



# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



Ajuntament de Vic



**bacc**

Bicicleta Club de Catalunya

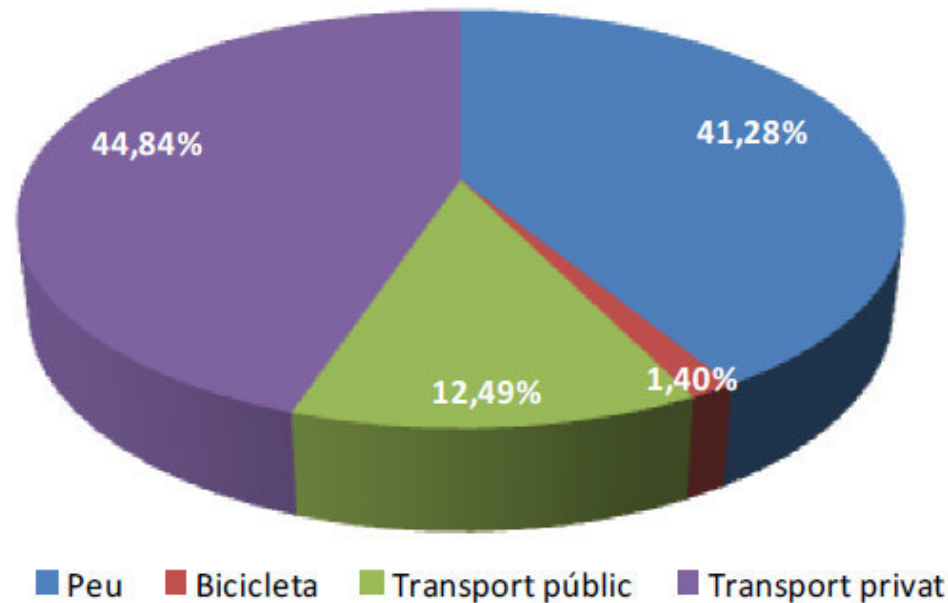


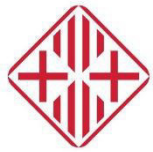
Ajuntament de Vic

## Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



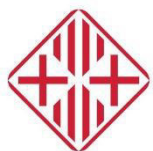
# Anàlisi de la mobilitat en bicicleta a Vic





# Anàlisi de la mobilitat en bicicleta a Vic

		Controlar les immissions dels contaminants atmosfèrics
		Reduir la contaminació acústica
Específics	Mobilitat no motoritzada	Augmentar l'espai públic dedicat a vianants
		Millorar l'accessibilitat peatonal
		Augmentar les infraestructures destinades a la bicicleta
	Transport	Augmentar el número de km d'itinerari d'autobús en hora punta

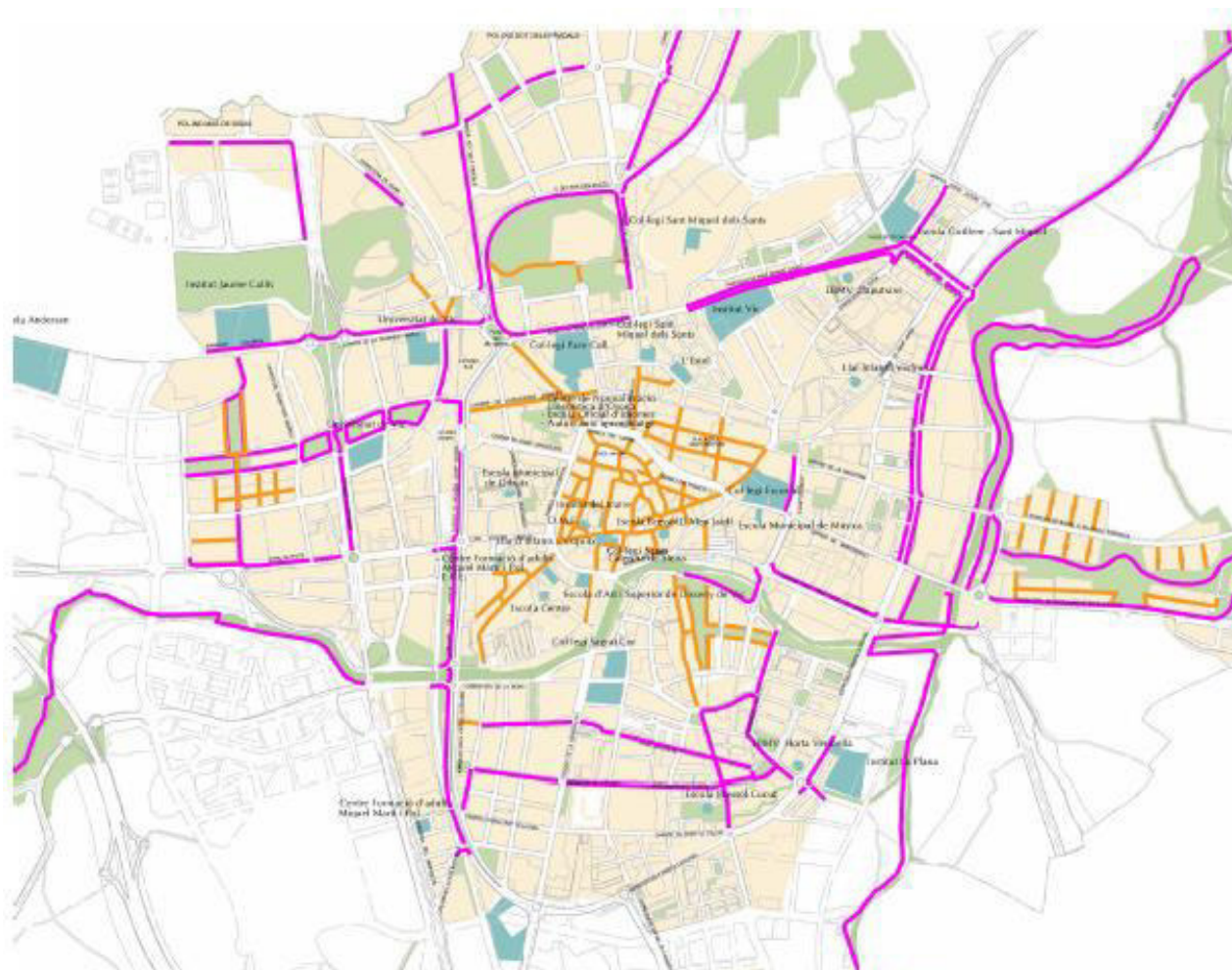


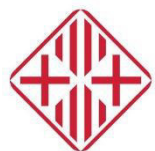
Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Anàlisi de la mobilitat en bicicleta a Vic





Ajuntament de Vic

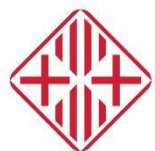
## Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



# Anàlisi de la mobilitat en bicicleta a Vic

Unitat de càlcul	Percentatge
Tendència	És objectiu del pla un increment de la 3 % de l'ús de la manera bicicleta, així com que la bicicleta suposi un 5 % del repartiment modal en l'any 2025.
Actualització	Anual

**2% ⇒ 5%**  
**≈ +0,5% anual**

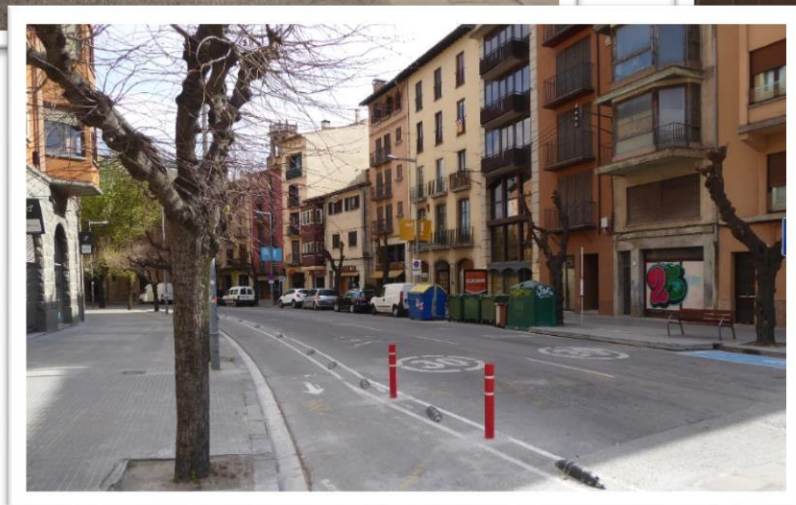
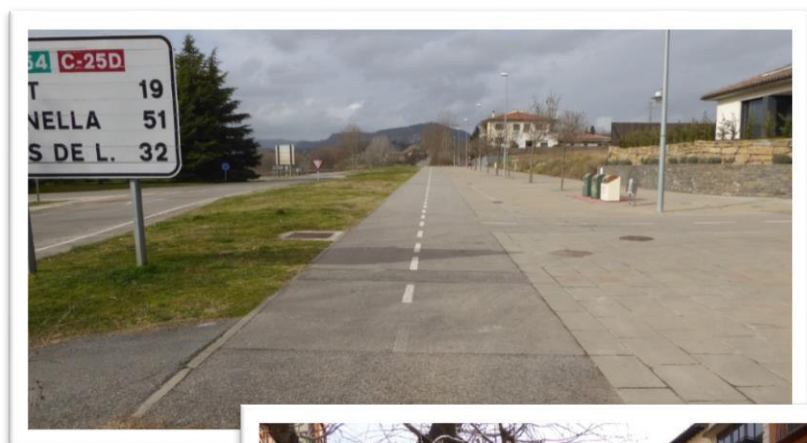


Ajuntament de Vic

Pla Estratègic de  
la Bicicleta de Vic



## Anàlisi d'infraestructures





Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Anàlisi d'infraestructures





## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	Entre 3,5 m (2,5 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Solars i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m) + separador (2,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i industrial (Ruïnes)
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 15 · PRAT D'EN GALLINERS (1)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER		C/ del Prat d'en Galliners
TRAM		C/ de Francesc M. Masferrer - Av. dels Països Catalans
EIX		Eix del Méder
LONGITUD	380 m (676 m)	
AMPLADA TOTAL	21 m	
PENDENT	Nul	

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

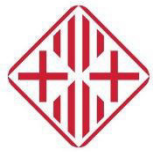
Al costat sud del carrer no hi ha vorera.

A l'extrem est del tram (Av. dels Països Catalans), el carril bici queda escapçat pel jardí d'una propietat i passa de bidireccional a unidireccional. A més, la ubicació del carril bici i la vorera s'inverteix i a partir d'aquest punt desapareix la senyalització horitzontal.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Solucionar l'escapçament del carril bici pel jardí d'una propietat a l'extrem est d'aquest tram, per exemple, creant un carril bici a la calçada parell. Alhora es solucionaria el problema amb la disciplina del sentit de circulació.





## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

Galçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A l'extrem est del tram (Av. dels Països Catalans), el carril bici queda escapçat pel jardí d'una propietat i passa de bidireccional a unidireccional. A més, la ubicació del carril bici i la vorera s'inverteix i a partir d'aquest punt desapareix la senyalització horitzontal.



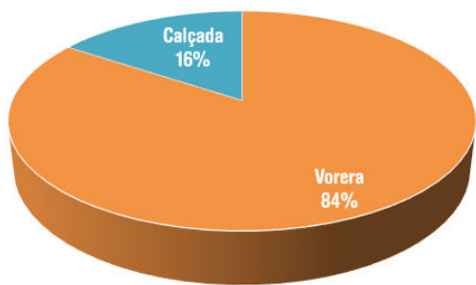
## J - INCIDÈNCIES





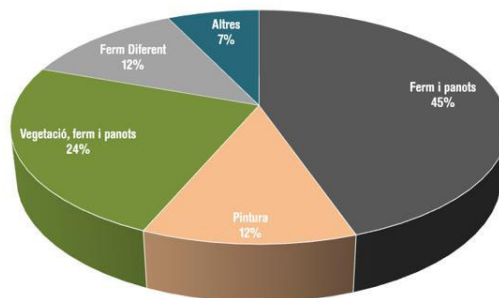
## Anàlisi d'infraestructures

Localització del carril bici

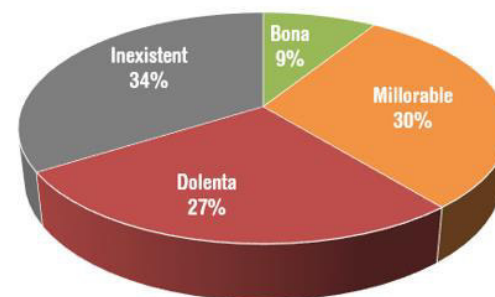


	Trams	Metres	%
Vorera	90	20.138	84%
Calçada	28	3.744	16%

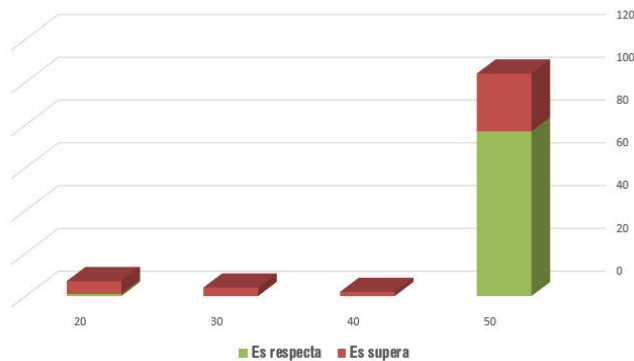
Separació del carril bici



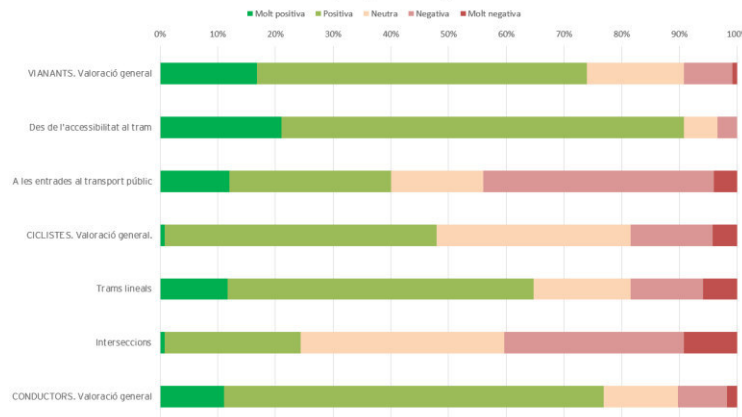
Conservació de la pintura

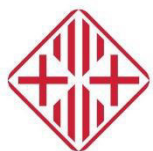


Velocitat màxima



Valoració de la percepció de la seguretat viària



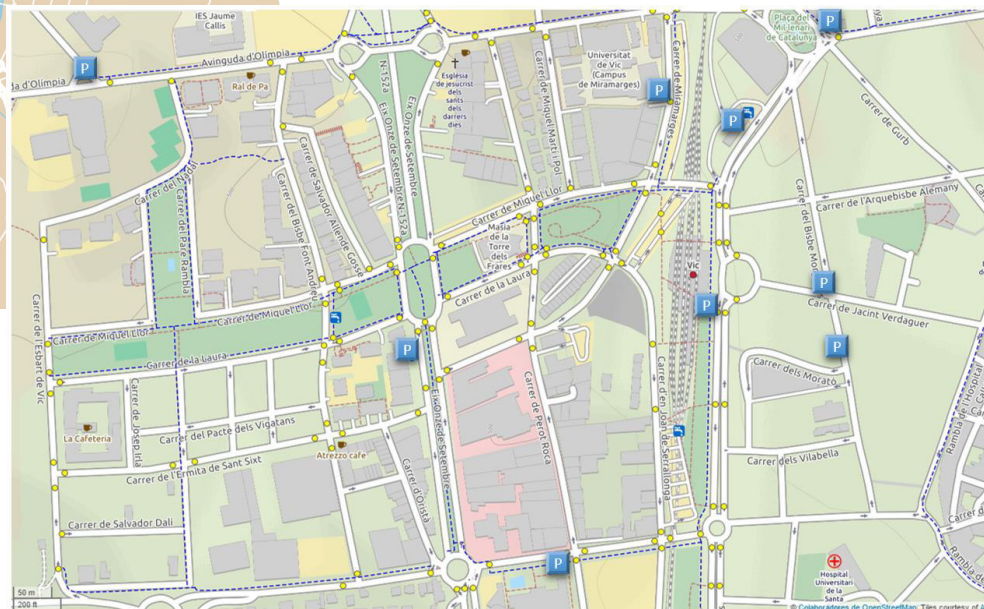
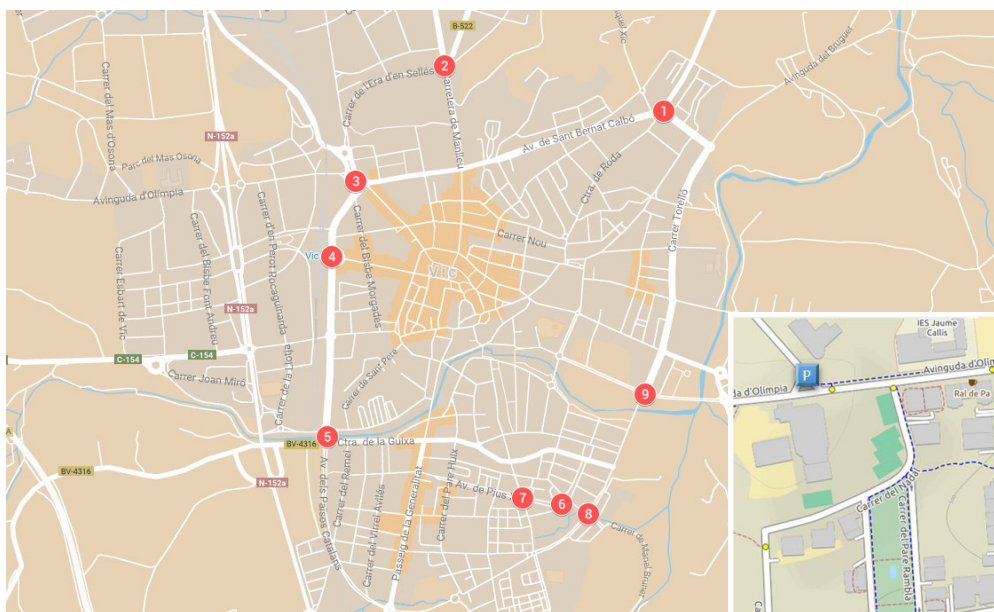


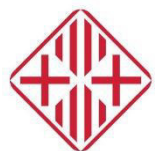
Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Anàlisi d'infraestructures





Ajuntament de Vic

**Pla Estratègic de  
la Bicicleta de Vic**



# **Mapa de vies òptimes per a la bicicleta**

Objectius:

- **Completar la connectivitat de la xarxa ciclista**
- **Determinar aquelles zones del nucli urbà que siguin aptes per al trànsit ciclista**
- **Detectar zones amb dèficit d'accessibilitat**
- **Assenyalar zones especialment vulnerables per la bicicleta**
- **Analitzar la tipologia i estat de la infraestructura existent**



Ajuntament de Vic

**Pla Estratègic de  
la Bicicleta de Vic**

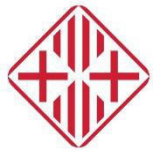


## **Mapa de vies òptimes per a la bicicleta**

- ✓ Seguretat
- ✓ Llegibilitat
- ✓ Linealitat i continuïtat
- ✓ Accessibilitat
- ✓ Convivència
- ✓ Qualitat
- ✓ Durabilitat
- ✓ Ecologia i economia
- ✓ Mínima invasió
- ✓ Estètica







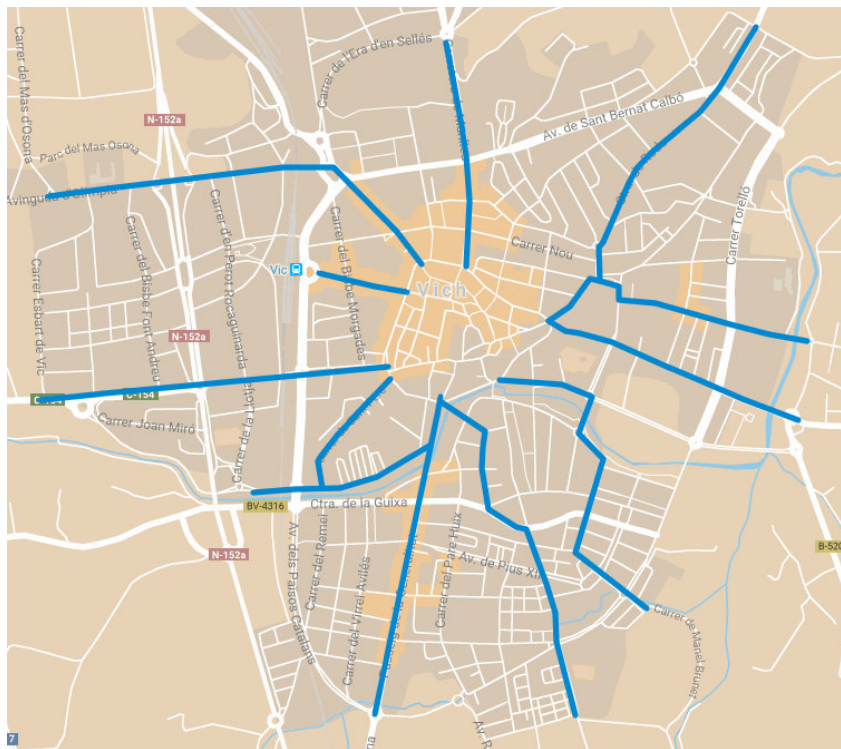
Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Mapa de vies òptimes per a la bicicleta

### Xarxa bàsica radial



Tram		Longitud	Executat	Pendent
1	Gurb – S. Família - Olímpia	1.130 m	910 m	220 m
2	Manlleu	720 m	310 m	410 m
3	Roda	1.200 m	300 m	900 m
4	Indústria	720 m	40 m	680 m
5	Montserrat - Calldetenes	1.520 m	660 m	860 m
6	M. Pelayo - J. <u>Pratdesaba</u>	1.140 m	690 m	450 m
7	San Jaume	1.170 m	360 m	810 m
8	Generalitat	1.030 m	0 m	1.030 m
9	Pep Ventura	595 m	0 m	595 m
10	Sant Pere	440 m	0 m	440 m
11	Junyent – Prat de <u>Lluçanés</u>	1.110 m	560 m	550 m
12	Jacint Verdaguer	290 m	0 m	290 m
		<b>11.065 m</b>	<b>3.830 m</b>	<b>7.235 m</b>





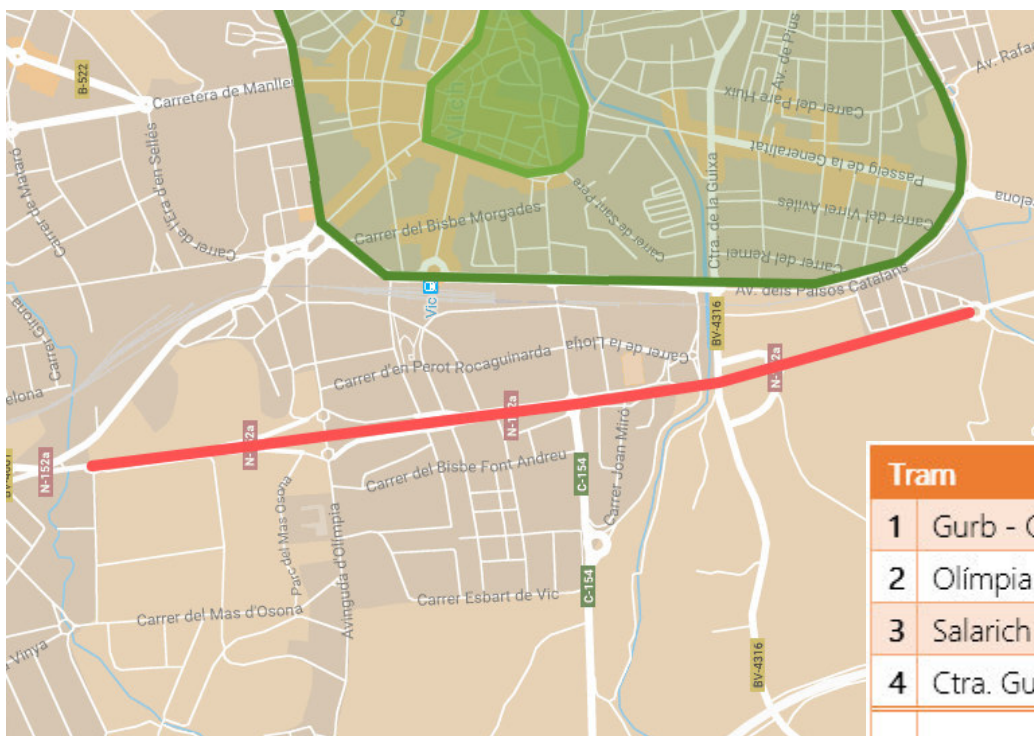
Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Mapa de vies òptimes per a la bicicleta

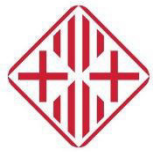
### Eix Onze d'Setembre



Tram		Longitud	Executat	Pendent
1	Gurb - Olímpia	620 m	310 m	310 m
2	Olímpia – Salarich i T.	660 m	370 m	290 m
3	Salarich i T. – Ctra. Guixa	390 m	0 m	390 m
4	Ctra. Guixa – Rafael Gay M	690 m	0 m	690 m
		<b>2.360 m</b>	<b>680 m</b>	<b>1.680 m</b>







Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Model d'enquesta i participació



Ajuntament de Vic

Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic  
Model d'enquesta i participació pública



### Model d'enquesta per a la definició d'itineraris (Catalá)

#### BLOC 0. PRESENTACIÓ

El BACC (Bicicleta Club de Catalunya) està realitzant una enquesta per estudiar la mobilitat a Vic i l'opinió dels ciutadans sobre les polítiques de mobilitat ciclista a desenvolupar a Vic en els propers anys.

En prémer "Següent" accedirà al qüestionari, que omplirà en menys de 10 minuts. El termini per fer l'enquesta és fins al --/--/--.

Si té algun dubte, pot posar-se en contacte amb nosaltres a la següent adreça de correu electrònic: ---@---

L'enquesta és anònima i de caràcter voluntari, respectant totes les normes en matèria de protecció de dades personals. Moltes gràcies per la teva col·laboració!

#### BLOC 1. CARACTERITZACIÓ DE L'USUARI - MOBILITAT

#### BLOC 2. PREFERÈNCIA D'ACTUACIONS PER A LA SEGONA FASE

B2.1. Quin és el seu nivell de SATISFACCIÓ (com ho valora) amb la infraestructura i el servei relacionat amb la mobilitat ciclista?

##### Matriu creuant

1 – totalment insatisfet

2

3

4

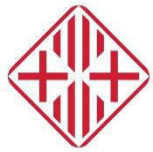
5 – totalment satisfet

- Carrils bici separats del trànsit motoritzat i de vianants
- Carrils compartits amb el trànsit motoritzat
- Aparca bicis a la via pública
- Accés amb bicicleta al transport públic

B2.2. Quina és la seva percepció de seguretat en la infraestructura ciclista actual?

##### Desplegable 1

- La infraestructura actual és completament segura
- La infraestructura actual és molt segura
- La infraestructura actual és moderadament segura
- La infraestructura actual és molt insegura



Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Model d'enquesta i participació





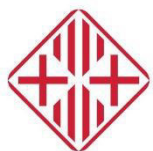
### Línia Estratègica BICICLETES



ADVANCE - Ciutat de Vic - Fixes de línies estratègiques

ADVANCE

BICICLETA			
<b>Explicació</b>			
Es proposa treballar en les següents línies de treball:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Xarxa de vies ciclistes urbana. Connectar les vies ciclistes existents per tal de crear una xarxa urbana de vies ciclistes amb continuïtat. La tipologia de vies ciclistes serà la següent: carrils bici (a la calçada), vies pacífiques (Zona 30) i Anella Verda.</li> <li>Xarxa de vies ciclistes interurbana. Millora de la connexió en bicicleta amb els municipis de la rodalia.</li> <li>Millora de la connexió en bicicleta amb els Polígons Industrials del municipi.</li> <li>Creació d'aparcaments segurs de bicicletes que fomentin la intermodalitat amb altres modes de transport (Estació de tren, Universitat, etc.).</li> <li>Millora de la seguretat a les cruïlles.</li> <li>Creació d'un sistema de senyalització específica per a ciclistes.</li> <li>Millora del manteniment de la infraestructura.</li> </ul>			
<b>Responsabilitats</b>			
Promotor	Líder	Implementador	Grups d'interès
Ajuntament de Vic	Cap del Servei de Mobilitat, Seguretat i Emergències	Servei de Mobilitat, Seguretat i Emergències	BACC Escoles i AMPA
<b>Situació actual</b>			
<b>DEBILITATS</b>		<b>AMENACES</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Els carrils bici no estan connectats i no formen una xarxa</li> <li>No hi ha aparcaments segurs de bicicletes</li> <li>La connexió en bicicleta per anar als polígons industrials és perillosa.</li> <li>Mala senyalització dels carrils bici.</li> <li>No es retiren les bicicletes feses mabé dels aparcaments.</li> <li>No hi ha una xarxa interurbana que connecti amb els municipis de la rodalia.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Les mesures de restricció de l'ús del vehicle privat no han anat acompanyades d'alternatives adequades de mobilitat sostenible.</li> <li>Hi ha una barrera física que separa la zona industrial del nord del municipi amb la resta de la trama urbana.</li> </ul>	
<b>FORTALESES</b>		<b>OPORTUNITATS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>S'implementen carrils bici en els nous desenvolupaments urbanístics.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Urbanisme força continu i compacte</li> <li>Posicionament estratègic de la ciutat.</li> <li>Centre atractiu de la Catalunya Central.</li> <li>Alta activitat comercial.</li> <li>Potenciar l'educació sobre la mobilitat a les escoles.</li> </ul>	
<b>Impacte estimat</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenciar la intermodalitat amb els aparcaments segurs</li> <li>Potenciar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments intermunicipals</li> <li>Potenciar l'ús de la bicicleta en la mobilitat obligada</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Promoure un model de vida saludable</li> <li>Reducció de l'accidentalitat</li> <li>Fomentar el canvi modal cap a modes de transport més sostenibles.</li> </ul>	
<b>Exemples</b>			
<p>Nous sistemes d'aparcament segur de bicicletes a Barcelona ("VodetesBICI")</p> 		<p>A Terrassa s'han definit tres categories de vies ciclistes: carrils bici, itinerari urbà i itinerari de línia (Anella Verda).</p> 	
Més informació: <a href="http://www.vadobibici.com">http://www.vadobibici.com</a>		Més informació: <a href="http://www.terrasa.cat/bicicleta">http://www.terrasa.cat/bicicleta</a>	

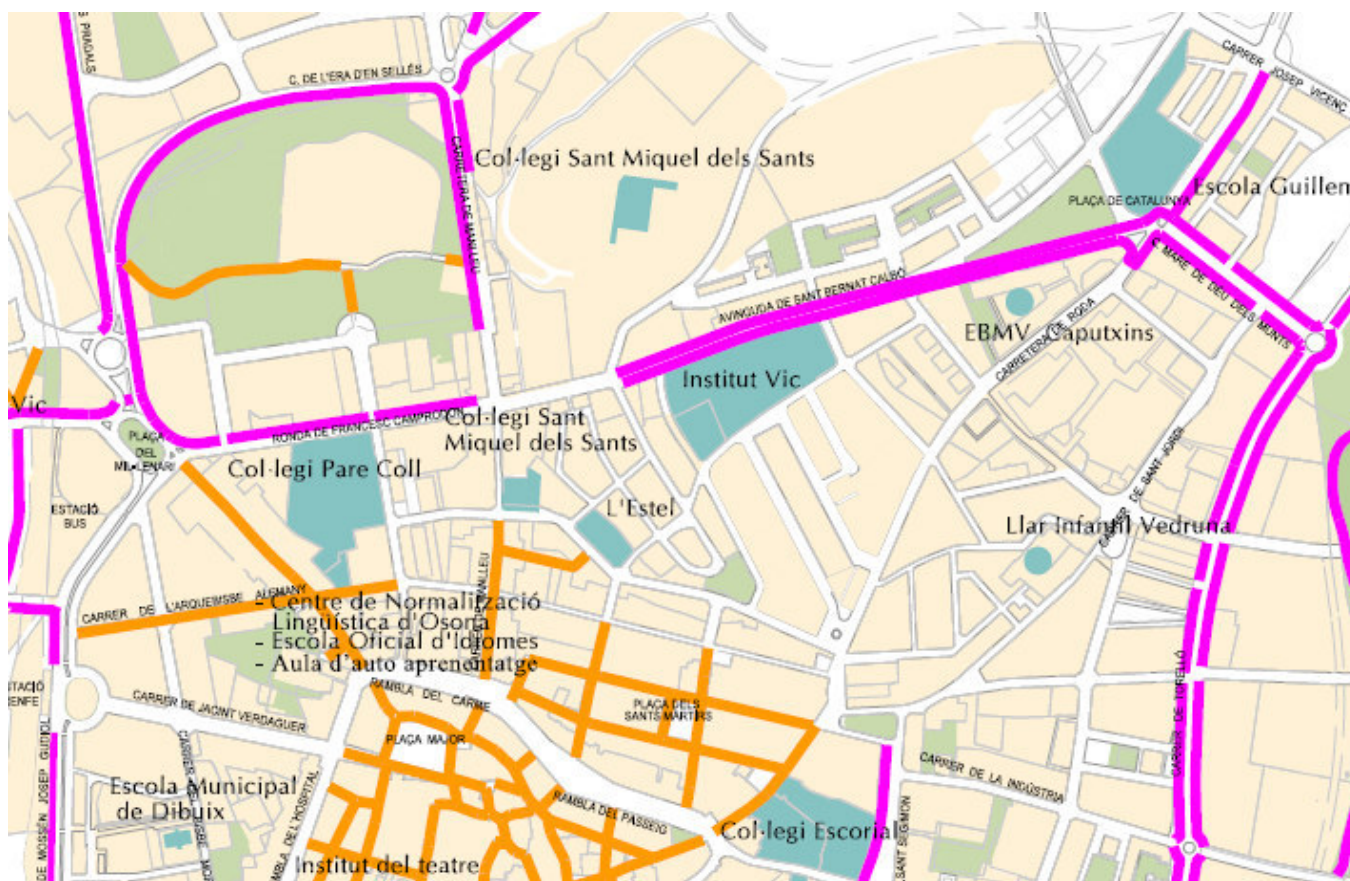


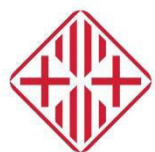
Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Camins escolars i educació viària





