i control d'utilització, i opció de recàrrega de bateries.

3.4.5. Promoció i formació

1933 | Club Ciclista de Sant Boi

Sant Boi compta amb una tradició ciclista de més d'un segle d'antiguitat, organitzant diferents tipus d'esdeveniments que recollien l'interès de la ciutadania per l'ús de la bicicleta, tant com a vehicle de transport com a eina esportiva. Fruit d'aquest procés l'any 1933 neix la primera associació ciclista santboiana.

D'entre les seves activitats principals, destaca:

- Escola de ciclisme
- Organització de competicions
- Cicloturisme
- Escapades esportives

1985 | Policia educadora

La Policia Local de Sant Boi té una dilatada experiència treballant amb activitats escolars i extra-escolars, en el lleure i amb persones amb discapacitat.

La Policia edita i distribueix materials informatius i divulgatius per promoure l'ús d'aquest vehicle (auques, murals, díptics i DVDs). A més, realitza activitats de conducció de bicicletes de la pròpia Policia pel circuit de pràctiques infantils de circulació amb bicicleta. A més, organitza taules rodones per reflexionar sobre la bicicleta i la seguretat viària.

2006 - 2009 | Projecte Biciboi (Fundació Marianao)

Es tractava d'una iniciativa de caràcter educatiu que pretenia motivar a joves en situació d'inactivitat laboral i formativa, amb l'objectiu de potenciar les seves competències professionals i socials. Paral·lelament era un espai de sensibilització, conscienciació i educació mediambiental. El programa es va prolongar durant 3 anys, on van participar 42 joves i es van recollir i reparar 583 bicicletes.

Aquestes bicicletes un cop recuperades es van cedir a entitats socials, casals de barri, Policia Local, particulars o es van enviar a altres països en projectes de cooperació internacional.

2014 | Biciescola de SomBici

Sombici és una cooperativa de treball associat d'iniciativa social sense finalitat de lucre de Sant Boi de Llobregat. Es dedica a promocionar la bicicleta com a mitjà de transport sostenible i saludable. I una de les activitats que duen a terme és la Biciescola amb l'objectiu de que la bicicleta esdevingui habitual en la vida dels ciutadans i ciutadanes, sigui quin sigui el seu nivell inicial.

Les activitats de Biciescola les va iniciar BiciBaix a finals de 2012 amb la Bici Escola d'Adults del Baix Llobregat, com una oportunitat més per fomentar l'ús de la bicicleta. El mes d'octubre de 2014 BiciBaix cedeix a SomBici aquesta activitat per tal d'impulsar i professionalitzar aquest tipus de formació.

1981 - actualitat | Passejada amb bicicleta

La Passejada amb bicicleta forma part del programa "Esport per a tothom", té caràcter popular i participatiu. Durant unes hores, els carrers de Sant Boi són transitats per persones amb bicicletes de tot tipus. La participació és majoritàriament familiar.

Actualment aquest esdeveniment esportiu és un clàssic en el calendari d'actes esportius populars santboians, i està organitzat per l'Ajuntament, el Club Ciclista de Sant Boi i Decathlon. A més, col·laboren el Parc Sanitari de Sant Joan de Déu, el Complex Esportiu Baldiri Aleu, la botiga de bicicletes Tomás Domingo i McDonald's.

2008 | Inauguració del Circuit Urbà

Aquest any es va inaugurar un circuit que pretenia promoure l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport dins de la ciutat. Es tractava d'un circuit urbà d'un sentit de circulació que tenia accessos al riu, Sant Ramon, el Parc de la Muntanyeta i la zona agrícola per tal de potenciar que la ciutadania pogués gaudir de l'espai verd del municipi.

El circuit constava de 6 quilòmetres de longitud que transcorrien per trams de vorera, de calçada i de zona per a vianants, regulat per senyals de trànsit. En el transcurs del passeig s'instal·laven punts d'atenció ciutadana on es lliuraven plànols, informació sobre la normativa de circulació i avituallament.

Es tractava d'una prova pilot de cara a crear carrils bici estables.

2008 | Pedalada contra el canvi climàtic (Biciboi - Fundació Marianao)

El projecte BiciBoi (iniciativa de caràcter educatiu que pretenia motivar a joves en situació d'inactivitat laboral i formativa), va organitzar i donar suport tècnic pels participants un esdeveniment que convidava a la ciutadania a passejar pels carrers de la ciutat per conscienciar sobre els efectes del canvi climàtic, promovent nous hàbits de mobilitat més sostenible.

2008 | Creació de la Unitat Ciclista de la Policia Local

Els dos agents encarregats de les classes d'educació viària de la Policia Local van començar a usar la bicicleta com a mitjà de transport habitual per a tots els seus desplaçaments a la ciutat. La iniciativa volia servir principalment per ajudar a difondre hàbits de mobilitat més sostenibles, en especial entre la gent jove, i per contribuir a acostar els serveis policials a la ciutadania. A més, es volia integrar a la Policia de Barri en l'ús de la bicicleta, analitzant que més del 30% del cos policial veia amb bons ulls aquest canvi.

Les bicicletes de la Unitat Ciclista de la Policia Local eren de segona mà reciclades gràcies al projecte social Biciboi, per conscienciar a la ciutadania sobre hàbits de mobilitat sostenibles, contribuir a retardar l'edat d'accés dels Nous conductors de vehicles a motor, oferir una imatge corporativa de proximitat i alentir el ritme de patrutllatge a modalitats més convencionals.

2012 - 2013 | "CycleChic" Sant Boi

A moltes ciutats la bicicleta és una opció de transport quotidià i molts ciclistes opten per anar amb roba normal, a diferència dels equips relacionats amb l'esport en general. La ciutadania ha descobert la facilitat amb la que es pot viatjar per la ciutat o poble, incloent els passeigs en la seva roba normal.

Cycle chic és una tendència creixent en les ciutats que estan invertint en la infraestructura de bicicletes. I en aquest context, l'any 2012 es va fer la primera edició de dues a la ciutat de Sant Boi, realitzant una passejada cívica on els participants reivindicaven el nou rol que està adoptant la bicicleta a les ciutats.

2015 - Actualitat | L'Ajuntament incorpora bicicletes elèctriques gràcies a un conveni amb l'AMB

Tot i que es treballava en aquesta línia des de l'any 2008, no va ser fins octubre de 2015 que Sant Boi va incorporar a la flota municipal les primeres cinc bicicletes elèctriques cedides per l'Àrea Metropolitana de Barcelona mitjançant un conveni (actualment aquesta flota està dotada de 30 bicicletes elèctriques).

Aquests vehicles anaven destinats a ser utilitzats pels treballadors municipals en les seves tasques habituals. Gràcies a aquest conveni també es va instal·lar un punt de recàrrega a les dependències municipals de la Torre del Sol d'ús restringit.

3.4.6. Economia de la bici

2014 | Biciescola de SomBici

Sombici és una cooperativa de treball associat d'iniciativa social sense finalitat de lucre de Sant Boi de Llobregat. Es dedica a promocionar la bicicleta com a mitjà de transport sostenible i saludable. I una de les activitats que duen a terme són les rutes guiades en bicicleta.

Aquestes sortides estan adreçades a un públic heterogeni, i estan pensades per descobrir el patrimoni natural, arquitectònic i econòmic de la comarca del Baix Llobregat utilitzant la bicicleta com l'eina més adequada per descobrir el territori, promovent un turisme de proximitat i respectuós amb el medi ambient.

2016 | Acord entre Koiki + Sombici per distribuir mercaderies

Koiki és un projecte d'innovació social sense finalitat de lucre dedicada a activitats de repartiment i recollida d'enviaments a domicili que opera a nivell local de barri o de poble. L'any 2015 va guanyar el premi a la millor empresa europea d'innovació social.

Aquesta empresa ha escollit Sant Boi com a laboratori per fer una prova pilot única a Espanya. Aquesta iniciativa té un doble objectiu: d'una banda cerca l'impacte social, ocupant a col·lectius vulnerables, i per l'altre, busca tenir un impacte mediambiental reduint la contaminació a les ciutats fent el repartiment a peu i/o en bicicleta.

En tàndem amb la cooperativa santboiana SomBici, i utilitzant el recuperat quiosc del carrer Baldiri Aleu com a local base de distribució, volen començar a distribuir mercaderies en bicicleta dins del nucli urbà treballant amb comerços locals i empreses de distribució.

3.5. Estat actual de la bici a Sant Boi

Per últim, es realitzarà un anàlisi sobre l'estat actual de les polítiques, accions i iniciatives impulsades per l'Ajuntament de Sant Boi destinades a la promoció de la bicicleta urbana.

3.5.1. Marc normatiu

L'Estratègia Urbana de la Bici s'ha ajustat al plantejament del **Pla de Govern 2015 – 2019** per tal de contribuir a assolir els seus objectius i fer de Sant Boi una ciutat més igualitària, amable i emprenedora, tal i com s'ha fet esment anteriorment.

En l'àmbit específic de la mobilitat urbana, l'Ajuntament de Sant Boi acaba d'aprovar el seu segon **Pla de Mobilitat Urbana** (PMU), document referent on es recullen un conjunt d'actuacions destinades a promoure una mobilitat activa i sostenible (a peu i en bicicleta), a incrementar la quota modal de transport públic i a reduir-ne la de transport privat motoritzat. D'aquesta manera, Sant Boi reafirma el seu compromís per treballar per un nou model de mobilitat urbana, en el que la bicicleta serà protagonista.

Per la seva banda, l'Ajuntament també acaba d'aprovar el **Pla Local de Seguretat Viària** (PLSV) i el **Pla de Turisme de Sant Boi**. Per la naturalesa de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi i de les accions que se'n desprenen, es prendran en consideració també aquests dos documents com a referència i es contribuirà en la consecució dels objectius compartits.

Per últim, hem d'incidir en la importància de disposar d'una **ordenança municipal de mobilitat urbana actualitzada** amb el context actual on es promoció mitjans de transport més sostenibles, més actius i que reclamen una quota de participació més elevada en la configuració de l'espai públic. Des de l'Àrea Metropolitana de Barcelona s'està treballant de manera participada en l'elaboració d'un model d'ordenança que sigui adoptat de forma unànime per tots els municipis del territori, entre els quals es troba Sant Boi de Llobregat. Aquesta ordenança, un cop elaborada, s'haurà d'ajustar al context urbà de la ciutat previ a la seva aprovació, i comunicada al conjunt de la ciutadania.

De moment, i fins que aquesta ordenança d'àmbit metropolità no estigui aprovada, l'Ajuntament de Sant Boi ha promogut una modificació de la seva actual ordenança de mobilitat per tal que les bicicletes puguin circular pel centre de la calçada.

3.5.2. Integració de la bicicleta

Actualment Sant Boi disposa de 22 estacions del servei **Bicibox**, algunes de les quals presenten uns ratis d'ocupació del 100%, i incrementant de manera progressiva el nombre d'usuaris i usuàries donats/des d'alta. No obstant, la ciutat presenta un dèficit d'estacions en alguns punts de la ciutat (per exemple el districte de Camps Blancs – Casablanca) que s'haurà de corregir amb la instal·lació de noves parades.

A aquesta xarxa d'aparcaments se sumaran les noves dues estacions i punts de càrrega del servei **e-Bicibox**, que mitjançant bicicletes elèctriques compartides pretén facilitar-ne l'ús i donar més visibilitat a la bicicleta a la ciutat.

L'aparcament segur de bicicletes es reforça amb la implementació del sistema de registre voluntari **Biciregistro** (en coordinació amb la Policia Local i la Red de Ciudades por la Bicicleta). Durant els propers mesos, l'Ajuntament haurà d'impulsar un conjunt de mesures de promoció i difusió per tal de donar a conèixer aquest servei i incrementar el nombre de bicicletes registrades.

3.5.3. Infraestructures

Sense cap dubte, les infraestructures ciclistes juguen un paper fonamental en l'increment de l'ús de la bici a la ciutat. Aquestes infraestructures poden ser de diferents tipus.

- **Carril bici segregat:** Sant Boi disposa actualment de 5.200 metres de carril bici segregat de la resta de circulació (per vorera i per calçada). En el darrer PMU aprovat es planteja l'execució d'una corona urbana que recorre perimetralment la ciutat (coincident amb la xarxa viària principal) i on s'integraran en principi els trams de carril bici plantejats al Pla Director de la Bicicleta (pendent d'aprovació). Aquest hauria de ser el criteri a seguir a partir d'ara en l'ampliació de la xarxa local de carrils bici, connectant a més als projectes de carrils bici d'àmbit supramunicipal, com els futurs trams de la Bivivia impulsada per l'AMB, la reurbanització de la C-245 i la connexió amb el futur traçat de la xarxa Eurovelo (pendent de redacció del projecte).
- **Vies de coexistència (ciutat 30):** l'altre opció d'infraestructura ciclista és la coexistència entre la bici amb la resta de vehicles per calçada. Més del 70% de la xarxa viària urbana correspon a la xarxa secundària, vies que presenten una baixa intensitat de tràfic i on s'hauran de preveure actuacions de reducció de velocitat (màxim 30 km/h) per tal de facilitar al màxim la convivència (proposta recollida al PMU de Sant Boi). Aquestes accions no només han de passar per la senyalització horitzontal i vertical, sinó que també s'hauran d'implementar sistemes i mesures físiques que incideixin en la configuració de l'espai públic i que contribueixin a reduir la velocitat dels vehicles (semàfors amb detecció de velocitat, traçat curvilini del viari, anivellament de la calçada amb la vorera...).
- **Aparcament segur:** per últim, disposar d'una oferta elevada i ben distribuïda d'aparcament segur garanteix un increment de l'ús quotidià de la bici. Sant Boi ja disposa de diferents tipologies d'aparcament (U invertides, Bicibox, aparcaments a l'interior d'edificis...). L'objectiu serà incrementar-ne la seva oferta prioritant aquelles zones que generen més mobilitat quotidiana (estacions, equipaments, escoles, Ajuntament...).

3.5.4. Intermodalitat

En col·laboració amb l'AMB i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya es va impulsar el projecte **BiTiBi** abans esmentat, dotant l'estació FGC Sant Boi d'un aparcament tancat amb disponibilitat de bicicletes a disposició dels treballadors i treballadores de les empreses participants. El projecte no va tenir l'èxit esperat ja que no hi va haver un nombre suficients d'empreses participants. La manca d'infraestructures o d'aparcament segur a les pròpies empreses, sumat a un dèficit de cultura de la bici i un conjunt de barreres i prejudicis personals (com per exemple la por per part dels departaments de RRHH de les empreses als anomenats accidents *in itinere*) poden ser algunes de les possibles causes de justifiquin que aquest projecte no tingués l'èxit previst inicialment.