Ajuntament de Vic

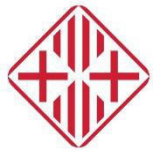
## Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



# Camins escolars i educació viària



Acció	
0.	Enquesta de mobilitat
1.	Seguiment de l'aparcament
2.	Senyalització del carril bici
3.	Campanya de promoció de la bici
4.	Projectes pedagògics curriculars
5.	Capacitació per anar en bicicleta (?)
6.	Taller de reparació de bicicletes (?)
7.	Ús de la bicicleta en sortides (?)
8.	Pedalades
9.	Bicicleta lúdica (bici extrem)



Ajuntament de Vic

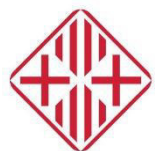
# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Camins escolars i educació viària







Ajuntament de Vic

**Pla Estratègic de  
la Bicicleta de Vic**



# **Avaluació del Pla**

**I.01 - DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA MOBILITAT**

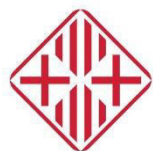
**I.02 - ESPAI VIARI DEDICAT A L'ICLISTA PER TRAM DE CARRER**

**I.03 - PROXIMITAT A LA XARXA CICLISTA I A APARCAMENTS**

**I.04 - PERCEPCIÓ DE L'ACCESSIBILITAT A SERVEIS URBANS BÀSICS**

**I-05 - SATISFACCIÓ DELS CIUTADANS**

**I-06 - RISC REAL I PERCEBUT**



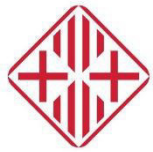
Ajuntament de Vic

## Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



# Avaluació del Pla

Subindicadors	I.03.1 Distància real a un eix de la xarxa ciclista
	I.03.2 Distància percebuda a un eix de la xarxa ciclista
	I.03.3 Distància real a un aparcabicis
	I.03.4 Distància percebuda a un aparcabicis
Observacions	<p>Mesurament directe de la distància i enquesta de percepció de la mateixa. És interessant enregistrar també la població.</p> <p>Si s'incorporessin nous serveis, com pot ser un nou préstec de bicicleta pública, s'han d'afegir els indicadors corresponents als seus distàncies reals i percebudes.</p>
Unitat de càlcul	Per a tots els subindicadors: metres
Tendència	<p>En introduir nous eixos d'infraestructura ciclista i aparcabicis, la distància real als mateixos disminuirà. Cal esperar que aquesta disminució es tradueixi també en una disminució de les distàncies percebudes a aquests elements.</p> <p>És objectiu del Pla que tota la població de Vic quedi a una distància inferior a <b>200 m</b> d'un eix de la xarxa ciclista i a <b>150 m</b> d'un aparcament.</p>
Actualització	Anual

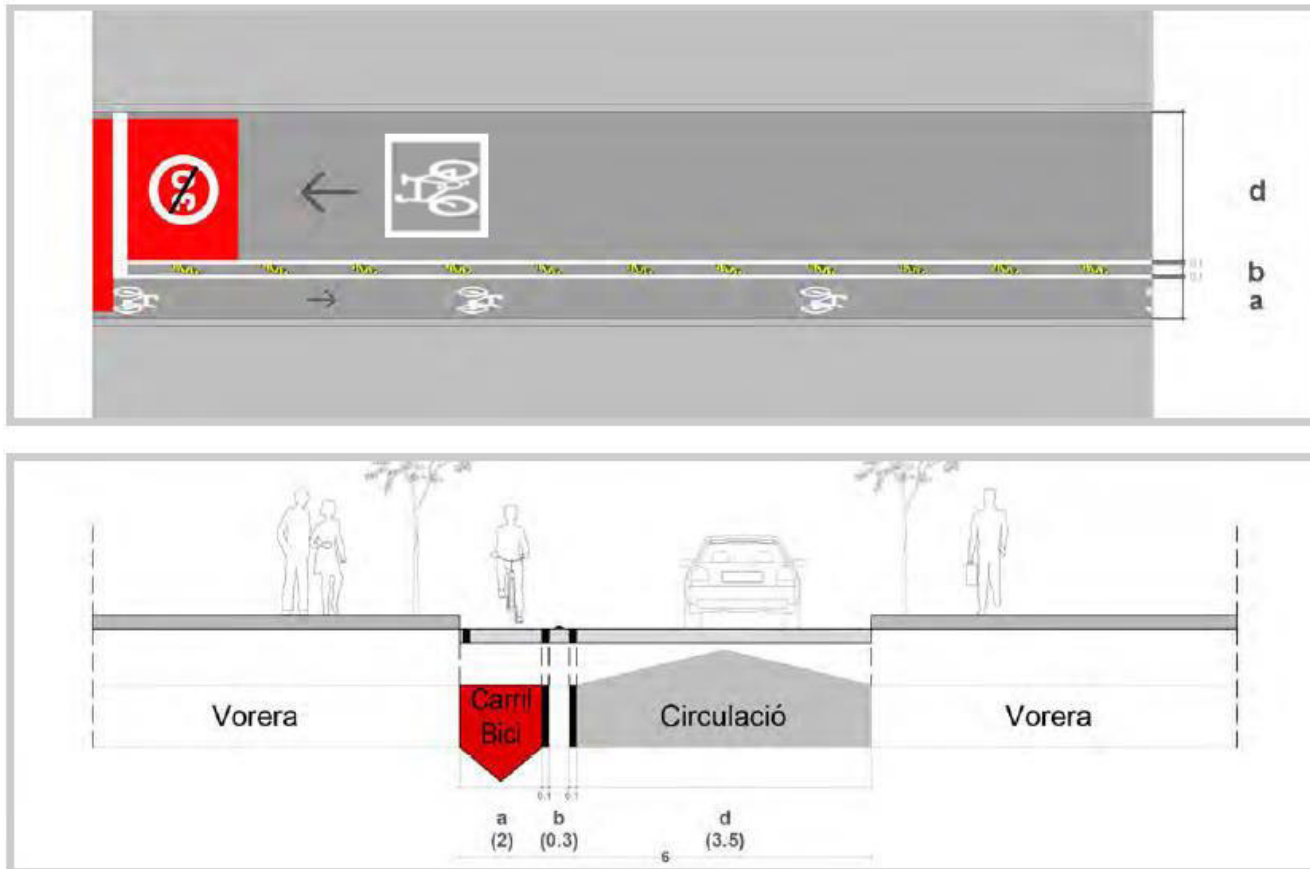


Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic



## Definició dissenys espaials òptims





Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

## Anàlisi d'Infraestructures



Juny 2017



## Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

Ajuntament de Vic – Any 2017

Àrea d'Urbanisme i Activitats

### EQUIP REDACTOR:

Adrián Fernández Carrasco

Alejandro Martín Barraza

Xavier Arumí Rota

Samir Awad Núñez

Joan Valls Fantova

### EDITA:

BACC - Bicicleta Club de Catalunya

Amb la col·laboració de:

Hécate Ingeniería, S.L.



[www.bacc.cat](http://www.bacc.cat)

[bacc@bacc.cat](mailto:bacc@bacc.cat)



[www.hecateingenieria.com](http://www.hecateingenieria.com)

[hola@hecateingenieria.com](mailto:hola@hecateingenieria.com)



## Índex

<b>Infraestructura ciclista: definicions, dissenys i criteris d'aplicació</b>	5
<b>La infraestructura ciclista al municipi de Vic</b>	6
Antecedents	6
Anàlisi de camp sobre la infraestructura actual	9
<b>Característiques de la infraestructura analitzada</b>	13
Tipologia de vies ciclistes	13
Diagnòstic de tipologies a Vic	15
Sentits de circulació	20
Diagnòstic de sentits de circulació a Vic	21
Pendants i orografia	23
Diagnòstic de pendants a Vic	23
Senyalització horitzontal	25
Diagnòstic de la senyalització horitzontal a Vic	25
Senyalització vertical	29
Diagnòstic de la senyalització vertical a Vic	29
Disciplina dels sentits de circulació	30
Diagnòstic de la disciplina en sentits de circulació a Vic	31
Velocitat màxima	33
Valoració de la seguretat viària	34
Interacció amb el transport públic	39
Interseccions singulars	40
<b>Proposta d'intervencions sobre infraestructura existent</b>	45



## Índex d'il·lustracions

Il·lustració 1 - Font: Osona Turisme	5
Il·lustració 2 - Xarxa de vies ciclistes i carrers tranquils (2012). Ajuntament de Vic.	6
Il·lustració 3 - Carril bici al carrer Prats de Lluçanès	7
Il·lustració 4 - Carril bici a Divina Pastora	8
Il·lustració 5 - Carril bici a Sant Domènec	8
Il·lustració 6 - Vorera envaïda en Divina Pastora	16
Il·lustració 7 - Font: Manual de disseny de carrils bici de Barcelona. 2016.	17
Il·lustració 8 - Solució de detall de "vorera-bici" i encreuament de vianants	18
Il·lustració 9 - Mapa de terreny de Vic. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.	23
Il·lustració 10 - Seccions realitzades amb StreetMix.com	31
Il·lustració 11 - Carril bici central a Passeig de Sant Joan (Barcelona)	32
Il·lustració 12 - Avís per a vianants de presència de ciclistes	33
Il·lustració 13 - Proposta de adaptació de carril bici a les parades de bus.	39
Il·lustració 14 - Ubicació dels passos de bicicletes	40
Il·lustració 15 - Ubicació de les interseccions singulars	42



## Infraestructura ciclista: definicions, dissenys i criteris d'aplicació

La bicicleta és un vehicle i, com a tal, el seu espai natural i legal de circulació és la calçada. Per tant, el disseny de les vies públiques ha d'atendre les necessitats ciclistes en combinació amb el trànsit motoritzat. No obstant això, les seves diferències de massa i velocitat respecte als vehicles motoritzats fan que, en determinats contextos viaris, sigui convenient oferir un espai exclusiu o preferent per a la circulació de bicicletes de tal manera, que la circulació per la calçada sigui segura, atractiva i còmoda.

Els espais estrictament de vianants com les voreres, amb funcions urbanes més variades i complexes que la simple circulació, no són adequats per a les bicicletes. No obstant això, hi ha certs espais per als vianants en els quals pot autoritzar-se en determinats supòsits la circulació de vehicles i on convé estudiar l'autorització del pas de bicicletes, en determinats horaris o períodes d'ús, regulant les velocitats i clarificant les prioritats. El mateix passa en les zones verdes o espais lliures, en els quals hauran de resoldre, cas a cas, les opcions de circulació ciclista, per tal d'aprofitar la qualitat ambiental d'aquests espais sense reduir els seus valors essencials.

El condicionament de la via pública per a l'ús de la bicicleta no ha d'anar en detriment de les normes d'accessibilitat sinó, per contra, servir per emprendre les reformes encara pendents per al seu compliment.



*Il·lustració 1 - Font: Osona Turisme*

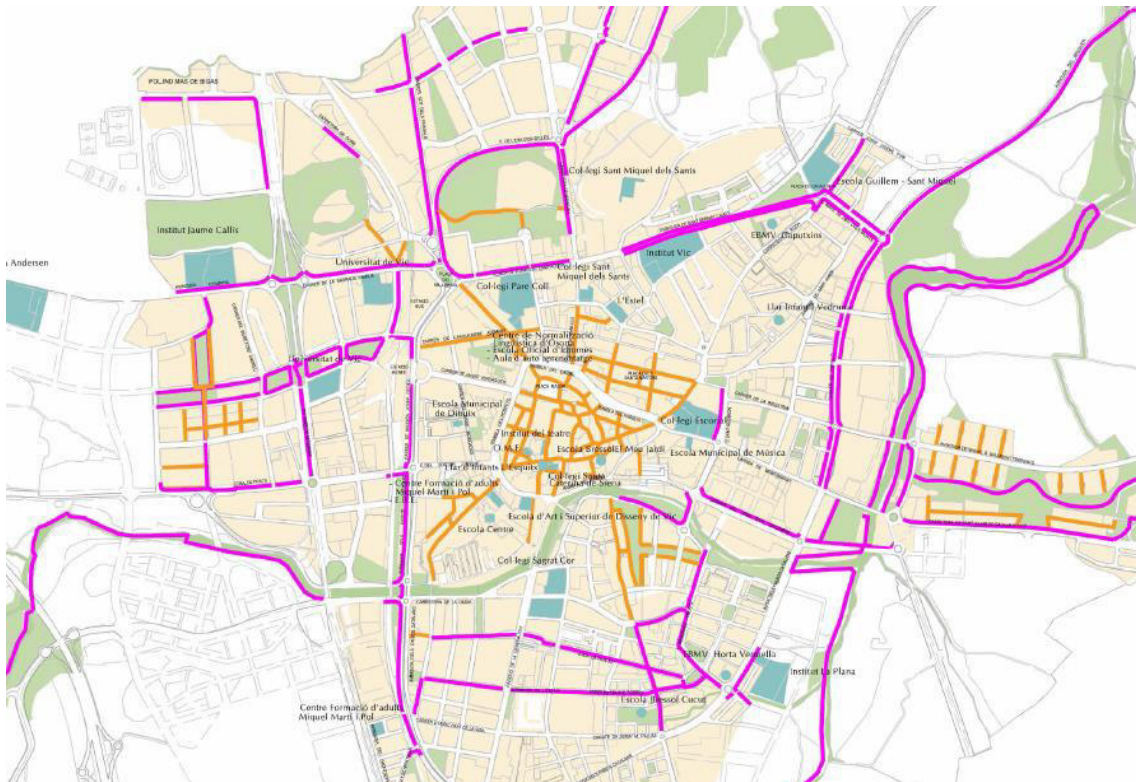




## La infraestructura ciclista al municipi de Vic

### Antecedents

El municipi de Vic disposa d'una xarxa de vies ciclistes que cobreixen la major part del seu nucli urbà. El creixement d'aquesta xarxa ha estat sostingut en el temps, augmentant progressivament fins a superar el 2017 els 37 km de vies ciclistes.



Il·lustració 2 - Xarxa de vies ciclistes i carrers tranquils (2012). Ajuntament de Vic.

No obstant això, no totes les vies ciclistes de Vic presenten les mateixes característiques constructives. Els carrils bici analitzats presenten gran varietat de tipologies, dimensions i característiques de construcció. Aquesta diversitat ve motivada pels següents factors:

- La manca d'un criteri de disseny uniforme a l'hora de planificar i executar les vies ciclistes proposades en cada moment. Aquest problema no és particular dins el municipi, sinó que és recurrent en el conjunt de tota Catalunya.



- L'evolució de la concepció de la bicicleta com a mitjà de transport, i el seu encaix dins en la mobilitat urbana. Un paper que ha variat enormement des de l'execució dels primers carrils bici, fa més de dues dècades.

Analitzant la seva concepció, es distingeixen tres models de disseny en les vies ciclistes existents:

- Carrils bici executats en obres de nova urbanització

Generalment voreres bici unidireccionals, situades entre la vorera i la calçada i amb un grau de confort elevat. Presenten deficiències en la seva senyalització, llegibilitat, i en el seu encaix amb la resta de la xarxa ciclista del municipi, ja que es concentren en barris de recent construcció.



*Il·lustració 3 - Carril bici al carrer Prats de Lluçanès*

- Carrils bici executats en nucli urbà consolidat

Vies ciclistes realitzades sobre carrers amb una disposició viària ja consolidada. Aquests itineraris responen a demandes de recorreguts ciclistes a l'interior del municipi i ofereixen un major nivell de continuïtat. No obstant això, el seu encaix en el viari presenta problemes de seguretat en interseccions, conflictes amb els vianants i, a vegades, les seves dimensions no són les adequades per a la circulació ciclista.



Il·lustració 4 - Carril bici a Divina Pastora

#### - Carrils bici integrats en calçada

Amb l'objectiu de corregir les problemàtiques anteriors, les vies ciclistes de construcció més recent (per exemple, a la Rambla) s'han dissenyat d'acord als criteris vigents que situen a la bicicleta com un subjecte preferent dins el trànsit. D'aquesta manera es promou la circulació de bicicletes en carrils sobre la calçada (no en vorera) aplicant diferents graus d'exclusivitat, i garantint els principis de seguretat, llegibilitat i confort.



Il·lustració 5 - Carril bici a Sant Domènec



El present document proposa mesures específiques per consolidar el model actual de xarxa ciclista sobre calçada, tant en itineraris de nova construcció com en mesures de reconversió de la xarxa existent que, per les seves característiques, necessiti millorar les seves condicions d'ús.

A més dels grups anteriorment descrits, hi ha una tipologia de sengles senyalitzades sobre sòl no urbanitzat. Aquestes sendes, denominades "Via Verda" són aptes per a la circulació d'alguns tipus de bicicletes. No obstant això, com que no tenen il·luminació i pavimentació no poden considerar-se part d'una xarxa urbana de mobilitat en bicicleta. A causa del seu notable interès cultural, natural i d'oci es diagnosticaran en un apartat diferenciat.

### Anàlisi de camp sobre la infraestructura actual

El present document recull l'anàlisi detallada de tots els trams de vies ciclistes dins el terme municipal de Vic, contemplant totes les tipologies executades. Per a la seva anàlisi, s'ha procedit a dividir la xarxa en itineraris, carrers i subtrams de carrer que presentin característiques comunes en la longitud del traçat. La informació recopilada s'ha disposat en forma de fitxes numerades, facilitant la recerca i localització de cada tram.

- Total de trams analitzats: 124 (5 dels quals són 'Via Verda')
- Dates del treball de camp de: febrer - abril de 2017
- Longitud total de vies ciclistes urbanes<sup>1</sup>: 24,642 km
- Treball realitzat sobre carrer:
  - o Localització i nomenclatura del carrer
  - o Mesura de la secció viària
  - o Definició i valoració de les característiques del carril bici
  - o Presa de fotografies
  - o Valoració de criteris no quantitius de seguretat viària
- Treball realitzat en gabinet:
  - o Maquetació i redacció de les dades obtingudes

---

<sup>1</sup> Com que no inclou trams classificats com 'Via Verda', aquesta longitud és sensiblement inferior a diagnòstics interiors, en els quals hi ha 36 km de xarxa ciclista.



- o Mesura de la longitud dels trams sobre ortofoto aèria
- o Delineació de la secció viària
- o Definició de propostes, observacions i deficiències del tram afectat

A continuació, es descriu el model de fitxa utilitzada per a l'anàlisi de la infraestructura existent, el contingut complet es troba a l'annex 1 d'aquest document:

Model de fitxa emprada en el treball de camp (anvers)

69 • PIUS XII - AMUSIC (5)

<b>A - DADES DEL TRAM</b>	
CARRER	Pl. de l'Amusic
TRAM	Av. de Pius XII - C/ de Josep Pratdesaba
EIX	Eix del Remei Nord - Pius XII
LONGITUD	66 m (629 m)
AMPLADA TOTAL	12 m
PENDENT	Nul

<b>E - OBSERVACIONS</b>	
Carril bici bidireccional situat a la calçada i diferenciada d'aquesta perquè el ferm està pintat amb pintura de color vermell. La pintura està força esborrada sobretot a l'encreuament amb l'Av. de Pius XII.	
El carril bici s'acaba de cop al mig de la plaça, just abans del pas de vianants i d'uns contenidors d'escombraries. Aquest tram de carril bici queda sense enllaçar amb l'existent al C/ de Josep Pratdesaba, pocs metres més enllà.	
Els vehicles que accedeixen a la Pl. de l'Amusic per l'Av. de Pius XII i pel Ptge. de Sant Jaume creuen el carril bici perpendicularment.	

<b>F - VALORACIÓ I PROPOSTA</b>	
---------------------------------	--

<b>B - ANÀLISI DEL CARRER</b>	
<b>B.1. Calçada imparell</b>	
Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (2) i en "Y" (1)
<b>B.2. Calçada parell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Z. verda, industrial i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (2) i en "Y" (1)

<b>C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI</b>	
Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)
Senyalitzac. horitzontal	Completa
Estat del ferm	Bò
Localització	A la calçada
Separació	Ferm pintat de color vermell
Senyalització vertical	No
Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES**



Model de fitxa emprada en el treball de camp (revers)

**G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)**

<b>Calçada</b>	
Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

**Disciplina del sentit de circulació**  
Incorrecta

**Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles**  
El carril bici s'acaba de cop al mig de la plaça, just abans del pas de vianants i d'uns contenidors d'escombraries, i queda sense enllaçar amb l'existent al C/ de Josep Pradesaba.



Els vehicles que accedeixen a la Pl. de l'Amúsic per l'Av. Pius XII i pel Pige. Sant Jaume creuen el carril bici.

**J - INCIDÈNCIES**

La pintura vermella està força esborrada sobretot a l'encreuament amb l'Av. de Pius XII.

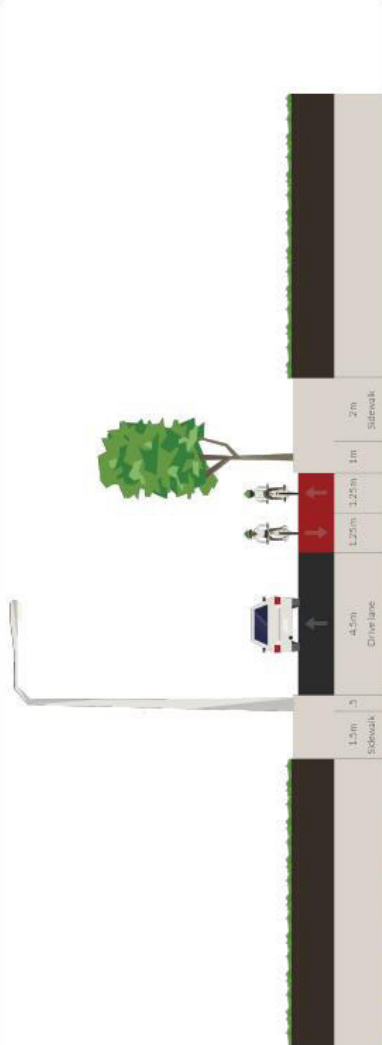
**G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)**

Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	2	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

**H - SECCIÓ ACTUAL**



**I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS**





## Característiques de la infraestructura analitzada

### Tipologia de vies ciclistes

La classificació de les vies ciclistes queda definida a la Llei 19/2001, de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària (BOE núm. 304, de 20 de desembre), per la qual s'afegeixen en l'annex els apartats següents:

- 70. **Via ciclista:** via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles
- 71. **Carril bici:** via ciclista adossada a la calçada, en un sol sentit o en doble sentit
- 72. **Carril bici protegit:** carril bici amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada així com de la vorera
- 73. **Vorera bici:** via ciclista senyalitzada sobre la vorera
- 74. **Pista bici:** via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres
- 75. **Caminal pedaleable:** via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos

Per la seva banda, el Reial Decret 6/2015 manté les definicions de la Llei 19/2001, afegint únicament la definició de 'Cicle' i 'Bicicleta'.

D'acord amb aquesta classificació, les vies ciclistes queden definides en funció de dues característiques:

- El grau de segregació del trànsit ciclista respecte del trànsit motoritzat i respecte dels vianants
- La correspondència del traçat de la via ciclista respecte de la via principal

La terminologia anterior resulta ambigua i insuficient per definir amb precisió les característiques de les vies ciclistes. En els diferents manuals elaborats per les administracions públiques s'ha treballat per completar la definició tipològica de les vies





ciclistes. Amb diferent grau de consens, es poden acordar les següents tipologies de vies susceptibles de formar part d'un itinerari ciclista:

**Camí verd:** Via per a vianants i ciclistes, segregada del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos

**Pista bici:** Via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres

**Carril bici protegit:** Via per a ciclistes separada físicament de la resta de la calçada

**Carril bici:** Via per a ciclistes adossada a la calçada

**Carrer de zona 30:** Via no segregada del trànsit amb limitació de 30 km/h

**Vorera bici:** Via ciclista senyalitzada sobre la vorera

**Carrer de convivència:** Via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20 km/h i preferència pels vianants

Els criteris per a l'elecció d'una tipologia o l'altra (o el grau de segregació) apareixen descrits en diversos manuals d'infraestructura ciclista. El resultat depèn de l'anàlisi de múltiples variables relacionades entre si, entre les quals destaquen la intensitat del trànsit rodat (diària i horària), la velocitat mitjana i màxima (percentil V95), el nombre de carrils per sentit, les interseccions, el pendent mitjà i màxima o el percentatge de vehicles pesats.

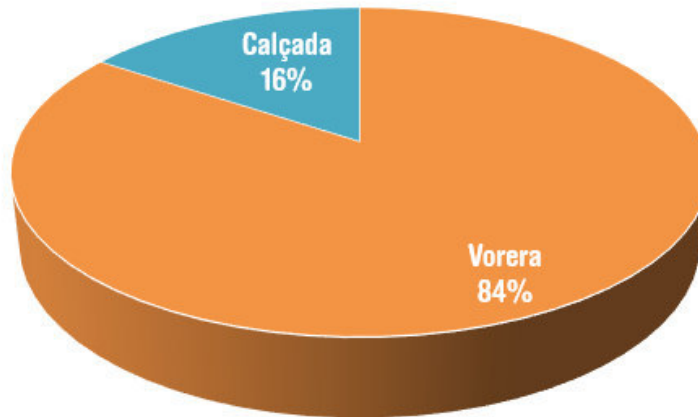
No obstant això, l'elecció de la tipologia més adequada no ha de procedir únicament d'una anàlisi literal de les dades quantitatives. És tasca dels tècnics de planificació considerar altres variables addicionals com el perfil de l'usuari estimat, la contaminació del viari, el nivell de congestió, o les interaccions amb el transport públic, entre d'altres.



### Diagnòstic de tipologies a Vic

La xarxa actual de carrils bici a Vic es troba majoritàriament formada per voreres bici.

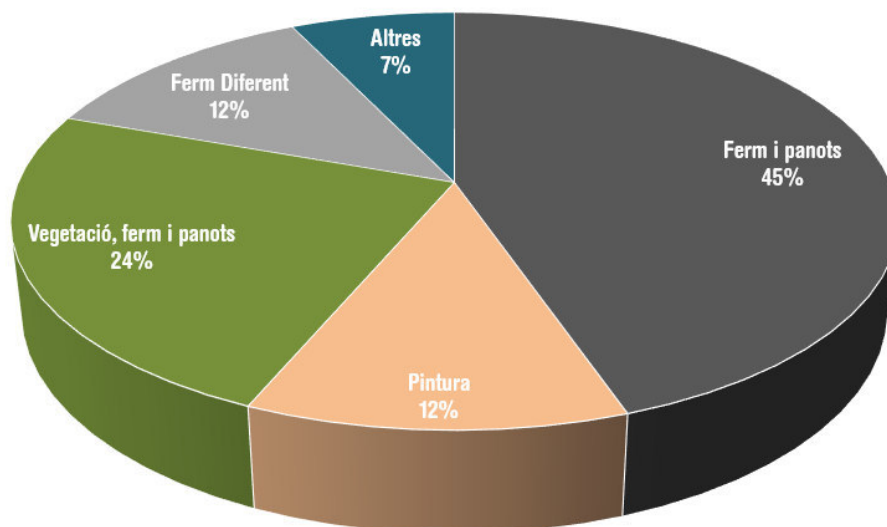
#### Localització del carril bici



	Trams	Metres	%
Vorera	90	20.138	84%
Calçada	28	3.744	16%

La definició legal de vorera bici és bastant minsa: "via ciclista senyalitzada sobre la vorera". Aquesta definició resulta vàlida tant per carrils pintats directament sobre rajola (minoritàries a Vic) com per a vies integrades en l'espai de vianants que presentin elements físics o visuals que les diferencien.

#### Separació del carril bici





	Trams	Metres	%
<b>Ferm i panots</b>	51	11.013	45%
<b>Pintura</b>	23	2.888	12%
<b>Vegetació, ferm i panots</b>	20	5.931	24%
<b>Ferm diferent</b>	14	3.050	12%
<b>Altres (arbres, peces...)</b>	11	1.760	7%

Com s'aprecia a la gràfica, la major part dels carrils bici presenten un paviment diferenciat de la vorera, normalment ferm aglomerat. D'aquesta manera s'eviten gran part dels conflictes entre vianants i ciclistes. Els trams classificats com a "pintura" es corresponen principalment a carrils bici en calçada.

Malgrat estar situat a la mateixa cota de la vorera, les voreres bici resulten fàcils d'identificar com a espais destinats a la bicicleta i no per al vianant. No obstant això, l'excessiva presència de vies ciclistes sobre la vorera comporta una sèrie de problemes associats a l'ús de la via.

S'envaeix la vorera actual i els vianants envaeixen la banda ciclista.

Solució: garantir espais per als vianants adequats.

Els vianants envaeixen la vorera-bici per tenir una vorera molt estreta.

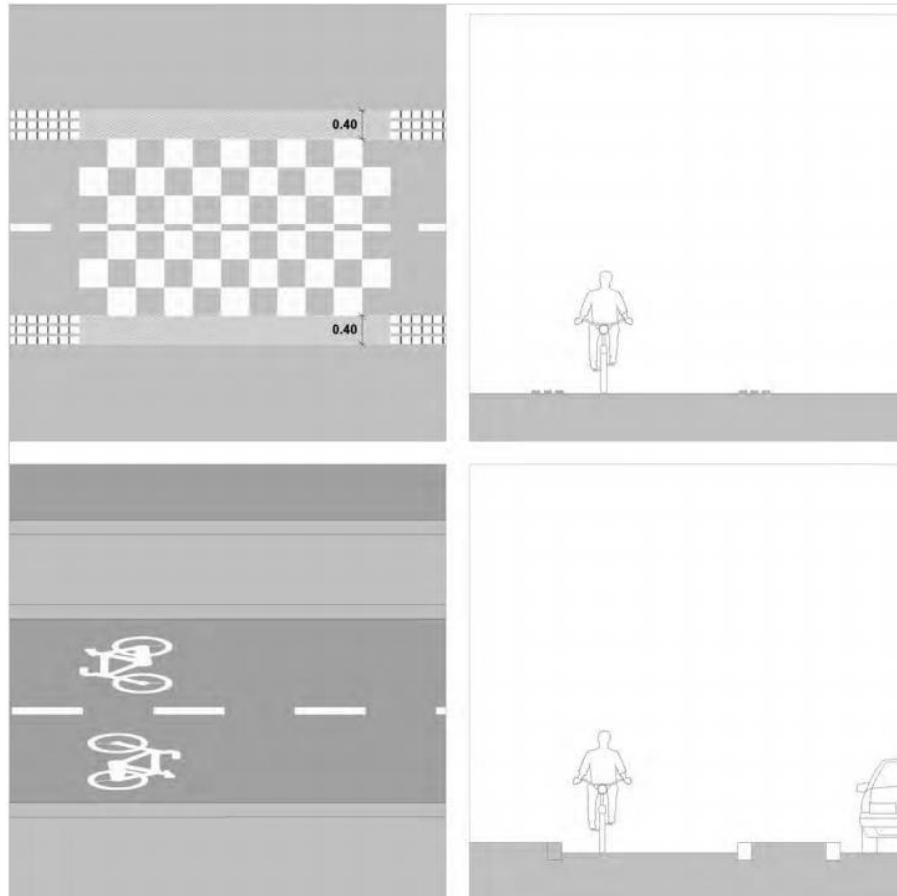
Solució: Redissenyar la secció.



*Il·lustració 6 - Vorera envaïda en Divina Pastora*

Els invidents no poden detectar a punt de fer "vorera-bici".

Solució: Utilitzar un paviment a diferent nivell o banda podotàctil per delimitar la vorera-bici.



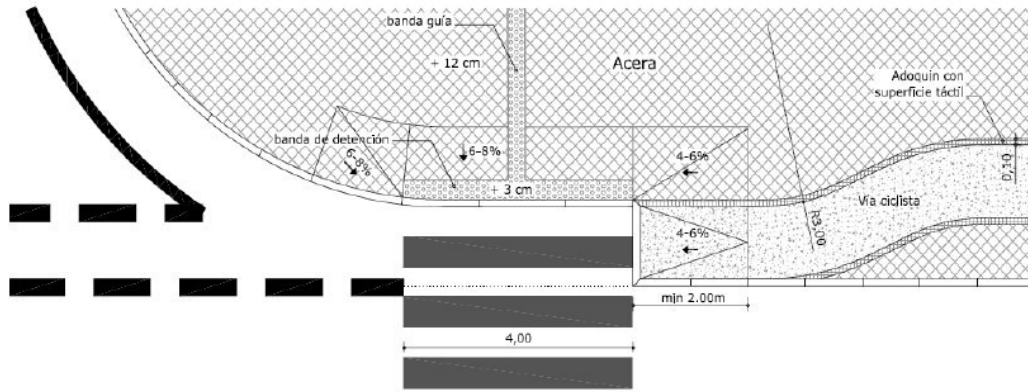
Il·lustració 7 - Font: Manual de disseny de carrils bici de Barcelona. 2016.

La vorera-bici desapareix en interseccions i obliga el ciclista a desmuntar de la bicicleta.

Solució: implantar creus ciclistes adossats als passos de vianants.

Els vianants envaeixen la vorera-bici a les cruïlles.

Solució: Convertir la "vorera-bici" a "carril-bici" a les cruïlles.



Il·lustració 8 - Solució de detall de "vorera-bici" i encreuament de vianants<sup>2</sup>

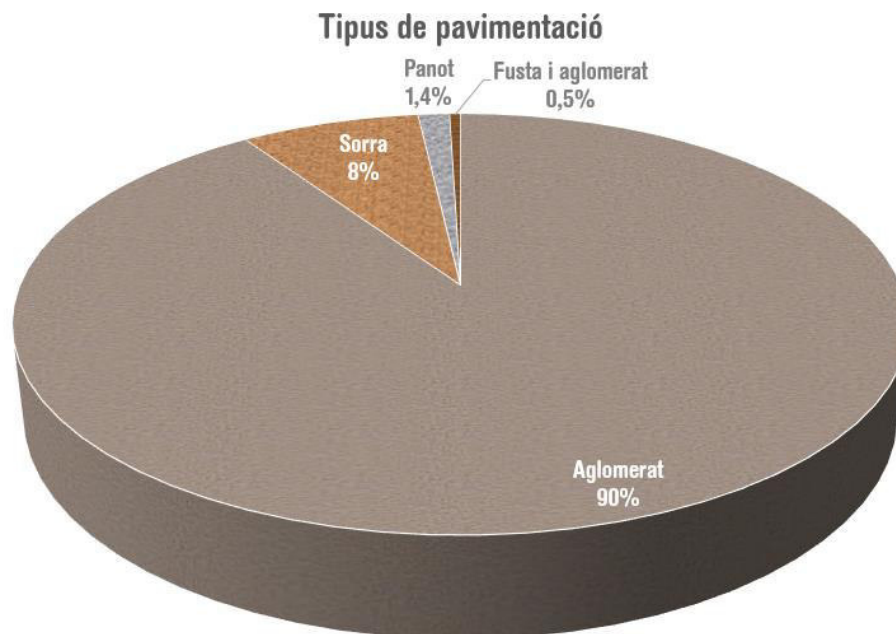
Els vianants envaeixen la vorera bici a les parades d'autobús.

Solució: Senyalitzar millor els espais de cada usuari en aquestes ubicacions.

Falta de continuïtat dels itineraris a les interseccions.

Solució: Redissenyar les interseccions.

Pel que fa al paviment emprat, l'ús del ferm aglomerat és majoritari a la xarxa de vies ciclistes de Vic.



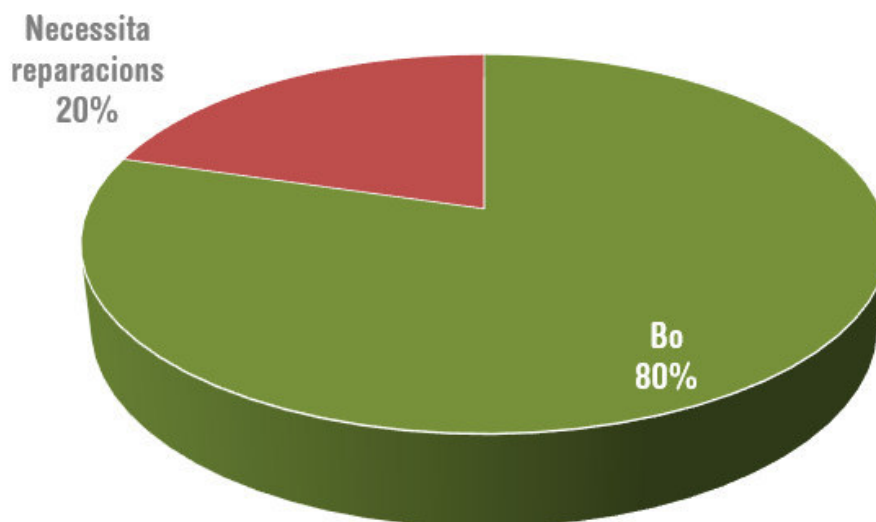
<sup>2</sup> Font: LA ACCESIBILIDAD EN LA CIUDAD. REFLEXIONES Y CRITERIOS, Ministerio de Fomento 2008



	Trams	Metres	%
<b>Aglomerat</b>	111	22.293	90%
<b>Sorra</b>	3	1.898	8%
<b>Panot</b>	4	335	1,4%
<b>Fusta i aglomerat</b>	1	116	0,5%

Aquest tipus de paviment facilita la identificació dels carrils com a espais per a la bicicleta, i ofereix condicions òptimes per poder aplicar senyalització horitzontal. També assegura unes condicions d'adherència acceptables davant de paviments més lliscants, com rajoles o panots.

### Estat del ferm



	Trams	Metres	%
<b>Bo</b>	108	19.613	80%
<b>Necessita reparacions</b>	11	5.029	20%

El cost del manteniment del paviment aglomerat és relativament baix, tot i que s'han detectat trams concrets on cal corregir l'estat del ferm. La presència d'esquerdes, trencaments o assentaments del terreny pot suposar un risc per a la seguretat del ciclista.



## Sentits de circulació

Una altra premissa clau per a la concepció de les vies ciclistes és el seu caràcter unidireccional o bidireccional, és a dir, el seu disseny per a un o per la combinació dels dos sentits de circulació. Mentre que modalitats de segregació "tova" són sempre unidireccionals, en el cas dels tipus de segregació "dura" és possible triar entre el sentit únic o doble.

La decisió sobre la implantació de bandes d'un o dos sentits de circulació s'ha d'estudiar amb rigor, ja que la seva aplicació no és neutral davant aspectes com la seguretat o comoditat ciclista i els conflictes amb els vianants.

Els principals arguments són els següents:

### Vies unidireccionals - avantatges

- Les bicicletes circulen en el mateix sentit que el trànsit motoritzat, el que simplifica el disseny de les interseccions
- Més seguretat en creus, especialment en glorietses
- Major visibilitat i percepció del ciclista
- Major facilitat per a l'encreuament de vianants
- Més flexibilitat per combinar diferents tipus de vies ciclistes, si les condicions ho requereixen
- Major capacitat que les vies bidireccionals

### Vies unidireccionals - inconvenients

- Major cost d'execució i neteja
- Es requereix més espai per a la seva implantació
- Si s'aplica amplades estrictes, no es poden avançar altres ciclistes
- Pot haver-hi ciclistes que circulin en contra direcció

### Vies bidireccionals - avantatges

- Menor cost d'execució i manteniment
- Si hi ha pocs ciclistes, major espai disponible (per exemple, es pot circular en paral·lel o avançar amb facilitat).



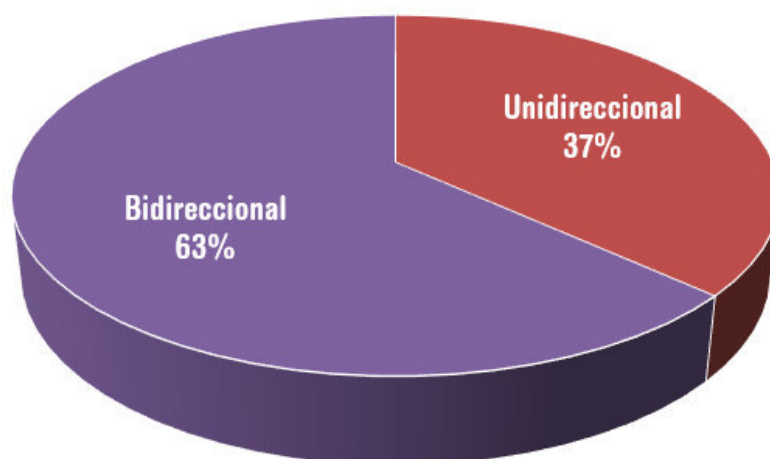
- Es requereix menys espai viari per a la seva implantació.
- Menor afecció per les bandes d'aparcament.
- Menor afecció de parades d'autobús / plataformes reservades d'autobusos.

### Vies bidireccionals - inconvenients

- No són adequades en trajectes amb moltes interseccions, encreuaments o guals, ja que solen ser menys segures.
- Menys adequades per a xarxes secundàries o locals, ja que ofereixen menys flexibilitat per circular amb bicicleta.
- Més dificultats per a l'encreuament de vianants de la via ciclista.
- Poden reduir la capacitat dels fluxos vehiculars en les interseccions.
- Menor capacitat que les vies unidireccionals.
- Requereixen una major segregació.
- Possibilitat de xoc frontal ciclista / ciclista.
- Menys adequats en trams amb pendents.

### Diagnòstic de sentits de circulació a Vic

#### Sentit de circulació



	Trams	Metres	%
<b>Unidireccional</b>	54	9.054	37%
<b>Bidireccional</b>	65	15.588	63%

La presència de vies ciclistes bidireccionals a Vic és majoritària. D'una banda, els llargs trams de vies ciclistes i sendes adossats a carreteres de sortida del municipi o en polígons





industrials (amb poques interseccions) afavoreixen aquest resultat. La presència de vies unidireccionals es concentra especialment a l'interior del centre urbà.

Un 12% de les vies bidireccionals analitzades no compleix amb l'amplada recomanada per a l'encreuament entre dues bicicletes, fixada en 2,50 metres<sup>3</sup>. Aquest fet, unit al fet que es tracta generalment de carrers tranquils (30 km/h) afavoriria una posterior conversió a carrils exclusius en sentit contrari, habilitant la coexistència de bicicletes i automòbils en el sentit del trànsit motoritzat.

	Trams	Metres	%
<b>Total CB bidireccional</b>	65	15.588 m	100 %
<b>&lt; amplada mínima (2 m)</b>	1 <sup>4</sup>	262 m	2 %
<b>&lt; amplada recom. (2,50 m)</b>	12 <sup>5</sup>	1.585 m	10 %

<sup>3</sup> *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*. Generalitat de Catalunya. (p. 39)

<sup>4</sup> Tram 117 · Països Catalans (3)

<sup>5</sup> Trams 65-68, 71-72, 95, 101, 102, 105, 107 i 108



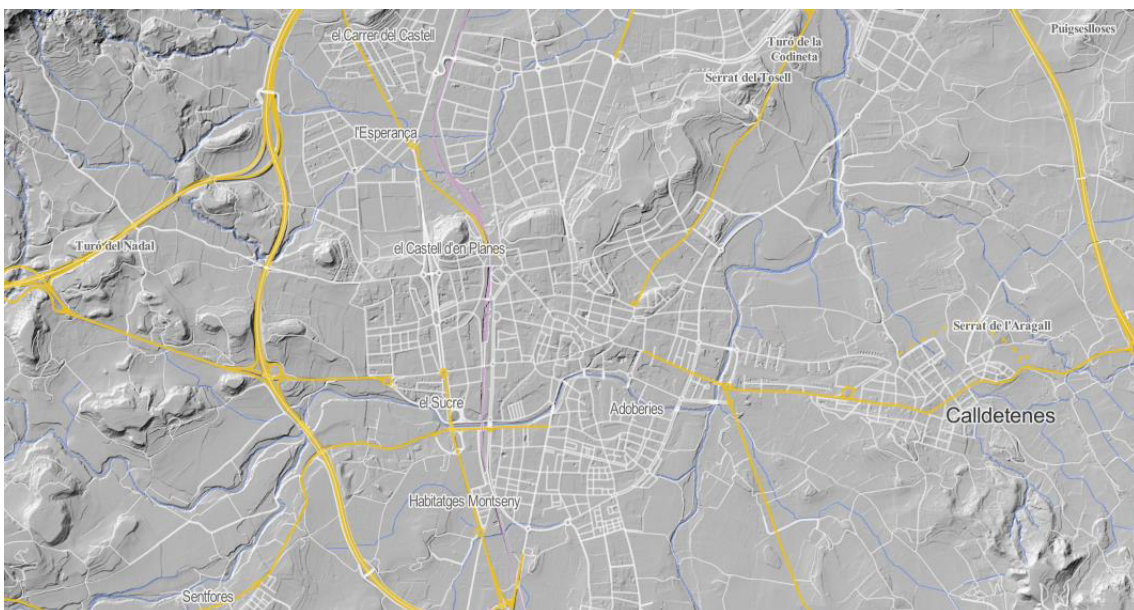
## Pendents i orografia

Les inclinacions longitudinals superiors al 5% no són recomanables, tant perquè les ascensions són dificultoses per a la gran majoria de ciclistes com perquè les baixades són perilloses per l'augment de velocitat que experimenten les bicicletes.

Així i tot, ja que no sempre serà possible dissenyar la via ciclista imposant la restricció de pendents longitudinals inferiors al 5%, ja sigui per motius d'orografia, perquè s'hagin de salvar obstacles que requereixin la construcció de rampes o per accedir a passos elevats o inferiors, es recomana que els trams amb rampes superiors al 5% siguin com més curts millor.

### Diagnòstic de pendents a Vic

L'orografia del nucli urbà de Vic, tot i la presència de desnivells i a les conques dels rius, no presenta grans pendents en el viari que desincentivin la mobilitat en bicicleta.

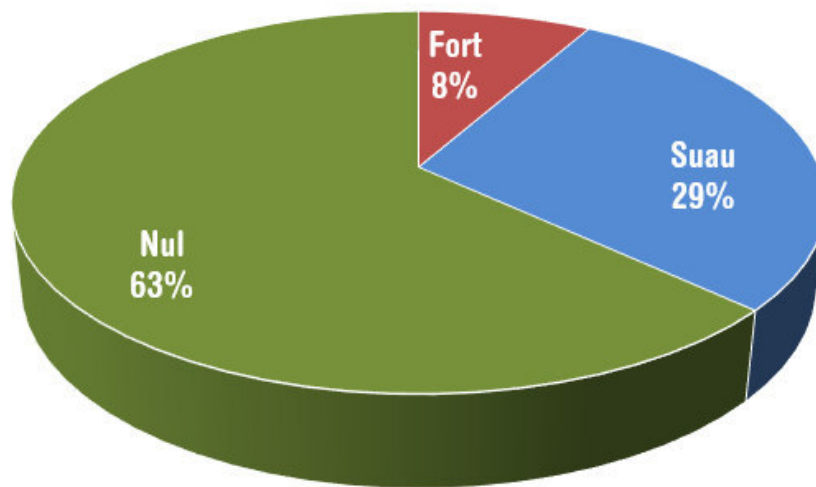


Il·lustració 9 - Mapa de terreny de Vic. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2017.

La majoria dels trams analitzats no presenta desnivells pronunciats o aquests són pràcticament nuls. En aquells pendents classificades com a "forts" ( $\geq 6\%$ ) es tracta generalment de trams curts amb carrils bici segregats del trànsit motoritzat.



### Grau de pendent



	Trams	Metres	%
<b>Fort (≥ 6 %)</b>	7	2.023	8%
<b>Suau (3-5%)</b>	31	7.065	29%
<b>Nul (0-2%)</b>	81	15.554	63%

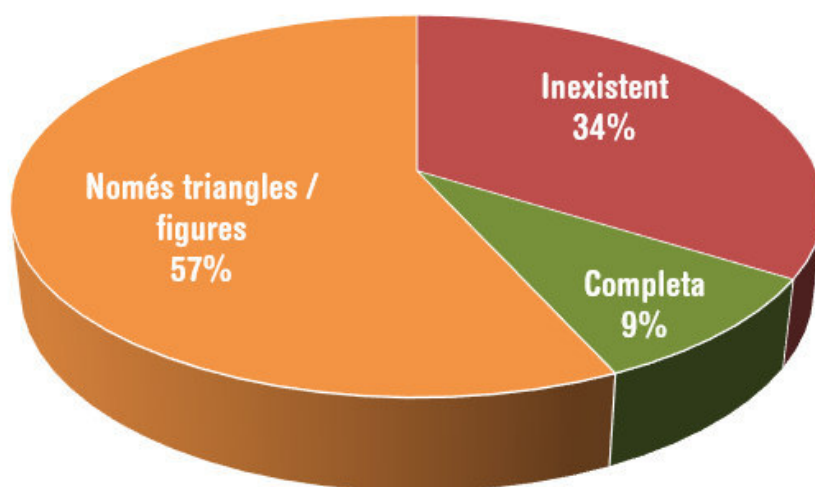


## Senyalització horitzontal

Les marques viàries han de servir per delimitar els carrils per a bicicletes, separar fluxos oposats, identificar línies de detenció i altres regulacions suplementàries dels senyals verticals de circulació.

## Diagnòstic de la senyalització horitzontal a Vic

## Senyalització horitzontal

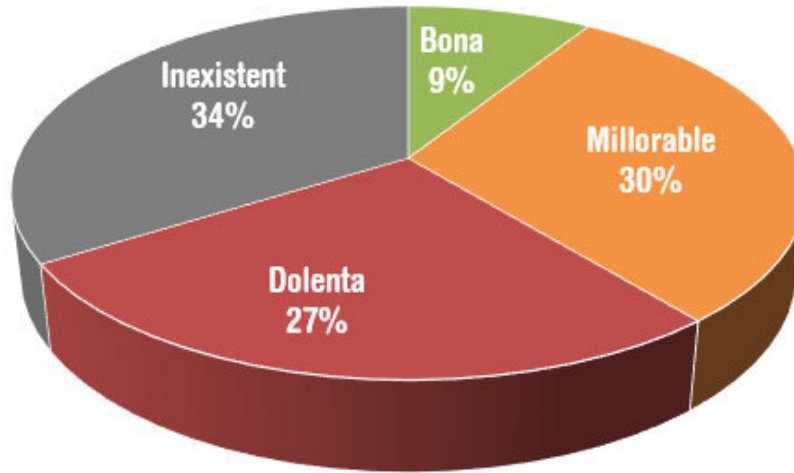


	Trams	Metres	%
<b>Inexistent</b>	41	8.354	34%
<b>Completa</b>	18	2.302	9%
<b>Només triangles / figures</b>	60	13.986	57%

La major part de la xarxa existent no té algun dels elements de senyalització horitzontal necessaris. Si bé la presència de figures (bicicletes) i triangles de cedi el pas és habitual (66%) cal que aquelles vies ciclistes a consolidar comptin amb una senyalització horitzontal completa. D'aquesta manera s'assegura un nivell adequat de seguretat i llegibilitat del traçat. També evita situacions de "buit legal" no cobertes per la normativa vigent, sobretot per definir prioritats de pas i responsabilitats dels diferents usuaris de la via.

Respecte a l'estat de la pintura, la pràctica totalitat de la xarxa ciclista té marge de millora en el seu estat. Als trams sense cap tipus de senyalització se sumen aquells que no han rebut cap tipus de repintat des de la seva obertura.

### Conservació de la pintura



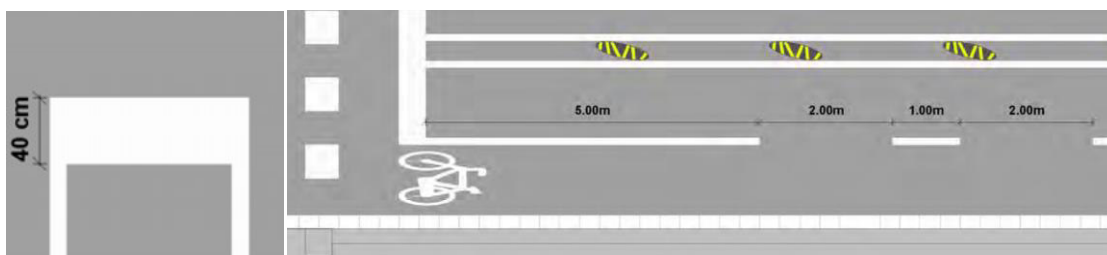
	Trams	Metres	%
<b>Bona</b>	15	2.209	9%
<b>Millorable</b>	30	7.193	29%
<b>Dolenta</b>	32	6.666	27%
<b>Inexistent</b>	42	8.574	35%

La necessitat de revisar l'estat de la pintura a la xarxa ciclista existent suposa una oportunitat per establir una senyalització uniforme, basada en els mateixos criteris. També permet consolidar aquells trams de vies ciclistes que siguin aprofitables en la futura xarxa. En altres casos, les operacions de repintat poden aprofitar-se per modificar els usos de les vies ciclistes, per exemple modificant carrils bidireccionals estrets en vies ciclistes de sentit contrari al trànsit rodat.

Dins de la senyalització fonamental que ha d'implantar-se a les vies ciclistes a consolidar, destaquen els següents elements gràfics:

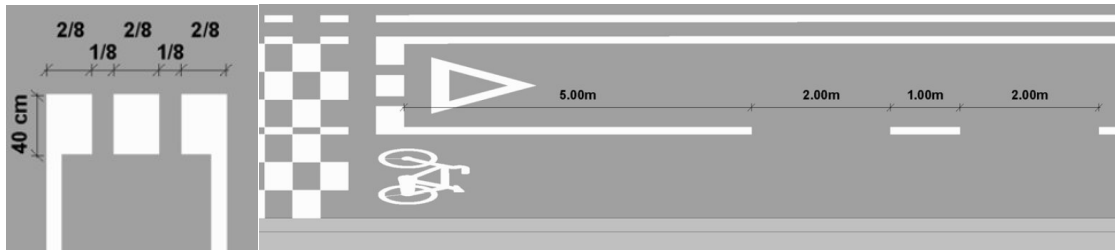
- **Línia transversal de detenció contínua**

Marca el punt de parada on els vehicles s'han d'aturar, segons la senyalització que l'acompanyi: Stop o semàfor en vermell.



- Línia transversal de detenció discontinua

Marca el punt de parada on els vehicles s'han d'aturar, segons la senyalització que l'acompanyi: cediu el pas o semàfor que només tingui fase ambre intermitent.



- Marca de cediu el pas

La marca viària de cediu el pas permet als ciclistes identificar una zona on altres vehicles tenen prioritat. S'han de col·locar sempre al final d'un carril bici on els ciclistes s'incorporen al trànsit. No s'han de col·locar abans d'un pas de vianants, on la línia horitzontal de detenció és suficient.



- Marques en cruïlla per a bicicletes

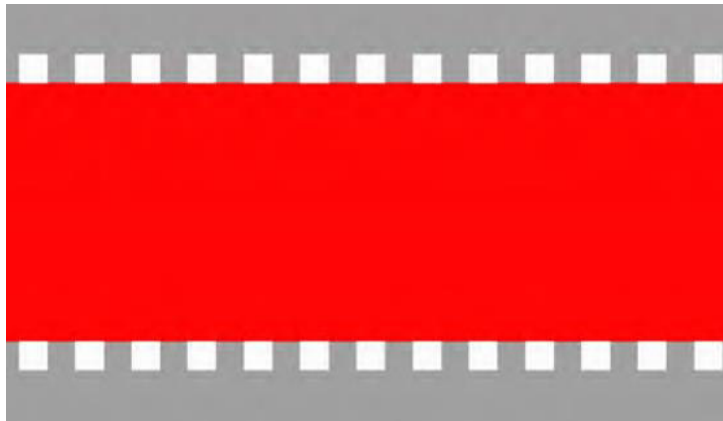
Encara que en altres municipis s'utilitzen variants de la marca viària per a encreuament per ciclistes, en general s'emprarà la marca oficial M-4.4 recollida en la instrucció tècnica del Ministeri de Foment. L'amplada del pas es mesura entre els costats interiors dels quadrats i



aquest ha de ser igual que la llum del carril bici. L'interior del costat dels quadrats serà continuació de la vora de la vorera, sempre que la rigola sigui part del carril bici.

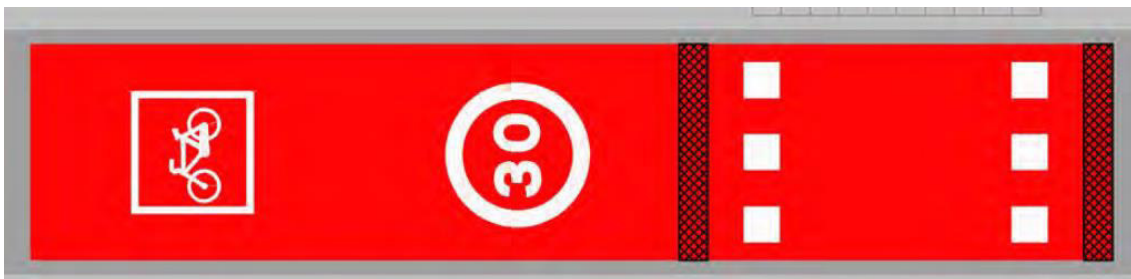


La catifa vermella és una marca viària que dóna informació a tots els usuaris de la calçada. Ressalta la zona en la trajectòria de vehicles automòbils on existeix possibilitat de conflicte amb les bicicletes en trajectòries paral·leles.



- Inici i fi de Zona 30

Les Zones 30 són zones de trànsit pacificat, en el qual es facilita el trànsit de ciclistes, ja que el trànsit d'automòbils té limitada la seva velocitat a 30 km/h.





### Senyalització vertical

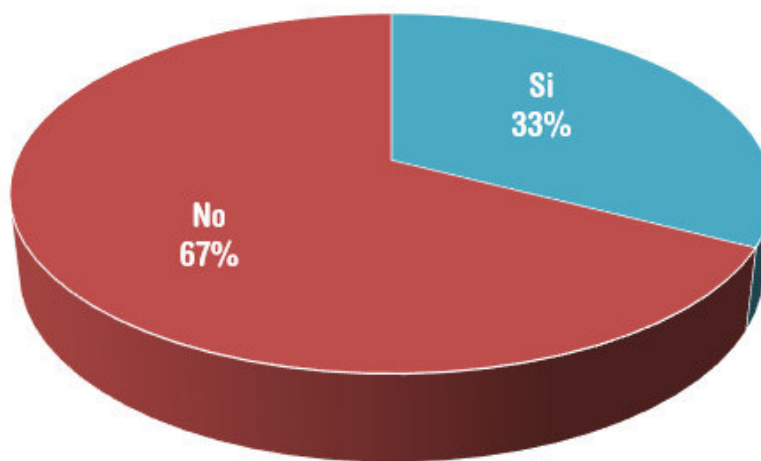
En relació amb la senyalització regulativa cal reflexionar sobre la necessitat de revisar el disseny d'alguns senyals actuals i reclamar la incorporació d'algunes noves, bé pel seu encaix normatiu, bé per la manera en què s'han emprant en diversos llocs.

Si bé les ciutats i els organismes de coordinació de les mateixes (FEMP, Xarxa de Ciutats per la Bicicleta) tenen una posició comuna respecte a la una nova senyalització per a la bicicleta, és indubtable que la seva opinió tindrà gran pes en acostar la reforma reglamentària a les necessitats observades localment.

### Diagnòstic de la senyalització vertical a Vic

Actualment, dos terços de la xarxa ciclista de Vic no tenen senyalització vertical de qualsevol tipus. En els trams que sí que disposen de senyalització vertical, generalment són senyals d'indicació de carril bici del tipus S-33 en l'inici i final dels itineraris.

**Senyalització vertical**



	Trams	Metres	%
<b>Si</b>	35	8.042	33%
<b>No</b>	84	16.600	67%

Basant-se en la normativa vigent, es proposen incorporar elements de senyalització vertical específics per a la circulació ciclista. L'aplicació d'aquests senyals permet millorar la visibilitat i comprensió de la xarxa ciclista per tots els usuaris, i és conforme a la implantada en altres grans municipis de Catalunya.



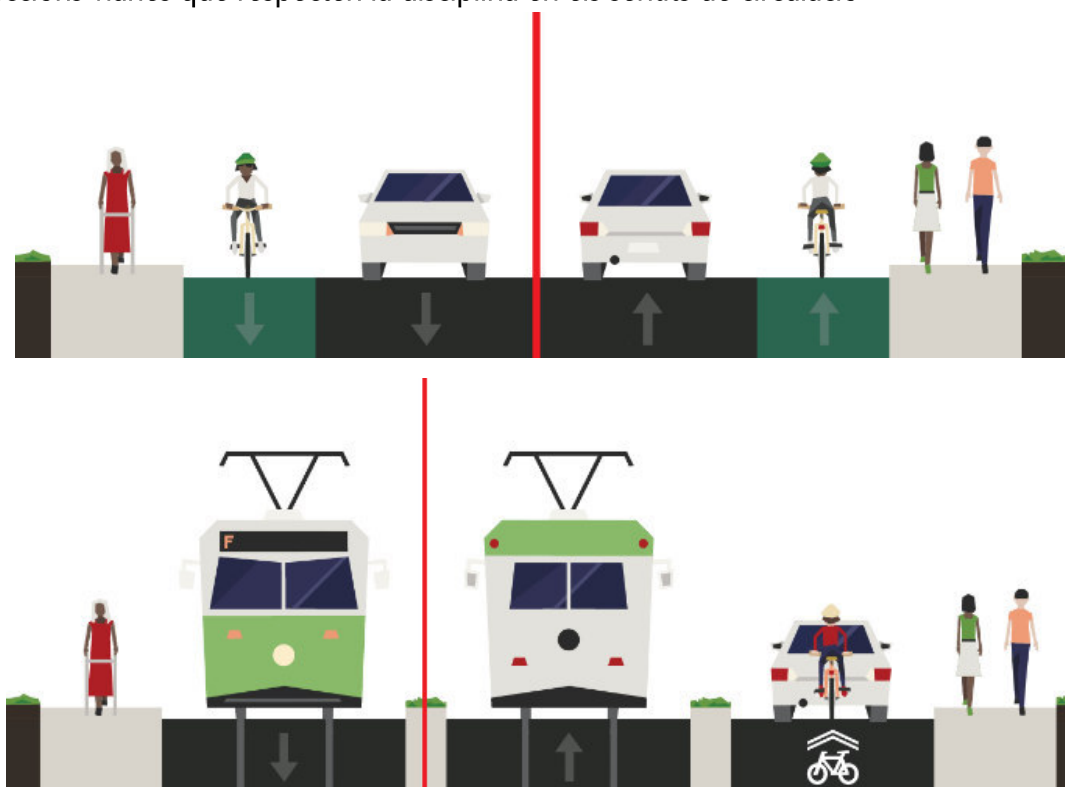
## Disciplina dels sentits de circulació

La disposició dels sentits és un aspecte no tractat en molts manuals de disseny urbà. No obstant això, es tracta d'una anàlisi important per millorar la lectura del viari i prevenir possibles accidents en interseccions amb bicicletes, sigui amb vianants o amb altres vehicles.

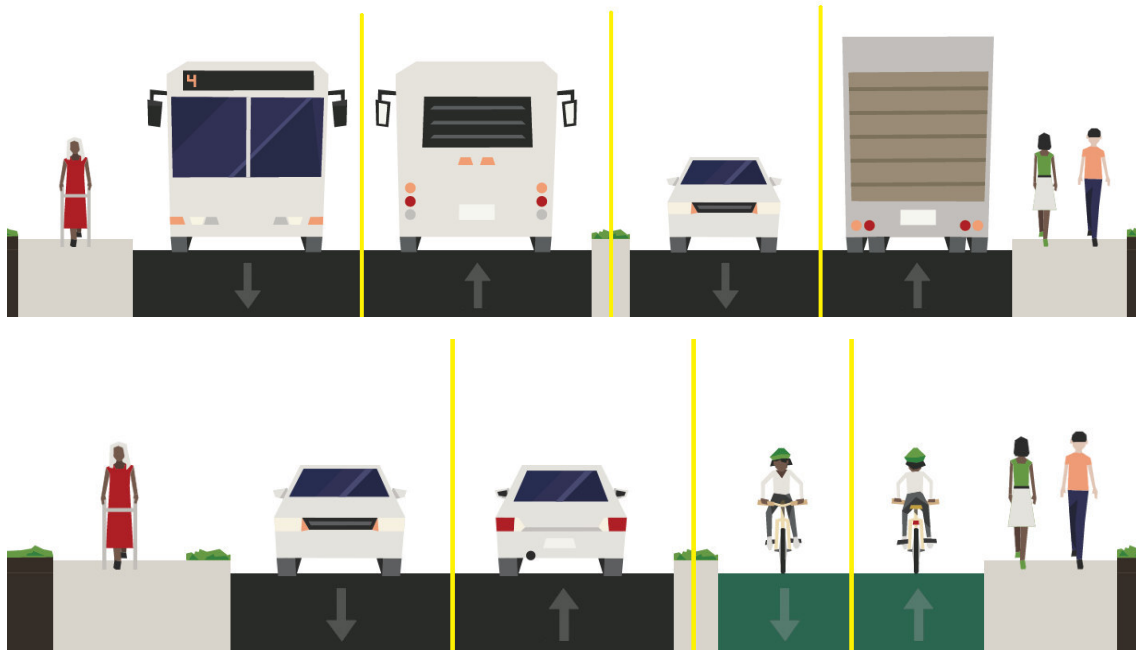
En la definició d'usos de qualsevol secció viària hi ha un eix imaginari que separa els dos sentits de circulació. Per facilitar la usabilitat de la via cal que només hi hagi un d'aquests eixos, de manera que tots els usuaris que creuin perpendicularment la secció (passos de vianants, sortides de garatge, altres carrers que intersecten...) puguin distingir en quin sentit circulen els vehicles.

La inserció de vies ciclistes bidireccionals ha provocat, en múltiples casos, que es disposin sentits alterns de circulació que no respectin la divisió abans esmentada. Aquesta circumstància complica la comprensió del viari i és font de la majoria d'accidents generats en aquest tipus de carrils. Vianants i conductors no són conscients que una bicicleta pot venir per un sentit diferent de l'habitual.

### Seccions viàries que respecten la disciplina en els sentits de circulació



### Seccions viàries que incompleixen la disciplina en els sentits de circulació



Il·lustració 10 - Seccions realitzades amb StreetMix.com

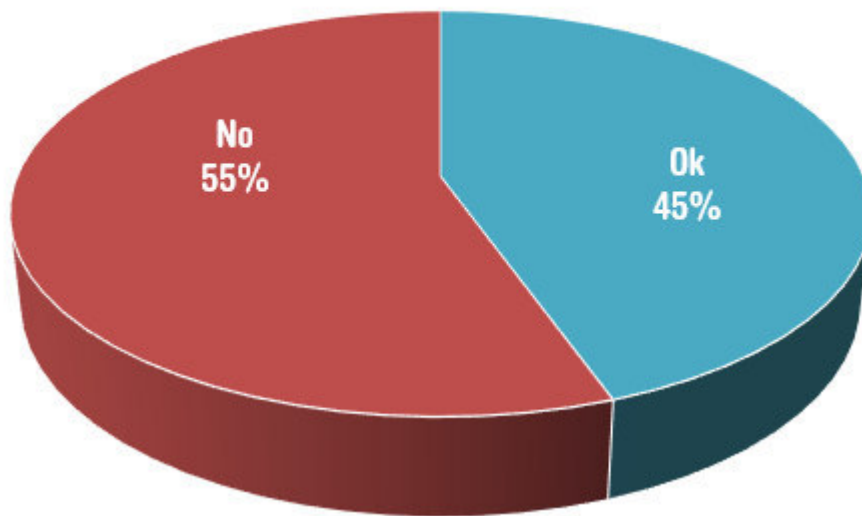
La necessitat de respectar la disciplina en els sentits de circulació és major en aquells trams amb gran nombre d'interseccions i / o un trànsit de vianants elevat. Per motius d'accessibilitat, el compliment d'aquest criteri facilita la interpretació de les cruïlles a determinats col·lectius com invidents, persones amb diversitat funcional o d'edat avançada.

### Diagnòstic de la disciplina en sentits de circulació a Vic

Una mica més de la meitat dels trams de carrils bici de Vic no respecta el criteri dels sentits de circulació. Aquesta dada negativa està motivada, principalment, per l'alt nombre de vies bidireccionals al municipi.