Actualment, les principals **estacions i parades de transport públic** ja disposen d'aparcament segur per a bicicletes en els seus àmbits d'actuació (radi de 50 metres). Serà recomanable continuar incrementant l'oferta d'aparcament en

combinació amb campanyes de comunicació i sensibilització (conjuntament amb els operadors) per tal d'incentivar un ús combinat de la bicicleta amb la xarxa local de transport públic.

3.5.5. Promoció i formació

Durant els darrers anys l'Ajuntament ha participat de manera activa en la celebració de diferents **esdeveniments** destinats a promoure l'ús de la bici i compartir experiències amb altres ciutats: Setmana de la Mobilitat Sostenible, Dia Internacional de la Bici, Congrés Ibèric de la Bici, 30 Dies en Bici, la Passejada en Bici... Aquestes accions són essencials a l'hora de donar més visibilitat a la bicicleta a la ciutat, i s'haurà de continuar treballant en aquesta línia.

Pel que fa a la formació, la **Unitat Educadora de la Policia** continua treballant en el 100% de centres educatius de la ciutat impartint classes de seguretat viària i conducció responsable en bicicleta, garantint que tots els nens i nenes de la ciutat sàpiguin anar en bicicleta i coneguin les nocions bàsiques per circular de manera segura.

Aquesta formació es complementa amb activitats puntuals dinamitzades per la cooperativa local **SomBici**, on a través del seu programa de bici escola ensenyen a persones de totes les edats a circular en bicicleta per l'entorn urbà. El repte pel futur serà incrementar la participació en aquestes activitats, coordinant les accions amb campanyes de comunicació en diferents mitjans.

3.5.6. Economia de la bici

El **cicloturisme** pot representar una oportunitat de desenvolupament econòmic per la ciutat. La seva proximitat a la ciutat de Barcelona i a les seves principals infraestructures de transport, sumat a l'actual context de descentralització de l'activitat turística i a la suma d'actius turístics (el riu, la muntanya, el parc agrari...) fan que Sant Boi esdevingui una destinació interessant per a la pràctica del cicloturisme.

El recentment aprovat **Pla de Turisme** recull com a línia de treball el foment d'aquesta activitat econòmica. Serà recomanable doncs coordinar als diferents agents locals implicats per tal d'impulsar mesures conjuntes orientades a desenvolupar aquesta activitat a la ciutat.

Pel que fa a l'ús urbà i quotidià, l'usuari i usuària demanda serveis freqüents i de proximitat (reparació, manteniment, accessoris...). Aquest servei ja s'està oferint per les diferents botigues de bicicletes de la ciutat, però generalment en l'àmbit de bicicleta esportiva (carretera, BTT, gravel...). L'especialització en la bicicleta urbana pot representar una oportunitat per obrir mercat i incrementar la competitivitat de negocis actuals o atraure de nous.



4. Definició de l'Estratègia Urbana de la Bici

- 4.1. Marc de treball 39
 - 4.1.1. Pla de Govern 2015 - 2019 40
 - 4.1.2. Pla Local de Salut 40
 - 4.1.3. Pacte d'alcaldes/esses i Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES) 41
 - 4.1.4. Pla Local de Seguretat Viària 41
 - 4.1.5. Pla de Turisme de Sant Boi 42
 - 4.1.6. Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi 42
- 4.2. Objectius generals 43
- 4.3. Definició dels eixos estratègics (E) 43
- 4.4. Definició de les línies d'actuació (L) 52
 - 4.4.1. Infraestructura ciclista 52
 - 4.4.2. Formació ciclista 52
 - 4.4.3. Esport i salut 53
 - 4.4.4. Desenvolupament econòmic local 53
 - 4.4.5. Comunicació i sensibilització 54

4.1. Marc de treball

4.1.1. Pla de Govern 2015 – 2019

Des de l'any 2006 l'Ajuntament de Sant Boi ha treballat en base a tres grans eixos estratègics que han estat recollits en els Plans d'Actuació Municipal dels mandats 2007-2011 i 2011-2015. Aquest tres eixos han estat:

- El posicionament de Sant Boi com a referent en salut mental.
- La preservació i promoció de l'entorn natural.
- La potenciació del patrimoni cultural i històric.

Transcorregut aquest temps s'ha pogut constatar un elevat grau de desenvolupament de cadascun d'aquests eixos. Això sumat al canvi de context i necessitats actuals provoca la reformulació d'un nou model de ciutat pels propers anys que es pensarà en base a tres eixos estratègics:

- **Igualitària**, amb capacitat d'oferir oportunitats de desenvolupament personal a qui està en pitjor situació, augmentant a la vegada les capacitats de la ciutadania perquè pugui aprofitar millor les oportunitats que es generen en el territori.
- **Amable**, capaç de preservar i retenir talent, capital humà, social i empresarial, sobre el que construir futures oportunitats.
- **Emprenedora**, per posicionar Sant Boi com una ciutat atractiva des del punt de vista de la qualitat ambiental, capacitat empenedora, la proximitat estratègica a l'entorn metropolità, l'impuls dels polígons industrials i la innovació en salut mental.

Per aconseguir-ho es van definir un conjunt de prioritats i reptes que es presenten en el següent esquema:

Igualitària	Amable	Emprenedora
Prioritats		
Que a Sant Boi tots els ciutadans i ciutadanes tinguin cobertes les necessitats bàsiques i es redueixi la desigualtat.	Que la ciutadania de Sant Boi gaudeixi d'un espai públic net, segur, sostenible i saludable.	Que Sant Boi disposi d'una estratègia de desenvolupament urbà per fer una ciutat atractiva i generar activitat econòmica.
Que els ciutadans i les ciutadanes de Sant Boi millorin significativament el seu nivell educatiu i tinguin més oportunitats per al seu desenvolupament.	Que la ciutadania sigui corresponsable tant del seu entorn com de la reutilització, el reciclatge i la reducció de residus.	
Reptes		
Que els drets socials i la dignitat de les persones quedin garantides.	Que Sant Boi sigui referent a l'Àrea Metropolitana pel seu entorn natural com actiu de ciutat i de qualitat de vida.	Que Sant Boi sigui una ciutat més competitiva capaç d'atraure inversions i retenir el consum local.
Que es garanteixi el dret universal a la cultura, posant especial èmfasi a la participativa i comunitària mitjançant l'impuls de programes per part de l'Ajuntament, entitats i agents culturals.	Que la ciutadania de Sant Boi percebi la proximitat com un valor clau i real de l'acció municipal.	
Que Sant Boi sigui una ciutat més cohesionada, participativa i compromesa amb la justícia social i la solidaritat.	Que la ciutadania incrementi la confiança en els seus representants i en l'administració.	Que Sant Boi sigui una ciutat facilitadora per a la implantació d'empreses amb capacitat de generació d'ocupació digna.
	Que la ciutadania tingui més implicació i protagonisme en la transformació col·lectiva de la ciutat.	Que Sant Boi arribi a ser una ciutat referent de l'economia social.

De cadascun dels reptes i prioritats (missió) es desprenen un conjunt de mesures d'actuació. Aquest criteri serà el que s'adoptarà a l'hora d'estructurar la informació de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi, definint un eixos estratègics que busquen deixar petjada en la ciutat a llarg termini, un conjunt d'objectius estratègics determinant aquells que tenen un caràcter prioritari i uns objectius operatius per tal d'assolir-los.

A la vegada serà interessant tenir en compte les mesures que se'n desprenen del Pla de Govern, especialment aquelles que fan referència (directa o indirecta) a la bicicleta com a mitjà de transport. A continuació es presenta un resum d'aquestes mesures, dividides pels eixos estratègics de ciutat igualitària, amable i empenedora:

Ciutat igualitària: **la bicicleta com a instrument d'integració**

- Reduir la desigualtat
- Es tracta d'un dels mitjans de transport més accessibles i assequibles.
- Fomentar l'envelliment actiu
- L'ús habitual de la bicicleta es pot prolongar fins a edats molt avançades.
- Garantir la mobilitat a persones amb diversitat funcional
- Bicicletes adaptades, cadires de rodes... faciliten la vida de persones amb necessitats de mobilitat especials.
- Promoure hàbits de vida saludables
- Està demostrat que anar en bicicleta és una de les activitats més completes per mantenir-se sa.
- Reduir la desafecció i l'abandonament prematur de l'educació i millorar les trajectòries educatives
- Introduir als centres escolars activitats relacionades al món de la bicicleta pot contribuir a despertar l'interès per aquest món (disseny, mecànica, esport, ...).

Ciutat amable: **La bicicleta com a instrument de transformació**

- Els desplaçaments interns realitzats en bicicleta poden ajudar a normalitzar l'ús d'aquest vehicle.
- Ús més cívic de l'espai públic
- La mobilitat en bicicleta fomenta un canvi en la forma de percebre la ciutat, més propera.
- Desplaçaments interns en bicicleta
- Els desplaçaments per anar a l'escola o a centres de treball són assumibles en bicicleta.
- Vertebrar els diferents barris a través de l'ús de la bici
- Treballar per una mobilitat entre barris mitjançant la bici ajudarà a enfortir vincles entre els districtes.
- Més implicació i protagonisme de la ciutadania en la transformació de la ciutat
- Una de les conseqüències d'aquest canvi en l'ús de l'espai públic és el sentiment de pertinença i coresponsabilitat.
- Reducció d'accidents
- Els treballadors i treballadores de l'Ajuntament es poden desplaçar en bicicleta
- L'ús de la bicicleta redueix la velocitat dels desplaçaments per l'interior de la ciutat, i per tant l'accidentalitat.
- La bicicleta és un vehicle que no genera contaminació acústica.
- Reducció de CO2 i assolir objectius metropolitans i globals en la lluita contra el canvi climàtic
- La bicicleta contribueix en disminuir l'ús de vehicles motoritzats (benzina).
- Un consum energètic 0 implica dependre menys de fonts d'energia, i per tant, d'estalvi econòmic.

Ciutat emprenedora: **la bicicleta com a instrument de promoció**

- Potenciar el comerç local mitjançant iniciatives que incorporin la bici
- Activitats al voltant de la bicicleta poden dinamitzar el comerç local.
- Apropar a través de la bici a la ciutadania al parc agrari, tot respectant l'activitat agrària.
- La bicicleta és un mitjà de transport ideal per recórrer i descobrir la zona agrària.
- Fomentar el turisme natural mitjançant la mobilitat per l'Anell Verd.
- Aquesta infraestructura permet gaudir del territori mitjançant la bicicleta o caminant.
- Desenvolupar I+D al voltant del món de la bici
- El sector de la bici genera activitat econòmica (disseny, reparació, venda, educació, promoció, ...).
- Connectar la ciutat amb altres municipis mitjançant transport sostenible
- Garantir una bona connexió entre municipis ajuda a desenvolupar econòmicament un territori.

4.1.2. Pla Local de Salut de Sant Boi de Llobregat

Des de fa uns anys s'està treballant en la línia de definir una estratègia de futur on el model econòmic, social i territorial girin al voltant de la salut i el benestar. Fruit d'aquesta reflexió des de 2017 s'està elaborant el Pla Local de Salut de Sant Boi de Llobregat. Aquest instrument de planificació estratègica vol adoptar una perspectiva transversal (mobilitat, medi ambient, esport, persones grans, etc.) perquè les polítiques municipals tinguin en compte quina és la seva incidència en la salut de les persones. Els 10 eixos d'intervenció que es preveu desenvolupar són:

1. Envelliment saludable
2. Consum de drogues i problemes associats
3. Salut mental i benestar emocional
4. Violència i maltractament en col·lectius vulnerables
5. Hàbits i estils de vida saludables
6. Sexualitat i salut reproductiva
7. Seguretat ambiental
8. Salut alimentària
9. Animals de companyia
10. Sistema Local de Salut

Complementaris als 10 eixos abans esmentats, es poden afegir un conjunt d'aportacions relacionades a la salut i el benestar:

- Salut a l'organització
- Entorn saludable (Anell Verd, zona forestal, Parc Fluvial o Parc Agrari).
- Aire net
- Qualitat de vida associada al concepte slow city.
- Turisme saludable
- Edificis saludables
- ...

4.1.3. Pacte d'alcaldes/esses i Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES)

Des de l'any 2009 i mitjançant aquest Pla l'Ajuntament de Sant Boi està compromès a aconseguir els objectius comunitaris de reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle mitjançant actuacions relacionades amb l'eficiència energètica i les fonts d'energies renovables.

Els àmbits a què s'ha compromès actuar l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat inclouen els que aquest hi desenvolupa una acció directa i computen en el compromís de reducció. Aquests són:

- Equipaments
- Enllumenat públic
- Semàfors
- Flota de vehicles municipals
- Flota de vehicles externalitzada
- Transport públic (únicament el que es desenvolupa dins del municipi, hi està exclòs l'interurbà).
- Sector domèstic
- Sector serveis
- Mobilitat urbana
- Cicle de l'aigua
- Gestió de residus

A més, també es compromet a actuar en els següents àmbits, tot i que hi té una capacitat d'incidència indirecta:

- Sector domèstic
- Sector serveis
- Mobilitat urbana
- Cicle de l'aigua
- Gestió de residus

4.1.4. Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)

Aquest document recentment aprovat té el doble objectiu d'analitzar els nivells de sinistralitat del municipi i també elaborar propostes per a la seva reducció. L'estudi es va elaborar en el marc d'un conveni de col·laboració amb el Servei Català de Trànsit (SCT) i es va desenvolupar a partir del Manual Guia per a l'elaboració de plans locals de seguretat viària del propi SCT.

Una de les principals conclusions a la que es va arribar amb l'estudi va ser l'increment del nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana a la ciutat durant els darrers anys. Un dels objectius que es marca l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi és fomentar els desplaçaments interns a peu i en bicicleta per tal de fer una ciutat més segura i amb menys accidents.

4.1.5. Pla de Turisme de Sant Boi

Sant Boi acaba d'aprovar un pla per impulsar el sector del **turisme** en els pròxims anys: la **salut**, el **benestar** i la **qualitat de vida** són els atributs sobre els quals es vol construir una nova imatge de la localitat.

Aprofitant el procés de descentralització del turisme de Barcelona, Sant Boi té la voluntat de proposar-se com un destí saludable i amb productes de qualitat per als visitants. Alguns dels béns que el pla proposa per posar en valor són: l'entorn natural, l'espai agrícola, el patrimoni historicocultural i l'oferta gastronòmica basada en la qualitat i la proximitat. En aquest sentit, es dirigeix a un tipus de turisme responsable i molt vinculat amb l'activitat local.

Amb aquest objectiu, el Pla de turisme de Sant Boi també preveu un possible increment d'hotels i l'oferta d'un catàleg de productes turístics propis que cridin l'atenció d'aquells visitants que ja hagin vist Barcelona i vulguin una experiència més innovadora. L'alcaldeessa, Lluïsa Moret, ha fet èmfasi que aquestes accions “no són un instrument aïllat, sinó que formen part una estratègia de ciutat en relació amb la salut”.