## Disciplina en els sentits de circulació



Per tal de corregir aquest indicador, es proposen les següents bones pràctiques per a la planificació i disseny de vies ciclistes:

- En vies d'alta capacitat que requereixin cert nivell de segregació, promoure carrils bici bidireccionals centrals en l'eix del viari.

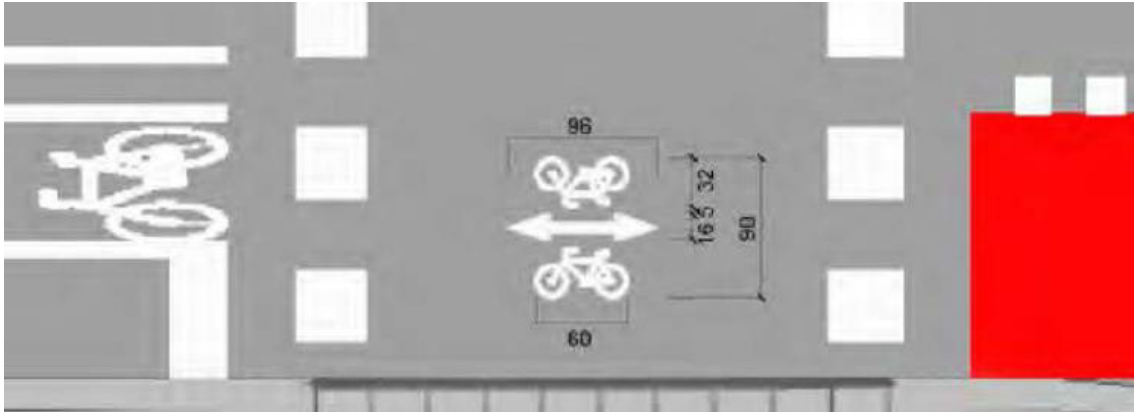


*Il·lustració 11 - Carril bici central a Passeig de Sant Joan (Barcelona)*

- Carrils bici bidireccionals ubicats en vies d'un únic sentit poden reconvertir-se en carrils bici de sentit contrari, habilitant la coexistència en el sentit de la circulació.
- En altres casos, vies locals de doble sentit dotades de carril bici bidireccional poden reordenar com carrers d'un únic sentit amb nous aparcaments, ampliació de voreres, etc.



- Aquells carrils bidireccionals que no compleixin el criteri i es consolidin com a part de la xarxa, cal que incloguin senyalització específica que adverteixi a vianants i conductors sobre el doble sentit del carril.



*Il·lustració 12 - Avís per a vianants de presència de ciclistes*

## Velocitat màxima

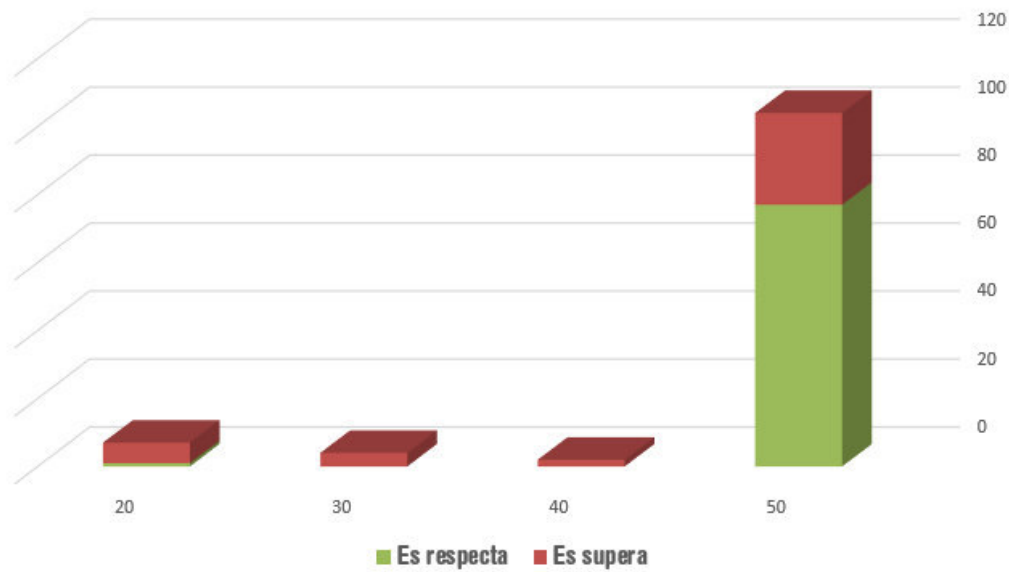
La velocitat de la via i el seu grau de compliment són factors que condicionen la percepció de seguretat per part dels usuaris de la bicicleta, tant actuals com potencials. Com a indicador del nivell de servei d'un itinerari ciclista, podem distingir els següents nivells:

- **Alt:** 85% dels vehicles circula a menys de 30 km/h
- **Mitjà:** 85% dels vehicles circulen a 30-40 km/h
- **Baix:** 85% dels vehicles circulen a més de 40 km/h
- **Crític:** 85% dels vehicles circulen a més de 50 km/h

Dins dels trams de carrer dotats de carril bici s'ha percebut un compliment moderat dels límits de velocitat. La major part dels trams analitzats es corresponen a vies limitades a 50 km / h, és a dir, el límit de velocitat genèric per vies urbanes. En aquests casos el compliment de la velocitat màxima és moderadament elevat, tot i que s'han detectat trams particulars on cal establir actuacions complementàries per al seu compliment.



## Velocitat màxima



Límit	Es respecta	Es supera
50 km/h	77	27
40 km/h	0	2
30 km/h	0	4
20 km/h	1	6

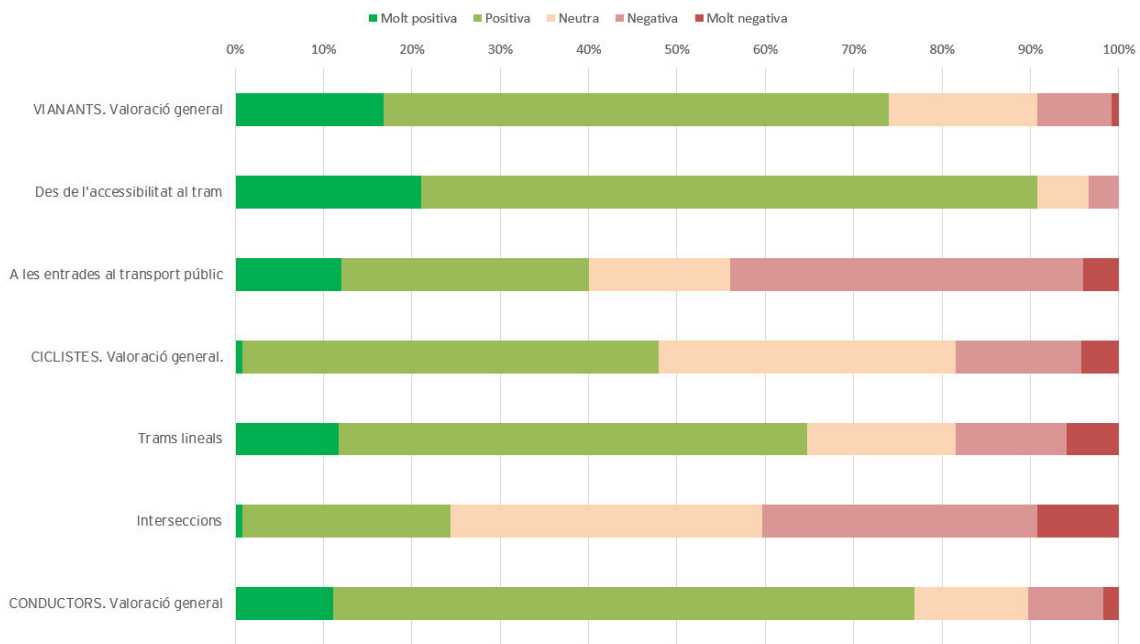
En aquelles vies amb límits inferiors a 50 km/h s'ha detectat un grau d'incompliment de la velocitat superior. Aquesta dada és rellevant per a una possible aplicació de zones-30 o zones de convivència (20 km/h, senyal S-28) en vies locals i del centre històric. El calmat del trànsit i la reducció de la velocitat màxima és condició necessària per habilitar la circulació ciclista en aquest tipus de vies.

### Valoració de la seguretat viària

Per tal d'avaluar els paràmetres no quantitius dels carrers dotats d'infraestructura ciclista, s'ha aplicat un criteri de valoració subjectiva per a cada un dels trams analitzats. Aquestes valoracions contempnen el grau de percepció de la seguretat per part de vianants, ciclistes i conductors. En els dos primers usuaris es distingeix també la seguretat per als casos concrets de parades d'accessibilitat i transport públic (vianants) i trams lineals i interseccions (ciclistes).



Valoració de la percepció de la seguretat viària



Dels factors analitzats, destaca positivament la percepció de la seguretat per part de conductors d'automòbils, la dels ciclistes en els trams lineals i la dels vianants en l'accessibilitat al tram. Com a aspectes a millorar destaca el tractament de la percepció en les interseccions del carril bici i l'accessibilitat de vianants a les parades de transport públic.

A continuació es mostra el quadre resum amb la valoració detallada tram a tram:

- 5: Molt positiva
- 4: Positiva
- 3: Neutra
- 2: Negativa
- 1: Molt negativa
- 0: Inexistent



		Vianants			Ciclistes			Conduc.
		Gener.	Acces.	TP	Gener.	Lineal	Interse.	
1	C. Bisbe Masnou (1)	5	5	0	4	5	3	4
2	C. Bisbe Masnou (2)	5	5	0	4	5	3	4
3	C. Joana Jugan	5	5	0	4	5	3	4
4	Av. M. D. Dels Munts (nord)	3	4	0	3	4	2	4
5	Av. M. D. Dels Munts (sud)	3	4	0	3	4	3	4
6	C. Miqueleta Riera	4	4	0	4	4	4	4
7	C. Pare Rambla	4	4	0	4	4	4	4
8	C. Miramarges (1)	5	5	0	4	5	4	4
9	C. Molí d'en Saborit	4	5	0	4	3	4	4
10	C. Nadal (1)	2	4	0	3	4	2	4
11	C. Nadal (2)	1	3	0	2	1	3	4
12	Eix Onze Setembre (est)	4	5	0	3	4	3	5
13	Eix Onze Setembre (oest)	4	5	0	3	4	3	5
14	C. Perot Rocaguinarda	4	5	0	3	4	3	4
15	C. Prat d'en Galliners (1)	4	3	0	4	4	2	5
16	C. Prat d'en Galliners (2)	5	5	5	4	5	2	5
17	Ctra. Prats de Lluçanès (1)	2	4	2	2	2	2	4
18	Ctra. Prats de Lluçanès (2)	4	2	0	4	4	2	4
19	C. Sagrada Família-Av. Olímpia (1)	4	5	0	4	4	3	4
20	C. Sagrada Família-Av. Olímpia (2)	4	4	3	4	4	3	4
21	C. Sagrada Família-Av. Olímpia (3)	5	5	0	4	5	4	5
22	C. Sagrada Família-Av. Olímpia (4)	5	5	2	4	3	4	4
23	C. Torelló est	4	5	2	4	4	3	4
24	C. Torelló oest	4	4	0	4	4	3	4
25	C. Bisbe Font Andreu	4	4	0	3	4	3	4
26	C. Bisbe Strauch	4	4	0	3	3	2	4
27	C. Era d'en Sellés (1)	3	4	0	3	3	3	4
28	C. Era d'en Sellés (2)	4	4	0	3	3	3	4
29	Rda. F. Camprodon-Pl. Mil·lenari (1)	3	4	4	3	4	2	4
30	Rda. F. Camprodon-Pl. Mil·lenari (2)	3	4	0	3	4	2	4
31	Rda. F. Camprodon-Pl. Mil·lenari (3)	3	4	0	3	4	2	4
32	C. Francesc Santcliment (1)	2	4	0	4	4	3	4
33	C. Francesc Santcliment (2)	2	4	0	4	4	4	4
34	C. Francesc Santcliment (3)	2	4	0	4	4	4	4
35	C. Francesc Santcliment (4)	2	4	0	4	4	4	4
36	C. Francesc Santcliment (5)	3	4	0	3	4	3	4
37	C. Josep Pratdesaba (37)	4	4	0	4	4	3	4
38	C. Josep Pratdesaba (38)	4	4	1	3	2	3	4
39	C. Laura (1)	4	4	0	3	4	3	4
40	C. Laura (2)	3	4	0	3	4	3	4
41	C. Laura (3)	4	2	0	3	4	1	4
42	C. Laura (4)	4	4	0	3	4	2	4



		Vianants			Ciclistes			Conduc.
		Gener.	Acces.	TP	Gener.	Lineal	Interse.	
43	C. Mataró	3	4	0	4	3	4	4
44	C. Miquel Llor (1) Ctra. Manlleu fins inici ctra. St. Hipòlit	2	4	0	2	2	2	4
45	est	2	4	0	2	2	1	4
46	Ctra. Manlleu fins inici ctra. St. Hipòlit oest	4	4	0	3	3	2	4
47	Ctra. Manlleu després inici ctra. St. Hipòlit (2)	4	4	0	4	4	4	5
48	Ctra. Manlleu després inici ctra. St. Hipòlit (3)	4	4	4	4	4	4	5
49	C. Menéndez i Pelayo (1)	4	4	0	4	4	3	4
50	C. Menéndez i Pelayo (2)	4	4	0	2	2	2	4
51	C. Miquel Llor (2)	4	4	0	3	3	3	4
52	C. Miquel Llor (3)	5	5	0	4	4	3	4
53	C. Miquel Llor (4)	5	5	0	4	4	3	5
54	C. Miquel Llor (5)	5	5	0	4	4	4	5
55	C. Miquel Llor (6)	5	5	0	5	5	5	0
56	C. Miquel Llor (7)	5	5	0	4	4	4	5
57	Av. Mn. Josep Gudiol	4	4	4	4	5	2	4
58	C. Pare Gallissà	3	4	3	3	3	2	5
59	C. Nord	5	4	0	4	5	3	5
60	Av. Països Catalans (1)	5	5	5	4	4	4	4
61	Av. Països Catalans (2)	4	5	2	4	3	4	5
62	C. Rafael Gay de Montellà	4	4	0	3	3	3	4
63	C. Rafael Subirachs	5	5	2	2	2	2	4
64	C. Remei	4	4	0	4	4	4	4
65	Av. Pius XII-Pl. Amusic (A-1)	4	4	0	3	3	2	3
66	Av. Pius XII-Pl. Amusic (A-2)	4	4	0	4	5	2	3
67	Av. Pius XII-Pl. Amusic (3)	4	4	4	4	5	2	3
68	Av. Pius XII-Pl. Amusic (4)	4	4	0	4	5	2	3
69	Av. Pius XII-Pl. Amusic (5)	4	4	0	2	2	1	2
70	Ptge. Sant Jaume	3	4	0	2	2	2	2
71	C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (1)	4	4	0	4	4	4	4
72	C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (2)	4	4	0	4	4	4	4
73	C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (3)	4	4	2	4	4	4	4
74	C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (4)	4	4	0	4	4	4	4
75	C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (5)	4	4	0	4	4	4	4
76	C. Sant Francesc - Sant Jaume (1)	4	4	0	3	3	3	4
77	C. Sant Francesc - Sant Jaume (2)	4	4	0	2	2	2	2
78	C. Sant Francesc - Sant Jaume (3)	4	4	2	2	1	2	2



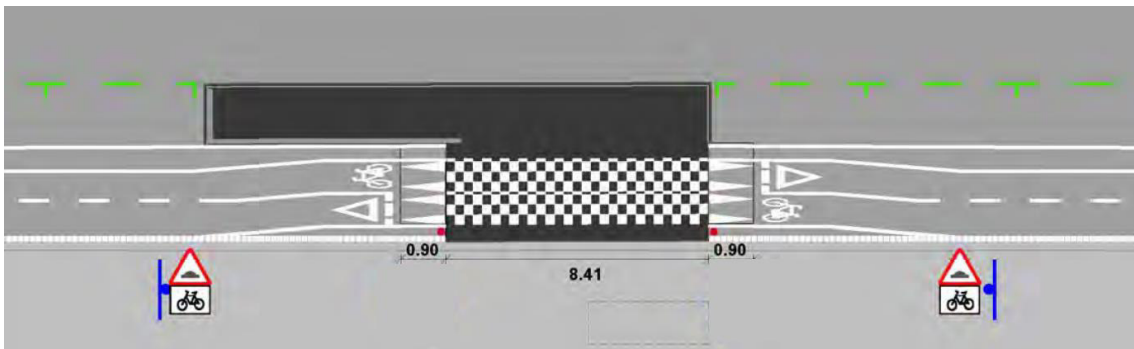


	Vianants			Ciclistes			Conduc.	
	Gener.	Acces.	TP	Gener.	Lineal	Interse.		
79	C. Sant Francesc - Sant Jaume (4)	4	4	0	3	3	3	3
80	C. Sant Francesc - Sant Jaume (5)	4	4	0	2	2	2	2
81	C. Sant Francesc - Sant Jaume (6)	5	4	0	4	4	2	4
82	C. Sot dels Pradals (1)	2	4	0	2	2	2	4
83	C. Sot dels Pradals (2)	2	4	0	2	2	2	4
84	Av. St. Bernat Calbó nord (1)	4	4	0	1	1	1	3
85	Av. St. Bernat Calbó sud (1)	3	2	2	1	1	1	3
86	Av. St. Bernat Calbó nord (2)	3	3	0	1	1	1	1
87	Av. St. Bernat Calbó sud (2)	4	4	0	2	2	2	3
88	Av. St. Bernat Calbó nord (3)	3	3	2	1	1	1	1
89	Av. St. Bernat Calbó sud (3)	3	3	0	1	1	1	2
90	C. Miramarges (90)	3	4	0	3	3	3	4
91	Onze Setembre C (1)	4	4	4	4	4	3	3
92	Onze Setembre C (2)	4	4	0	3	4	2	3
93	Historiador Ramon d'Abadal	4	5	0	4	4	4	4
94	Roda (1)	4	4	0	3	4	2	4
95	Roda (2)	5	4	0	3	4	2	4
96	Bruguer	3	4	0	4	4	3	4
97	Francesca Bonnemaison	5	5	5	4	4	4	4
98	Isidre Blanch	5	5	0	4	5	4	4
99	Alfons IV El Magnànim	4	4	0	3	4	2	3
100	Guixa Ctra (1)	4	4	0	3	4	2	2
101	Guixa Ctra (2)	3	2	0	2	3	1	2
102	Gurb Ctra	4	3	3	3	4	2	4
103	Puigcerdà	4	4	0	4	4	3	4
104	Mas de Bigas	3	3	0	3	4	3	4
105	Hospital d'en Cloquer	3	4	0	3	3	2	4
106	Sant Segimon	4	4	4	4	5	4	4
107	Divina Pastora (1)	4	4	3	3	4	3	4
108	Divina Pastora (2)	4	4	0	4	4	3	4
109	Sant Domènec	4	4	4	3	3	3	3
110	Hospital (3)	4	4	0	3	3	3	3
111	Hospital (2)	4	4	0	3	3	3	3
112	Hospital (1)	4	4	0	3	4	1	2
113	Vic Ctra	4	4	0	2	2	1	2
114	Sant Hilari Bon Aire (1)	4	4	0	4	4	3	3
115	Sant Hilari Bon Aire (2)	4	4	0	4	4	3	4
116	Sant Llätzer	5	5	0	4	4	4	0
117	Paisos Catalans (3)	4	4	0	4	4	4	4
118	Josep Pratdesaba (10)	4	4	0	4	4	3	4
119	Lleida	4	4	2	2	2	2	4

## Interacció amb el transport públic

En aquells trams de carril bici per on discorren línies d'autobús urbà s'han detectat alguns conflictes a la zona de les parades. Aquestes situacions es poden resoldre de diverses formes, però requereixen una actuació immediata per tal de garantir l'accessibilitat i la seguretat en les maniobres d'entrada i sortida d'autobusos. És important garantir que l'autobús pugui aproximar-se fins a la línia de vorada en una longitud suficient per desplegar la rampa PMR si fos necessari.

En el cas que les parades de bus estiguin al mateix costat de la calçada que el carril bici, caldrà proveir d'una rampa als ciclistes per tal que la vorera i l'obra de pas de l'autobús estiguin al mateix nivell.

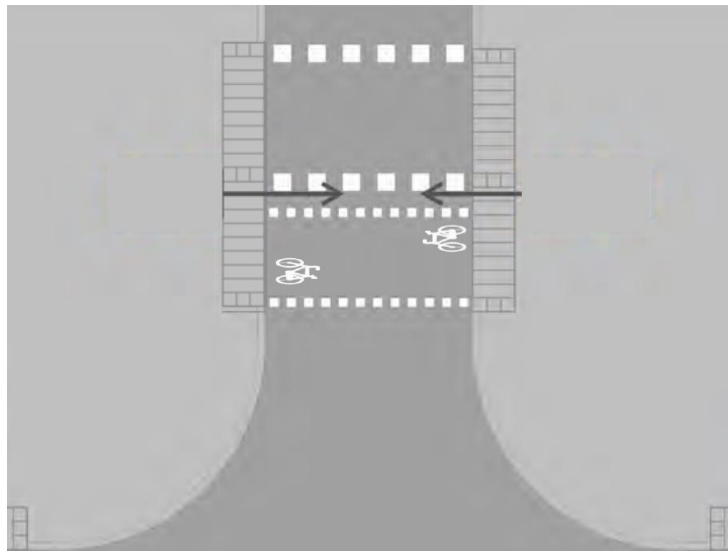


*Il·lustració 13 - Proposta de adaptació de carril bici a les parades de bus.  
Manual de Disseny de Carrils Bici - Ajuntament de Barcelona.*

## Interseccions singulars

Les condicions de seguretat en els trams lineals de carril bici analitzats és generalment positiva. Les principals disfuncionalitats s'han detectat en les interseccions més complexes, ja sigui per la manca de continuïtat dels itineraris ciclistes o per un disseny inadequat de la circulació ciclista dins de la intersecció.

Quan s'instal·lin passos de bicicletes paral·lels als de vianants, aquests seran interiors respecte al centre de la intersecció, per tal que els ciclistes tinguin menys punts de conflicte amb els vianants. A més, els vehicles motoritzats seran més conscients doncs els perceben com un de sol.



*Il·lustració 14 - Ubicació dels passos de bicicletes*

Dins el diagnòstic de la infraestructura ciclista existent s'han assenyalat 9 interseccions singulars. Aquests punts són característics per la seva complexitat, la seva intensitat de trànsit i / o l'accidentalitat registrada.



Com a complement al desenvolupament de noves vies ciclistes es proposa l'elaboració de projectes específics de detall sobre aquestes interseccions singulars amb l'objectiu de corregir aquests punts de ruptura. L'actuació sobre aquestes interseccions millora la percepció de seguretat sobre el conjunt de la xarxa ciclista i comporta una reducció d'incidències per al conjunt d'usuaris (vehicles motoritzats, bicicletes i vianants).

1. Plaça de Catalunya
2. Ctra. de Manlleu
3. Plaça del Mil·lenari
4. Plaça de l'Estació
5. Països Catalans – Ctra. de La Guixa
6. Plaça de l'Amusic
7. Pius XII – Sant Jaume
8. Països Catalans – Santa Eugènia
9. Països Catalans – Prat d'en Galliners







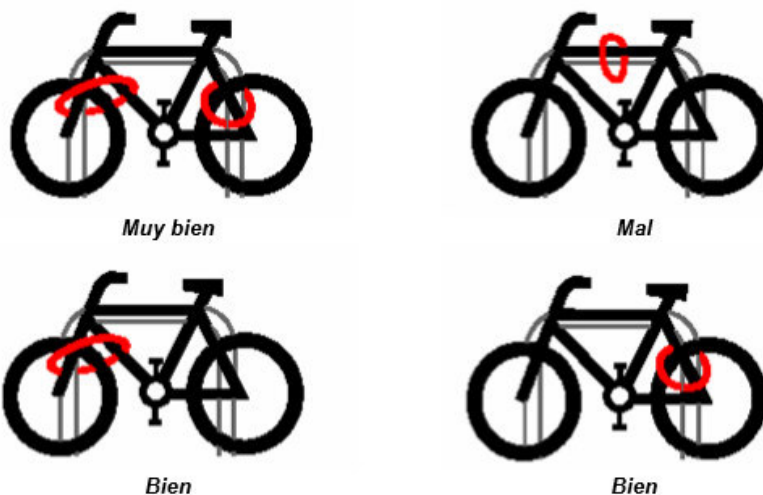
possible. En aquesta categoria es troben, encara que no exclusivament: la Universitat, els centres escolars, l'estació de Bus i Rodalies, les dependències municipals i els recintes esportius. Aquestes instal·lacions ja disposen d'estacionaments al carrer, però generalment desprotegits, sense vigilància i amb elements d'ancoratge poc apropiats per a estacionaments de llarga durada.

- **Densificar la xarxa d'estacionaments de dispersió**, garantint que és possible trobar una plaça d'estacionament a menys de dues illes del punt de destinació.

La bicicleta té com a avantatge que es pot transportar de porta a porta. Això comporta que s'estacioni en qualsevol punt (fanals, arbres o qualsevol altre element) sempre el més a prop possible del seu destí. És molt difícil renunciar a aquesta comoditat: quan la distància a l'aparcament és superior a 50 metres (30 segons caminant) l'usuari optarà per ancorar a un altre element del viari.

Per tant, els aparcaments han de ser una part més en la programació del mobiliari urbà, igual que les papereres o els bancs. La seva ubicació és preferentment en calçada; on una sola plaça de turisme equival a 10 bicicletes estacionades.

Al mercat es troben nombrosos models d'aparcaments de bicicletes, però no tots els dissenys serveixen per a tots els usos. El suport de tipus "U-invertida" o universal està constituït per una peça metàl·lica recolzada que permet amarrar dues bicicletes, una de cada costat. D'aquesta manera, la bicicleta es recolza en la seva totalitat contra el suport. Aquest model és actualment el més acceptat i recomanat a Europa pel seu nivell de seguretat i comoditat, ja que permet ancorar la bicicleta amb dos antirobatoris, fixant el quadre i les dues rodes al suport.





## Proposta d'intervencions sobre infraestructura existent

Com a resultat de l'anàlisi de la informació recollida a l'annex 1, es proposa una sèrie d'intervencions sobre la infraestructura existent d'acord als següents paràmetres:

- **Termini: Curt / Mitjà / Llarg.** En funció de la necessitat d'intervenció, la categoria del tram dins de la xarxa bàsica, la complexitat del projecte i el grau d'intervenció en el conjunt del viari.
  - o **Curt:** Prioritat alta. A executar en propers exercicis o vinculat a tasques de manteniment. Data objectiu 2020.
  - o **Mitjà:** Actuacions necessàries però no crítiques. Vinculades a projectes específics de reforma del viari o remodelació de via ciclista. Objectiu dins del Pla (2025)
  - o **Llarg:** Actuacions de baixa prioritat. Comporten projectes de remodelació completa del viari. Objectiu més enllà del termini del Pla (> 2025)
  
- **Cost: Molt alt / Alt / Mitjà / Baix / Nul.**
  - o Aquelles actuacions de **baix cost** només requereixen l'ús de pintura i senyalització (≈ 50-150 EUR/ML)
  - o Intervencions de **cost mitjà** requereixen intervenir sobre elements d'obra en el viari (≈ 200-500 EUR/ML)
  - o Les actuacions d'**alt cost** suposen una intervenció sobre la secció completa, de manera que han d'estar lligades a projectes de remodelació del carrer.

Les intervencions proposades es realitzen sobre els subtrams del diagnòstic, agrupant-se en lots en aquells casos que comparteixin característiques similars.

Adicionalment, en les fitxes de diagnòstic de l'annex 1 es recullen observacions, incidències i propostes puntuals per a la correcció d'anomalies puntuals detectades durant la fase de treball de camp.





Fitxa	Tipologia de proposta	Term.	Cost	Observacions
01 · BISBE MASNOU (1)	Pintura	Curt	Baix	Trobada amb Carrer de l'Ermita de Sant Sixt
	No actuar	Curt-mitjà	Nul	
	Continuïtat	Curt-mitjà	Mitjà	Av. M S Salarich i Torrents
	Senyalització	Curt-mitjà	Baix	Actualment és un carrer a 50 (tot i que és una àrea de convivència). Igual és per l'antiguitat de la imatge de Google Maps
	Plataforma única	Llarg	Mitjà	
02 · BISBE MASNOU (2)	Pintura	Curt	Baix	Trobada amb Carrer de l'Ermita de Sant Sixt i Carrer de la Laura
	No actuar	Curt-mitjà	Nul	
	Plataforma única	Llarg	Mitjà	Exigeix calmat de trànsit
03 · JOANA JUGAN	Continuïtat	Mitjà	Mitjà-alt	Continuïtat en Carrer de Montserrat
	Connexió	Mitjà	Baix-mitjà	Connexió amb vies verdes 4 i 5
	Reconversió de la secció	Llarg	Alt	Exigeix calmat de trànsit
04 · MARE DE DÉU DELS MUNTS (NORD)	Pintura	Curt	Baix	Cruïlla amb Avinguda del Bruguer
	Senyalització	Curt	Baix	Cruïlla amb Avinguda del Bruguer
	Adaptació de glorieta	Curt	Mitjà	Adaptació de la glorieta davant Escola Guillem de Mont-rodon
	Reconversió de la secció	Mitjà	Alt	Caldrà decidir la tipologia de la secció
05 · MARE DE DÉU DELS MUNTS (SUD)	Adaptació de glorieta	Curt	Mitjà	Adaptació de la glorieta davant Escola Guillem de Mont-rodon
	Reconversió de la secció	Mitjà	Alt	Caldrà decidir la tipologia de la secció
06 · MIQUELETA RIERA	Plataforma única	Llarg	Alt	
07 · PARE RAMBLA	Plataforma única	Llarg	Alt	



08 · MIRAMARGES (1)	Baixada a calçada	Mitjà	Mitjà	En ser bidireccional, igual cal mantenir infraestructura separada per al sentit contra direcció. Això exigeix calmat de trànsit. Hi ha una fletxa en sentit contrari a la intersecció amb Sagrada Família
	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització almenys en l'accés al pàrquing
	Continuïtat	Curt	Mitjà	Continuïtat en Carrer de la Sagrada Família
09 · MOLÍ D'EN SABORIT	Pintura	Curt	Baix	Pintura sobre la fusta per delimitar el carril en l'estructura
	Baixada a calçada	Mitjà	Mitjà	Una altra opció, potser menys immediata, és la baixada a calçada
	Senyalització	Curt	Baix	
	Continuïtat	Curt	Mitjà	Continuïtat al llarg de la Carrer Molí d'en Saborit i per Maria Masferrer fins al tram 106. Estendre també per Jaume Munmany i Martí Genis i Aguilar
10 · NADAL (1)	Baixada a calçada	Mitjà-llarg	Mitjà	Exigeix calmat de trànsit
	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat amb l'avinguda d'Olímpia. Vigilar la visibilitat de la intersecció
11 · NADAL (2)	Baixada a calçada	Mitjà-llarg	Mitjà	Exigeix calmat de trànsit
	Continuïtat peatonal	Curt	Baix-mitjà	Continuïtat de la vorera en el tram
12 · ONZE DE SETEMBRE (EST)	Llegibilitat de la xarxa	Curt	Mitjà	Supressió per evitar la coincidència d'eixos paral·lels (12 i 13 unidireccionals amb 92 bidireccional)
	Reconversió de la secció	Llarg	Muy alto	Reconversió de l'eix N-152a
13 · ONZE DE SETEMBRE (OEST)	Llegibilitat de la xarxa	Curt	Mitjà	Supressió per evitar la coincidència d'eixos paral·lels (12 i 13 unidireccionals amb 92 bidireccional)
	Reconversió de la secció	Llarg	Muy alto	Reconversió de l'eix N-152a
14 · PEROT ROCAGUINARDA	Baixada a calçada	Curt	Baix-mitjà	
	Continuïtat	Curt	Mitjà	Continuïtat al llarg del C / d'en Perot Rocaguinarda



15 · PRAT D'EN GALLINERS (1)	Baixada a calçada	Curt	Mitjà	Exigeix calmat de trànsit
	Connexió	Mitjà	Baix-mitjà	Connexió amb via verda maig
	Continuïtat	Curt	Mitjà	Solució de Continuïtat en la glorieta amb el carrer Molí d'en Saborit, sobre Francesc Maria Masferrer i mitjançant l'Av dels Països Catalans
16 · PRAT D'EN GALLINERS (2)	Baixada a calçada	Curt	Mitjà	Exigeix calmat de trànsit
	Connexió	Mitjà	Baix-mitjà	Connexió amb via verda maig
	Continuïtat	Curt	Alt	Continuïtat con fichas 97 y 114
17 · PRATS DE LLUÇANÈS (1)	Reconversió de la secció	Mitjà	Mitjà	Reordenació de la banda d'aparcament per posar vorera i portar el carril a calçada (mantenir tipologia que fa a fitxa 18)
	Senyalització	Curt	Baix	
	Traslado	Mitjà	Alt	Trasllat del carril al carrer Joan Miró
	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat amb Onze de Setembre
18 · PRATS DE LLUÇANÈS (2)	Continuïtat	Llarg	Alt	Continuïtat d'acord al creixement del municipi
19 · SAGRADA FAMÍLIA - OLÍMPIA (1)	Continuïtat	Curt	Mitjà	Continuïtat amb Ronda Francesc Camprodon. Ull a la senyalització en l'acord. És Vorera Bici unidireccional senyalitzada com bidireccional
	Millora d'interseccions	Curt	Baix-mitjà	
	Ampliació	Mitjà	Mitjà	Per fer-ho bidireccional (a canvi de l'amplada dels carrils, encara que estan justos)
	Reconversió de la secció	Mitjà-llarg	Alt	Caldrà decidir la tipologia de la secció en funció de si es pot reduir capacitat per a cotxes a la calçada o no (més endavant és 1 + 1)
20 · SAGRADA FAMÍLIA - OLÍMPIA (2)	Millora d'interseccions	Curt	Baix-mitjà	
	Ampliació	Mitjà	Mitjà	Per fer-ho bidireccional (a canvi de l'amplada dels carrils)
	Reconversió de la secció	Mitjà-llarg	Alt	Reducció de l'amplada dels carrils i, si escau, calmat si la fitxa 19 es porta per calçada



21 · SAGRADA FAMÍLIA - OLÍMPIA (3)	Trasllat i ampliació	Mitjà	Mitjà	Ampliació per fer-ho bidireccional i trasllat a l'estructura
	connexió	Mitjà	Mitjà	Connexió amb el tram 103
22 · SAGRADA FAMÍLIA - OLÍMPIA (4)	Millora d'interseccions	Curt	Baix-mitjà	Per fer-ho bidireccional (a canvi de l'amplada dels carrils, encara que estan justos)
	Ampliació	Mitjà	Mitjà	
	Connexió	Mitjà	Mitjà	Connexió amb el tram 103
	Reconversió de la secció	Mitjà-llarg	Alt	Caldrà decidir la tipologia de la secció en funció de si es pot reduir capacitat per a cotxes a la calçada o no (més endavant és 1 + 1)
	Continuïtat	Llarg	Alt	Continuïtat sobre la base del creixement del municipi (de moment, podria ampliar-se fins al club de tennis i l'Escola Andersen)
23 · TORELLÓ (EST)	Continuïtat	Curt	Baix	Cruïlla amb Carrer de la Mare de Deu dels Munts i Continuïtat amb Av. Dels Països Catalans
	Reconversió de la secció	Mitjà	Alt	Caldrà decidir la tipologia de la secció. Si es baixa a calçada cal calmat
24 · TORELLÓ (OEST)	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat con Av. Dels Països Catalans
	Connexió	Curt	Mitjà	Connexió amb l'anell central a través de Montserrat
	Reconversió de la secció	Mitjà	Alt	Caldrà decidir la tipologia de la secció. Si es baixa a calçada cal calmat
25 · BISBE FONT ANDREU	Reconversió de la secció	Mitjà	Alt	Caldrà decidir la tipologia de la secció. Si es baixa a calçada cal calmat



26 · BISBE STRAUCH	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització per distingir de calçada i senyalització vertical
	Continuïtat	Curt-mitjà	Mitjà-alt	Continuïtat amb Pius XII, per Bisbe Strauch fins Remei i per Passeig de la Generalitat fins l'anell central. Senyalitzar Sentfores com a itinerari fins Països Catalans i donar Continuïtat a l'enllaç
	Eliminació d'obstacles	Curt	Baix	Trasllat de contenidors en extrem de Pg. de la Generalitat
	Connexió	Curt-mitjà	Mitjà	Connexió amb trams 65 i 105 a través de l'espai verd existent a la vora del riu Mèder o bé a través del Parc Jaume Balmes i Passeig de Pep Ventura
27 · ERA D'EN SELLÉS (1)	Senyalització	Curt	Baix	
	Reconversió de la secció	Mitjà	Alt	Conversió en bidireccional (ho és a partir de l'C / del Sot dels Pradals). Geometria de la glorieta. Ampliació de la vorera
28 · ERA D'EN SELLÉS (2)	Senyalització	Curt	Baix	
	Continuïtat	Curt	Baix-mitjà	Continuïtat amb Francesc Santcliment, Ronda Francesc Camprodon, Sot dels Pradals ySagrada Família - Olímpia
	Baixada a calçada	Mitjà	Mitjà	Regulació de l'estacionament en l'entorn. Si es manté el carril en vorera, senyalització i millora d'interseccions
	Regulació de l'aparcament	Curt	Alt	
29 · F. CAMPRODON - MIL·LENARI (1)	Reforma del carril existent	Curt	Mitjà-alt	Reforma completa del carril actual, senyalitzant correctament i fent-ho visible
	Senyalització	Curt	Baix	Adaptació de la senyalització (ara mateix és per bidireccional)
	Connexió	Curt	Mitjà-alt	Connexió per Pare Coll i Manlleu amb l'anell central
	Baixada a calçada	Mitjà	Mitjà	1+1 per a trànsit (augmentant ample de carril) i adossar un carril unidireccional en calçada en cada marge



	Senyalització	Curt	Baix	Adaptació de la senyalització (ara mateix és bidireccional)
30 · F. CAMPRODON - MIL-LENARI (2)	Connexió	Curt	Mitjà-alt	Connexió per Pare Coll amb l'anell central
	Baixada a calçada	Mitjà	Mitjà	1+1 per a trànsit (augmentant ample de carril) i adossar un carril unidireccional en calçada en cada marge. Exigirà calmat de trànsit
31 · F. CAMPRODON - MIL-LENARI (3)	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat amb Sagrada Família
	Connexió	Mitjà	Alt	Continuïtat per Gurb per unir amb l'anell central a la Rambla del Carme. Exigeix reordenació de l'enllaç de la plaça Mil-lenari
	Baixada a calçada	Mitjà	Alt	Reforma de la plaça per donar Continuïtat a l'itinerari en calçada de les fitxes 28, 29 i 30 i per unir a través de Gurb amb l'anell central
32 · FRANCESC SANTCLIMENT (1) 33 · FRANCESC SANTCLIMENT (2) 34 · FRANCESC SANTCLIMENT (3) 35 · FRANCESC SANTCLIMENT (4) 36 · FRANCESC SANTCLIMENT (5)	Senyalització	Curt	Baix	
	Manteniment i reforma	Curt	Mitjà	Reparació de vorera i carril en aquells punts degradats per l'erosió del desmunt, pel pas de vehicles i per l'aparició de vegetació
	Baixada a calçada	Mitjà	Mitjà	Generació d'un itinerari complet en calçada
	Continuïtat	Mitjà	Mitjà	Continuïtat amb la fitxa 119 en paral·lel a la C-153 (possiblement a l'interior de la mitjana). Cal donar solució a les dues calçades o dotar de creus
37 · JOSEP PRATDESABA (1)	Reconversió de la secció	Curt	Baix	Convivència al carril de cotxe. Convertir en bidireccional. O, si escau, segregar en calçada a costa de l'amplada de carril (actualment com a carril i banda d'aparcament irregular)



38 · JOSEP PRATDESABA (2)	Continuïtat	Curt	Baix- mitjà	Continuïtat amb Països Catalans i continuació de Josep Pratdesaba
	Reconversió de la secció	Curt	Baix	Convivència al carril de cotxe. Convertir en bidireccional. O, si escau, segregat en calçada a costa de l'amplada de carril (actualment com a carril i banda d'aparcament irregular)
39 · LAURA (1) 40 · LAURA (2) 41 · LAURA (3) 42 · LAURA (4)	Baixada a calçada	Mitjà	Baix	Generació d'un itinerari complet en calçada (si es vol, deixant la infraestructura actual contra direcció). Exigeix reconfigurar interseccions
	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat entre les fitxes 40 i 41, així com després de la fitxa 42 sobre la base del creixement del municipi
43 · MATARÓ	Baixada a calçada	Curt	Mitjà- alt	Baixada a Calçada perquè hi hagi vorera i per evitar interaccions en perpendicular amb el trànsit de cotxes. Es pot segregat reduint amplada de carrils
44 · MIQUEL LLOR (1)	Continuïtat	Curt	Baix	Fer unidireccional i enganxar amb fitxa 51 (continuació de Miquel Llor)
	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització en accessos a aparcament (com unidireccional)
	Canvi de traçat	Mitjà	Mitjà	Canvi de traçat per evitar el conflicte amb vianants
	Baixada a calçada	Mitjà	Mitjà	Caldrà decidir la tipologia de la secció. Si es baixa a calçada cal calmat



	Desmuntatge	Curt	Mitjà	Desmuntar tram 45
	Baixada a calçada	Curt-mitjà	Mitjà	Baixada a Calçada del tram 46. Exigeix calmat
45 · MANLLEU (Ctra.) (EST) (1)	Senyalització y manteniment	Curt	Baix-mitjà	Condicionament de la senyalització i el ferm de les fitxes 47 i 48. Replantejar glories
46 · MANLLEU (Ctra.) (OEST) (1)	Reconversió de la secció	Mitjà-llarg	Alt	Replantejament complet de la secció per evitar la duplicació de calçades
47 · MANLLEU (Ctra.) (2)	Conexió	Curt	Mitjà-alt	Connexió del tram 46 amb Manlleu amb l'anell central i amb les fitxes 29, 84 i 85
48 · MANLLEU (Ctra.) (3)				Enllaç amb les fitxes 36 i 119 a través de la C-153. Exigeix un replantejament complet de l'eix bé amb infraestructura segregada o bé amb calmat. Cal donar solució a les dues calçades o dotar de creus
	Continuïtat	Llarg	Alt	
	Baixada a calçada	Curt	Baix-mitjà	Exigeix calmat de trànsit
49 · MENÉNDEZ I PELAYO (1)	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat en calçada per connectar amb Molí d'en Saborit pel nord i amb Rafael Subirachs i Ricart pel sud (fitxes 50 i 63)
	Conexión	Curt	Mitjà	Connexió amb Països Catalans per Bac de Roda
50 · MENÉNDEZ I PELAYO (2)	Reconversió de la secció	Curt	Baix	Replanteig del carril per a passar-lo a convivència amb el trànsit de cotxes. Exigeix calmat (si no es toca, almenys cal senyalitzar en horitzontal com bidireccional)





	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat entre les fitxes 51 i 52, així com després de la fitxa 56 sobre la base del creixement del municipi
51 · MIQUEL LLOR (2) 52 · MIQUEL LLOR (3) 53 · MIQUEL LLOR (4) 54 · MIQUEL LLOR (5) 55 · MIQUEL LLOR (6) 56 · MIQUEL LLOR (7)	Baixada a calçada	Mitjà	Baix	Generació d'un itinerari complet en calçada fins Carrer del Bisbe Font Andreu (si es vol, deixant la infraestructura actual contra direcció). Exigeix reconfigurar interseccions
	Ampliació	Mitjà	Mitjà	Ampliació per fer-ho bidireccional si el carril actual de les fitxes 51, 52 i 53 es deixa contra direcció
	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat amb Pare Gallissà i els metres qui falten de Av dels Països Catalans
57 · MOSSÈN JOSEP GUDIOL	Conexió	Curt	Mitjà-alt	Connexió per Jacint Verdaguer amb l'anell central
	Intermodalitat	Curt	Mitjà	Ampliació del aparcabiscis i adaptació de l'entorn per propiciar la intermodalitat amb l'estació de tren
	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat amb Pare Gallissà fins a la Plaça del Mil·lenari
58 · PARE GALLISSÀ	Conexió	Curt	Mitjà-alt	Connexió per Jacint Verdaguer amb l'anell central
	Intermodalitat	Curt	Mitjà	Ampliació del aparcabiscis i adaptació de l'entorn per propiciar la intermodalitat amb les estacions de tren i autobús
	Senyalització	Curt	Baix	
59 · NORD	Conexió	Curt-mitjà	Mitjà	Continuïtat amb els trams 28 i 46 per Sector Nord. Intentar que vagi el més lluny possible de l'accés al cementiri
	Vigilància	Curt	Baix	Vigilància de l'estacionament irregular sobre el carril
	Reparació	Curt	Baix-mitjà	Reparació del ferm
60 · PAÏSOS CATALANS (1)	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització en accessos perpendiculars al carril
	Baixada a calçada	Llarg	Mitjà-alt	Exigeix calmat de trànsit



61 · PAÏSOS CATALANS (2)	Reculada	Curt	Mitjà	Reculada del carril i moviment de la parada bus apropant cap a la calçada
	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització en accessos perpendiculars al carril
	Continuïtat	Mitjà	Alt	Continuïtat amb el tram 64 a través d'un dels passos de vianants (que caldrà ampliar i adaptar. Tant el pas com el desnivell. És preferible l'encreuament en el 1er pas que en el 2n)
	Baixada a calçada	Llarg	Mitjà-alt	Exigeix calmat de trànsit
62 · RAFAEL GAY DE MONTELLÀ	Pintura	Curt	Baix	Marge de seguretat entre banda d'aparcament i carril bici. Una altra opció és deixar el carril com contra direcció i dur a calçada el sentit que va a favor de trànsit de cotxes
	Continuïtat	Llarg	Mitjà-alt	Continuïtat sobre la base del creixement del municipi
63 · RAFAEL SUBIRACHS	Reconversió de la secció	Curt	Baix	Convivència fresant la senyalització actual i posant senyalització horitzontal en centre de calçada i vertical en vorera
	Connexió	Mitjà	Mitjà	Connexió amb trams 49 i 100 a través de Narcís Verdagueri Callís i Carretera de la Guixa. Connexió per Font de Sant Pere amb Països Catalans
64 · REMEI	Baixada a calçada	Mitjà	Baix-mitjà	Baixada a la calçada. Si es vol, es pot deixar el carril actual per anar contra direcció
	Integració	Curt-mitjà	Mitjà	Reconfiguració de l'enllaç amb el tram 71 per evitar la intersecció perpendicular
	Continuïtat	Curt-mitjà	Mitjà	Continuïtat per Remei fins Bisbe Strauch



	Ferm	Curt	Mitjà	Diferenciació del ferm en el tram 65
	Desmuntatge	Curt	Mitjà	Desmuntar aparcabicis en U per accessibilitat universal. Es poden portar a la calçada a la vorera de davant
65 · PIUS XII - AMUSIC (A - 1)	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització vertical en les interseccions i reforçar / repintar la senyalització horitzontal
66 · PIUS XII – AMUSIC (A - 2)	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat amb trams 37, 38 i 70. Evitar trenc perpendicular a tram 69
67 · PIUS XII - AMUSIC (3)	Connexió	Curt-mitjà	Mitjà	Connexió amb trams 26 i 105 a través de l'espai verd existent a la vora del riu Mèder o bé a través del Parc Jaume Balmes i Passeig de Pep Ventura
68 · PIUS XII - AMUSIC (4)				
69 · PIUS XII - AMUSIC (5)				
	Baixada a calçada	Mitjà	Mitjà-alt	Integració de la solució al calçada per evitar la doble tipologia de l'itinerari. Exigeix calmat de trànsit
				Baixada a la calçada. Si es vol, es pot sejar el carril actual per anar contra direcció
70 · SANT JAUME (Ptge.)	Baixada a calçada	Mitjà	Baix-mitjà	
	Continuïtat	Curt	Baix-mitjà	Reconfiguració de la intersecció per donar Continuïtat amb el tram 75
71 · R. D'ABADAL – ESTADI - FOLCH (1)	Pintura	Curt	Baix	Marge de seguretat entre banda d'aparcament i carril bici. Una altra opció és deixar el carril com contra direcció i dur a calçada el sentit que va a favor de trànsit de cotxes
72 · R. D'ABADAL – ESTADI – FOLCH (2)				
73 · R. D'ABADAL – ESTADI – FOLCH (3)	Baixada a calçada	Mitjà	Baix-mitjà	Exigeix calmat. Si es vol, es pot deixar el carril actual per anar contra direcció
74 · R. D'ABADAL – ESTADI – FOLCH (4)				
75 · R. D'ABADAL – ESTADI – FOLCH (5)	Ampliació de vorera	Curt-mitjà	Mitjà-alt	Els trams 73, 74 i 75 exigeixen ampliació de la vorera dreta i integració amb la parada bus



	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització vertical en les interseccions i reforçar / repintar la senyalització horitzontal
76 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (1)	Reconversió de la secció	Mitjà-llarg	Alt	Reconversió de la secció en tot l'itinerari per ampliar voreres, reduir amplada de carrils per a cotxes i donar solució a la bici (es pot deixar contra direcció la infraestructura actual)
77 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (2)				
78 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (3)				
79 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (4)	Baixada a calçada	Mitjà	Baix-mitjà	Exigeix calmat de trànsit, sobretot a través de la reducció de l'amplada de carril / carrils de cotxes
80 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (5)				
81 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (6)				
	Continuïtat	Mitjà	Mitjà	Cerca de un itinerari per connectar amb el tram 105. Es podria pensar en convivència per Sant Francesc però és empedrat. A més, cal buscar la bidireccionalitat d'aquesta connexió
	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització vertical en les interseccions
82 · SOT DELS PRADALS (1)	Continuïtat	Mitjà	Alt	Continuïtat amb el tram 28 i generació d'un eix per Avd. De Ribera (a partir de Carrer de Girona, al parc adossat. Seria senda ciclable bidireccional)
83 · SOT DELS PRADALS (2)				
	Baixada a calçada	Mitjà	Baix	Fins Carrer de Girona. Exigeix calmat i senyalització vertical en les sortides de naus industrials. En el tram 82 es pot mantenir la infraestructura actual per anar contra direcció
84 · SANT BERNAT CALBÓ (NORD) (1)	Baixada a calçada	Curt	Baix	Baixada a la calçada per evitar el canvi de secció que es produeix i les interferències amb cotxes aparcats i en circulació
85 · SANT BERNAT CALBÓ (SUD) (1)				
86 · SANT BERNAT CALBÓ (NORD) (2)	Adaptació de glorieta	Curt	Mitjà	Adaptació de la glorieta davant Escola Guillem de Mont-rodon
87 · SANT BERNAT CALBÓ (SUD) (2)				
88 · SANT BERNAT CALBÓ (NORD) (3)	Connexió	Curt	Mitjà-alt	Connexió amb fitxes 29, 45 i 46 i per Manlleu amb l'anell central
89 · SANT BERNAT CALBÓ (SUD) (3)				
94 · RODA (1)				
	Reconfiguració de la cruïlla	Curt	Baix	Reconfiguració de la connexió amb els trams 44 i 8
90 · MIRAMARGES (2)	Continuïtat	Mitjà	Baix-mitjà	Continuïtat al llarg del carrer Miramarges fins enganxar amb el tram 91



	Senyalització	Curt	Baix	Sobretot en creus, tant vertical com horitzontal
91 · ONZE DE SETEMBRE (CENTRE) (1)				
92 · ONZE DE SETEMBRE (CENTRE) (2)	Continuïtat	Mitjà	Baix	Continuïtat de la fitxa 91 amb les fitxes 17 i 93. Si el tram 17 es trasllada a Joan Miró, connectar a través del carrer Pau Picasso
	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat de la fitxa 92 amb la fitxa 52
				Perllongar tot el carrer i connectar amb les fitxes 91 i 17
	Continuïtat	Mitjà	Mitjà	
93 · HISTORIADOR RAIMON D'ABADAL				
	Conexió	Curt	Mitjà	Connectar per Dr. Junyent amb l'Anell de la Rambla
	Baixada a calçada	Mitjà	Mitjà	Exigeix calmat
	Adaptació de glorieta	Curt	Mitjà	Adaptació de la glorieta davant de la Escola Guillem de Mont-rodon
95 · RODA (2)				Continuïtat sobre la base del creixement del municipi
	Continuïtat	Llarg	Mitjà-alt	
				Sobretot en punts de conflicte amb cotxes
	Senyalització	Curt	Baix	
96 · BRUGUER				
	Conexió	Mitjà	Baix-mitjà	Connexió amb VV4
	Continuïtat	Mitjà-llarg	Mitjà-alt	Continuïtat fins al polígon industrial i dins d'ell



	Senyalització	Curt	Baix	Aprofitar per ampliar vorera
97 · FRANCESCA BONNEMAISON	Baixada a calçada	Mitjà	Baix-mitjà	
	Connexió	Mitjà	Baix-mitjà	Connexió amb els trams 3, 16 (per Indústria i per Montserrat), 23 i 114
				La senyalització va contra direcció (comprovar)
98 · ISIDRE BLANCH I MOLIST	Senyalització	Curt	Baix	
	Senyalització	Curt	Baix	
99 · ALFONS IV EL MAGNÀNIM	Continuïtat	Llarg	Mitjà-alt	Continuïtat sobre la base del creixement del municipi
	Desmuntatge	Curt-mitjà	Baix-mitjà	
	Continuïtat	Curt-mitjà	Mitjà	Solució de Continuïtat amb VV1 a la marge de la via verda del Mèder
100 · LA GUIXA (Ctra.) (1) 101 · LA GUIXA (Ctra.) (2)	Connexió	Mitjà	Mitjà	Connexió amb el tram 63
	Connexió	Mitjà	Alt	Connexió amb el tram 113 a través de la VV1. Això exigeix l'adaptació de la via verda a la mobilitat quotidiana en la mesura del seu compatibilitat ambiental (il·luminació, bancs, fonts, etc)



Sobretot en l'entorn del pàrquing del pavelló

102 · GURB (Ctra.)	Senyalització	Curt	Baix	
	Connexió	Curt	Baix	Generació d'un itinerari amb senyalització direccional vertical i també horitzontal per Carrer Sant Bartomeu del Grau i connexió amb el nucli urbà
	Reconversió de la secció	Mitjà-llarg	Alt	Urbanització de l'eix per assimilar-lo a viari urbà. En aquesta reconfiguració, establir la tipologia més adequada per integrar la mobilitat ciclista
103 · PUIGCERDÀ 104 · MAS DE BIGAS	Senyalització	Curt	Baix	Reforç de la diferenciació amb la vorera, sobretot en interseccions
	Continuïtat	Curt-mitjà	Alt	Continuïtat amb l'eix Sagrada Família - Olímpia i pels ramals de l'enllaç fins Miquel Llor
	Continuïtat	Curt-mitjà	Mitjà-alt	Generació d'itineraris per donar servei a tots els equipaments esportius de l'entorn
	Connexió	Mitjà	Mitjà-alt	Pel sud, connexió amb el tram 22 a través dels carrers Antoni Vilà i Canyellas i del Mas d'Osona; pel nord, generar un itinerari pel carrer del Mas d'Osona
	Reconversió de la secció	Mitjà-llarg	Alt	Urbanització de l'eix per assimilar-lo a viari urbà (almenys els ramals de l'enllaç). En aquesta reconfiguració, establir la tipologia més adequada per integrar la mobilitat ciclista



105 · HOSPITAL D'EN CLOQUER	Senyalització	Curt	Baix	Reforç de la diferenciació amb la vorera, sobretot en interseccions
	Connexió	Curt	Mitjà	Connexió amb l'Anell de la Rambla a través d'Soledat i Anselm Clavé. Per garantir la bidireccionalitat, l'altre itinerari pot creuar el riu contra la Plaça Santa Elisabet
	Connexió	Curt-mitjà	Mitjà	Connexió amb trams 26 i 65 a través de l'espai verd existent a la vora del riu Mèder o bé a través del Parc Jaume Balmes i Passeig de Pep Ventura. Aprofitar l'espai de la zona verda per separar el carril bici de la vorera Cercar un itinerari per connectar amb l'eix dels trams 76 a 81. Es podria pensar en convivència per Sant Francesc tot i que és empedrat. A més, cal buscar la bidireccionalitat d'aquesta connexió.
106 · SANT SEGIMON	Continuïtat	Mitjà	Mitjà	
	Senyalització	Curt	Baix	Reforç de la senyalització vertical i horitzontal en l'entorn de l'hospital i interseccions
	Connexió	Curt	Mitjà	Connexió amb el tram 9 per al sud i amb el tram 108 pel nord. Connexió pel Carrer del Bisbe Torras i Bages fins a l'Anell de la Rambla. Connexió amb tram 24 per Montserrat. Connexió amb 116 per Indústria
	Baixada a calçada	Mitjà-llarg	Baix-mitjà	Exigeix calmat de trànsit





	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització vertical en el tram i repintat de la cruïlla del tram 108
	Conexió	Curt	Baix	Conexió amb el tram 106
107 · DIVINA PASTORA (1) 108 · DIVINA PASTORA (2)	Continuïtat	Mitjà	Alt	Node del que parteixen nous itineraris per Sant Jordi-Manel de Pedrolo i Raval Cortines i per Roda-Teodor de Mas fins al tram 24, Sant Jordi fins al tram 5, Carretera de Roda fins a 94, Roda-Comtat d'Osona fins a 87, Llaume el Conqueridor i carrer Nou fins trams nous de Manlleu i Pare Coll. El tram de carrer Nou es pot estendre per Bisbe Alemany per a connectar amb el tram 58
	Baixada a calçada	Mitjà	Baix-mitjà	Exigeix calmat de trànsit
109 · SANT DOMÈNEC 110 · HOSPITAL (3) 111 · HOSPITAL (2) 112 · HOSPITAL (1)	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització de tot l'Anell de la Rambla amb els criteris del tram 112. Repàs de la senyalització horitzontal, tant de vianants com a ciclista
	Tancament de l'anella central	Curt	Mitjà-alt	Tancament de l'Anell de la Rambla amb els mateixos criteris del tram realitzat
	Convivència	Curt	Mitjà	Es recomana la generació d'una Àrea de Prioritat Residencial, primant a vianant i permetent el pas ciclista a baixa velocitat. És necessari el disseny d'itineraris senyalitzats per a vianants i ciclistes
113 · VIC (Ctra.) (SENTFORES - LA GUIXA)	Desmuntatge	Curt	Baix	
	Conexió	Curt-mitjà	Mitjà-alt	Connexió amb la via verda en la marge del Mèder
	Continuïtat	Llarg	Baix-mitjà	Senyalització per a la generació d'itineraris integrats dins de Sentfores
114 · SANT HILARI – BON AIRE (1) 115 · SANT HILARI – BON AIRE (2) 116 · SANT LLÀTZER (INTERIOR PARC)	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització vertical i reforç de la senyalització horitzontal, sobretot en cruïlles amb cotxes
	Continuïtat	Curt-mitjà	Baix	Connexió entre el tram 114 i 115, del 114 amb el 97 i del 115 amb el 116 per Mercè Font i Codina i per Miquel S. Salarich; i continuar per Indústria fins a 106
	Continuïtat	Mitjà	Baix-mitjà	Senyalització per a la generació d'itineraris integrats dins de Sentfores



117 · PAÏSOS CATALANS (3)	Connexió	Mitjà	Mitjà	Connexió amb el tram 80 per Països Catalans i prolongació a través de Josep Maria Pallàs, Joan Maragall i Enric Prat de la Riba fins als trams 61, 64 i 99
	Continuïtat	Curt	Baix	Continuïtat fins al tram 16 per Països Catalans
	Segon anell	Curt-mitjà	Alt	Tancament d'un anell que recorri Països Catalans, Pare Gallisà, Francesc Campodon, Sant Bernat Calbó, Mare de Déu del Munts i Torelló
	Baixada a calçada	Llarg	Mitjà-alt	Exigeix calmat de trànsit
118 · JOSEP PRATDESABA (X)	Connexió	Mitjà	Mitjà	Connexió amb el tram 80 per Països Catalans i prolongació a través de Josep Maria Pallàs, Joan Maragall i Enric Prat de la Riba fins als trams 61, 64 i 99
	Continuïtat	Mitjà	Mitjà	Continuïtat per Manel Brunet fins VV5
	Baixada a calçada	Llarg	Mitjà	Exigeix calmat de trànsit
119 · LLEIDA	Senyalització	Curt	Baix	Senyalització horitzontal i vertical
	Continuïtat	Mitjà	Mitjà	Continuïtat respecte als trams 36 i 48 en paral·lel a la C-153 (possiblement a l'interior de la mitjana). Cal donar solució a les dues calçades o dotar de creus



# **Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic**

## **Anàlisi d'Infraestructures**

**Annex 1. Fitxes de diagnòstic**

**Juny 2017**



**Ajuntament de Vic**

## Annex 1. Fitxes de diagnòstic

### Índex

#### FITXA TRAM

- 01 C. Bisbe Masnou (1)
- 02 C. Bisbe Masnou (2)
- 03 C. Joana Jugan
- 04 Av. M. D. Dels Munts (nord)
- 05 Av. M. D. Dels Munts (sud)
- 06 C. Miqueleta Riera
- 07 C. Pare Rambla
- 08 C. Miramarges (1)
- 09 C. Molí d'en Saborit
- 10 C. Nadal (1)
- 11 C. Nadal (2)
- 12 Eix Onze Setembre (est)
- 13 Eix Onze Setembre (oest)
- 14 C. Perot Rocaguinarda
- 15 C. Prat d'en Galliners (1)
- 16 C. Prat d'en Galliners (2)
- 17 Ctra. Prats de Lluçanès (1)
- 18 Ctra. Prats de Lluçanès (2)
- 19 C. Sagrada Família-Av. Olímpia (1)
- 20 C. Sagrada Família-Av. Olímpia (2)
- 21 C. Sagrada Família-Av. Olímpia (3)
- 22 C. Sagrada Família-Av. Olímpia (4)
- 23 C. Torelló est
- 24 C. Torelló oest
- 25 C. Bisbe Font Andreu
- 26 C. Bisbe Strauch
- 27 C. Era d'en Sellés (1)
- 28 C. Era d'en Sellés (2)
- 29 Ronda Francesc Camprodon-Pl. Mil·lenari (1)

#### FITXA TRAM

- 31 Ronda Francesc Camprodon-Pl. Mil·lenari (3)
- 32 C. Francesc Santcliment (1)
- 33 C. Francesc Santcliment (2)
- 34 C. Francesc Santcliment (3)
- 35 C. Francesc Santcliment (4)
- 36 C. Francesc Santcliment (5)
- 37 C. Josep Pratdesaba (37)
- 38 C. Josep Pratdesaba (38)
- 39 C. Laura (1)
- 40 C. Laura (2)
- 41 C. Laura (3)
- 42 C. Laura (4)
- 43 C. Mataró
- 44 C. Miquel Llor (1)
- 45 Ctra. Manlleu fins inici ctra. St. Hipòlit est
- 46 Ctra. Manlleu fins inici ctra. St. Hipòlit oest
- 47 Ctra. Manlleu després inici ctra. St. Hipòlit (2)
- 48 Ctra. Manlleu després inici ctra. St. Hipòlit (3)
- 49 C. Menéndez i Pelayo (1)
- 50 C. Menéndez i Pelayo (2)
- 51 C. Miquel Llor (2)
- 52 C. Miquel Llor (3)
- 53 C. Miquel Llor (4)
- 54 C. Miquel Llor (5)
- 55 C. Miquel Llor (6)
- 56 C. Miquel Llor (7)
- 57 Av. Mn. Josep Gudiol
- 58 C. Pare Gallissà
- 59 C. Nord

#### FITXA TRAM

- 61 Av. Països Catalans (2)
- 62 C. Rafael Gay de Montellà
- 63 C. Rafael Subirachs
- 64 C. Remei
- 65 Av. Pius XII-Pl. Amusic (A-1)
- 66 Av. Pius XII-Pl. Amusic (A-2)
- 67 Av. Pius XII-Pl. Amusic (3)
- 68 Av. Pius XII-Pl. Amusic (4)
- 69 Av. Pius XII-Pl. Amusic (5)
- 70 Ptge. Sant Jaume
- 71 C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (1)
- 72 C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (2)
- 73 C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (3)
- 74 C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (4)
- 75 C. Raimon d'Abadal-Av. Estadi-C. Josep M. Folch i Torres (5)
- 76 C. Sant Francesc - Sant Jaume (1)
- 77 C. Sant Francesc - Sant Jaume (2)
- 78 C. Sant Francesc - Sant Jaume (3)
- 79 C. Sant Francesc - Sant Jaume (4)
- 80 C. Sant Francesc - Sant Jaume (5)
- 81 C. Sant Francesc - Sant Jaume (6)
- 82 C. Sot dels Pradals (1)
- 83 C. Sot dels Pradals (2)
- 84 Av. St. Bernat Calbó nord (1)
- 85 Av. St. Bernat Calbó sud (1)
- 86 Av. St. Bernat Calbó nord (2)
- 87 Av. St. Bernat Calbó sud (2)
- 88 Av. St. Bernat Calbó nord (3)
- 89 Av. St. Bernat Calbó sud (3)

30 Ronda Francesc Camprodon-Pl. Mil·lenari (2)

## FITXA TRAM

- 91 Onze Setembre C (1)
- 92 Onze Setembre C (2)
- 93 Historiador Ramon d'Abadal
- 94 Roda (1)
- 95 Roda (2)
- 96 Bruguer
- 97 Francesca Bonnemaison
- 98 Isidre Blanch
- 99 Alfons IV El Magnànim
- 100 Guixa Ctra (1)
- 101 Guixa Ctra (2)
- 102 Gurb Ctra
- 103 Puigcerdà
- 104 Mas de Bigas
- 105 Hospital d'en Cloquer
- 106 Sant Segimon
- 107 Divina Pastora (1)
- 108 Divina Pastora (2)
- 109 Sant Domènec
- 110 Hospital (3)
- 111 Hospital (2)
- 112 Hospital (1)
- 113 Vic Ctra
- 114 Sant Hilari Bon Aire (1)
- 115 Sant Hilari Bon Aire (2)
- 116 Sant Llätzer
- 117 Països Catalans (3)
- 118 Josep Pratdesaba (10)
- 119 Lleida