Amb aquestes mesures es pretén reforçar la imatge externa de la ciutat i atraure, no únicament turistes, sinó també residents, clients, estudiants, inversions i talent.

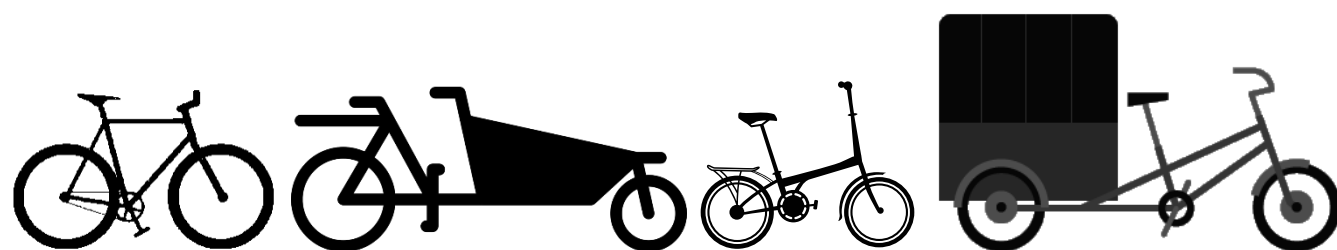
4.1.6. Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat (PMUS)

Per tal de facilitar el transvasament de les mesures d'actuació que es desprenguin de l'Estratègia Urbana de la Bici al PMUS s'utilitzarà el mateix criteri d'objectius d'aquest darrer. Cal recordar que aquests són resultat dels marcs adoptats com a referència (especialment del Pacte Cívic per la Mobilitat Sostenible i Segura), l'anàlisi exhaustiu de la situació actual i les aportacions del procés participatiu realitzat l'any 2012. Aquests objectius són:

0. **Reducció de l'ús del vehicle privat i augment dels desplaçaments a peu i en bicicleta.**
1. Afavorir la mobilitat dels vianants.
2. Oferir un sistema de transport públic de qualitat i competitiu.
3. Augmentar la participació de la bicicleta.
4. Promoure la intermodalitat.
5. Crear una xarxa de modes de transport interrelacionada.
6. Prioritzar la seguretat en la via pública.
7. Reduir els impactes ambientals i ecològics.
8. Configurar l'espai donant resposta al model de mobilitat definit pel PMU.
9. Compatibilitzar l'aparcament amb la demanda, el dinamisme econòmic, l'accessibilitat i els modes sostenibles.
10. Distribució de mercaderies àgil, ordenada, amb mínim impacte i garantint el desenvolupament econòmic local.
11. Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana.

4.2. Objectius generals

L'Estratègia Urbana de la Bici planteja un conjunt de mesures per tal d'**incrementar la quota modal ciclista** i fer de Sant Boi una **ciutat 100% ciclable**.



4.3. Definició dels eixos estratègics (E)

Al juliol de 2017 es decideix incorporar una consultora externa especialitzada en el sector de la ciclomotilitat urbana pel desenvolupament de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi. Aquesta agafa com a referència i document de partida la versió esborrany de l'anteriorment anomenat **Pla Estratègic de la Bici de Sant Boi**, que es trobava en estat de revisió abans de passar a ser aprovat i implementat a través d'accions concretes. Aquest document determinava un **repte principal a assolir** que alhora s'alineava amb els eixos estratègics de ciutat:

«Fer dels desplaçaments diaris en bicicleta que es produeixen a la ciutat una experiència **segura** per a les persones **sense diferència** d'edat, habilitat o condicions físiques, **combinar** la bicicleta amb altres mitjans de transport, desenvolupar les **infraestructures** necessàries per assolir aquests objectius i fer-ho des d'una participació **plural** que reculli necessitats diverses».

Per la redacció de l'anterior Pla Estratègic de la Bici ja s'havia dut a terme una exhaustiva recopilació d'informació (accions ja realitzades, plans redactats i aprovats, eixos estratègics de ciutat, etc.), s'havien identificat *bones pràctiques* realitzades a altres contextos urbans similars i s'havia realitzat una *diagnosi exhaustiva* de l'estat actual de la bici dins la mobilitat urbana de Sant Boi a través d'entrevistes amb tots i totes les agents locals implicats en la promoció de l'ús de la bicicleta. Tota aquesta informació eren els fonaments per acabar plantejant **11 reptes o prioritats** a desenvolupar durant els propers anys per fomentar l'ús de la bici i afavorir el transvasament d'usuaris del vehicle privat cap a aquesta.

Amb la voluntat expressa de facilitar al màxim el **transvasament** de les mesures d'actuació de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi cap al nou Pla de Mobilitat Urbana, document que recentment s'ha aprovat (maig de 2018), es va decidir utilitzar el mateix criteri d'objectius d'aquest darrer, readaptant-los a la realitat i a les necessitats de la bicicleta, tal i com indica la següent taula:

	Pla de Mobilitat Urbana	Estratègia Urbana de la Bici (versió preliminar)
1	Afavorir la mobilitat dels vianants	Garantir la complicitat entre ciclistes i vianants
2	Oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu	Fomentar l'ús compartit de la bicicleta
3	Augmentar la participació de la bicicleta	Incrementar la presència de la bici en els eixos estratègics de ciutat
4	Promoure la intermodalitat	Garantir la intermodalitat a tota la ciutat
5	Crear una xarxa de modes de transport interrelacionada	Dissenyar una xarxa ciclable 100% continua
6	Prioritzar la seguretat en la via pública	Fer una ciutat més segura i amb menys accidents
7	Reduir els impactes ambientals i ecològics	Contribuir a fer una ciutat més saludable
8	Configurar l'espai donant resposta al model de mobilitat definit al PMU	Repensar l'espai públic per moure's còmodament a peu i en bicicleta
9	Compatibilitzar l'aparcament amb la demanda, el dinamisme econòmic i els modes sostenibles	Garantir l'aparcament segur de bicicletes
10	Distribució de mercaderies àgil, amb mínim impacte i garantint el desenvolupament econòmic local	Promocionar la distribució urbana sostenible de mercaderies
11	Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana.	Realitzar campanyes d'informació i sensibilització: "Bicibilitat"

Relació dels reptes del PMU amb els de l'esborrany de l'Estratègia Urbana de la Bici

Des del primer moment es van considerar excessius i inassolibles 11 reptes per desenvolupar de manera coordinada i garantint un bon seguiment les accions que se'n desprenguin de cadascun d'ells. Es per això que es va decidir reduir-ne el nombre sense perdre l'essència dels objectius originals.

Per fer-ho calia dur a terme una avaluació inicial de cadascun dels 11 reptes proposats a l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi a través de quatre categories (benefici esperat, cost de la implantació, facilitat d'aquesta i interès polític) i tres valors per categoria (alt, mig i baix). Aquesta avaluació es representa a través de la següent **matriu de valoració preliminar dels reptes i/o prioritats**.

		Benefici esperat	Cost implantació	Facilitat implantació	Interès polític
1	Garantir la complicitat entre ciclistes i vianants	BAIX	MIG	MIG	BAIX
2	Fomentar l'ús compartit de la bicicleta	BAIX	ALT	BAIX	BAIX
3	Incrementar la presència de la bici en els eixos estratègics de ciutat	MIG	MIG	MIG	MIG
4	Garantir la intermodalitat a tota la ciutat	ALT	MIG	BAIX	MIG
➔ 5	Dissenyar una xarxa ciclable 100% continua	ALT	MIG	MIG	ALT
➔ 6	Fer una ciutat més segura i amb menys accidents	ALT	MIG	MIG	ALT
➔ 7	Contribuir a fer una ciutat més saludable	ALT	MIG	MIG	ALT
➔ 8	Repensar l'espai públic per moure's còmodament a peu i en bicicleta	ALT	MIG	MIG	ALT
➔ 9	Garantir l'aparcament segur de bicicletes	ALT	MIG	MIG	ALT
10	Promocionar la distribució urbana sostenible de mercaderies	MIG	ALT	BAIX	MIG
➔ 11	Realitzar campanyes d'informació i sensibilització: «Bicibilitat»	ALT	BAIX	ALT	ALT

Matriu de valoració preliminar dels reptes i/o prioritats de l'Estratègia Urbana de la Bici

Aquesta matriu ens va servir per extreure les següents conclusions:

- La **comunicació, la formació i la sensibilització** és l'únic objectiu «quick-win», ja que les quatre categories aconsegueixen les màximes valoracions.
- Els reptes que fan referència a un **nou model de ciutat** es consideren essencials, però presenten dificultats tant en costos com en facilitat a l'hora de dur-los a terme.
- La resta de reptes que reben una baixa qualificació es poden incorporar com a accions concretes dins d'**objectius més globals**.

Altres eines que ens permetran obtenir més informació a l'hora de replantejar el nou criteri dels objectius de l'Estratègia Urbana de la Bici seran els diagrames de punts acompanyats d'una posterior priorització dels mateixos. Per fer-ho, s'assignarà una puntuació a cadascun dels objectius. Aquesta puntuació serà de 5 punts per a cada categoria on s'hagi aconseguit una valoració ALTA, 3 punts per cada valoració MITJA i 1 punt per a cada valoració BAIXA. El resultat és el següent:

		Puntuació	
	1	Garantir la complicitat entre ciclistes i vianants	8
	2	Fomentar l'ús compartit de la bicicleta	4
	3	Incrementar la presència de la bici en els eixos estratègics de ciutat	12
	4	Garantir la intermodalitat a tota la ciutat	12
→	5	Dissenyar una xarxa ciclable 100% continua	16
→	6	Fer una ciutat més segura i amb menys accidents	16
→	7	Contribuir a fer una ciutat més saludable	16
→	8	Repensar l'espai públic per moure's còmodament a peu i en bicicleta	16
→	9	Garantir l'aparcament segur de bicicletes	16
	10	Promocionar la distribució urbana sostenible de mercaderies	8
→	11	Realitzar campanyes d'informació i sensibilització: «Bicibilitat»	20

Puntuació dels reptes i/o prioritats de l'Estratègia Urbana de la Bici

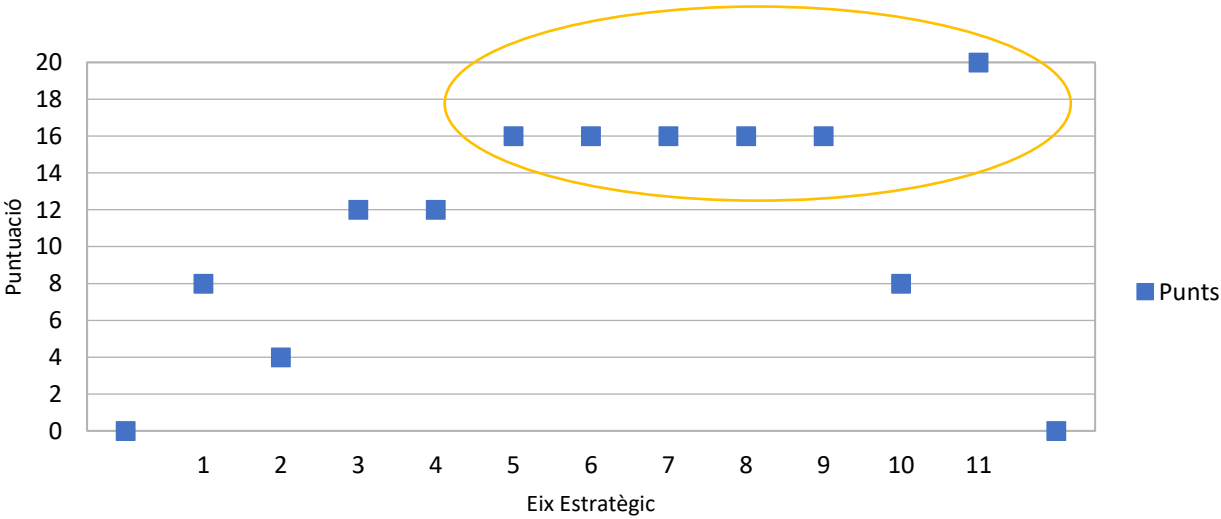


Diagrama de punts + prioritització dels reptes i/o prioritats

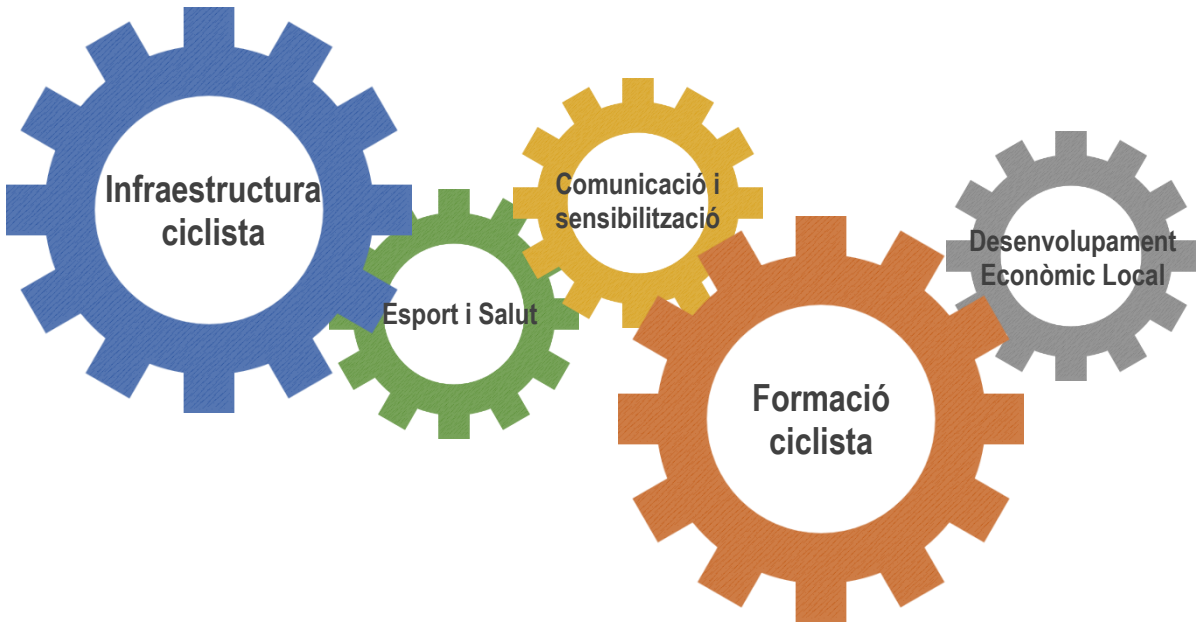
Gràcies a la matriu de valoració i al diagrama de punts més posterior prioritització, es confirma que la **comunicació i formació** i el **nou model de ciutat** haurien de ser els **reptes principals que ha d'abordar Sant Boi pel foment de l'ús de la bici**. La resta de reptes són fàcilment adaptables per tal d'encabir-los en aquests dos grans temes.