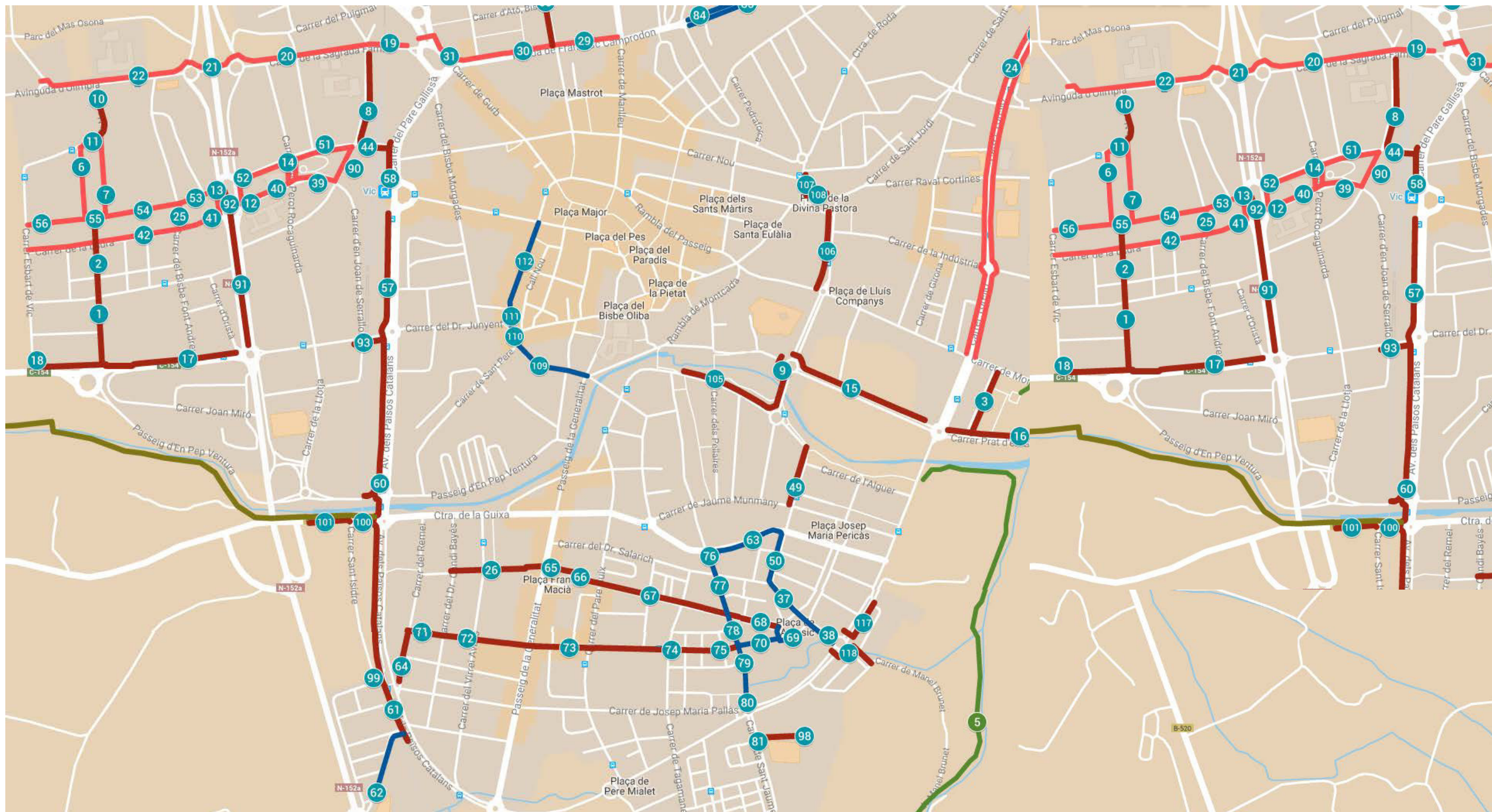
60 Av. Països Catalans (1)

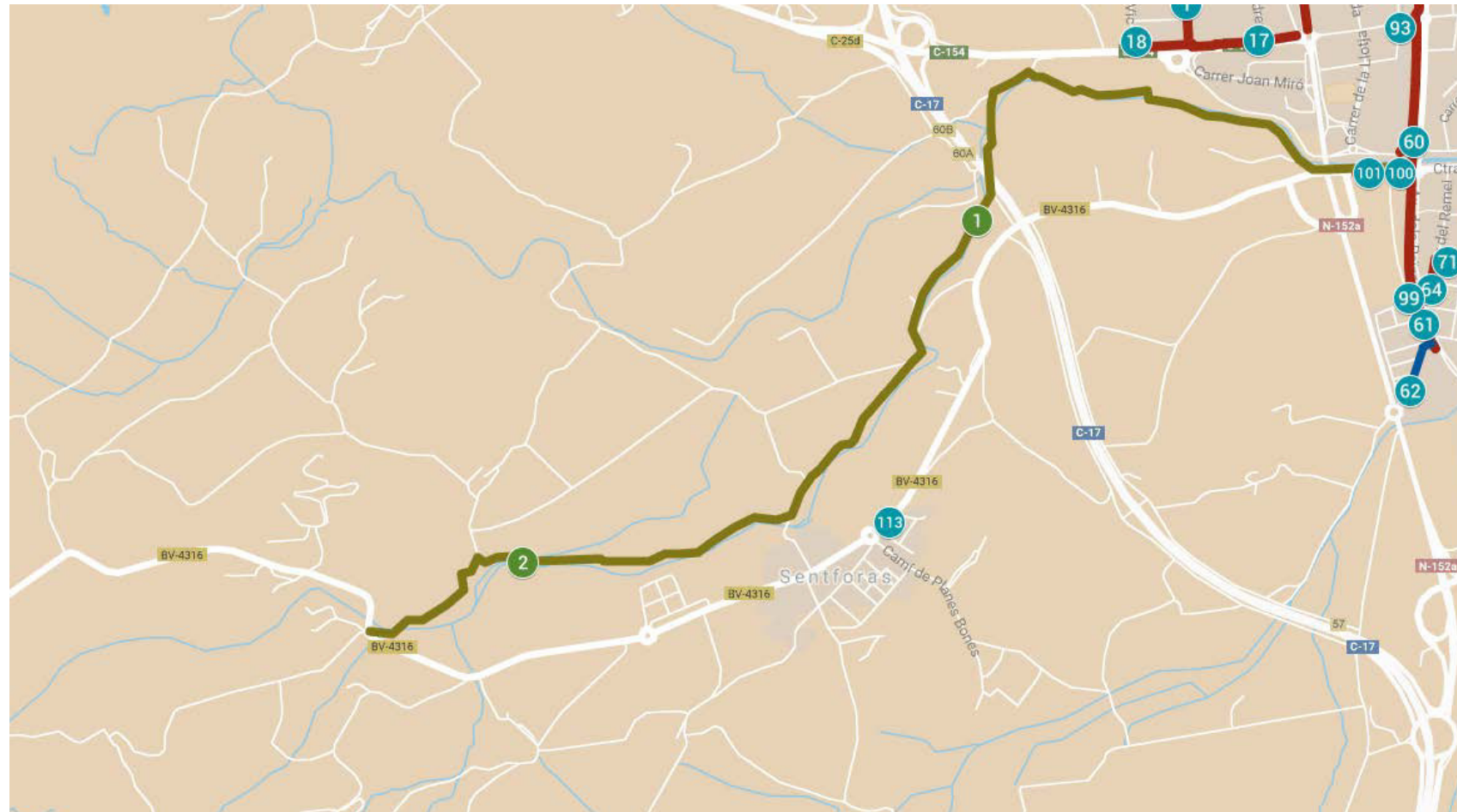
## FITXA TRAM

- V1 Via Verda Meder (1)
- V2 Via Verda Meder (2)
- V3 Via Verda Gurri Est
- V4 Via Verda Gurri Oest (1)
- V5 Via Verda Gurri Oest (2)

90 C. Miramarges (90)









**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (2) i en "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	2,5 o 4,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Industrial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Creu" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Figures i triangles	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****01 · BISBE MASNOU (1)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ del Bisbe Masnou	
TRAM	
Crta. de Prats de Lluçanès - C/ de l'Ermite de Sant Sixt	
EIX	
Eix del Nadal	
LONGITUD	150 m (317 m)
AMPLADA TOTAL	15 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carrer molt poc transitat ja que l'accés amb vehicles només és permès als veïns.

Carril bici bidireccional situat al mateix nivell de la vorera però presenta un ferm diferent.

El tram finalitza a la calçada del C/ de l'Ermite de Sant Sixt. A la calçada d'aquest carrer no existeix senyalització que indiqui el pas del carril bici ni pas per a vianants.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

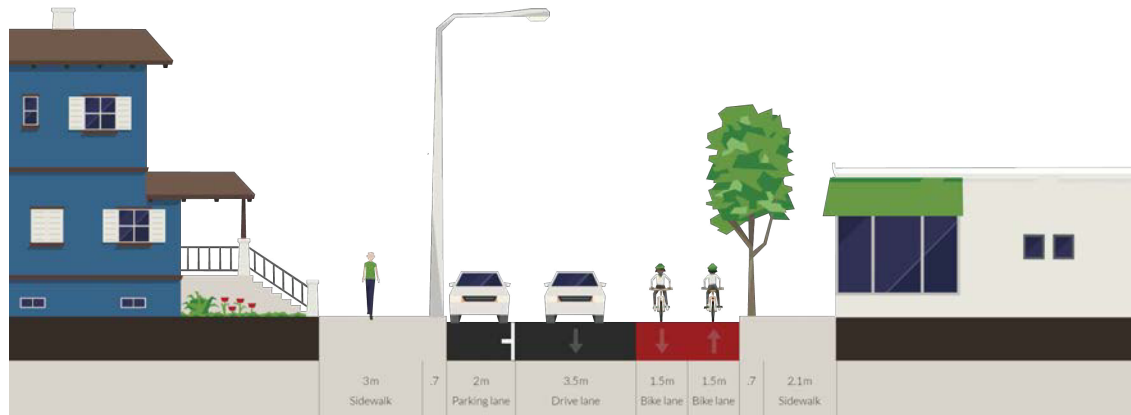
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El tram finalitza a la calçada del C/ de l'Ermida de Sant Sixt. A la calçada d'aquest carrer no existeix senyalització que indiqui el pas del carril bici ni pas per a vianants.

## J - INCIDÈNCIES

## 02 · BISBE MASNOU (2)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda, solars i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Creu" (3)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	4,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda, solars i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Creu" (3)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Figures i triangles	Senyalització vertical	Si (només accés sud)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ del Bisbe Masnou	
TRAM	
C/ de l'Ermida de Sant Sixt - C/ de Miquel Llor	
EIX	
Eix del Nadal	
LONGITUD	167 m (317 m)
AMPLADA TOTAL	15 m
PENDENT	Suau

### E - OBSERVACIONS

Via de caràcter residencial molt poc transitada per vehicles i on tots els elements (vorera, carril bici bidireccional i calçada) es troben al mateix nivell però presenten un ferm diferent.

Els vehicles que circulent pel Ptge. del Pacte dels Vigatans han de travessar el carril bici.

El tram finalitza a la calçada del C/ de l'Ermida de Sant Sixt. A la calçada d'aquest carrer no existeix senyalització que indiqui el pas del carril bici ni pas per a vianants.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

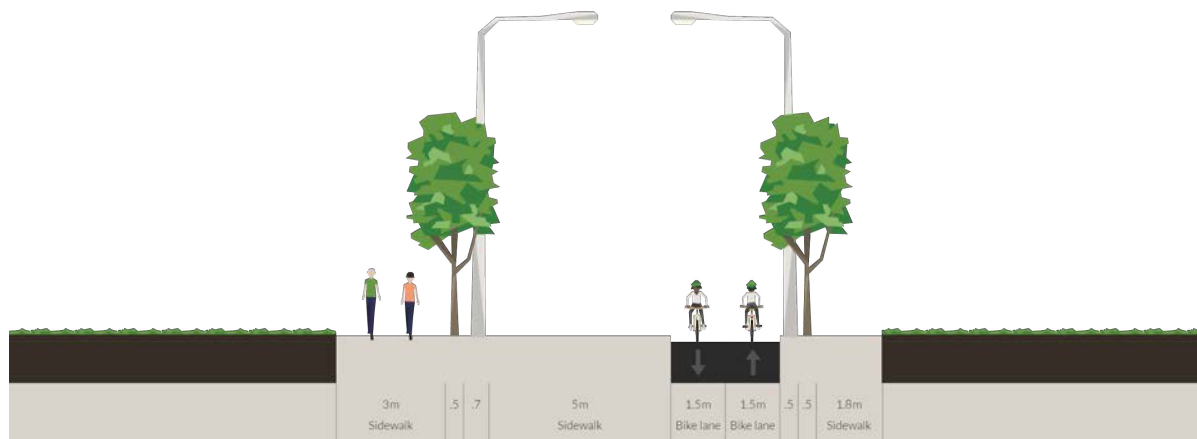
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	20 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen a aquesta via unidireccional pel Ptge. del Pacte dels Vigatans han de travessar el carril bici. Els conductors poden no adonar-se que el carril bici és bidireccional i, a la cruïlla, que no vegin a venir les bicicletes que circulen en direcció oposada al sentit del carrer.

El tram finalitza a la calçada del C/ de l'Ermite de Sant Sixt. A la calçada d'aquest carrer no existeix senyalització que indiqui el pas del carril bici ni pas per a vianants.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	Entre 1,5 m i 3,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En bateria (4 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Z. verda i equipaments (Pista)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Joana Jugan	
TRAM	
C/ del Prat d'en Galliners - C/ de Montserrat	
EIX	
Eix de Llevant	
LONGITUD	148 m
AMPLADA TOTAL	18 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Al costat nord, el carril bici finalitza a la vorera del C/ de Montserrat i no presenta continuïtat.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

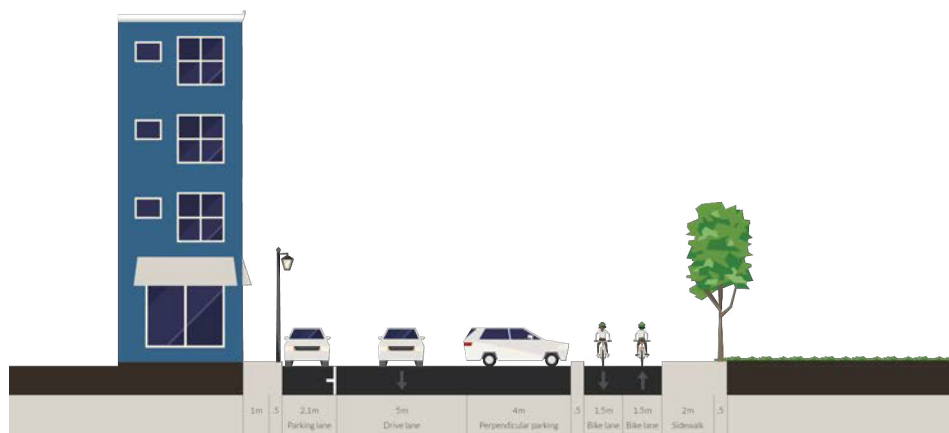
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

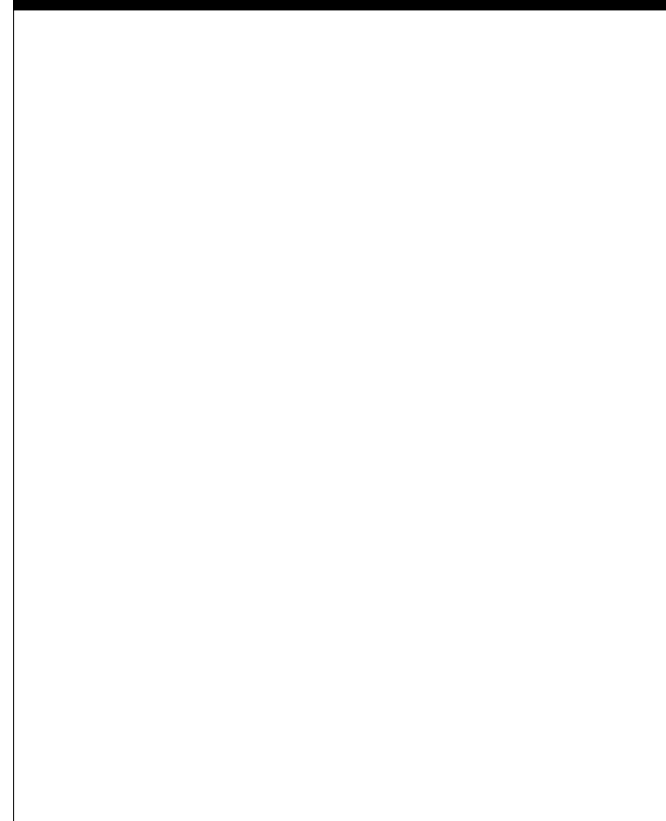
### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Al costat nord, el carril bici finalitza a la vorera del C/ de Montserrat i no presenta continuïtat.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	3 m (1 m + 2 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	Separador (5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només cruïlla C/ Joan Salvat-Papasseit)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****04 · MARE DE DÉU DELS MUNTS (NORD)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de la Mare de Déu dels Munts	
TRAM	
Ctra. de Roda - C/ de Torelló	
EIX	
Eix de Llevant	
LONGITUD	225 m
AMPLADA TOTAL	17,5 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El tram finalitza a la calçada de la rotonda de la cruïlla entre l'Av. de Sant Bernat Calbó, la Pl. de Catalunya, la Ctra. de Roda i el C/ de la Mare de Déu dels Munts.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

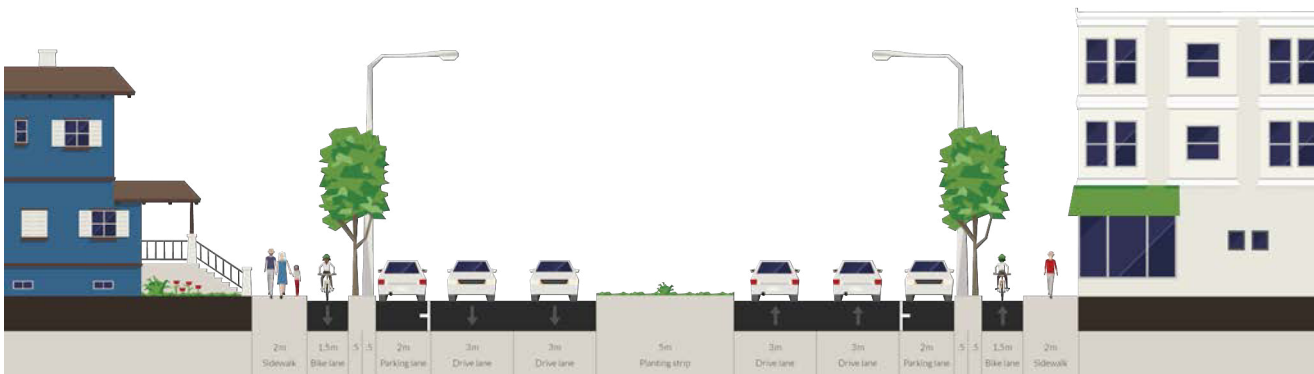
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL

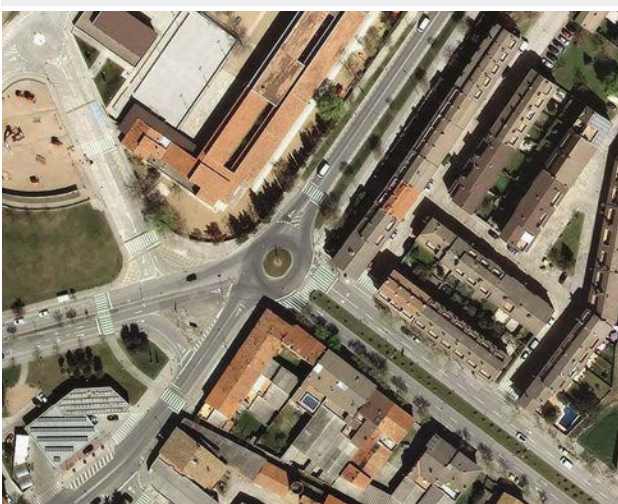


## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El tram finalitza a la calçada de la rotonda de la cruïlla entre l'Av. de Sant Bernat Calbó, la Pl. de Catalunya, la Ctra. de Roda i el C/ de la Mare de Déu dels Munts.

## J - INCIDÈNCIES





## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	Separador (5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	3 m (1 m + 2 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Ctra. de Roda)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 05 · MARE DE DÉU DELS MUNTS (SUD)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de la Mare de Déu dels Munts	
TRAM	
Ctra. de Roda - C/ de Torelló	
EIX	
Eix de Llevant	
LONGITUD	200 m
AMPLADA TOTAL	17,5 m
PENDENT	Suau

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El tram finalitza a la calçada de la rotonda de la cruïlla entre l'Av. de Sant Bernat Calbó, la Pl. de Catalunya, la Ctra. de Roda i el C/ de la Mare de Déu dels Munts.

Al mig del tram hi ha una terrassa petita d'un bar que ocupa part de la vorera i fa que les vianants es desviïn i tinguin tendència a ocupar el carril bici.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL

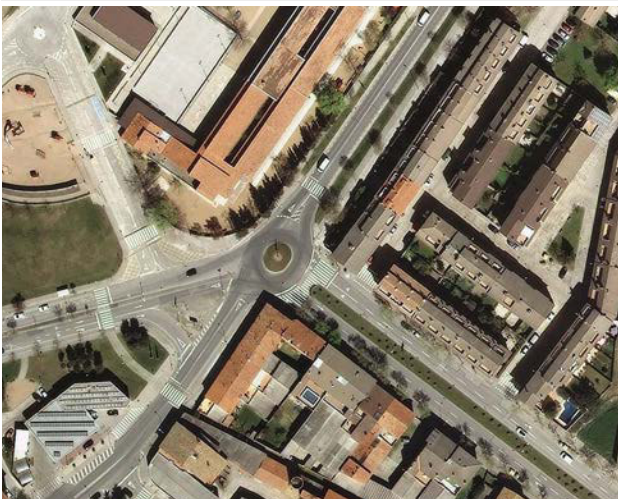


## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

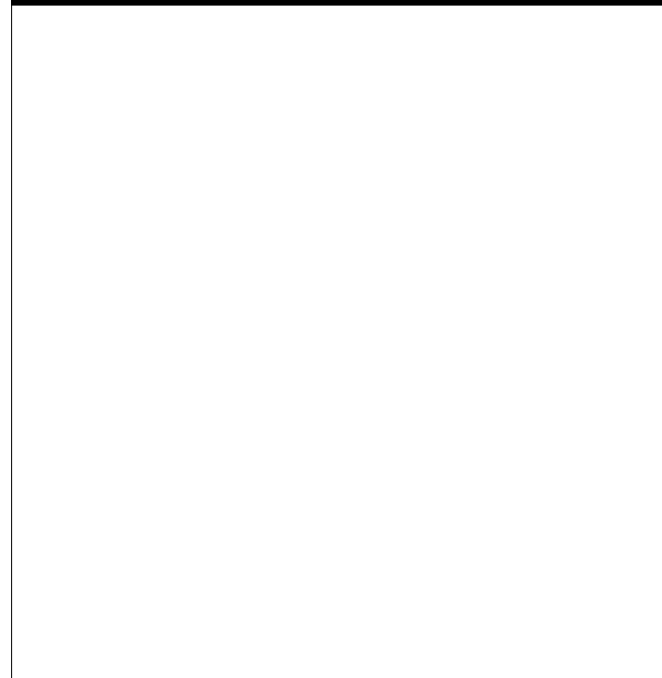
Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El tram finalitza a la calçada de la rotonda de la cruïlla entre l'Av. de Sant Bernat Calbó, la Pl. de Catalunya, la Ctra. de Roda i el C/ de la Mare de Déu dels Munts.

Al mig del tram hi ha una terrassa petita d'un bar que ocupa part de la vorera i fa que les vianants es desviïn i tinguin tendència a ocupar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES



## 06 · MIQUELETA RIERA

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Y" (1)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (7 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Y" (1)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de la Miqueleta Riera	
TRAM	
C/ del Nadal - C/ de Miquel Llor	
EIX	
Eix del Nadal	
LONGITUD	171 m
AMPLADA TOTAL	8,5 m
PENDENT	Suau

### E - OBSERVACIONS

Via de caràcter residencial on la calçada i el carril bici unidireccional es troben al mateix nivell però presenten un ferm diferent.

A la resta de la calçada no es delimita quina part és la vorera, quina part es destina a l'aparcament i quina part és per circular. Això pot provocar que alguns vianants caminin pel carril bici ja que, al presentar un ferm diferent, pot semblar la vorera.

Hi ha vehicles estacionats però les zones d'aparcament no estan senyalitzades i alguns ocupen part del carril bici.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	20 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (7 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial, comercial i solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Y" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Y" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 07 · PARE RAMBLA

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ del Pare Rambla	
TRAM	
C/ de Miquel Llor - C/ del Nadal	
EIX	
Eix del Nadal	
LONGITUD	193 m
AMPLADA TOTAL	8,5 m
PENDENT	Suau

### E - OBSERVACIONS

Via de caràcter residencial on la calçada i el carril bici unidireccional es troben al mateix nivell però presenten un ferm diferent.

A la resta de la calçada no es delimita quina part és la vorera, quina part es destina a l'aparcament i quina part és per circular. Això pot provocar que alguns vianants caminin pel carril bici ja que, al presentar un ferm diferent, pot semblar la vorera.

Hi ha vehicles estacionats però les zones d'aparcament no estan senyalitzades i alguns ocupen part del carril bici.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	20 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

**08 · MIRAMARGES (1)**

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m (1 m + 2 m)
Aparcament	En bateria (4 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Aparcaments
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	4,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Resid., comerc. i equip. (UVIC)
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Miramarges	
TRAM	
C/ de la Sagrada Família - C/ de Miquel Llor	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	235 m
AMPLADA TOTAL	20,5 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Per sortir de la zona d'aparcament adjacent, els vehicles han de travessar el carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

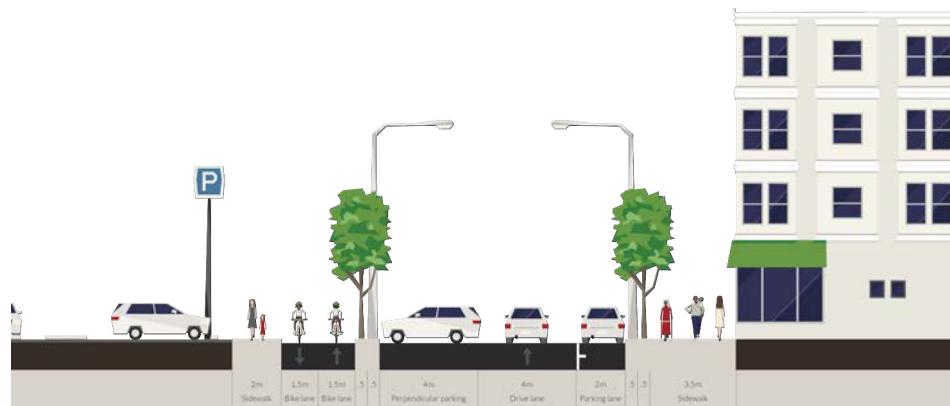
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Per sortir de la zona d'aparcament adjacent, els vehicles han de travessar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES



## 09 · MOLÍ D'EN SABORIT

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda i residencial (ruïnes)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	5 m
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Cont. (Aglomerat) i descont. (Fusta)	Separació	Ferm diferent, panots i peces
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ del Molí d'en Saborit	
TRAM	
C/ de l'Hospital d'en Cloquer - C/ del Prat d'en Galliners	
EIX	
Eix del Mèder	
LONGITUD	116 m
AMPLADA TOTAL	20 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, a l'excepció de sobre el pont, que la vorera i el carril bici presenten el mateix ferm (fusta). En aquest indret i en un petit tram, el carril bici i la vorera estan delimitades per unes peces de plàstic reflectant verd, però poc visibles.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Diferenciar clarament el carril bici i la vorera al tram del pont.

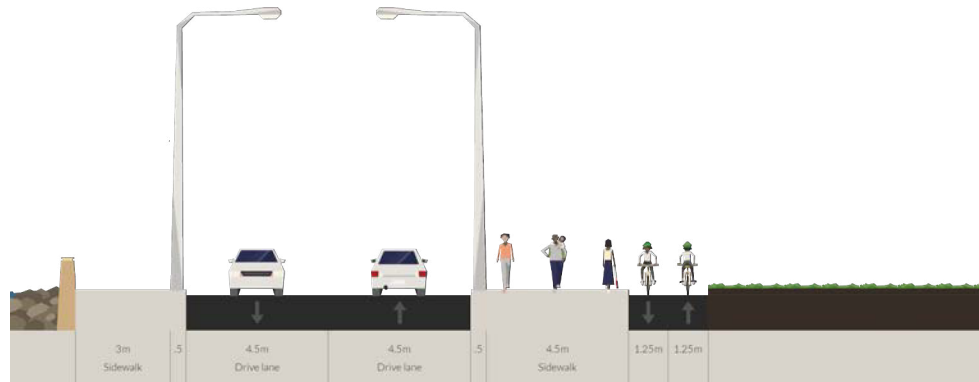
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

Sobre el pont, el carril bici i la vorera presenten el mateix ferm i, tot i que en un petit tram estan delimitats per unes peces petites de plàstic reflectant verd, no es diferencien amb claredat.



## 10 · NADAL (1)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Equipaments (CP Vic)
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "T" (1)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Y" (1)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ del Nadal	
TRAM	
Av. d'Olimpia - C/ del Pare Rambla	
EIX	
Eix del Nadal	
LONGITUD	97 m (157 m)
AMPLADA TOTAL	11,5 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

La vorera és més estreta que el carril bici i és on hi ha els arbres plantats. Això fa que visualment el carril bici sembli la vorera i que els vianants la utilitzin per desplaçar-se.

El costat imparell del carrer no hi ha vorera.

Al costat sud, a la cruïlla amb el C/ del Pare Rambla, el carril bici passa de bidireccional a unidireccional.

Al costat nord, el carril bici finalitza a la vorera de l'Av. d'Olimpia i no presenta continuïtat.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

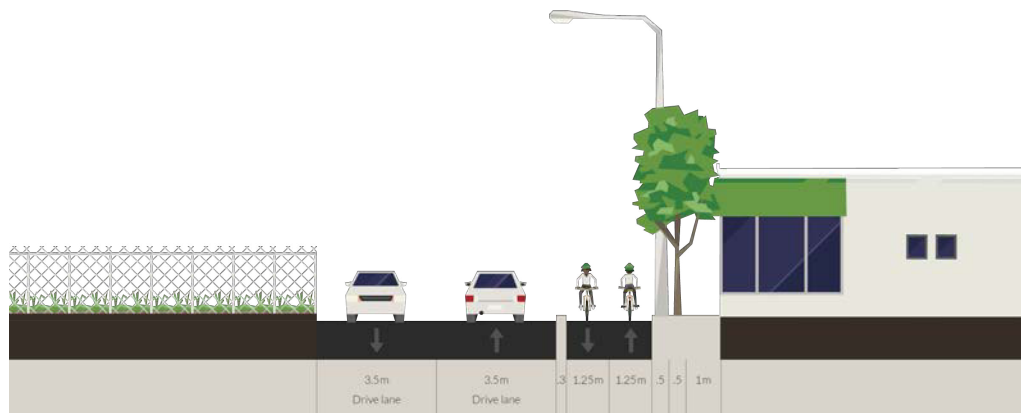
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Al costat nord, el carril bici finalitza a la vorera de l'Av. d'Olimpia i no presenta continuïtat.

## J - INCIDÈNCIES

## 11 · NADAL (2)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Equipaments (CP Vic)
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	0
Tipus d'interseccions	-

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Y" (2)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
	C/ del Nadal
TRAM	
	C/ del Pare Rambla - C/ de la Miqueleta Riera
EIX	
	Eix del Nadal
LONGITUD	60 m (157 m)
AMPLADA TOTAL	8,5 m
PENDENT	Nul

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Sense separació (No hi ha vorera)
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### E - OBSERVACIONS

Tram de carrer en el que no existeix cap vorera. Això provoca que el carril bici sigui utilitzat pels vianants com a vorera.

Els vehicles que surten del C/ del Pare Rambla han de travessar el carril bici.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Aprofitar una part de la zona verda per construir-hi una vorera per a vianants.

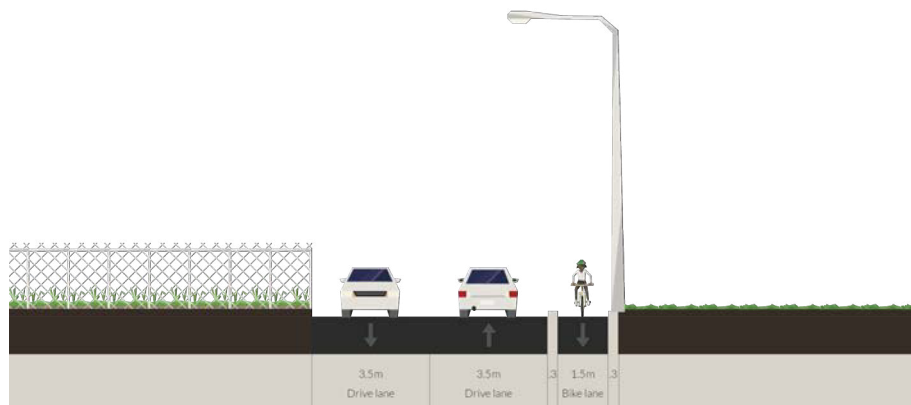
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	1	Valoració general	2	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	1		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que surten del C/ del Pare Rambla han de travessar el carril bici.

Tram sense vorera a cap dels dos costats del carrer provocant que el carril bici sigui utilitzat pels vianants com a vorera.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (6 m)
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****12 · ONZE DE SETEMBRE (EST)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ Eix Onze de Setembre	
TRAM	
C/ de Miquel Llor - C/ de la Laura	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	53 m
AMPLADA TOTAL	11 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

La zona verda adjacent deixa un ampli espai per a vianants al costat est del carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (6 m)
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (1,5 m)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****13 · ONZE DE SETEMBRE (OEST)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ Eix Onze de Setembre	
TRAM	
C/ de la Laura - C/ de Miquel Llor	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	47 m
AMPLADA TOTAL	11 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

La zona verda adjacent deixa un ampli espai amb gespa per a vianants al costat oest del carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

--

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (7,5 m)
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Equipaments (UVIC)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m + 1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 14 · PEROT ROCAGUINARDA

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ d'en Perot Rocaguinarda	
TRAM	
C/ de la Laura - C/ de Miquel Llor	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	49 m
AMPLADA TOTAL	19,5 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Hi ha un carril bici unidireccional a ambdós costats del carrer.

La ubicació de l'edifici de la UVIC (enretirat respecte a la vorera) deixa un ampli espai entre el carril bici i l'edifici.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	Entre 3,5 m (2,5 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Solars i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m) + separador (2,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i industrial (Ruïnes)
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 15 · PRAT D'EN GALLINERS (1)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ del Prat d'en Galliners	
TRAM	
C/ de Francesc M. Masferrer - Av. dels Països Catalans	
EIX	
Eix del Mèder	
LONGITUD	380 m (676 m)
AMPLADA TOTAL	21 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Al costat sud del carrer no hi ha vorera.

A l'extrem est del tram (Av. dels Països Catalans), el carril bici queda escapçat pel jardí d'una propietat i passa de bidireccional a unidireccional. A més, la ubicació del carril bici i la vorera s'inverteix i a partir d'aquest punt desapareix la senyalització horitzontal.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Solucionar l'escapaçament del carril bici pel jardí d'una propietat a l'extrem est d'aquest tram, per exemple, creant un carril bici a la calçada parell. Alhora es solucionaria el problema amb la disciplina del sentit de circulació.

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A l'extrem est del tram (Av. dels Països Catalans), el carril bici queda escapçat pel jardí d'una propietat i passa de bidireccional a unidireccional. A més, la ubicació del carril bici i la vorera s'inverteix i a partir d'aquest punt desapareix la senyalització horitzontal.



## J - INCIDÈNCIES



## 16 · PRAT D'EN GALLINERS (2)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (5,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m (1 m + 1,5 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Resid., equip. (pista, parc) i z. verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (1)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (5,5 m) i separador (2 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, zona verda i rural
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ del Prat d'en Galliners	
TRAM	
Av. dels Països Catalans - Ctra. de Taradell	
EIX	
Eix del Mèder	
LONGITUD	296 m (676 m)
AMPLADA TOTAL	25 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El carril bici acaba a la calçada de la Ctra. de Taradell (rotonda) i no presenta continuïtat.

Els vehicles que surten del C/ de Joana Jugan han de travessar el carril bici.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	5	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici acaba a la calçada de la Ctra. de Taradell (rotonda) i no presenta continuïtat.

Els vehicles que accedeixen a aquesta via pel Ptge. del Pacte dels Vigatans han de travessar el carril bici. Els conductors poden no adonar-se que el carril bici és bidireccional i, a la cruïlla, que no vegin a venir les bicicletes que circulen en direcció oposada al sentit del carrer.

## J - INCIDÈNCIES





## 17 · PRATS DE LLUÇANÈS (1)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Y" (1)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	Entre 1 m i 5 m (1 m +4 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	3,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Comercial i industrial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Ctra. de Prats de Lluçanès	
TRAM	
C/ Eix Onze de Setembre - C/ de Joan Miró	
EIX	
Eix del Nadal	
LONGITUD	215 m (392 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 18,5 m i 22,5 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A la part central del tram (zona de l'aparcament de Proquímia) el carril bici funciona també com a vorera.

Als extrems del tram, al nord del carril bici hi ha un espai d'uns 4 m d'ample que funciona com a vorera, com espai d'estacionament de vehicles dels clients del comerç i com espai de maniobra dels camions que accedeixen a l'empresa Proquímia.

El carril bici queda connectat a la resta de l'existent a aquest carrer per un espai asfaltat d'entre 1 m i 3 m d'ample i que serveix de vorera. (Tram entre el C/ de Joan Miró i el C/ del Bisbe Masnou).

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Unir el carril bici de tot el carrer seguint una mateixa tipologia i senyalitzar-lo adequadament, a més de dotar a tot el tram d'una vorera per a vianants.

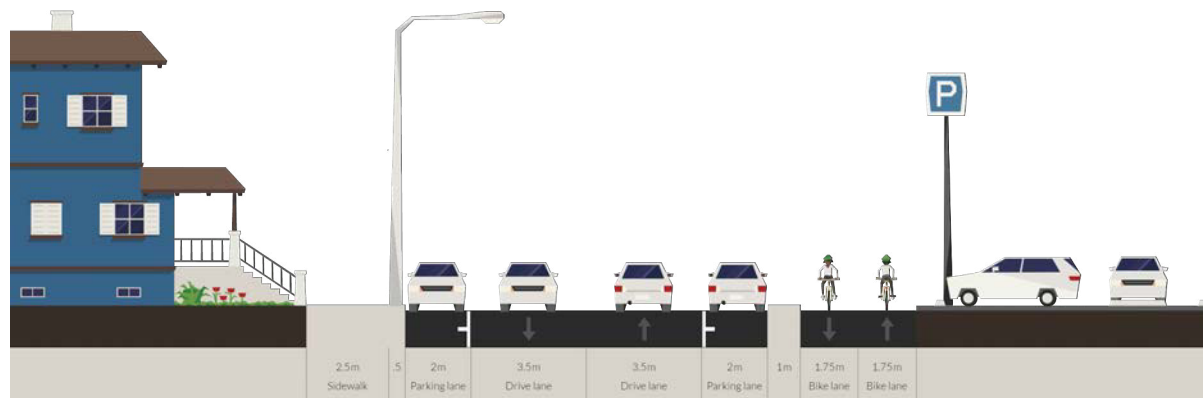
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	2	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Hi ha zones que el carril bici funciona com a vorera.

A davant del comerç i la indústria el carril bici s'usa com a espai de maniobra i d'aparcament per a vehicles i camions.

El carril bici queda connectat a la resta de l'existent a aquest carrer per un espai asfaltat i que serveix també de vorera.

## J - INCIDÈNCIES

Hi ha zones que el carril bici funciona com a vorera.



El carril bici queda connectat a la resta de l'existent a aquest carrer per un espai asfaltat i que serveix també de vorera.



## 18 · PRATS DE LLUÇANÈS (2)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	4 m
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Ctra. de Prats de Lluçanès	
TRAM	
C/ del Bisbe Masnou - C/ de l'Esbart de Vic	
EIX	
Eix del Nadal	
LONGITUD	177 m (392 m)
AMPLADA TOTAL	12 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Via de caràcter residencial on la calçada i el carril bici bidireccional es troben al mateix nivell però presenten un ferm diferent.

És un carrer amb molt poc trànsit i paral·lel a la carretera C-154 i a la rotonda.

Els vehicles que accedeixen al carrer des del C/ de l'Esbart de Vic invadeixen el carril bici.

Aquest carril bici es troba desconnectat de la resta del carril bici d'aquest carrer per un espai asfaltat (d'entre 1 m i 3 m d'ample) i que serveix de vorera. (Tram entre el C/ de Joan Miró i el C/ del Bisbe Masnou).

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Unir el carril bici de tot el carrer seguint una mateixa tipologia i senyalitzar-lo adequadament, a més de dotar a tot el tram d'una vorera per a vianants.

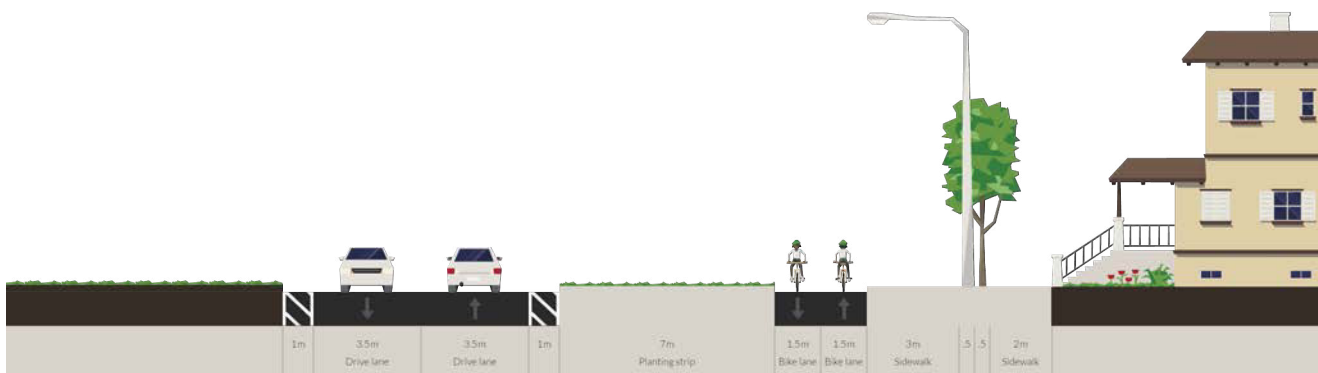
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	2	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	20 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen al carrer des del C/ de l'Esbart de Vic invadeixen el carril bici.

El carril bici queda connectat a la resta de l'existent a aquest carrer per un espai asfaltat i que serveix també de vorera.

## J - INCIDÈNCIES

El carril bici queda connectat a la resta de l'existent a aquest carrer per un espai asfaltat i que serveix també de vorera.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residenc., i equip. (via de tren)
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1), en "T"(1) i en "Creu"(1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	3 m (1 m + 2 m)
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i zona verda
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

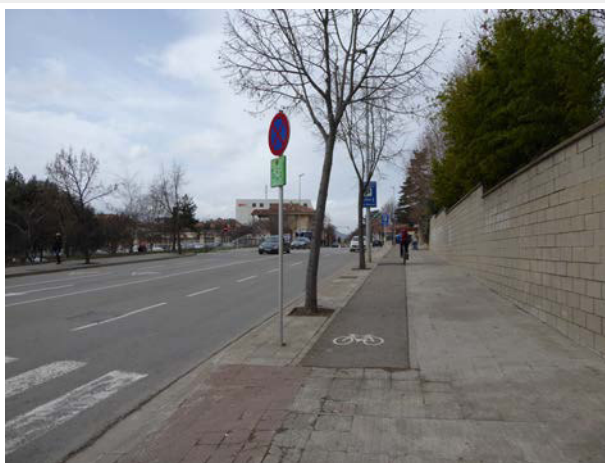
Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Est)
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Bona

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 19 · SAGRADA FAMÍLIA - OLÍMPIA (1)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de la Sagrada Família	
TRAM	
Pl. del Mil·lenari - C/ de Miramarges	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	100 m (880 m)
AMPLADA TOTAL	19 m
PENDENT	Suau

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El ferm d'aquest tram presenta algunes deficiències destacables com forats i deformacions.

Els vehicles que entren o surten del C/ del Forat Micó travessen el carril bici.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

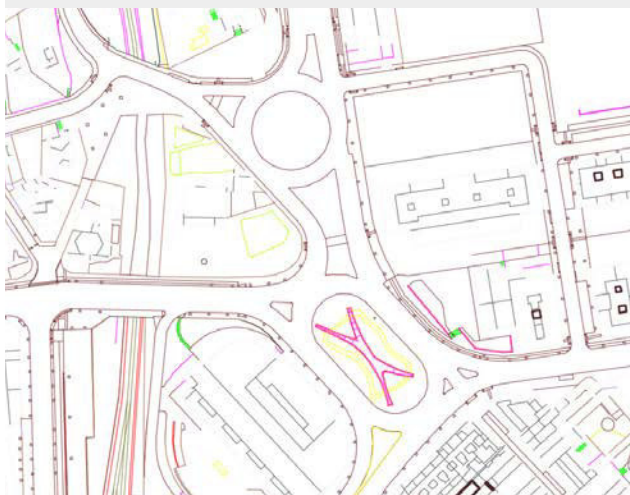
\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

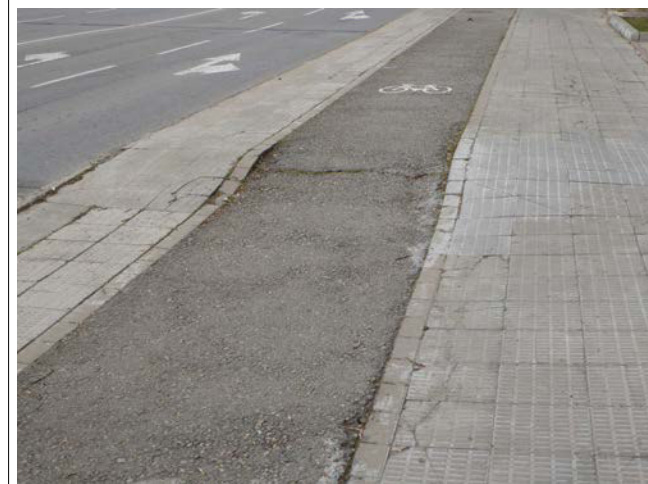
Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen a aquesta via, o bé en surten, pel C/ del Forat Micó poden no adonar-se de l'existència del carril bici ja que aquest no està senyalitzat en aquest punt.

## J - INCIDÈNCIES

El ferm d'aquest tram presenta algunes deficiències destacables com forats i deformacions.



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Resid., comerc. I equip. (UVIC)
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	Rotonda (1), en "Creu"(1) i en "T"(2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	3 m (1 m + 2 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, comercial i solar
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1), en "Creu"(1) i en "T"(1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****20 · SAGRADA FAMÍLIA - OLÍMPIA (2)****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de la Sagrada Família	
<b>TRAM</b>	
Accés Crta. de Puigcerdà - C/ de Miramarges	
<b>EIX</b>	
Eix del Nord	
<b>LONGITUD</b>	310 m (880 m)
<b>AMPLADA TOTAL</b>	19 m
<b>PENDENT</b>	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

En aquest tram, al costat nord, hi ha un solar que es fa servir d'aparcament. Per accedir-hi o sortir-ne cal travessar el carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

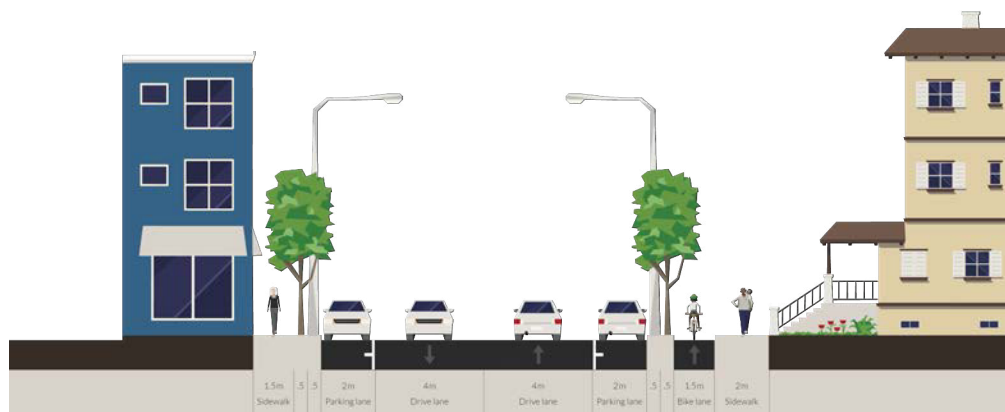
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	3	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

En aquest tram, al costat nord, hi ha un solar que es fa servir d'aparcament. Per accedir-hi o sortir-ne cal travessar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (6,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Aparellat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (6,5 m)
Amplada total vorera	3 m (1 m + 2 m)
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Aparellat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Est)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 21 · SAGRADA FAMÍLIA - OLÍMPIA (3)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. d'Olimpia	
TRAM	
Entre els accessos nord i sud de la Ctra. de Puigcerdà	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	125 m (880 m)
AMPLADA TOTAL	20 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Existeix un pont antic paral·lel que es podria adaptar per fer-hi passar la vorera i d'aquesta manera aprofitar la vorera actual per ampliar el carril bici.



## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Resid., comerc. i equip. (CP Vic)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (2)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	3,5 m (1 m + 2,5 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Equip. (Alberg, IES J. Callís, parking)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 22 · SAGRADA FAMÍLIA - OLÍMPIA (2)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. d'Olimpia	
TRAM	
C/ del Mas d'Osona - Ctra. de Puigcerdà	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	345 m (880 m)
AMPLADA TOTAL	20 m
PENDENT	Nul / Fort (entre l'institut i l'alberg)

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Al mig del tram el pendent passa de nul a fort (entre l'institut i l'alberg de joventut).

Tot i que la major part del ferm està en bones condicions, a l'extrem oest del tram el ferm presenta alguns forats.

En aquest tram hi ha un aparcament públic que per accedir-hi i sortir-ne cal travessar el carril bici.

Els usuaris dels autobusos urbans, mentre s'esperen a la parada, pot ser que ocupin part del carril bici ja que l'espai destinat a la parada és molt reduït.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

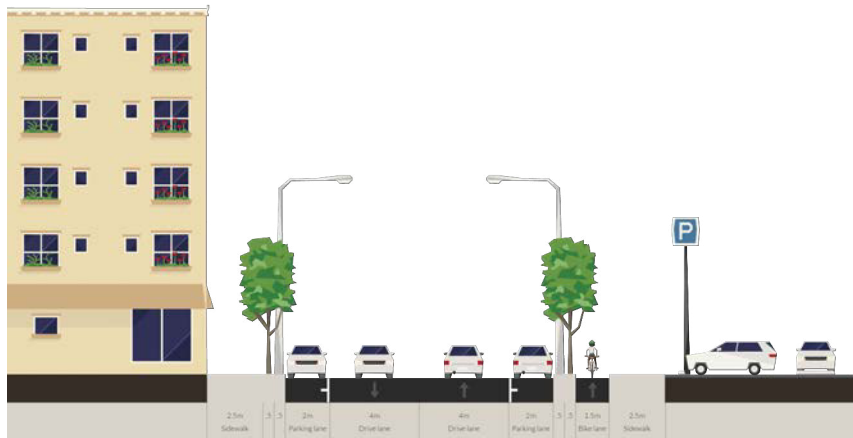
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Per accedir o sortir de l'aparcament públic existent al costat nord del carrer, els vehicles han de travessar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

## 23 · TORELLÓ (EST)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	Separador (0,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	3 (1 m + 2 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Industrial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	5
Tipus d'interseccions	Rotonda (2), en "T"(2) i en "Creu"(1)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (cruïlla C/ Manel De Pedrolo)
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Millorable

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Torelló	
TRAM	
C/ de Montserrat - C/ de la Mare de Déu dels Munts	
EIX	
Eix de Llevant	
LONGITUD	893 m
AMPLADA TOTAL	13 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A causa de la disposició dels edificis i parcel·les, la vorera d'aquest tram presenta diferents amplades, com per exemple a l'inici del carrer (costat sud) on s'eixampla deixant espai per una petita zona verda.

En aquest carrer hi ha instal·lats nombrosos supermercats. Per accedir o sortir dels respectius aparcaments els vehicles han de travessar el carril bici.

Els usuaris dels autobusos urbans, mentre s'esperen a la parada, pot ser que ocupin part del carril bici ja que l'espai destinat a la parada és molt reduït.

En alguns punts existeixen deformacions o forats en el ferm.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Per accedir o sortir dels aparcaments dels diversos supermercats existents en aquest carrer, els vehicles han de travessar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

En alguns punts existeixen deformacions o forats en el ferm.

## 24 · TORELLÓ (OEST)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	3 m (1 m + 2 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, comercial i industrial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	9
Tipus d'interseccions	Rotonda (2), en "T"(6) i en "Creu"(1)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	Separador (0,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (accés nord i cruïlla C/ R. Cortines)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Torelló	
TRAM	
C/ de la Mare de Déu dels Munts - C/ de Montserrat	
EIX	
Eix de Llevant	
LONGITUD	853 m
AMPLADA TOTAL	13 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A causa de la disposició dels edificis i parcel·les, la vorera d'aquest tram presenta diferents amplades.

En aquest carrer hi ha instal·lada una gasolinera i un supermercat. Per accedir-hi o sortir-ne, els vehicles han de travessar el carril bici.

En alguns punts existeixen deformacions o forats en el ferm.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

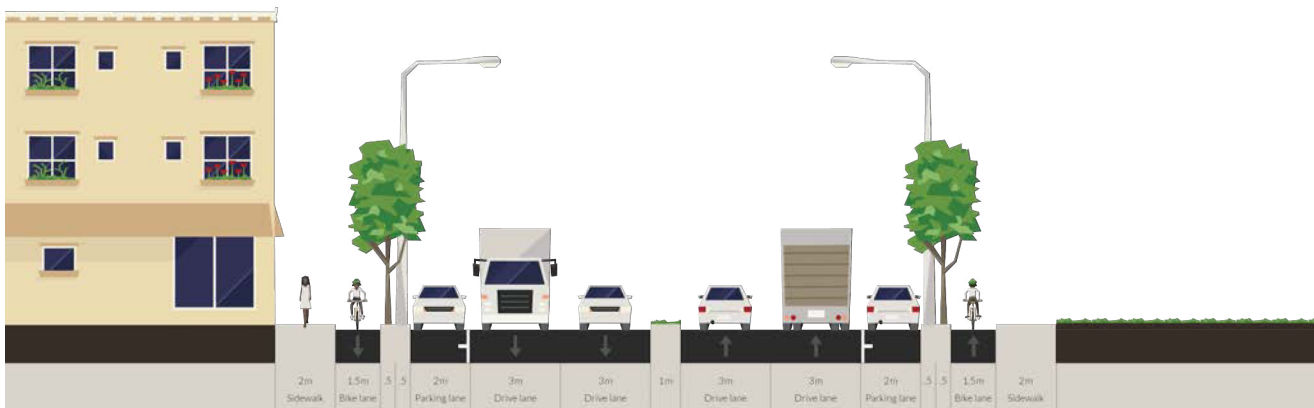
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles han de travessar el carril bici per accedir o sortir de l'aparcament del supermercat i de la gasolinera.

## J - INCIDÈNCIES

En alguns punts existeixen deformacions o forats en el ferm.



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda i equipaments (pista)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****25 · BISBE FONT ANDREU****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ del Bisbe Font Andreu	
TRAM	
C/ de Miquel Llor - C/ de la Laura	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	57 m
AMPLADA TOTAL	18 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que visualment la diferència no és gaire perceptible.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

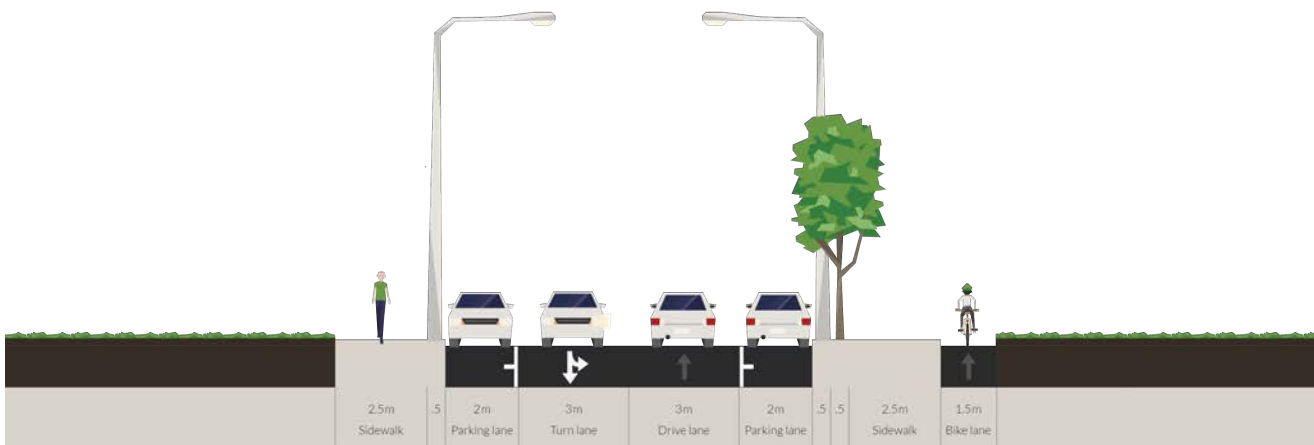
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (3)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	Entre 3 m i 13 m
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial, comercial i z. verda
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (3)

**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	C/ del Bisbe Strauch
<b>TRAM</b>	
	Pg. de la Generalitat - C/ del Doctor Candi Bayés
<b>EIX</b>	
	Eix del Remei Nord – Pius XII
<b>LONGITUD</b>	175 m
<b>AMPLADA TOTAL</b>	Entre 14 m i 24 m
<b>PENDENT</b>	Nul

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Discontinu (Panot)	Separació	Panots de diferent color
Senyalitzac. horitzontal	Complet	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera i al mateix nivell de la calçada. La vorera i el carril bici no es distingeixen amb claredat.

A l'extrem del tram (costat C/ del Doctor Candi Bayés) el carril bici s'acaba però el C/ del Bisbe Strauch continua. La vorera del costat parell (tram entre el C/ del Remei i el C/ del Doctor Candi Bayés) presenta el mateix ferm que el carril bici d'aquest tram. Això pot fer pensar que el carril bici continua quan es tracta només de la vorera.

Al final del tram (costat Pg. de la Generalitat) el carril bici s'acaba amb la presència d'un grup de contenidors al mig de la trajectòria del carril bici i després no queda clar per on continua fins a la cruïlla del Pg. de la Generalitat, que el ferm de la calçada està pintat de color vermell.

És una zona on l'aparcament és de pagament (zona blava). Això fa que alguns conductors ocupin el carril bici per estacionar el vehicle uns minuts per fer algun encàrrec.

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A l'extrem del tram (Pg. de la Generalitat) el carril bici s'acaba amb la presència d'un grup de contenidors al mig de la trajectòria i després no queda clar per on continuar fins a la cruïlla del Pg. de la Generalitat.

## J - INCIDÈNCIES

A l'extrem del tram (Pg. de la Generalitat) el carril bici s'acaba amb la presència d'un grup de contenidors al mig de la trajectòria i després no queda clar per on continuar fins a la cruïlla del Pg. de la Generalitat.

La diferència entre el carril bici i la vorera no és clara malgrat l'existència de la senyalització horitzontal.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (7 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Equipaments (estació elèctrica)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Y" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (7 m) + separador (3 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	Només Policia, en línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Equip. (mossos, aparcament) i z. verda
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Sud)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 27 · ERA D'EN SELLÉS (1)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de l'Era d'en Sellés	
TRAM	
C/ del Sot dels Pradals - C/ de l'Assemblea de Catalunya	
EIX	
Eix de l'Era d'en Sellés – Puig dels Jueus Nord	
LONGITUD	100 m (560 m)
AMPLADA TOTAL	30 m
PENDENT	Suau

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El carril bici passa de ser bidireccional a unidireccional a partir del C/ del Sot dels Pradals.

El carril bici és travessat per l'accés a la zona d'aparcament públic i es troba arran de la façana i dels accessos a les instal·lacions de la comissaria dels Mossos d'Esquadra.

El carril bici del costat imparell del carrer, és l'inici del carril bici del C/ del Sot dels Pradals.

En aquest tram, la calçada s'estreny i passa de 2 carrils per sentit a 1 sol carril per sentit.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

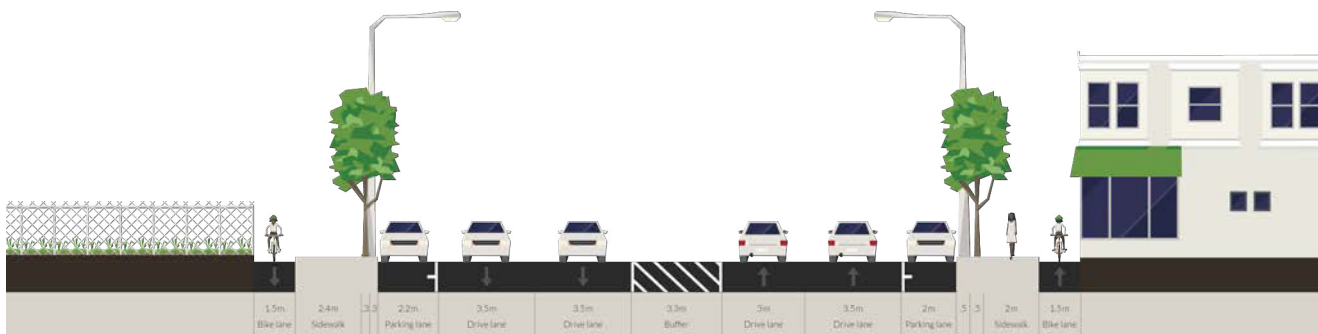
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

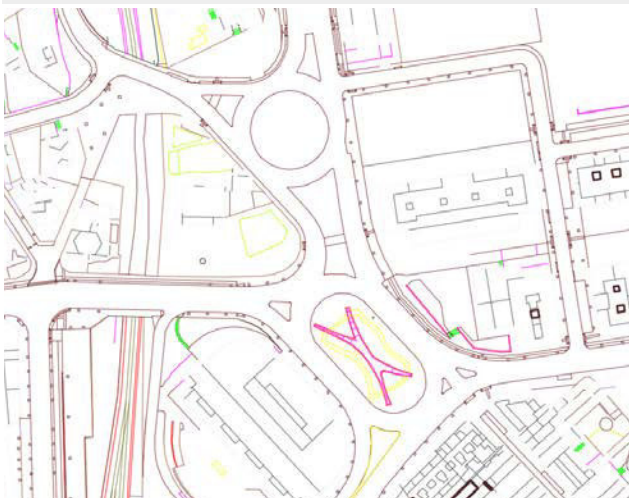
\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

### Plànol 1



### Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici passa de ser bidireccional a unidireccional a partir del C/ del Sot dels Pradals.

Just a la comissaria dels Mossos d'Esquadra, el carril bici passa arran de la façana i dels accessos a les instal·lacions policials.

## J - INCIDÈNCIES

El carril bici passa de ser bidireccional a unidireccional a partir del C/ del Sot dels Pradals.



## 28 · ERA D'EN SELLÉS (2)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Equip. (Tanatori, arxiu, policia i parking)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1), en "T" (1) i en "Y" (1)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Equip. (aparcament) i z. Verda
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i línies blanques
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de l'Era d'en Sellés	
TRAM	
C/ del Sot dels Pradals - Ctra. de Manlleu	
EIX	
Eix de l'Era d'en Sellés – Puig dels Jueus Nord	
LONGITUD	460 m (560 m)
AMPLADA TOTAL	15,5 m
PENDENT	Fort / Suau

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A l'extrem del carrer (costat Ctra. de Manlleu), el ferm del carril bici no es diferencia de la vorera a causa del fang i sediments que, quan plou fort, hi arriben des dels marges del turó del cementiri i de la zona verda on abans hi havia el Roc 34.

El carril bici passa de bidireccional a unidireccional a partir del C/ del Sot dels Pradals.

El carril bici és travessat per nombrosos accessos a la zona d'aparcament públic existent, fet que provoca que a l'accedir-hi o sortir-ne els vehicles l'invadeixin.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

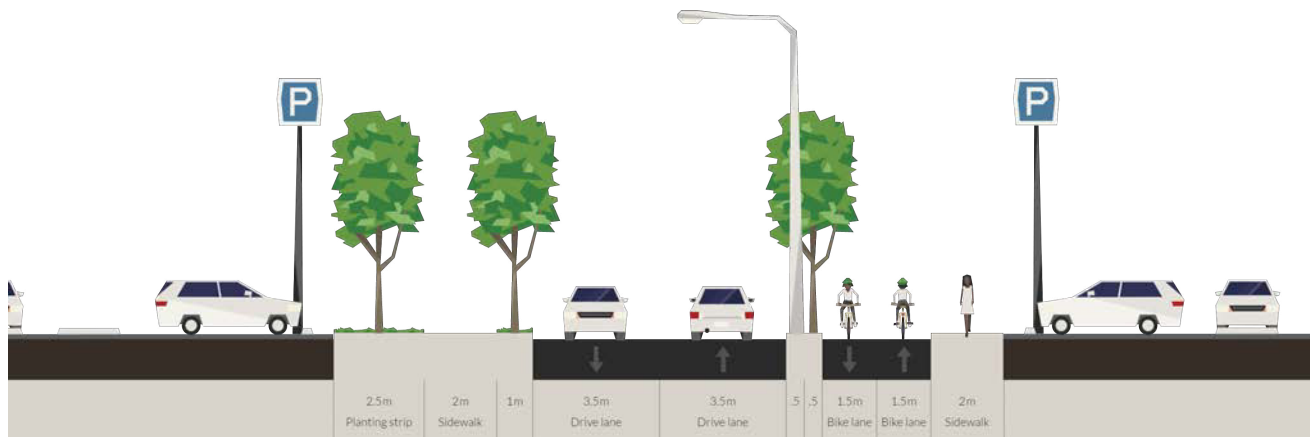
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici passa de bidireccional a unidireccional a partir del C/ del Sot dels Pradals.

Per accedir o sortir de l'aparcament públic, els vehicles han de travessar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

A l'extrem del carrer (costat Ctra. de Manlleu), el ferm del carril bici no es diferencia de la vorera a causa del fang i sediments que, quan plou fort, hi arriben des dels marges del turó del cementiri i de la zona verda on abans hi havia el Roc 34.





## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (5 m)
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Est)
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 29 · F. CAMPRODON - MIL·LENARI (1)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Rda. de Francesc Camprodon	
TRAM	
C/ del Nord - Ctra. de Manlleu	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	145 m (482 m)
AMPLADA TOTAL	19 m
PENDENT	Suau

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent. En certs punts d'aquest tram, el ferm ha estat reparat amb diferents materials fet que desdibuixa el traçat del carril bici per sobre la vorera.

Just als semàfors existents en aquest tram de carrer (cruïlla amb el C/ del Nord i la Ctra. de Manlleu) es concentren vianants just sobre el carril bici mentre esperen que el semàfor es posi verd per a creuar.

La connexió amb el carril bici del següent tram (Av. de Sant Bernat Calbó) és inexistent i complicat pels ciclistes (voreres més estretes, flux de vehicles i de vianants alt, pas de vehicles d'emergència per la proximitat de dos centres hospitalaris,...)

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

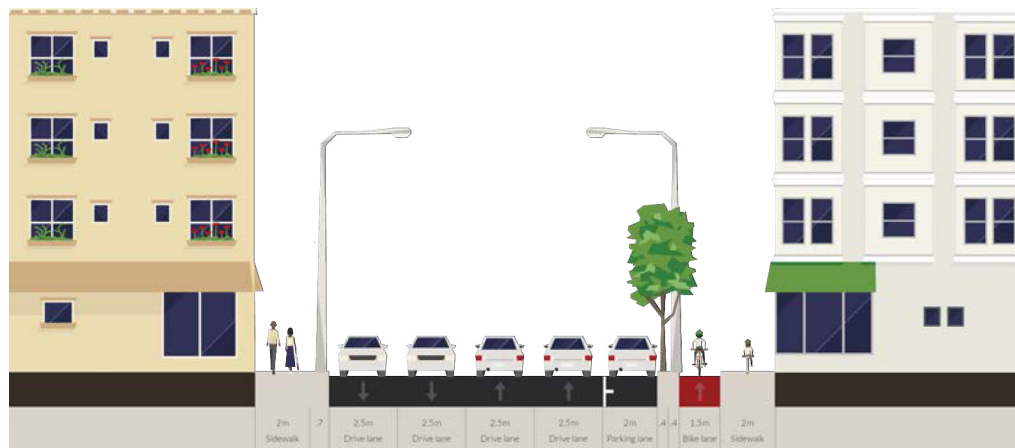
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	4	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

La connexió amb el carril bici del següent tram (Av. de Sant Bernat Calbó) és inexistent i complicat pels ciclistes.

Als semàfors d'aquest tram (cruïlles amb el C/ del Nord i la Crta. de Manlleu) es concentren vianants just sobre el carril bici mentre esperen per a creuar.