Amb tot aquest conjunt de valoracions, finalment s'ha decidit definir i utilitzar a partir d'ara els següents eixos estratègics com a **eixos principals**:

- **E1: Infraestructura ciclista**
- **E2: Formació ciclista**

Paral·lelament, també es treballaran altres tres **eixos complementaris** que incrementaran l'abast de l'estratègia de promoció de la bici a Sant Boi, tant per coincidir amb els eixos estratègics de ciutat com perquè representen oportunitats i per tant, s'hauran de potenciar:

- **E3: Esport i Salut**
- **E4: Desenvolupament econòmic local**
- **E5: Comunicació i sensibilització**



E1. Infraestructura ciclista

La ciutadania acaba adoptant el comportament que la ciutat li ofereix adoptar: espais públics oberts fomenten la interacció entre els veïns i ciutats que habiliten espais per a caminar i carrils per a les bicicletes acaben tenint una població més saludable. Per tant, **si es projecten ciutats on sigui atractiu i segur utilitzar la bici, la gent farà ús d'ella.**

L'aposta per una ciutat 100% ciclable haurà d'anar acompanyada d'infraestructures coherents amb la realitat urbana, el re equilibri dels espais públics i tenir en compte la demanda social. L'objectiu haurà de ser convertir la bicicleta en la millor alternativa al cotxe privat, fent que els desplaçaments en aquesta siguin **ràpids, continus, còmodes i segurs**. A més, s'haurà de facilitar al màxim la mobilitat obligada en bici (accés a la feina i a l'escola) i la intermodalitat, implementant mesures que garanteixin l'accés i l'aparcament segur amb garanties i sota qualsevol circumstància.

Aquestes accions són d'entrada les que poden presentar més dificultats a l'hora de dur a la pràctica degut al cost que suposen executar-les, tot i que des de diferents estaments públics s'estan oferint diferents línies de finançament i subvencions (projecte Bicivia de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per exemple). I una de les principals raons d'aquest darrer fet és que el seu impacte i la incidència que poden tenir a l'hora de fomentar l'ús de la bici garantint unes condicions més segures poden ser una raó de pes que justifica aquest tipus d'inversions, beneficiant tant a ciclistes com a la resta de ciutadania (increment de la qualitat de vida, disminució d'accidentalitat, reducció de nivells de contaminació, ...).

Existeix una opinió generalitzada sustentada per nombrosos casos d'èxit que argumenten la frase **“construeix infraestructura ciclista i els ciclistes vindran”**. I és que, segons l'últim “Barómetro de la Bici” publicat per la *Red de Ciudades por la Bici* argumenta que el 13,7% de la població identifica com a principals motius per no agafar la bicicleta aspectes que tenen a veure directament amb la infraestructura: tenir por, sensació d'inseguretat com a conseqüència del trànsit, manca d'infraestructura ciclista i falta d'espai per guardar-la en condicions segures.



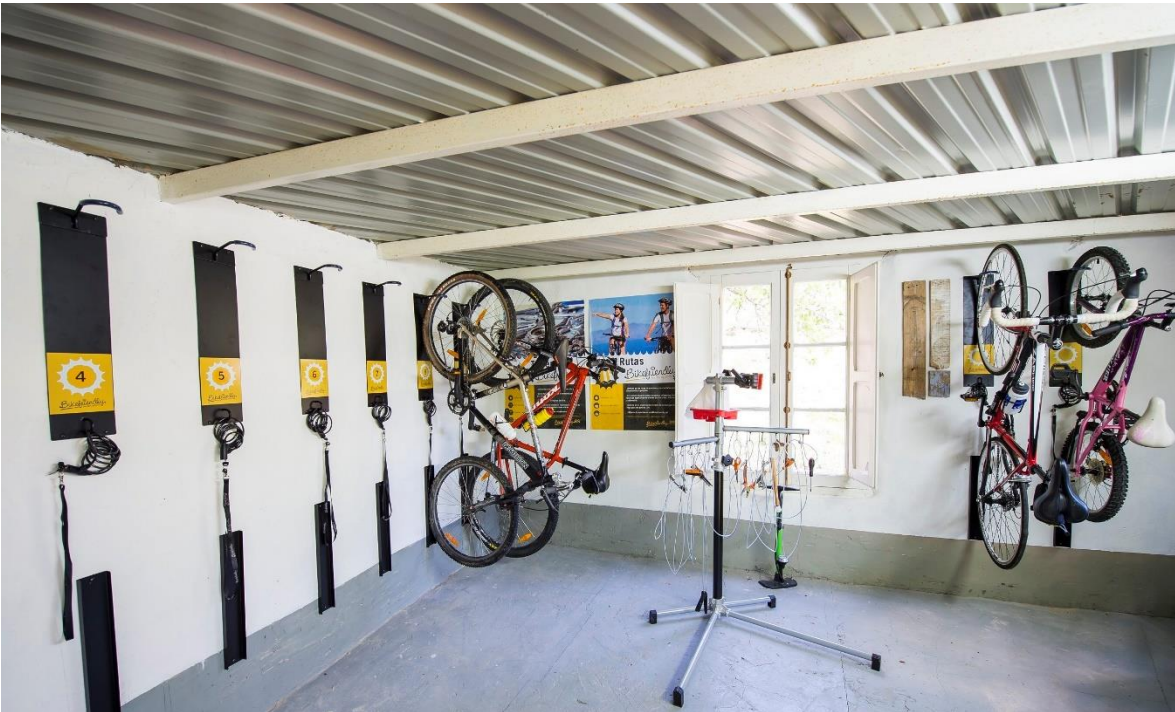
Resultats del Barómetro de la Bici de la RCxB 2017:
Principals raons que fan que la gent no agafi la bicicleta de manera quotidiana

Malauradament, també es tenen constància de molts exemples d'infraestructura ciclista mal dissenyada que no aconsegueix fomentar i incrementar el nombre de bicicletes a les ciutats: elecció d'itineraris poc freqüentats per ciclistes, construcció de trams desconnectats, mal disseny, falta de manteniment adequat, falta de campanyes de comunicació i sensibilització dirigides a la resta d'usuaris...

Per tal de garantir eficiència i eficàcia en les inversions que es duguin a terme en infraestructura ciclista haurem de disposar del màxim nombre de **dades i indicadors** que garanteixin el bon seguiment i avaluació. Des de les enquestes prèvies, l'anàlisi de "línies de desig" identificant els hàbits de mobilitat dels ciclistes, la instal·lació de comptadors a punts estratègics o la creació de grups de treball que aportin les seves visions poden ser mecanismes que ens permetin dissenyar d'una forma més adequada una xarxa ciclable continua i segura.



Bones pràctiques en diferents tipologies ciclistes



Diferents tipologies d'aparcaments (interior i exterior)

E2. Formació ciclista

En diversos països europeus les **escoles** tenen en el seu pla d'estudis classes de conducció i seguretat viària en bicicleta com a assignatura obligatòria i disposen d'espais destinats exclusivament per aparcar bicicletes. Aquest fet provoca que la majoria dels alumnes es desplacin diàriament a les classes en bici i, a banda de millorar la seva condició física i el seu rendiment acadèmic, desenvolupin un hàbit que prolongaran al llarg de la seva vida adulta.

A banda de les escoles, les **empreses** també han d'apostar per promocionar l'ús de la bici entre els seus treballadors i treballadores, ja que es redueix el risc de patir estrès i es millora considerablement la seva productivitat. Segons un estudi recent elaborat per l'ISGlobal i publicat a la revista mèdica BMJ Open, les persones que es desplacen en bicicleta a treballar almenys un cop a la setmana tenen un 20% menys de risc de patir estrès que les que es mouen amb un altre mitjà de transport, arribant fins al 52% per a aquelles que ho fan quatre dies a la setmana. És per aquest motiu que cada cop hi ha més casos d'empreses que desenvolupen incentius, com per exemple econòmics, per tal que els seus treballadors i treballadores accedeixin a la feina en bici.

I un altre aspecte relacionat amb la formació ciclista té a veure amb el coneixement relacionat amb el **manteniment** i posada a punt de la bicicleta. De la mateixa manera que aquest tipus d'aprenentatge està contemplat durant la formació per treure's el permís de conducció d'altres vehicles, la bicicleta també es considera un vehicle i per tant els usuaris han de ser responsables de garantir-ne un bon manteniment d'aquesta. Els motius són evidents: una bicicleta en bones condicions incrementarà la seguretat tant del ciclista com de la resta d'usuaris de la via pública, serà més eficient i farà que la experiència sigui més agradable.

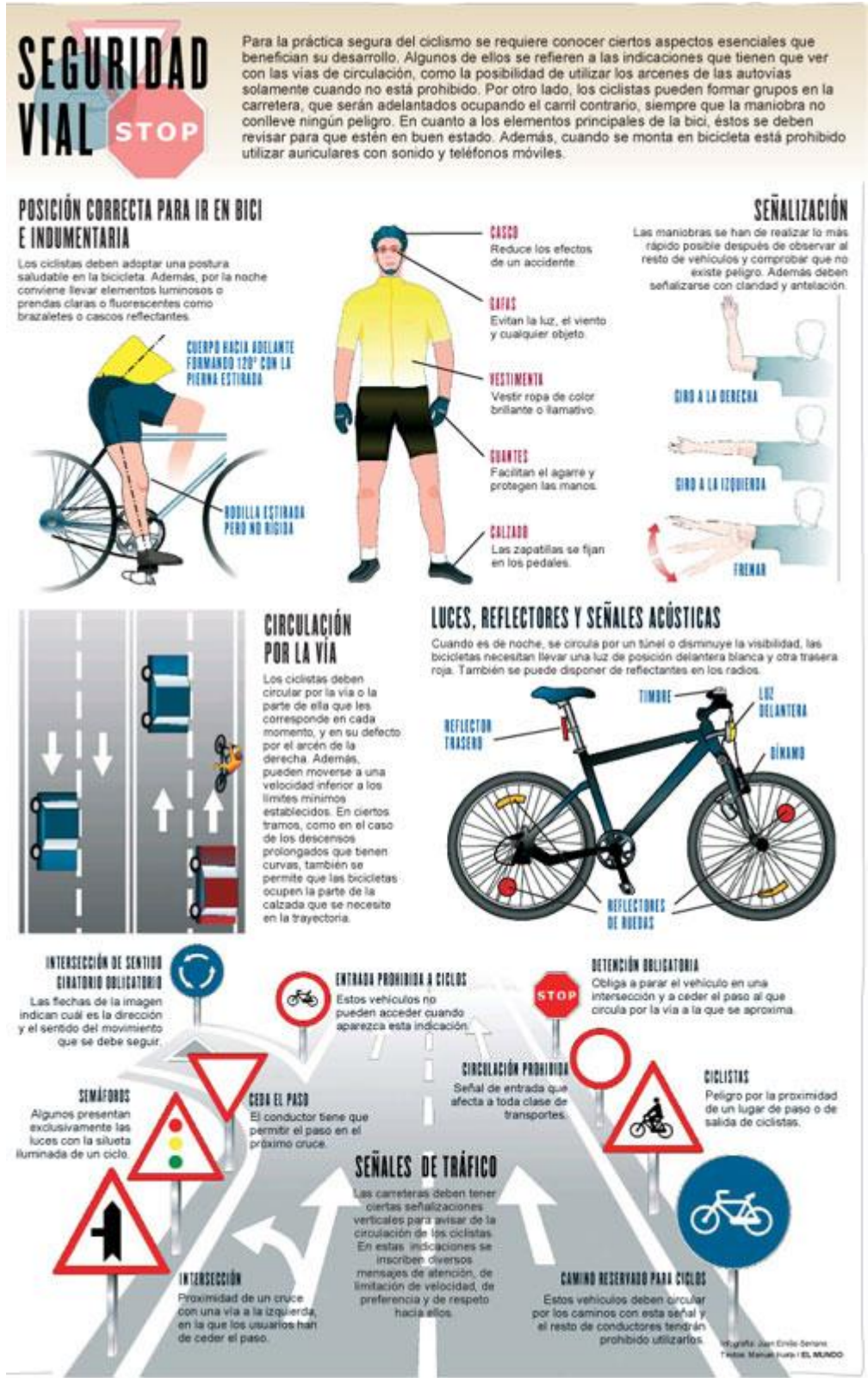
Tal i com es pot veure en la gràfica anterior, un dels eixos en els quals l'Ajuntament vol fer un èmfasi especial fa referència al fet de garantir que tots els nens i nenes de la ciutat disposin dels coneixements necessaris (conducció, educació viària i manteniment) per circular en bicicleta de forma autònoma i desenvolupant un hàbit que conservin durant la resta de la seva vida. Així doncs, els projectes realitzats a escoles i/o dirigits a aquest públic tindran una especial prioritat.

A Sant Boi existeixen **agents locals** que disposen d'una àmplia experiència en l'àmbit de la formació i l'educació viària, que estan en actiu i que seran molt importants a tenir en compte a l'hora de dur a terme qualsevol acció relacionada amb la formació ciclista. D'una banda, la cooperativa **SomBici** ofereix cursos de conducció en bicicleta adreçats a diferents nivells. Aquests cursos es complementen amb sessions d'educació viària i circulació per entorns urbans. Per la seva part, la **Unitat Educadora de la Policia Local de Sant Boi** porta molts anys impartint classes de seguretat viària a tots els centres educatius de la ciutat. A nivell de formació, en aquest cas esportiva, destaca una institució com el **Club Ciclista de Sant Boi**, tant per la seva experiència com pel nombre d'alumnes inscrits en cadascuna de les seves categories.

Disposar d'aquests agents locals i el seu "know how" ens permetrà activar projectes relacionats amb la formació ciclista d'una forma relativament ràpida. Aquestes accions poden fer-se dins dels propis centres educatius, en les empreses o celebrant esdeveniments a la via pública oberts a la participació ciutadana. L'objectiu principal haurà de ser apropar la formació ciclista, en totes les seves vessants abans esmentades, al màxim nombre de persones.



Exemple d'activitats relacionades amb la Bici Escola



Documentació dissenyada per realitzar educació viària en bicicleta



Moment d'una sessió de manteniment i posada a punt de bicicletes per a treballadors/es públics

E3. Salut i esport

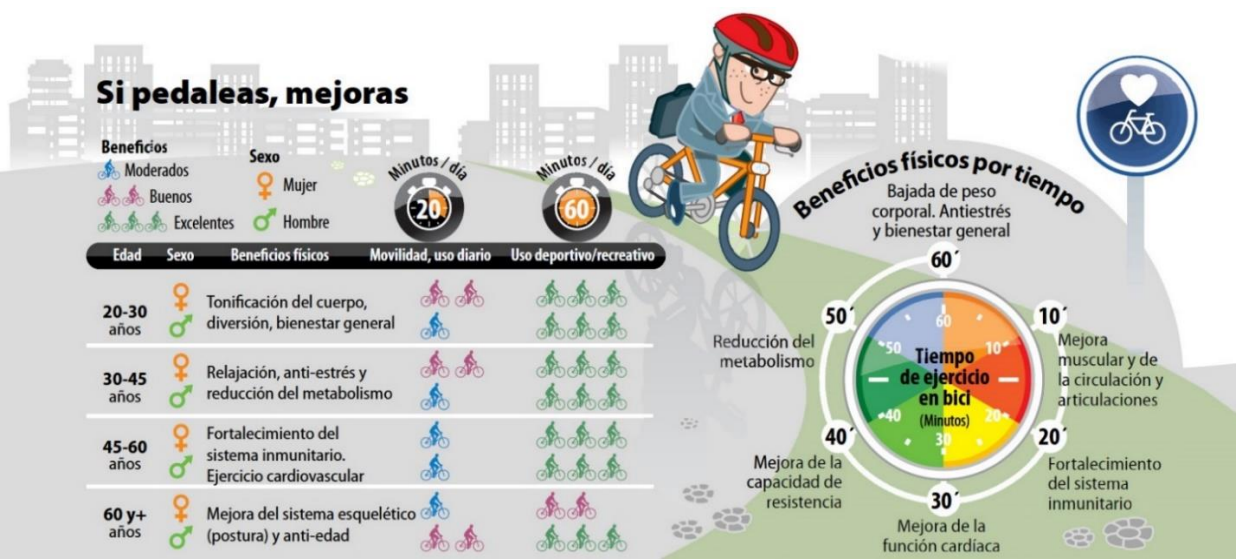
És evident que l'ús de la bici millora la salut de les persones, tant física com mental. Moltes administracions estan fent una aposta molt clara per posicionar-se com a territoris saludables que contribueixen directament a millorar la qualitat de vida de la seva ciutadania en general, des de l'edat infantil fins a l'envelliment actiu, aconseguint a més un estalvi en la despesa sanitària que es pot invertir en altres aspectes de la societat.

És lògic pensar doncs que una ciutat que vol apostar pel benestar de la seva ciutadania i vol treballar en aquesta visió de ciutat abans esmentada ha d'incorporar l'ús de la bici dins dels seus eixos estratègics. La bicicleta a les escoles pot contribuir a combatre l'obesitat infantil, a promoure hàbits de vida saludables i a promoure la pràctica esportiva diària a través d'una activitat tranquil·la i accessible a gairebé tots els nens i nenes. La bicicleta a les empreses millora la competitivitat, redueix l'estrès i millora les relacions entre els treballadors. I la bicicleta pot ser un remei per tractar diferents patologies relacionades amb la salut mental, incrementant els nivells de serotonina que poden servir per combatre episodis d'ansietat o depressió, entre d'altres.

D'altra banda, no hem d'oblidar la vessant esportiva vinculada directament amb el món de la bicicleta. Segons dades del darrer *Baròmetre de la Bicicleta*, l'esport més practicat pel conjunt de la ciutadania és el ciclisme, i més de la meitat de la població afirma que agafa la bici algun cop. Promoure els valors associats al ciclisme esportiu, sigui quina sigui la modalitat, contribuirà positivament en el desenvolupament del conjunt de la ciutadania. En el cas de Sant Boi, disposem del Club Ciclista Sant Boi, una institució referent pel que fa al ciclisme esportiu centrat en la modalitat de carretera, amb una voluntat expressa de treballar tant amb escoles com amb altres col·lectius de la societat per trencar la barrera existent entre la ciutadania i aquesta modalitat esportiva.

Tal i com s'ha indicat anteriorment, a la nostra ciutat disposem d'una tradició molt ferma al voltant del ciclisme esportiu a través del Club Ciclista de Sant Boi. Fruit de diverses entrevistes amb els responsables del club, existeix una voluntat ferma per treballar tots els valors relacionats amb la pràctica d'aquesta disciplina esportiva amb diferents col·lectius de la societat. A més, volen organitzar espais de treball adreçats a persones especialistes en la matèria per parlar sobre diferents temes relacionats amb el món del ciclisme esportiu.

A més, Sant Boi disposa de dues institucions referents en el foment i el tractament de trastorns de salut com són el Clúster de Salut Mental i la Fundació Gasol. La bicicleta haurà de ser present en molts dels programes que duguin a terme, i caldrà la col·laboració tant d'agents locals com externs per dur a terme les activitats que es puguin proposar d'aquests acords. Només cal alinear els diferents interessos de cadascuna de les parts i construir projectes conjunts que repercutixin positivament en el conjunt de la societat.



Campanya per impulsar l'ús de la bici pels seus beneficis a la salut



Imatge de les instal·lacions de Can Dubler

E4. Desenvolupament econòmic local

La bicicleta ofereix grans oportunitats de negoci, des del cicloturisme al transport de mercaderies en bicicletes de càrrega. Inclús s'ha creat un grup Inter parlamentari per tal d'impulsar-la. Es tracta d'un sector en creixement i amb gran potencial. Només a Espanya ja es venen més bicicletes que cotxes i podrien generar-se més de 36.600 nous llocs de treball si es dupliqués el seu ús com a mitjà de transport urbà.

Segons un estudi realitzat per la Federació Europea de Ciclistes, els llocs de feina relacionats amb el món del cicloturisme (rutes cicloturistes, allotjaments adaptats per a ciclistes, manteniment, seguretat, accessoris, aplicacions mòbils o botigues especialitzades) són més estables i accessibles per a tot tipus de població.

Per aconseguir que el sector de la bicicleta tingui incidència en l'economia, tan estatal com local, cal destinar pressupost per tal d'incentivar el seu ús. És especialment interessant pels Ajuntaments apostar per aquest tipus d'economia, ja que els "bici llocs de feina" tenen una gran incidència a nivell local i no poden ser deslocalitzats.

A Sant Boi existeixen diferents iniciatives que ja estan treballant per generar activitat econòmica a través de la bici. La ciutat disposa de **4 botigues** que comercialitzen diferents tipologies de bicis i que es dirigeixen tant a públic general com a públic més especialitzat i amb necessitats més concretes.

Pel que fa al cicloturisme i a la distribució urbana de mercaderies, la cooperativa **Sombici** abans esmentada també desenvolupa aquesta activitat. Realitza habitualment sortides a l'entorn fluvial i agrícola de la ciutat i recentment ha començat a treballar amb un dels mercats de la ciutat oferint als seus clients el transport de les seves compres al seu domicili mitjançant la bicicleta.

Caldrà doncs generar un ecosistema interrelacionat per totes les iniciatives que s'estiguin duent a terme a nivell local i amb incidència per generar sinergies amb d'altres d'àmbits supramunicipals. A més, caldrà apostar per l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià, ja que això contribuirà a l'aparició i dinamització de comerços i serveis per satisfer aquestes noves demandes originades.



El cicloturisme com a sector econòmic propi amb alta capacitat d'incidència a l'economia local



Exemple de distribució de mercaderies en bicicletes de càrrega o “Cargobikes”



Dinamització de l'economia local a través de negocis de venda i reparació de bicicletes

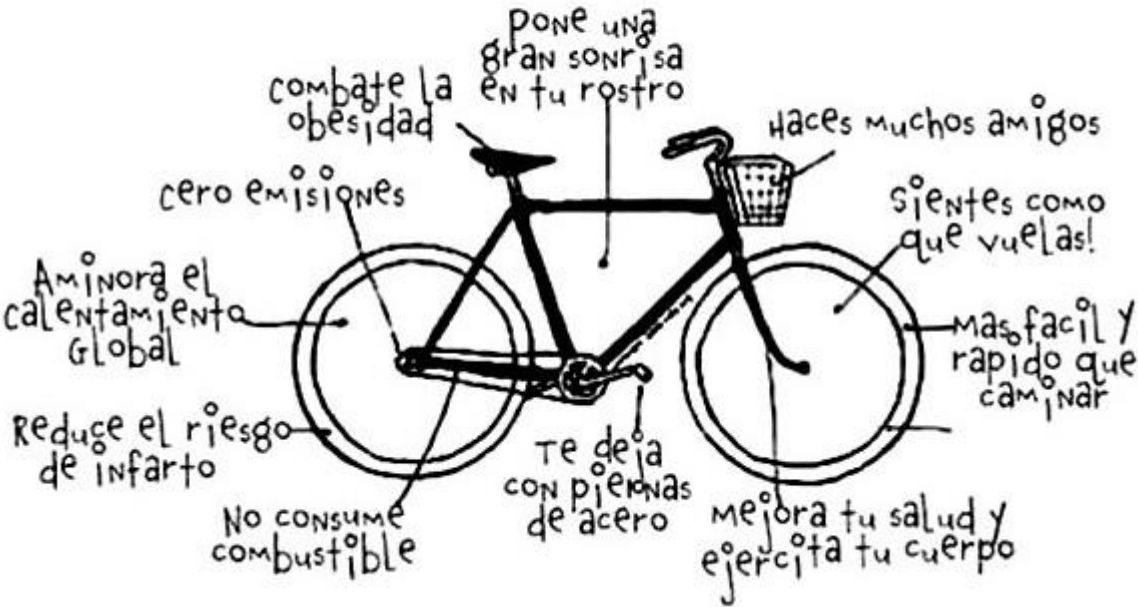
E5. Comunicació i sensibilització

Tal i com s'ha pogut observar en l'anàlisi realitzat anteriorment, aquesta mesura és essencial a l'hora de fomentar l'ús de la bici. En una societat de la informació, l'Estratègia Urbana de la Bici ha d'incorporar des de l'inici l'ús de tots els mitjans disponibles per tal de fer arribar al màxim nombre de persones campanyes de comunicació i de sensibilització. Aquesta sensibilització també es pot dur a terme a través d'accions a l'espai públic que promoguin la participació ciutadana i que reivindicuin l'ús de la bici en l'espai públic de la ciutat. Crides a l'acció i a la participació que es vagin traduint progressivament en una comunitat local ciclista que contribueixi a incrementar la presència de bicis al carrer i que legítimi al govern local a prendre decisions dirigides a promoure l'ús d'aquesta com a vehicle d'ús quotidià. Per legitimar aquesta presa de decisions calen dades: “no data, no party”. Necessitem conèixer el màxim nombre de dades sobre el nombre de trajectes que es realitzen, l'evolució dels perfils ciclistes, les incidències que es produeixen a temps real... Amb tota aquesta informació, ben estructurada i gestionada, les persones responsables de prendre decisions relacionades amb l'Estratègia Urbana de la Bici podran escollir o prioritzar aquelles que tinguin un impacte més gran en l'estratègia de promoció de la bicicleta dins de la ciutat.



Exemples d'esdeveniments que fomenten la participació ciutadana i generen comunitat ciclista

BENEFICIOS DE LA BICICLETA



Exemples de campanyes de comunicació i sensibilització per promoure l'ús de la bici a les ciutats

4.4. Definició de les línies d'actuació (L)

Amb la definició dels eixos estratègics s'establia el marc de treball bàsic per encarar la definició de les **línies d'actuació**. Aquestes línies han de definir a grans trets quines seran les línies de treball que es plantejaran per a cadascun dels eixos estratègics, i que serviran com a model per plantejar les actuacions concretes a desenvolupar. En l'esborrany del pla es plantejaven un conjunt de mesures d'actuació per a cadascun dels eixos. Aquestes mesures s'havien definit com a resultat d'un procés d'investigació i reflexió de bones pràctiques i casos d'implantació d'èxit realitzats tant a nuclis urbans propers com a altres països. Per tant, es va decidir fer un treball de síntesi i reorganització d'aquestes mesures i adaptar-les a aquest nou criteri d'ordenació.

De les més de 50 mesures que se'n desprenien de l'anterior versió del document es va arribar a 17, classificades dins dels cinc eixos estratègics definitius. A continuació es descriuen els **objectius operatius** de l'Estratègia Urbana de la Bici, acompanyats de les **línies d'actuació** que serviran per dur-los a la pràctica:

4.4.1. Infraestructura ciclista

L1.1 Ampliar l'extensió de la xarxa de carrils bici local, garantint la seva continuïtat

Redactar els projectes i executar els trams de la xarxa de carrils bici que vagin destinats a donar continuïtat a la xarxa actual, tancar la corona urbana definida al PMUS i connectar amb les futures vies interurbanes (Bicivia, C-245, Via Blava...) i altres nodes generadors de mobilitat (estacions, centres educatius, eixos comercials...).

Aquests carrils bici, a més, hauran de complir tots els requeriments tècnics necessaris per garantir fluïdesa i seguretat, tenint en compte poder encabir-hi tricicles, remolcs i bicicletes de càrrega (es recomana agafar com a referència el *"Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya"* redactat per la Generalitat de Catalunya).

L1.2 Pacificar el 100% de la xarxa secundària acompanyada de senyalització vertical i horitzontal específica

Redactar els projectes per tal d'ampliar la xarxa de vies pacificades seguint el model d'*Àrees de Qualitat Ambiental - Zones de Baixa Emissió (ZBE)* amb l'objectiu d'arribar a cobrir el 100% de la xarxa vial secundària.

La prioritat haurà de ser la reducció de velocitat com a màxim als 30 km/h (*Slow Cities*), contribuint a fer més segura la conducció en bicicleta per calçada, i a més a reduir l'accidentalitat, el soroll i la contaminació a la ciutat. Aquesta reducció s'haurà de fer combinant mesures de senyalització (vertical i horitzontal) i intervencions físiques de disseny de la pròpia via (temporals i permanents).

L1.3 Garantir un bon manteniment i neteja de tota la xarxa ciclable local

Coordinar i preveure totes les tasques necessàries per assegurar un bon manteniment i neteja de tota la xarxa ciclable de Sant Boi (carrils bici, calçada i sendes ciclables) per tal de garantir fluïdesa, comoditat i seguretat en els trajectes que es realitzin en bicicleta.

L1.4 Incrementar l'oferta d'aparcament als entorns dels principals centres generadors de mobilitat de la ciutat

Dotar a tots els edificis i equipaments públics, centres educatius i resta de nodes generadors de mobilitat quotidiana de la ciutat d'una oferta adequada d'aparcaments de bicicletes no plegables, situats a menys de 50 metres de l'accés a les seves instal·lacions i en zones de pas habitual de persones.

La tipologia d'aquests aparcaments s'haurà d'estudiar prèviament en funció de les característiques de la via o de l'oferta de la zona, entre altres factors, podent encabir qualsevol dels tipus d'aparcaments actualment existents a la ciutat ("U" invertides, Bicibox, etc.) o altres de nous.

És recomanable aprofitar la instal·lació de nous aparca bicicletes per millorar la seguretat a les cruïlles de Sant Boi: la substitució de places d'aparcament de vehicles per noves de bicicletes davant dels passos de vianants incrementa notablement la visibilitat en aquests punts conflictius, tant dels conductors/es com dels propis vianants (especialment dels infants).

L1.5 Incentivar el servei de registre voluntari de bicicletes

Promoure i incentivar el registre voluntari de bicicletes (Biciregistro o similars) per tal de prevenir el robatori i facilitar la seva recuperació en cas de furt. Des de l'Ajuntament s'haurà de garantir un treball coordinat entre la Policia Local i els diferents agents implicats en cadascuna de les fases d'implementació del servei.

4.4.2. Formació ciclista

L2.1 Impulsar el projecte *"Cap nen o nena sense saber pedalar"* de forma conjunta en tots els centres educatius de la ciutat

Continuar treballant conjuntament amb els agents especialitzats en formació ciclista amb l'objectiu de que tots els alumnes dels centres educatius de Sant Boi puguin rebre cursos de formació viària i de circulació responsable en bicicleta.

Aquest programa es pot complementar amb altres formacions relacionades amb el manteniment bàsic de les bicicletes, la customització o el disseny d'accessoris, projectes educatius innovadors i motivadors que contribueixen a incentivar l'ús habitual de la bicicleta entre la població més jove.

L2.2 Donar suport a programes de formació teòrica i pràctica per a aprendre a conduir i circular en bicicleta de forma segura i responsable, dirigits al conjunt de la ciutadania

Impulsar de manera conjunta amb els agents especialitzats en formació ciclista programes de formació teòrica i pràctica adreçats a diferents tipus de públics per tal de garantir que totes les persones puguin aprendre a conduir i circular en bicicleta de forma segura i responsable i disposin dels coneixements bàsics per realitzar un manteniment òptim de les seves bicicletes.

L.2.3 Crear una xarxa de serveis i infraestructures destinats a facilitar un bon manteniment de les bicicletes

Identificar les empreses i equipaments que actualment ofereixen algun tipus de servei vinculat a la seguretat i el manteniment de bicicletes i incorporar-ne de nous, per tal de crear una xarxa de serveis a disposició de la comunitat ciclista local. Serà recomanable que aquests serveis integrin des de l'inici una vocació divulgativa per tal de sensibilitzar i capacitar al màxim nombre d'usuaris i usuàries.

Un d'aquests nous serveis que es pot incloure dins d'aquesta xarxa és la instal·lació de mini-tallers amb eines en llocs públics per facilitar a les persones usuàries el manteniment bàsic de les seves bicicletes. Es prioritzaran zones freqüentades habitualment per ciclistes i es procurarà integrar al màxim possible aquests elements en l'entorn urbà.

4.4.3. Esport i salut

L.3.1 Incorporar l'ús de la bicicleta en projectes vinculats a la promoció de la salut i els hàbits de vida saludables

Incorporar mitjançant agents especialitzats l'ús de la bicicleta dins de diversos plans i programes, impulsats tant per l'Ajuntament (com per exemple el programa SantBoiSà o el Pla de Salut de Sant Boi) com per altres agents vinculats a la ciutat de Sant Boi, que treballen per promoure la salut i els hàbits de vida saludables entre el conjunt de la ciutadania.

L'objectiu és establir la bicicleta com un element clau que contribueixi a consolidar la imatge de Sant Boi com a ciutat que aposta per la salut de la seva població.

L.3.2 Impulsar accions que promoguin l'oci actiu (salut i esport) entre el conjunt de la ciutadania

Promoure la celebració de jornades tècniques especialitzades en salut i esport, adreçades a professionals i persones vinculades al sector i obertes al conjunt de la ciutadania interessada.

En aquestes jornades es pretén informar i sensibilitzar sobre diferents aspectes relacionats amb la bicicleta, la salut i l'esport, i que han de servir principalment com a eina per promoure l'ús de la bicicleta de forma quotidiana.

L.3.3 Organitzar conjuntament amb agents especialitzats esdeveniments cicloesportius amb origen/destí Sant Boi, i que contribueixin al desenvolupament socioeconòmic de la ciutat

Aprofitar l'impacte econòmic i mediàtic que generen la celebració de proves esportives de ciclisme per impulsar l'organització conjunta amb agents especialitzats d'esdeveniments cicloesportius amb origen i/o final a Sant Boi, amb capacitat d'atraure una alta participació i coordinats amb altres agents de la ciutat (comerços, restaurants, allotjaments, museus, etc.) per tal de generar riquesa i dinamisme local.

4.4.4. Desenvolupament econòmic local

L.4.1 Impulsar la creació d'un mapa sectorial format per tots els recursos locals vinculats al sector de la bici

Realitzar un estudi exhaustiu del teixit local d'empreses que estiguin treballant directa o indirectament en l'àmbit de la bicicleta, creant un mapa sectorial especialitzat a Sant Boi, donant visibilitat a totes aquestes empreses i iniciatives, afavorint l'aparició de sinèrgies amb altres empreses relacionades i identificant els punts forts i febles en la "cadena de valor" del sector ciclista.

Aquesta informació serà de gran utilitat per a la comunitat d'usuaris i usuàries de la bici de Sant Boi, pel que s'haurà de preveure alguna estratègia de comunicació per tal de difondre aquesta informació.

L.4.2 Fomentar la compra i distribució de proximitat en bicicleta, capacitant al teixit empresarial local

Impulsar sessions de sensibilització i capacitació amb el teixit empresarial local i de la resta d'agents implicats amb l'objectiu d'establir aliances entre la bici i les estratègies de dinamització del comerç de proximitat.

D'aquestes sessions hauran de sortir campanyes promocionals i/o jornades específiques que incentivin a la població a anar a comprar en bicicleta.

Paral·lelament, s'estudiaran models de gestió i de regulació que contribueixin a impulsar iniciatives de distribució de mercaderies en bicicleta, ajudant a donar més visibilitat a la bicicleta i a descongestionar la ciutat de trànsit.

L.4.3 Apostar pel cicloturisme com una activitat per a posar en valor els actius turístics de la ciutat

Sant Boi disposa d'un conjunt d'actius, identificats al recentment aprovat Pla de Turisme, propicis per a la pràctica del cicloturisme, tant a nivell esportiu com a nivell recreatiu. Aquests actius es complementen amb una oferta turística complementària que es pot veure beneficiada amb l'impuls d'una nova activitat turística que atragui a nous perfils de visitants a la ciutat.

És per aquest motiu que es proposa definir una estratègia i un conjunt d'accions a partir de l'anàlisi dels actius i potencials turístics de la ciutat, per tal de promoure que Sant Boi esdevingui un node d'atracció de cicloturisme. Aquesta estratègia haurà de comptar amb la participació de la màxima representació del teixit local, i estarà alineada amb les línies estratègiques definides a nivell municipal, comarcal, provincial i autonòmic.

4.4.5. Comunicació i sensibilització

L.5.1 Aprovar una nova ordenança de mobilitat que reguli i potenciï l'ús de la bicicleta a la ciutat

Per tal de garantir la coherència entre l'aposta per l'ús de la bici i el marc normatiu, revisar i actualitzar tots aquells articles que defineixin aspectes com les condicions de circulació de les bicicletes per a cadascuna de les tipologies de vies o el règim sancionador per a aquest tipus de vehicle, entre d'altres.

Aquesta revisió haurà de comptar des de l'inici amb la participació i el consens de la Policia Local, qui serà la responsable del seu compliment.

A més, un cop aprovada aquesta nova ordenança, s'haurà d'impulsar una campanya de comunicació per tal de fer arribar el seu contingut a tots els usuaris i usuàries de la via pública.

L.5.2 Impulsar accions de comunicació, promoció i sensibilització dirigides al foment del ciclisme urbà

Posar en marxa campanyes de comunicació orientades a sensibilitzar, donar visibilitat i informar de les accions que l'Ajuntament realitza en matèria de foment de l'ús de la bicicleta urbana. Aquestes campanyes hauran d'estar adreçades al conjunt de la ciutadania i hauran de realitzar-se en diferents formats.

També serà recomanable dissenyar i distribuir material gràfic i plànols de la xarxa ciclable local a tots els edificis i equipaments municipals, centres educatius, estacions i altres ubicacions d'interès que serveixin per informar i sensibilitzar a la ciutadania sobre els beneficis associats a l'ús de la bicicleta.

L.5.3 Obtenir periòdicament dades sobre l'ús de la bicicleta, facilitant l'avaluació de les polítiques pel seu foment

Obtenir de la forma més freqüent possible dades sobre l'estat de salut de la bici a Sant Boi, a través de diferents sistemes de recollida (Apps, sensors instal·lats a la via pública, comptadors, comptatges realitzats per persones especialistes...).

Aquestes dades, a disposició dels tècnics i tècniques responsables de la gestió de la mobilitat i l'espai públic de la ciutat, han de servir per capacitar i empoderar a l'Ajuntament per tal de prendre les decisions més adequades i avaluar les polítiques impulsades, en aquest cas per a promoure l'ús de la bici.



5. Desenvolupament de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

5.1. Descripció de les línies d'actuació	56
5.1.1. Infraestructura ciclista	56
5.1.2. Formació ciclista	58
5.1.3. Salut i esport	60
5.1.4. Desenvolupament econòmic local	61
5.1.5. Comunicació i sensibilització	63
5.2. Cronograma orientatiu	65
5.3. Quadre de comandament	66

5.1. Descripció de les línies d'actuació

E.1. INFRAESTRUCTURA CICLISTA												
L1.1. Ampliar l'extensió de la xarxa de carrils bici local, garantint la seva continuïtat		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi										
Descripció: Redactar els projectes i executar els trams de la xarxa de carrils bici que vagin destinats a donar continuïtat a la xarxa actual, tancar la corona urbana definida al PMUS i connectar amb les futures vies interurbanes (Bicivia, C-245, Via Blava...) i altres nodes generadors de mobilitat (estacions, centres educatius, eixos comercials...). Aquests carrils bici, a més, hauran de complir tots els requeriments tècnics necessaris per garantir fluïdesa i seguretat, tenint en compte poder encabir-hi tricicles, remolcs i bicicletes de càrrega (es recomana agafar com a referència el “Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya” redactat per la Generalitat de Catalunya).		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Generalitat de Catalunya - Diputació de Barcelona - Àrea Metropolitana de Barcelona - Unió Europea - Comunitats i col·lectius ciclistes - Associacions de veïns/es - Associació Sant Boi Comerç - Altres agents implicats										
Accions previstes: - Redacció de projectes d'ampliació, extensió i connexió de l'actual xarxa de carrils bici. - Identificar i optar a subvencions i/o oportunitats de cofinançament per a l'execució de carrils bici. - Dur a terme accions de comunicació per garantir el consens amb els veïns i veïnes, prèvies a l'execució de nous trams de carril bici. - Execució progressiva i coherent de diferent trams de carril bici previstos al darrer PMU Sant Boi (corona urbana).		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table> Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>	MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA	MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA								
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT								
Data d'inici: Gener 2019	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.1.1. Grau de desenvolupament de la xarxa de carrils bici de la corona urbana de Sant Boi definida al PMU (%). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>50,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>70,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>100,00</td><td>%</td></tr></table>	12 / 2019	50,00	%	12 / 2021	70,00	%	12 / 2024	100,00	%	
12 / 2019	50,00	%										
12 / 2021	70,00	%										
12 / 2024	100,00	%										
NOTA: Les incògnites en relació a quan s'executaran les obres del Ministeri de Foment a l'eix C-245 poden influir en el calendari previst d'implementació de la present línia d'actuació.												

E.1. INFRAESTRUCTURA CICLISTA														
L1.2. Pacificar el 100% de la xarxa secundària acompanyada de senyalització vertical i horitzontal específica		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi												
Descripció: Redactar els projectes per tal d'ampliar la xarxa de vies pacificades seguint el model d'Àrees de Qualitat Ambiental - Zones de Baixa Emissió (ZBE) amb l'objectiu d'arribar a cobrir el 100% de la xarxa vial secundària. La prioritat haurà de ser la reducció de velocitat com a màxim als 30 km/h (Slow Cities), contribuint a fer més segura la conducció en bicicleta per calçada, i a més a reduir l'accidentalitat, el soroll i la contaminació a la ciutat. Aquesta reducció s'haurà de fer combinant mesures de senyalització (vertical i horitzontal) i intervencions físiques de disseny de la pròpia via (temporals i permanents).		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Generalitat de Catalunya - Diputació de Barcelona - Àrea Metropolitana de Barcelona - Unió Europea - Comunitats i col·lectius ciclistes - Associacions de veïns/es - Associació Sant Boi Comerç - Altres agents implicats												
Accions previstes: - Revisió i implementació de millores en l'actual model de senyalització vertical i horitzontal de la xarxa secundària, que contribueixin a donar visibilitat i a normalitzar la convivència a calçada entre bicicletes i la resta de vehicles. - Integrar en futurs projectes de disseny de la via pública criteris que facilitin i incentivin desplaçar-se a peu i en bicicleta. - Dur a terme accions de comunicació i consens amb els veïns i veïnes, prèvies a l'execució d'intervencions de pacificació de l'espai públic.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table> Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>			MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA	MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA										
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT										
Data d'inici: Gener 2019	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.1.2. Pacificació de la xarxa viària secundària establint velocitat màxima 30 km/h (%). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>80,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>90,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>100,00</td><td>%</td></tr></table>			12 / 2019	80,00	%	12 / 2021	90,00	%	12 / 2024	100,00	%	
12 / 2019	80,00	%												
12 / 2021	90,00	%												
12 / 2024	100,00	%												

E.1. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

L1.3. Garantir un bon manteniment i neteja de tota la xarxa ciclable local

Responsable:

Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi

Descripció:

Coordinar i preveure totes les tasques necessàries per assegurar un bon manteniment i neteja de tota la xarxa ciclable de Sant Boi (carrils bici, calçada i sendes ciclables) per tal de garantir fluïdesa, comoditat i seguretat en els trajectes que es realitzin en bicicleta.

Accions previstes:

Definir i coordinar un programa anual d'actuacions de revisió, neteja i millora de la xarxa ciclable local.

Activar un protocol de comunicació entre l'Ajuntament i els usuaris/àries de la bici per reportar a temps real incidències de la xarxa ciclable local.

Prioritat:

MOLT BAIXA

BAIXA

MITJA

ALTA

MOLT ALTA

Pressupost:

MOLT BAIX

BAIX

MIG

ALT

MOLT ALT

Data d'inici:

Octubre 2018

Data d'acabament:

Desembre 2024

Indicadors de seguiment:

I.1.3. Realització periòdica de tasques de manteniment i neteja de la xarxa ciclable local (S/N)

12 / 2019

--

S/N

12 / 2021

S

S/N

12 / 2024

S

S/N

E.1. INFRAESTRUCTURA CICLISTA													
L.1.4 Incrementar l'oferta d'aparcament als entorns dels principals centres generadors de mobilitat de la ciutat		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi											
Descripció: Dotar a tots els edificis i equipaments públics, centres educatius i resta de nodes generadors de mobilitat quotidiana de la ciutat d'una oferta adequada d'aparcaments de bicicletes no plegables, situats a menys de 50 metres de l'accés a les seves instal·lacions i en zones de pas habitual de persones. La tipologia d'aquests aparcaments s'haurà d'estudiar prèviament en funció de les característiques de la via o de l'oferta de la zona, entre altres factors, podent encabir qualsevol dels tipus d'aparcaments actualment existents a la ciutat ("U" invertides, Bicibox, etc.) o altres de nous.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Àrea Metropolitana de Barcelona - Bicibox - Empreses especialitzades - Comunitats i col·lectius ciclistes											
Accions previstes: - Identificar els principals nodes generadors de mobilitat quotidiana de la ciutat. - Revisió de l'actual oferta d'aparcaments per a bicicletes disponibles a la ciutat, determinant aquelles zones amb déficits i/o aspectes de millora. - Increment progressiu i coherent de l'oferta d'aparcament segur per a bicicletes. - Activació d'un protocol de comunicació entre l'Ajuntament i els usuaris/àries de la bici, en aquest cas també per reportar incidències relacionades amb l'aparcament de bicicletes, a la via pública o a l'interior d'equipaments públics.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>			MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA									
		Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>			MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT									
Data d'inici: Gener 2019	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.1.4. Nodes generadors de mobilitat quotidiana amb dotació d'aparcament de bicis (%).											
		<table><tr><td>12 / 2019</td><td>75,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>85,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>100,00</td><td>%</td></tr></table>			12 / 2019	75,00	%	12 / 2021	85,00	%	12 / 2024	100,00	%
12 / 2019	75,00	%											
12 / 2021	85,00	%											
12 / 2024	100,00	%											

E.1. INFRAESTRUCTURA CICLISTA													
L1.5. Incentivar el servei de registre voluntari de bicicletes		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi											
Descripció: Promoure i incentivar el registre voluntari de bicicletes (Biciregistro o similars) per tal de prevenir el robatori i facilitar la seva recuperació en cas de furt. Des de l'Ajuntament s'haurà de garantir un treball coordinat entre la Policia Local i els diferents agents implicats en cadascuna de les fases d'implementació del servei.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Policia Local - OMAP - Red de Ciudades por la Bicicleta - Àrea Metropolitana de Barcelona - Comunitats/col·lectius ciclistes i usuaris/àries de la bici de Sant Boi - Ciutadania en general											
Accions previstes: - Impuls per part de l'Ajuntament del programa Biciregistro o altres similars. - Garantir la coordinació entre tots els agents locals implicats en aquest tipus de sistemes: diferents àrees de l'Ajuntament, OMAP, Policia Local, usuaris i usuàries registrats, etc. - Dur a terme de manera periòdica accions de promoció i demostracions sobre els avantatges d'aquest tipus de sistemes de registre de bicicletes.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>			MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA									
		Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>			MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT									
Data d'inici: Octubre 2018	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.1.5. Nombre de bicicletes registrades en algun dels programes impulsats per l'Ajuntament (N). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>50</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>70</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>100</td><td>N</td></tr></table>			12 / 2019	50	N	12 / 2021	70	N	12 / 2024	100	N
12 / 2019	50	N											
12 / 2021	70	N											
12 / 2024	100	N											

E.2. FORMACIÓ CICLISTA													
L2.1. Impulsar el projecte “Cap nen o nena sense saber pedalar” de forma conjunta en tots els centres educatius de la ciutat		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi											
Descripció: Continuar treballant conjuntament amb els agents especialitzats en formació ciclista amb l'objectiu de que tots els alumnes dels centres educatius de Sant Boi puguin rebre cursos de formació viària i de circulació responsable en bicicleta. Aquest programa es pot complementar amb altres formacions relacionades amb el manteniment bàsic de les bicicletes, la customització o el disseny d'accessoris, projectes educatius innovadors i motivadors que contribueixen a incentivar l'ús habitual de la bicicleta entre la població més jove.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Agents especialitzats en formació ciclista - Centres educatius de Sant Boi											
Accions previstes: - Impulsar programes de formació ciclista dins de la programació de l'any escolar a tots els centres educatius de la ciutat. - Campanyes de comunicació on es doni a conèixer el programa i visibilitat les accions que se'n desprenen. - Complementar aquest programa amb altres activitats formatives que incorporin altres aspectes com la customització i el disseny d'accessoris o projectes educatius innovadors, entre d'altres.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>			MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA									
		Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>			MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT									
Data d'inici: Octubre 2018	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.2.1. Grau de participació dels centres educatius locals en programes de formació ciclista impulsats per l'Ajuntament de Sant Boi (%).											
		<table><tr><td>12 / 2019</td><td>100,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>100,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>100,00</td><td>%</td></tr></table>			12 / 2019	100,00	%	12 / 2021	100,00	%	12 / 2024	100,00	%
12 / 2019	100,00	%											
12 / 2021	100,00	%											
12 / 2024	100,00	%											

E.2. FORMACIÓ CICLISTA													
L.2.2. Donar suport a programes de formació teòrica i pràctica per a aprendre a conduir i circular en bicicleta de forma segura i responsable, dirigits al conjunt de la ciutadania			Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi										
Descripció: Impulsar de manera conjunta amb els agents especialitzats en formació ciclista programes de formació teòrica i pràctica adreçats a diferents tipus de públics per tal de garantir que totes les persones puguin aprendre a conduir i circular en bicicleta de forma segura i responsable i disposin dels coneixements bàsics per realitzar un manteniment òptim de les seves bicicletes.			Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Empreses i/o iniciatives locals especialitzades - Comunitats/col·lectius ciclistes i usuaris/àries de la bici de Sant Boi - Ciutadania en general										
Accions previstes: - Impulsar l'organització de cursos de formació en conducció, circulació i manteniment bàsic de bicicletes dirigits a diferents públics objectius. - Incorporar activitats formatives a esdeveniments de gran difusió que actualment s'organitzen a la ciutat. - Realitzar aquest tipus de cursos de formació ciclista entre el personal del propi Ajuntament de Sant Boi.			Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>		MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA									
			Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>		MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT									
Data d'inici: Gener 2019	Data d'acabament: Desembre 2024		Indicadors de seguiment: I.2.2. Activitats de formació ciclista celebrades al llarg de l'any (no escolars) (N). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>1</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>2</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>3</td><td>N</td></tr></table>		12 / 2019	1	N	12 / 2021	2	N	12 / 2024	3	N
12 / 2019	1	N											
12 / 2021	2	N											
12 / 2024	3	N											

E.2. FORMACIÓ CICLISTA													
L2.3. Crear una xarxa de serveis i infraestructures destinats a facilitar un bon manteniment de les bicicletes			Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi										
Descripció: Identificar les empreses i equipaments que actualment ofereixen algun tipus de servei vinculat a la seguretat i el manteniment de bicicletes i incorporar-ne de nous, per tal de crear una xarxa de serveis a disposició de la comunitat ciclista local. Serà recomanable que aquests serveis integrin des de l'inici una vocació divulgativa per tal de sensibilitzar i capacitar al màxim nombre d'usuaris i usuàries. Un d'aquests nous serveis que es pot incloure dins d'aquesta xarxa és la instal·lació de mini-tallers amb eines en llocs públics per facilitar a les persones usuàries el manteniment bàsic de les seves bicicletes. Es prioritzaran zones freqüentades habitualment per ciclistes i es procurarà integrar al màxim possible aquests elements en l'entorn urbà.			Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Empreses i/o iniciatives locals especialitzades - Comunitats/col·lectius ciclistes i usuaris/àries de la bici de Sant Boi - Ciutadania en general										
Accions previstes: - Instal·lació a la via pública d'infraestructures que facilitin un senzill manteniment i posada a punt de les bicicletes. - Identificar empreses i/o iniciatives locals que proporcionen aquest tipus de servei i incorporar-les dins d'un directori a disposició de la ciutadania. - Impulsar campanyes i accions que promoguin i sensibilitzin sobre la importància de garantir un bon manteniment de les bicicletes.			Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>		MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA									
			Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>		MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT									
Data d'inici: Gener 2020	Data d'acabament: Desembre 2024		Indicadors de seguiment: I.2.3. Serveis i infraestructures que integren la xarxa local de manteniment de bicicletes (N). <table><tr><td>12 / 2018</td><td>1</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>3</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>5</td><td>N</td></tr></table>		12 / 2018	1	N	12 / 2021	3	N	12 / 2024	5	N
12 / 2018	1	N											
12 / 2021	3	N											
12 / 2024	5	N											

E.3. SALUT I ESPORT												
L3.1. Incorporar l'ús de la bicicleta en projectes vinculats a la promoció de la salut i els hàbits de vida saludables		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi										
Descripció: Incorporar mitjançant agents especialitzats l'ús de la bicicleta dins de diversos plans i programes, impulsats tant per l'Ajuntament (com per exemple el programa SantBoiSà o el Pla de Salut de Sant Boi) com per altres agents vinculats a la ciutat de Sant Boi, que treballen per promoure la salut i els hàbits de vida saludables entre el conjunt de la ciutadania. L'objectiu és establir la bicicleta com un element clau que contribueixi a consolidar la imatge de Sant Boi com a ciutat que aposta per la salut de la seva població.		Agents implicats: • Ajuntament de Sant Boi • Centres educatius de la ciutat • Associació Sant Boi Comerç • Empreses locals interessades • Comunitats/col·lectius ciclistes i usuaris/àries de la bici de Sant Boi • Ciutadania en general										
Accions previstes: • Incorporar la bicicleta en programes actuals impulsats pel propi Ajuntament que promouen hàbits de vida saludables entre el conjunt de la ciutadania. • Creació de nous programes, treballant conjuntament amb empreses i institucions locals, dirigits a desenvolupar hàbits de vida saludables a través de l'ús de la bicicleta. • Realitzar campanyes de comunicació i sensibilització especialitzades en aquest àmbit.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table> Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>	MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA	MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA								
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT								
Data d'inici: Gener 2020	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.3.1. Activitats realitzades al llarg de l'any que incorporen la bicicleta en programes destinats a promoure hàbits de vida saludables (N). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>--</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>2</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>2</td><td>N</td></tr></table>	12 / 2019	--	N	12 / 2021	2	N	12 / 2024	2	N	
12 / 2019	--	N										
12 / 2021	2	N										
12 / 2024	2	N										

E.3. SALUT I ESPORT												
L3.2. Impulsar accions que promoguin l'oci actiu (salut i esport) entre en conjunt de la ciutadania		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi										
Descripció: Treballar conjuntament amb altres àrees de l'Ajuntament de Sant Boi i amb empreses especialitzades per tal d'introduir l'ús de la bicicleta en diferents programes que promoguin l'oci actiu (salut i esport) entre el conjunt de la població, aprofitant tots els actius de la ciutat.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Empreses especialitzades del sector - Comunitats/col·lectius ciclistes i usuaris/àries de la bici de Sant Boi - Ciutadania en general										
Accions previstes: - Impulsar la organització d'una agenda d'activitats que promoguin l'oci actiu associat a l'ús de la bicicleta entre el conjunt de la ciutadania. - Realitzar campanyes de comunicació i sensibilització. - Habilitar espais de la ciutat per a facilitar i incentivar la pràctica de l'oci actiu.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table> Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>	MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA	MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA								
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT								
Data d'inici: Gener 2020	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.3.2. Activitats realitzades al llarg de l'any destinades a promoure l'oci actiu en bicicleta (N). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>--</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>1</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>1</td><td>N</td></tr></table>	12 / 2019	--	N	12 / 2021	1	N	12 / 2024	1	N	
12 / 2019	--	N										
12 / 2021	1	N										
12 / 2024	1	N										

E.3. SALUT I ESPORT													
L3.3. Organitzar conjuntament amb agents especialitzats esdeveniments cicloesportius amb origen/destí Sant Boi, i que contribueixin al desenvolupament socioeconòmic de la ciutat		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi											
Descripció: Aprofitar l'impacte econòmic i mediàtic que generen la celebració de proves esportives de ciclisme per impulsar l'organització conjunta amb agents especialitzats d'esdeveniments cicloesportius amb origen i/o final a Sant Boi, amb capacitat d'atraure una alta participació i coordinats amb altres agents de la ciutat (comerços, restaurants, allotjaments, museus, etc.) per tal de generar riquesa i dinamisme local.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Club Ciclista de Sant Boi - Federació de Ciclisme Catalana - Associació Sant Boi Comerç - Empreses especialitzades											
Accions previstes: - Donar suport a l'organització de proves cicloesportives amb sortida i/o arribada a Sant Boi. - Complementar aquestes proves/esdeveniments amb una oferta complementària d'activitats (fira gastronòmica, exhibició de productes, promocions especials...).		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>			MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA									
		Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>			MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT									
Data d'inici: Gener 2020	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.3.3. Esdeveniments cicloesportius celebrats al llarg de l'any, amb inici i/o final a Sant Boi, que incorporin oferta complementària (N). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>--</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>2</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>2</td><td>N</td></tr></table>			12 / 2019	--	N	12 / 2021	2	N	12 / 2024	2	N
12 / 2019	--	N											
12 / 2021	2	N											
12 / 2024	2	N											

E.4. DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC LOCAL													
L4.1. Impulsar la creació d'un mapa sectorial format per tots els recursos locals vinculats al sector de la bici		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi											
Descripció: Realitzar un estudi exhaustiu del teixit local d'empreses que estiguin treballant directa o indirectament en l'àmbit de la bicicleta, creant un mapa sectorial especialitzat a Sant Boi, donant visibilitat a totes aquestes empreses i iniciatives, afavorint l'aparició de sinèrgies amb altres empreses relacionades i identificant els punts forts i febles en la "cadena de valor" del sector ciclista. Aquesta informació serà de gran utilitat per a la comunitat d'usuaris i usuàries de la bici de Sant Boi, pel que s'haurà de preveure alguna estratègia de comunicació per tal de difondre aquesta informació.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Associació Sant Boi Comerç - Empreses i iniciatives locals especialitzades en el sector de la bici											
Accions previstes: - Identificar i dissenyar un mapa sectorial de la bici de Sant Boi, amb la màxima representació de les empreses i iniciatives locals relacionades amb el sector de la bici, tant d'ús urbà com esportiu i/o recreatiu. - Impulsar la creació d'un gremi o agrupació similar d'empreses i iniciatives locals vinculades al sector de la bici. - Promocionar i difondre aquest mapa a través de diferents mitjans.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>			MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA									
		Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>			MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT									
Data d'inici: Gener 2021	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.4.1. Empreses i iniciatives que formen part del mapa sectorial de la bici de Sant Boi (N). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>--</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>7</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>10</td><td>N</td></tr></table>			12 / 2019	--	N	12 / 2021	7	N	12 / 2024	10	N
12 / 2019	--	N											
12 / 2021	7	N											
12 / 2024	10	N											

E.4. DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC LOCAL												
L.4.2 Fomentar la compra i distribució de proximitat en bicicleta, capacitant al teixit empresarial local		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi										
Descripció: Impulsar sessions de sensibilització i capacitació amb el teixit empresarial local i de la resta d'agents implicats amb l'objectiu d'establir aliances entre la bici i les estratègies de dinamització del comerç de proximitat. D'aquestes sessions hauran de sortir campanyes promocionals i/o jornades específiques que incentivin a la població a anar a comprar en bicicleta. Paral·lelament, s'estudiaran models de gestió i de regulació que contribueixin a impulsar iniciatives de distribució de mercaderies en bicicleta, ajudant a donar més visibilitat a la bicicleta i a descongestionar la ciutat de trànsit.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Associació Sant Boi Comerç - Empreses especialitzades en el sector de la ciclogística - Empreses de distribució i logística										
Accions previstes: - Generar dinàmiques que incentivin i facilitin la implementació de la ciclogística a la ciutat. - Promoure l'aparició d'empreses especialitzades en la implementació i posada en servei de sistemes de repartiment de mercaderies amb bicicletes adaptades. - Impulsar campanyes promocionals i/o jornades específiques que incentivin a la població a anar a comprar en bicicleta.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>		MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA								
		Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>		MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT								
Data d'inici: Gener 2021	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.4.2. Iniciatives anuals destinades a incentivar la compra i/o distribució en bicicleta (N). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>--</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>1</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>3</td><td>N</td></tr></table>		12 / 2019	--	N	12 / 2021	1	N	12 / 2024	3	N
12 / 2019	--	N										
12 / 2021	1	N										
12 / 2024	3	N										

E.4. DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC LOCAL												
L.4.3 Apostar pel cicloturisme com una activitat per a posar en valor els actius turístics de la ciutat		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi										
Descripció: Sant Boi disposa d'un conjunt d'actius, identificats al recentment aprovat Pla de Turisme, propicis per a la pràctica del cicloturisme, tant a nivell esportiu com a nivell recreatiu. Aquests actius es complementen amb una oferta turística complementària que es pot veure beneficiada amb l'impuls d'una nova activitat turística que atragui a nous perfils de visitants a la ciutat. És per aquest motiu que es proposa definir una estratègia i un conjunt d'accions a partir de l'anàlisi dels actius i potencials turístics de la ciutat, per tal de promoure que Sant Boi esdevingui un node d'atracció de cicloturisme. Aquesta estratègia haurà de comptar amb la participació de la màxima representació del teixit local, i estarà alineada amb les línies estratègiques definides a nivell municipal, comarcal, provincial i autonòmic.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Diputació de Barcelona - Consorti de Turisme del Baix Llobregat - Associació Sant Boi Comerç - Allotjaments i restaurants - Empreses/iniciatives receptives de serveis pel cicloturista - Empreses/iniciatives de serveis turístics - Empreses especialitzades en la consultoria estratègica (opcional)										
Accions previstes: - Definir una estratègia d'especialització per a que Sant Boi esdevingui un node d'atracció cicloturístic del territori. - Crear una associació o entitat de cicloturisme a Sant Boi, format per empreses i/o iniciatives locals que treballen per a la promoció del cicloturisme a Sant Boi. - Generar productes cicloturístics de qualitat i coherents amb la necessitat del mercat, treballant amb els agents locals del territori. - Promocionar Sant Boi com a destinació d'interès per a la pràctica del cicloturisme.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>		MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA								
		Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>		MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT								
Data d'inici: Gener 2021	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.4.3. Nombre d'empreses i iniciatives que formen part de l'associació/entitat de cicloturisme de Sant Boi (N) <table><tr><td>12 / 2019</td><td>--</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>5</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>7</td><td>N</td></tr></table>		12 / 2019	--	N	12 / 2021	5	N	12 / 2024	7	N
12 / 2019	--	N										
12 / 2021	5	N										
12 / 2024	7	N										

E.5. COMUNICACIÓ I SENSIBILITZACIÓ													
L.5.1. Aprovar una nova ordenança de mobilitat que reguli i potenciï l'ús de la bicicleta a la ciutat			Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi										
Descripció: Per tal de garantir la coherència entre l'aposta per l'ús de la bici i el marc normatiu, revisar i actualitzar tots aquells articles que defineixin aspectes com les condicions de circulació de les bicicletes per a cadascuna de les tipologies de vies o el règim sancionador per a aquest tipus de vehicle, entre d'altres. Aquesta revisió haurà de comptar des de l'inici amb la participació i el consens de la Policia Local, qui serà la responsable del seu compliment. A més, un cop aprovada aquesta nova ordenança, s'haurà d'impulsar una campanya de comunicació per tal de fer arribar el seu contingut a tots els usuaris i usuàries de la via pública.			Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Policia Local de Sant Boi - Suport extern especialitzat (opcional) - Comunitats/col·lectius ciclistes i usuaris/àries de la bici de Sant Boi										
Accions previstes: - Revisió de l'actual ordenança municipal de mobilitat. - Sessions de validació participades pels diferents agents locals implicats en la mobilitat ciclista, principalment la Policia Local i les persones usuàries de la bici. - Accions de comunicació sobre les modificacions efectuades, adreçades al conjunt de la ciutadania, ciclista o no.			Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table>		MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA				
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA									
			Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>		MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT				
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT									
Data d'inici: Octubre 2018	Data d'acabament: Juny 2019		Indicadors de seguiment: I.5.1. Aprovació de la nova ordenança de mobilitat (S/N) <table><tr><td>12 / 2019</td><td>N</td><td>S/N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>S</td><td>S/N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>S</td><td>S/N</td></tr></table>		12 / 2019	N	S/N	12 / 2021	S	S/N	12 / 2024	S	S/N
12 / 2019	N	S/N											
12 / 2021	S	S/N											
12 / 2024	S	S/N											

E.5. COMUNICACIÓ I SENSIBILITZACIÓ													
L.5.2. Impulsar accions de comunicació, promoció i sensibilització dirigides al foment del ciclisme urbà		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi											
Descripció: Posar en marxa campanyes de comunicació orientades a sensibilitzar, donar visibilitat i informar de les accions que l'Ajuntament realitza en matèria de foment de l'ús de la bicicleta urbana. Aquestes campanyes hauran d'estar adreçades al conjunt de la ciutadania i hauran de realitzar-se en diferents formats. També serà recomanable dissenyar i distribuir material gràfic i plànols de la xarxa ciclable local a tots els edificis i equipaments municipals, centres educatius, estacions i altres ubicacions d'interès que serveixin per informar i sensibilitzar a la ciutadania sobre els beneficis associats a l'ús de la bicicleta.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Empreses especialitzades del sector - Comunitats/col·lectius ciclistes i usuaris/àries de la bici de Sant Boi - Associació Sant Boi Comerç - Altres associacions i entitats de Sant Boi - Ciutadania en general											
Accions previstes: - Impulsar el disseny, implementació i coordinació d'un Pla d'Acció específic per a la promoció i la sensibilització de l'ús de la bicicleta entre la ciutadania. - Definir amb altres agents locals interessats activitats, campanyes conjuntes i programes d'incentius associats a l'ús quotidià de la bicicleta. - Organització periòdica d'espais de debat i reflexió on parlar sobre diferents aspectes relacionats amb la ciclomotilitat urbana.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table> Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>		MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA	MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA									
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT									
Data d'inici: Octubre 2018	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.5.2. Campanyes de comunicació i sensibilització impulsades durant l'any per a promoure i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta (N). <table><tr><td>12 / 2019</td><td>3</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>6</td><td>N</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>6</td><td>N</td></tr></table>		12 / 2019	3	N	12 / 2021	6	N	12 / 2024	6	N	
12 / 2019	3	N											
12 / 2021	6	N											
12 / 2024	6	N											

E.5. COMUNICACIÓ I SENSIBILITZACIÓ												
L.5.3. Obtenir periòdicament dades sobre l'ús de la bicicleta, facilitant l'avaluació de les polítiques pel seu foment		Responsable: Unitat de gestió de l'Estratègia Urbana de la Bici de Sant Boi										
Descripció: Obtenir de la forma més freqüent possible dades sobre l'estat de salut de la bici a Sant Boi, a través de diferents sistemes de recollida (Apps, sensors instal·lats a la via pública, comptadors, comptatges realitzats per persones especialistes...). Aquestes dades, a disposició dels tècnics i tècniques responsables de la gestió de la mobilitat i l'espai públic de la ciutat, han de servir per capacitar i empoderar a l'Ajuntament per tal de prendre les decisions més adequades i avaluar les polítiques impulsades, en aquest cas per a promoure l'ús de la bici.		Agents implicats: - Ajuntament de Sant Boi - Empreses especialitzades del sector - Comunitats/col·lectius ciclistes i usuaris/àries de la bici de Sant Boi - Ciutadania en general										
Accions previstes: - Identificació i caracterització de les diferents dades a recollir per tal de definir aquells sistemes de recopilació i gestió de dades més adients per a cada situació. - Implementació d'un o varis sistemes de recollida i gestió de dades, distribuïts en diversos punts estratègics de la ciutat prèviament identificats. - Accions de promoció i crides a la participació que complementin el procés de recollida de dades. - Capacitació de l'equip tècnic encarregat de la gestió i posada en valor de les dades obtingudes.		Prioritat: <table><tr><td>MOLT BAIXA</td><td>BAIXA</td><td>MITJA</td><td>ALTA</td><td>MOLT ALTA</td></tr></table> Pressupost: <table><tr><td>MOLT BAIX</td><td>BAIX</td><td>MIG</td><td>ALT</td><td>MOLT ALT</td></tr></table>	MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA	MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT
MOLT BAIXA	BAIXA	MITJA	ALTA	MOLT ALTA								
MOLT BAIX	BAIX	MIG	ALT	MOLT ALT								
Data d'inici: Octubre 2018	Data d'acabament: Desembre 2024	Indicadors de seguiment: I.5.3. Quota modal ciclista (%) <table><tr><td>12 / 2019</td><td>1,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2021</td><td>3,00</td><td>%</td></tr><tr><td>12 / 2024</td><td>5,00</td><td>%</td></tr></table>	12 / 2019	1,00	%	12 / 2021	3,00	%	12 / 2024	5,00	%	
12 / 2019	1,00	%										
12 / 2021	3,00	%										
12 / 2024	5,00	%										

5.2. Cronograma orientatiu

LÍNIES D'ACTUACIÓ (L)		2018	2019		2020		2021		2022		2023		2024	
		S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
L.5.1	Adaptar l'actual ordenança de mobilitat al nou escenari de foment de l'ús quotidià de la bici.													
L.1.1	Ampliar l'extensió de la xarxa de carrils bici local, garantint la seva continuïtat.													
L.1.5	Incentivar el servei de registre voluntari de bicicletes.													
L.2.1	Impulsar el projecte "Cap nen o nena sense saber pedalar" de forma conjunta en tots els centres educatius de la ciutat.													
L.5.2	Impulsar accions coordinades de comunicació, promoció i motivació per tal de fomentar l'ús de la bicicleta entre el conjunt de la ciutadania.													
L.5.3	Obtenir periòdicament dades sobre l'ús de la bici, facilitant l'avaluació i seguiment de les polítiques dirigides al seu foment.													
L.1.2	Pacificar el 100% de la xarxa secundària acompanyada de senyalització vertical i horitzontal.													
L.1.4	Incrementar l'oferta d'aparcament als entorns dels principals centres generadors de mobilitat de la ciutat.													
L.2.2	Donar suport a programes de formació teòrica i pràctica per a aprendre a conduir i circular en bicicleta de forma segura i responsable.													
L.1.3	Garantir un bon manteniment i neteja de tota la xarxa ciclable local.													
L.2.3	Crear una xarxa de serveis i infraestructures destinades a facilitar el bon manteniment de les bicicletes.													
L.3.1	Incorporar l'ús de la bicicleta en projectes vinculats a la promoció de la salut i els hàbits de vida saludables.													
L.3.2	Impulsar accions que promoguin l'oci actiu (salut i esport) entre el conjunt de la ciutadania.													
L.3.3	Organitzar conjuntament amb agents especialitzats esdeveniments cicloesportius amb origen/destí Sant Boi.													
L.4.1	Impulsar la creació d'un mapa sectorial format per tots els recursos locals vinculats al sector de la bici.													
L.4.2	Fomentar la compra i distribució de proximitat en bicicleta, capacitant al teixit comercial local.													
L.4.3	Apostar pel cicloturisme com una activitat per a posar en valor els actius turístics de la ciutat.													

5.3. Quadre de comandament

EIX ESTRATÈGIC (E)	CODI	DESCRIPCIÓ DE L'INDICADOR	UNITAT	VALOR 12 / 2019	VALOR 12 / 2021	VALOR 12 / 2024
INFRAESTRUCTURA CICLISTA	I.1.1	Grau de desenvolupament de la xarxa de carrils bici de la corona urbana de Sant Boi definida al PMUS.	%	50	70	100
	I.1.2	Pacificació de la xarxa viària secundària establint velocitat màxima 30 km/h.	%	80	90	100
	I.1.3	Realització periòdica de tasques de manteniment i neteja de la xarxa ciclable local.	S/N	--	S	S
	I.1.4	Nodes generadors de mobilitat quotidiana amb dotació d'aparcament de bicicletes.	%	75	85	100
	I.1.5	Nombre de bicicletes registrades en algun dels programes impulsats per l'Ajuntament.	N	50	70	100
FORMACIÓ CICLISTA	I.2.1	Grau de participació dels centres educatius locals en programes de formació ciclista impulsats per l'Ajuntament de Sant Boi.	%	100	100	100
	I.2.2	Activitats de formació ciclista celebrades al llarg de l'any (no escolars).	N	1	2	3
	I.2.3	Serveis i infraestructures que integren la xarxa local de manteniment de bicicletes.	N	1	3	5
SALUT I ESPORT	I.3.1	Activitats realitzades al llarg de l'any que incorporen la bicicleta en programes destinats a promoure hàbits de vida saludables.	N	--	2	2
	I.3.2	Activitats realitzades al llarg de l'any destinades a promoure l'oci actiu en bicicleta.	N	--	1	1
	I.3.3	Esdeveniments cicloesportius celebrats al llarg de l'any, amb inici i/o final a Sant Boi, que incorporin oferta complementària.	N	--	2	2
DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC LOCAL	I.4.1	Empreses i iniciatives que formen part del mapa sectorial de la bici de Sant Boi.	N	--	7	10
	I.4.2	Iniciatives anuals destinades a incentivar la compra i/o distribució en bicicleta.	N	--	1	3
	I.4.3	Nombre d'empreses i iniciatives que formen part de l'associació/entitat de cicloturisme de Sant Boi.	N	--	5	7
COMUNICACIÓ I SENSIBILITZACIÓ	I.5.1.	Aprovació de la nova ordenança de mobilitat urbana.	S/N	N	S	S
	I.5.2	Campanyes de comunicació i sensibilització impulsades durant l'any per a promoure i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta.	N	3	6	6
	I.5.3	Quota modal ciclista.	%	1,00	3,00	5,00