## J - INCIDÈNCIES

En certs punts d'aquest tram, el ferm ha estat reparat amb diferents materials fet que desdibuixa el traçat del carril bici per sobre la vorera.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (5 m)
Amplada total vorera	Entre 2 m i 4,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residenc., comerc., equip. (P. Coll)
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (5 m)
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1), en "T"(1) i en "Creu"(1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 30 · F. CAMPRODON - MIL·LENARI (2)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Rda. de Francesc Camprodon	
TRAM	
Pl. del Mil·lenari - C/ del Nord	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	225 m (482 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 16,5 m i 19 m
PENDENT	Suau

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Just als semàfors existents en aquest tram de carrer (cruïlla amb el C/ del Nord i a la Pl. del Mil·lenari) es concentren vianants just sobre el carril bici mentre esperen que el semàfor es posi verd per a creuar.

Tram de carrer sense places d'aparcament. A vegades hi ha vehicles que estacionen uns minuts sobre la vorera per fer algun encàrrec, invadint el carril bici.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

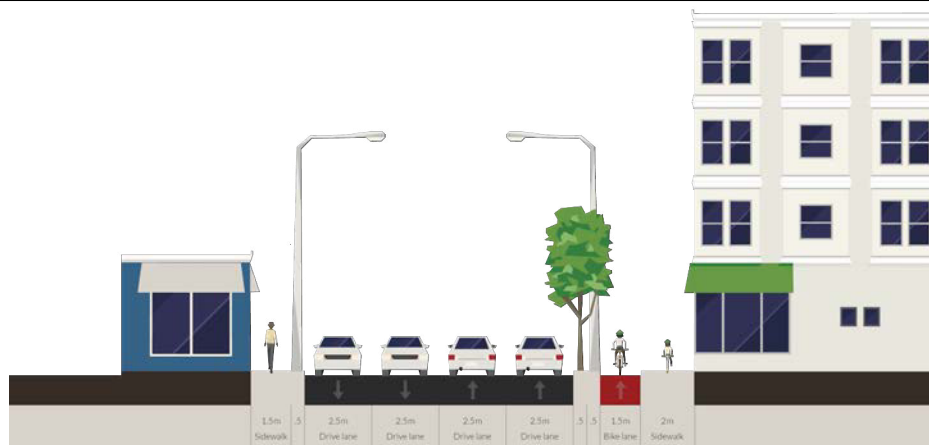
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Als semàfors existents en aquest tram de carrer es concentren vianants just sobre el carril bici mentre esperen per a creuar.

## J - INCIDÈNCIES

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (8 m) o 3 (12 m)
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	Al final del tram en línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 31 · F. CAMPRODON - MIL·LENARI (3)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Pl. del Mil·lenari	
TRAM	
Rda. de Francesc Camprodon - C/ de l'Assemblea de Catalunya	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	112 m (482 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 14,5 m i 16,5 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Al final del tram, a la sortida de la rotonda, la calçada passa de 3 carrils a 2 carrils més l'aparcament en línia.

Existeix un ampli espai al costat parell (plaça).

Just al semàfor existent entre la Rda. de Francesc Camprodon i la Pl. del Mil·lenari, es concentren vianants just sobre el carril bici mentre esperen que el semàfor es posi verd per a creuar.

Tram amb continuïtat cap als carrils bici del C/ de la Sagrada Família i del C/ de l'Era d'en Sellés.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

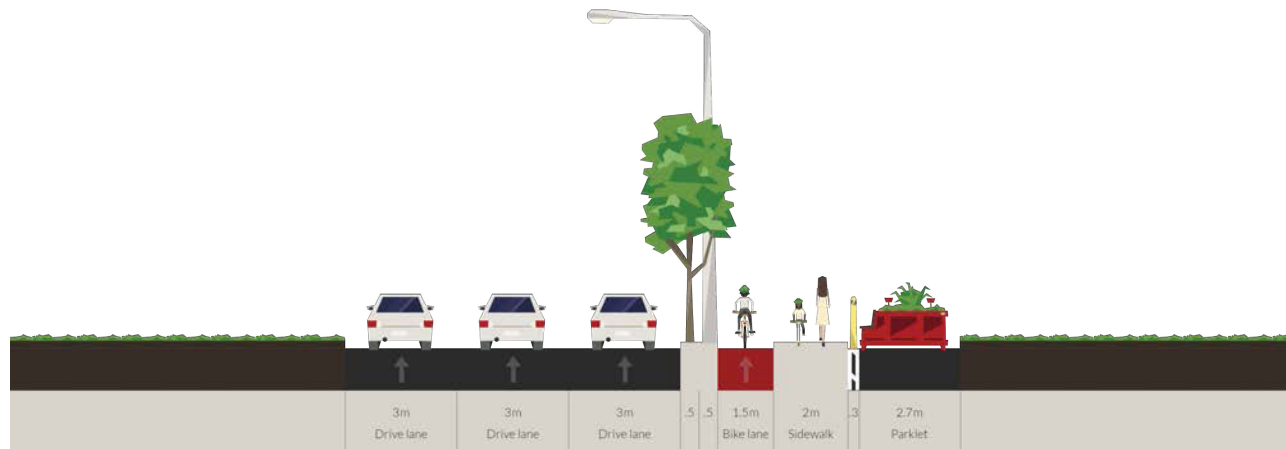
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

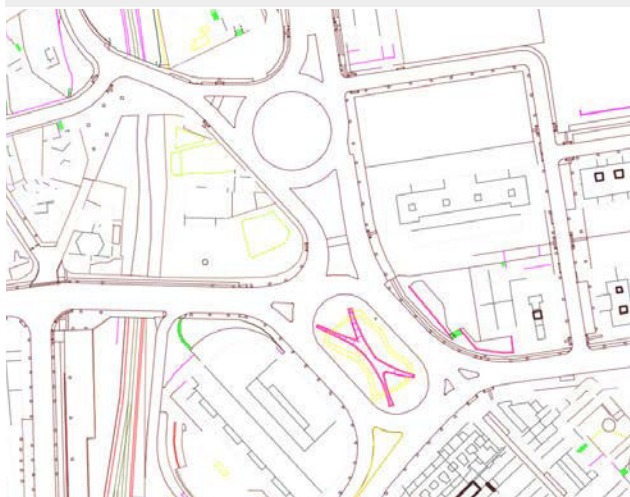
\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Al semàfor existent entre la Rda. de Francesc Camprodon i la Pl. del Mil·lenari, es concentren vianants just sobre el carril bici mentre esperen per a creuar.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Solars i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	4 m (3 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Rústic
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Oest)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****32 · FRANCESC SANTCLIMENT (1)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Francesc Santcliment	
TRAM	
Ctra. de Manlleu - C/ de Michael Faraday	
EIX	
Eix de l'Era d'en Sellés – Puig dels Jueus Nord	
LONGITUD	280 m (1480 m)
AMPLADA TOTAL	15,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent i separat d'aquesta per vegetació.

El final del tram per continuar cap al centre de la ciutat (Ctra. de Manlleu) hi ha una torre d'alta tensió al mig de la trajectòria del carril bici.

En alguns indrets d'aquest tram el marge s'ha anat erosionant i amb l'aparició de vegetació, ha anat tapant i esborrant la vorera, fet que fa que els vianants es pensin que el carril bici és la vorera.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

Al final del tram per continuar cap al centre de la ciutat (Ctra. de Manlleu) hi ha una torre d'alta tensió al mig de la trajectòria del carril bici.



En alguns indrets el marge s'ha erosionat i amb l'aparició de vegetació, ha anat tapant i esborrant la vorera.





## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Comercial i solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	4 m (3 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial, rústic i zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 33 · FRANCESC SANTCLIMENT (2)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Francesc Santcliment	
TRAM	
C/ de Michael Faraday - C/ de Gutenberg	
EIX	
Eix de l'Era d'en Sellés – Puig dels Jueus Nord	
LONGITUD	95 m (1480 m)
AMPLADA TOTAL	15,5 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent i separat per vegetació.

En alguns indrets d'aquest tram el marge s'ha anat erosionant i amb l'aparició de vegetació, ha anat tapant i esborrant la vorera, fet que fa que els vianants es pensin que el carril bici és la vorera.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

En alguns indrets el marge s'ha erosionat i amb l'aparició de vegetació, ha anat tapant i esborrant la vorera.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Industrial, comercial i solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	4 m (3 m + 1 m)
Aparcament	En bateria (4,5 m)
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	0
Tipus d'interseccions	-

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 34 · FRANCESC SANTCLIMENT (3)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	C/ de Francesc Santcliment
TRAM	C/ de Gutenberg - C/ d'Arquímedes
EIX	Eix de l'Era d'en Sellés – Puig dels Jueus Nord
LONGITUD	285 m (1480 m)
AMPLADA TOTAL	22 m
PENDENT	Suau

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent i separat d'aquesta per vegetació.

En alguns indrets d'aquest tram el marge s'ha anat erosionant i amb l'aparició de vegetació, ha anat tapant i esborrant la vorera, fet que fa que els vianants es pensin que el carril bici és la vorera.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

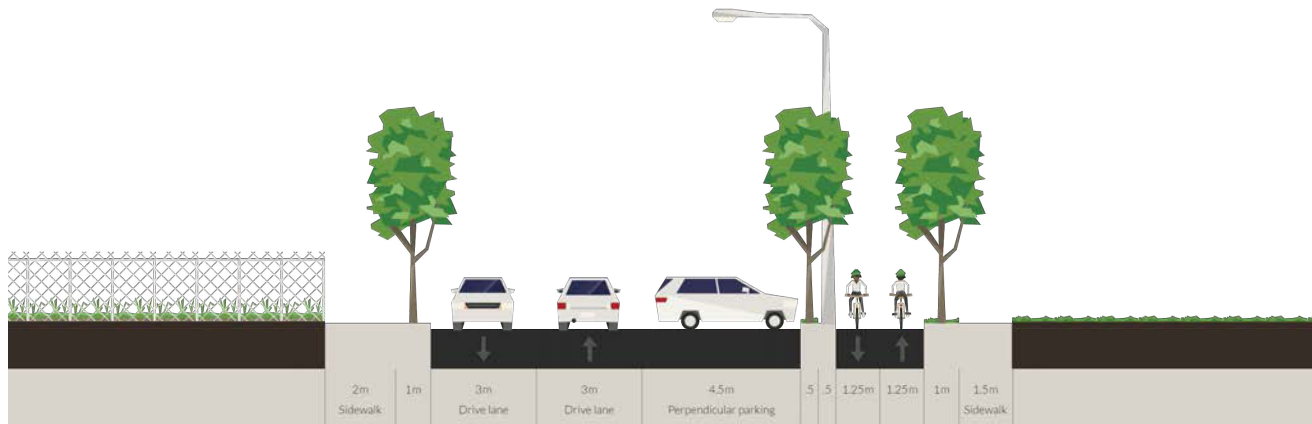
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

En alguns indrets el marge s'ha erosionat i amb l'aparició de vegetació, ha anat tapant i esborrant la vorera.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Industrial, comercial i solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (2) i en "Y" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	4 m (3 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda, industr., solars i rústic
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "T" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 35 · FRANCESC SANTCLIMENT (2)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Francesc Santcliment	
TRAM	
C/ d'Arquímedes - C/ de Santiago Ramón i Cajal	
EIX	
Eix de l'Era d'en Sellés – Puig dels Jueus Nord	
LONGITUD	480 m (1480 m)
AMPLADA TOTAL	17,5 m
PENDENT	Suau

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent i separat d'aquesta per vegetació.

En alguns indrets d'aquest tram el marge s'ha anat erosionant i amb l'aparició de vegetació, ha anat tapant i esborrant la vorera, fet que fa que els vianants es pensin que el carril bici és la vorera.

A l'extrem del tram, costat C/ de Santiago Ramón i Cajal, desapareix l'aparcament en línia.

Els vehicles que accedeixen o surten de la zona del Puig dels Jueus i dels aparcaments de la indústria existent han de crear el carril bici.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

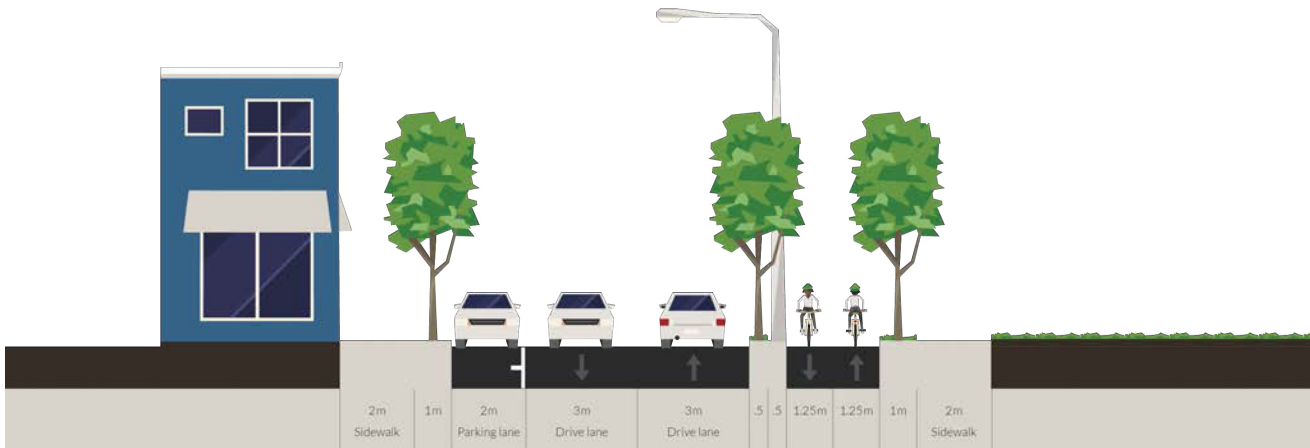
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen o surten de la zona del Puig dels Jueus i dels aparcaments de la indústria existent han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

En alguns indrets el marge s'ha erosionat i amb l'aparició de vegetació, ha anat tapant i esborrant la vorera.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Industrial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Y" (1) i rotonda (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	4 m (3 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Rústic, z. verda i equip. (CGRUO)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (2) i rotonda (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 36 · FRANCESC SANTCLIMENT (5)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Francesc Santcliment	
TRAM	
C/ de Santiago Ramón i Cajal - C/ de Lleida	
EIX	
Eix de l'Era d'en Sellés – Puig dels Jueus Nord	
LONGITUD	330 m (1480 m)
AMPLADA TOTAL	17,5 m
PENDENT	Suau

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent i separat d'aquesta per vegetació.

En alguns indrets d'aquest tram el marge s'ha anat erosionant i ha anat tapant i esborrant la vorera, fet que fa que els vianants es pensin que el carril bici és la vorera.

Presència de gravilla sobre el ferm del carril bici a l'extrem del tram (costat C/ de Lleida), en una zona amb una corba, en baixada i lloc d'entrada i sortida al CGRUO.

Per accedir o sortir del Consorci per la Gestió de Residus Urbans d'Osona (CGRUO) i de la zona del Puig dels Jueus, els vehicles han de creuar el carril bici.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Per accedir o sortir del CGRUO i de la zona del Puig dels Jueus, els vehicles han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

En alguns indrets d'aquest tram el marge s'ha anat erosionant i ha anat tapant i esborrant la vorera.



Presència de gravilla sobre el ferm del carril bici a l'extrem del tram (costat C/ de Lleida).





**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (5,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Y" (1) i en

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (5,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	En "T" (3) i en "Y" (1)

**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	C/ de Josep Pratdesaba
<b>TRAM</b>	
	C/ de Menéndez i Pelayo - Pl. de l'Amusic
<b>EIX</b>	
	Eix de l'Horta Vermella
LONGITUD	125 m (190 m)
AMPLADA TOTAL	20 m
PENDENT	Nul

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línia de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (accés Oest i Ptge. Cadí)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de pintura blanca.

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

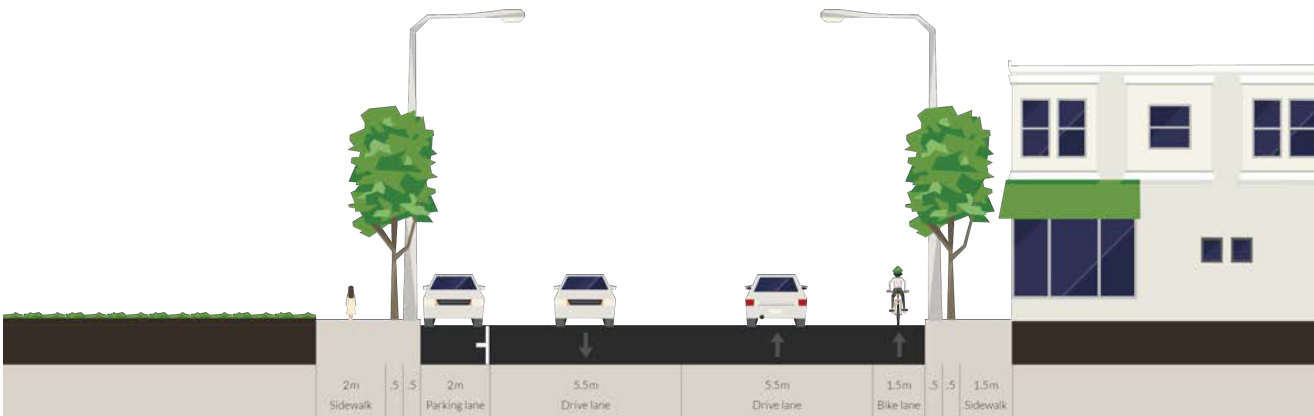
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

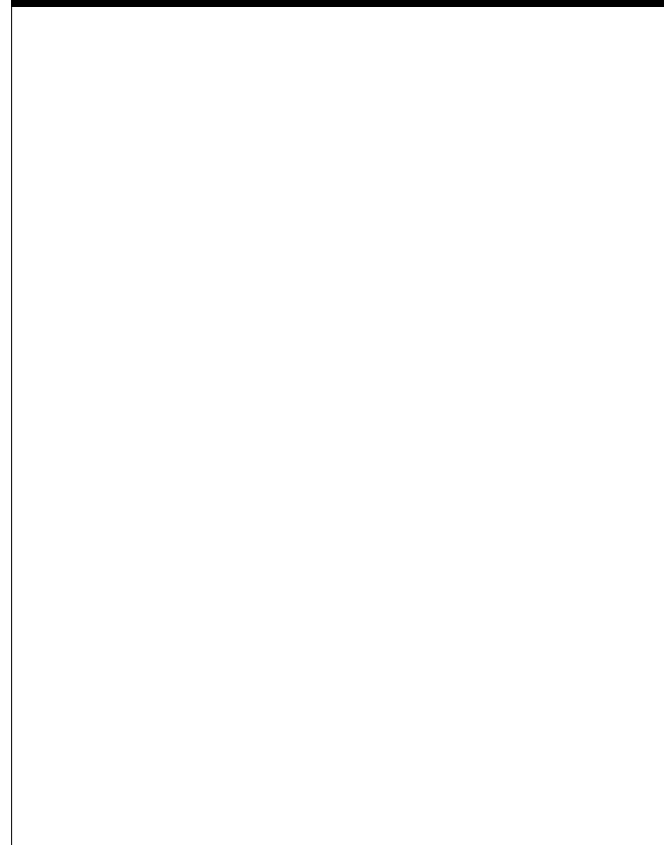
Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

<b>B.1. Calçada imparell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Equip. (pista i escola bressol)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

<b>B.2. Calçada parell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	1,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de Josep Pratdesaba	
<b>TRAM</b>	
Pl. de l'Amusic - Av. dels Països Catalans	
<b>EIX</b>	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	65 (190 m)
AMPLADA TOTAL	18,5 m
PENDENT	Nul

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línia de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de pintura blanca.

El carril bici passa pel mig de la parada de l'autobús urbà i la marquesina.

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

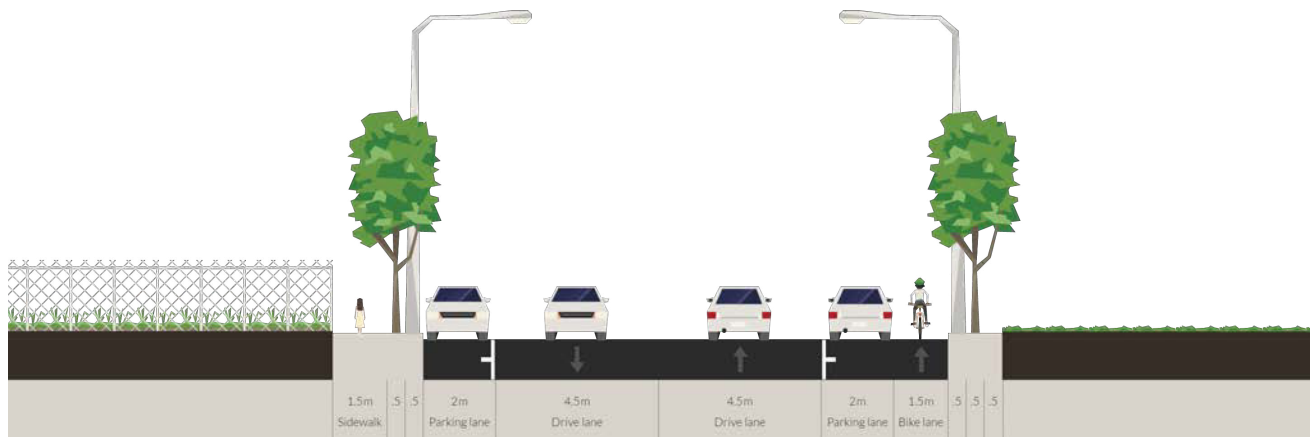
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	1	Valoració de les interseccions	3		

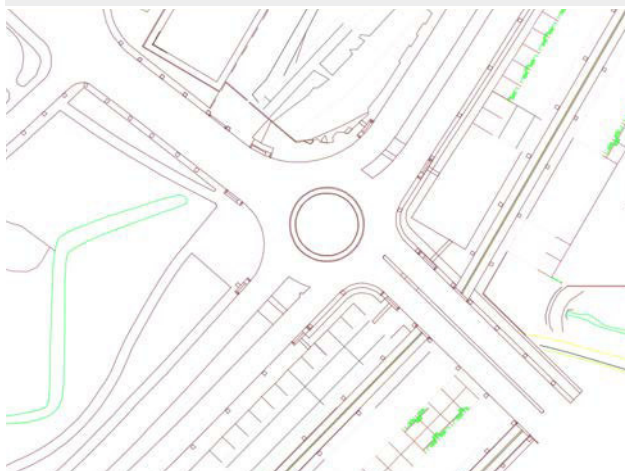
\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

El carril bici passa entre la parada de l'autobús urbà i la marquesina.



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En bateria (4 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	C/ de la Laura
<b>TRAM</b>	
	C/ de Miramarges - C/ d'en Perot Rocaguinarda
<b>EIX</b>	
	Eix de la Zona Universitària
LONGITUD	82 m (641 m)
AMPLADA TOTAL	16,5 m
PENDENT	Nul

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que no es diferencien amb claretat.

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

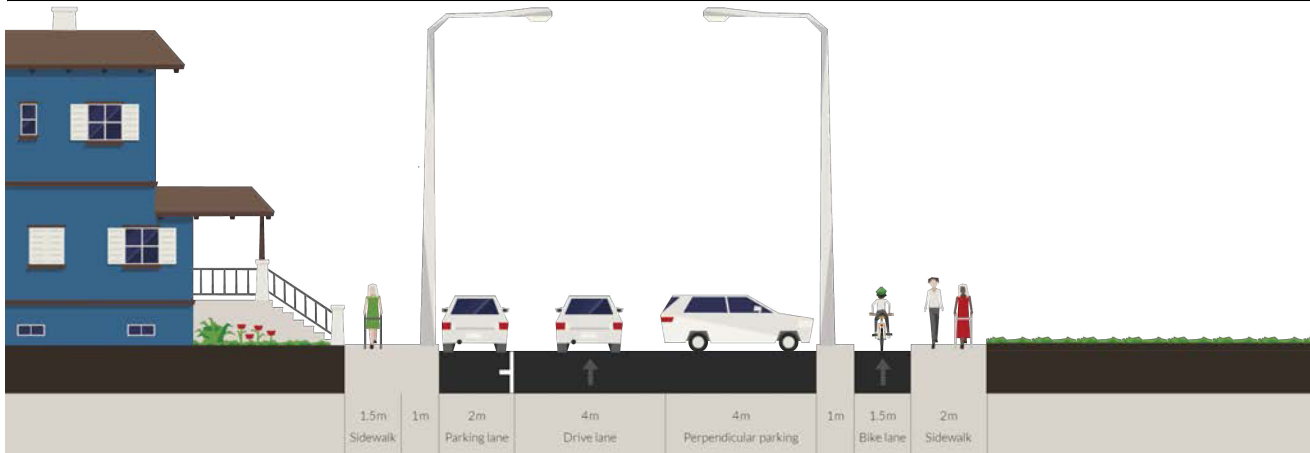
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Equipaments (UVIC)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotona (1) i en "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda i equipaments (UVIC)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotona (1) i en "Creu" (1)

**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	C/ de la Laura
<b>TRAM</b>	
	C/ d'en Perot Rocaguinarda - C/ Eix Onze de Setembre
<b>EIX</b>	
	Eix de la Zona Universitària
LONGITUD	122 m (641 m)
AMPLADA TOTAL	18,5 m
PENDENT	Nul

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que no es diferencien amb claretat.

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

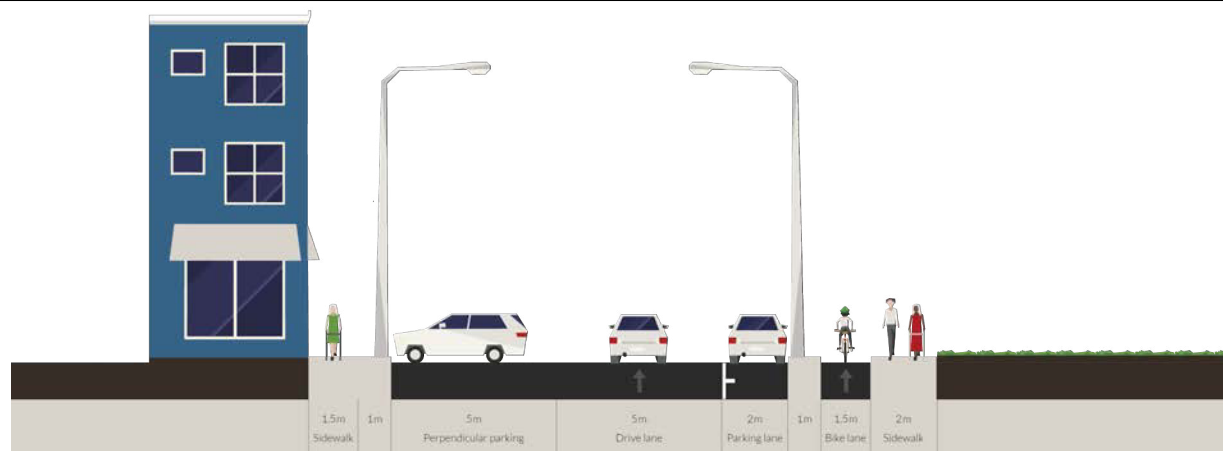
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

<b>B.1. Calçada imparell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

<b>B.2. Calçada parell</b>	
Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda i equipaments (pista)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de la Laura	
<b>TRAM</b>	
C/ Eix Onze de Setembre - C/ del Bisbe Font Andreu	
<b>EIX</b>	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	95 m (641 m)
AMPLADA TOTAL	18,5 m
PENDENT	Suau

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que no es diferencien amb claretat.

A ambdós extrems del tram, el carril bici acaba a la calçada sense pas senyalitzat per a bicicletes ni pas de vianants per creuar el carrer i continuar cap al següent tram.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

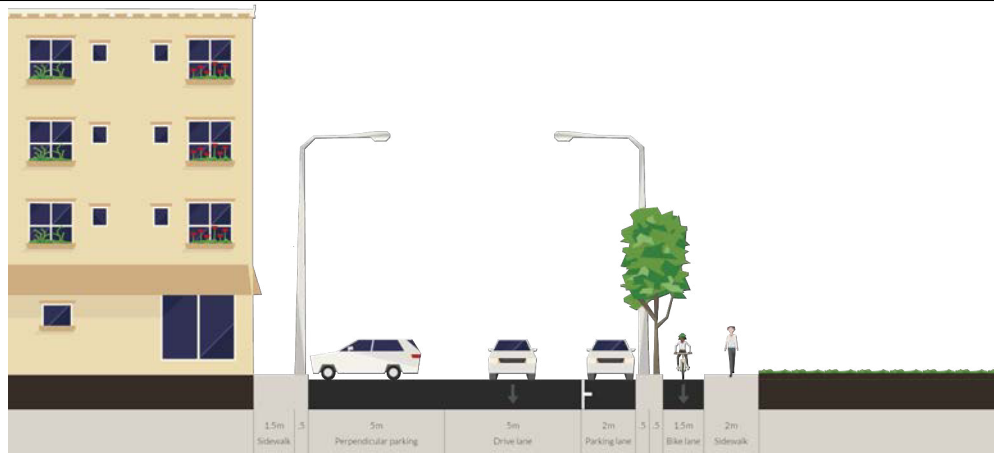
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	2	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A ambdós extrems del tram, el carril bici acaba a la calçada sense pas senyalitzat per a bicicletes ni pas de vianants per creuar-lo.



## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (5,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Solars i equipam. (Residència)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	6
Tipus d'interseccions	En "T" (4) i en "Creu" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda i equipaments (parc)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Creu" (2)

**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	C/ de la Laura
<b>TRAM</b>	
	C/ del Bisbe Font Andreu - C/ de l'Esbart de Vic
<b>EIX</b>	
	Eix de la Zona Universitària
<b>LONGITUD</b>	342 m (641 m)
<b>AMPLADA TOTAL</b>	17,5 m
<b>PENDENT</b>	Nul

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Bona

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Via de caràcter residencial.

Al final del tram (costat C/ del Bisbe Font Andreu) el ferm presenta deformacions i un forat. Per altra banda, el carril bici acaba a la calçada sense pas senyalitzat per a bicicletes ni pas de vianants per creuar el carrer i continuar cap al següent tram.

El carril bici és ocupat, en part, pels vehicles aparcats en bateria.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

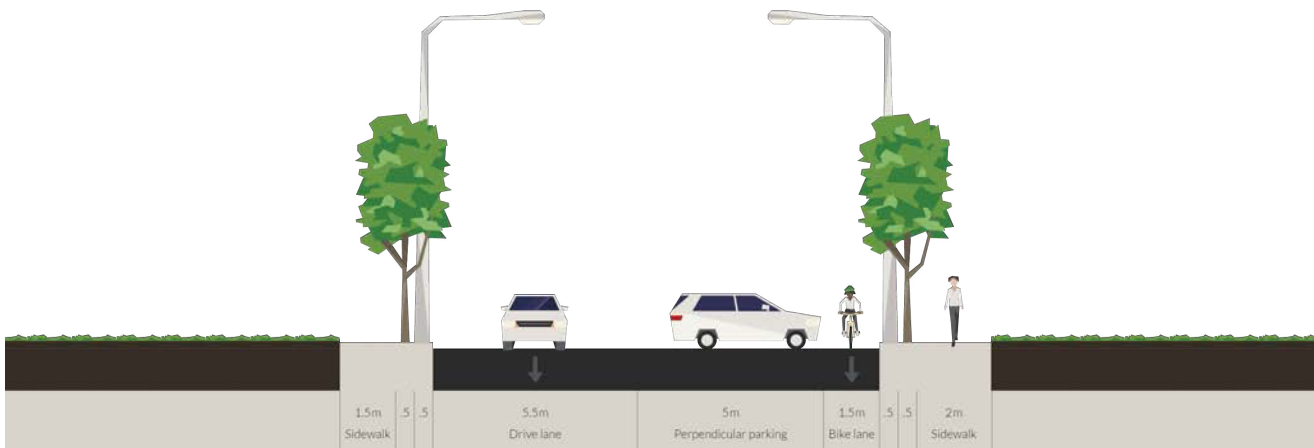
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

### Plànol 1

### Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	20 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

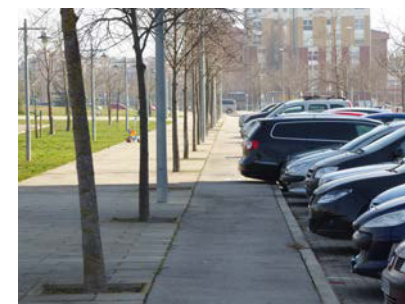
Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici acaba a la calçada sense pas senyalitzat per a bicicletes ni pas de vianants per creuar-lo.



El carril bici és ocupat, en part, pels vehicles aparcats en bateria.



## J - INCIDÈNCIES

Al final del tram (costat C/ del Bisbe Font Andreu) el ferm presenta deformacions i un forat.

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Comercial, industrial i z. verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	5
Tipus d'interseccions	En "Creu" (4) i rotonda (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	Entre 2 m i 5 m
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Com., Ind, z. verda i equip. (deixalleria)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	5
Tipus d'interseccions	En "Creu" (4) i rotonda (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Mataró	
TRAM	
Ctra. de Manlleu - Final del C/ Mataró (Deixalleria)	
EIX	
Eix del Sot dels Pradals	
LONGITUD	540 m
AMPLADA TOTAL	Entre 18 m i 21 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que la diferència és poc evident.

Al tram final (zona Deixalleria) la línia de pintura central desapareix de cop.

Al tram central (entre el C/ del Camí de la Tolosa i el C/ del Sot dels Pradals) el ferm presenta grans deformacions.

En tot aquest carrer no hi ha zones d'aparcament senyalitzades, tot i així els vehicles aparquen en línia a banda i banda del carrer. Alguns també ho fan sobre del carril bici.

Per accedir a la Deixalleria, a empreses i gasolineres, els vehicles han de creuar el carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

<b>B.1. Calçada imparell</b>	
Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	5 m
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Equip. (Estació tren, aparcament)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (1)

<b>B.2. Calçada parell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Equip. (Estació busos, aparcament)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de Miquel Llor	
<b>TRAM</b>	
C/ de Miramarges - C/ del Pare Gallissà	
<b>EIX</b>	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	78 m (743 m)
AMPLADA TOTAL	17,5 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Els vehicles que accedeixen o surten de l'aparcament públic han de creuar el carril bici.

Aquest tram suporta un important flux de vianants entre la zona universitària i el centre de la ciutat, pel C/ de l'Arquebisbe Alemany.

Molts vianants passegen per sobre del carril bici.

L'eix més directe entre el C/ Miramarges i el C/ Pare Gallissà passa per sobre el carril bici. En canvi passant per la vorera es fa volta. Es té la sensació que el carril bici no està ubicat correctament.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	2	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

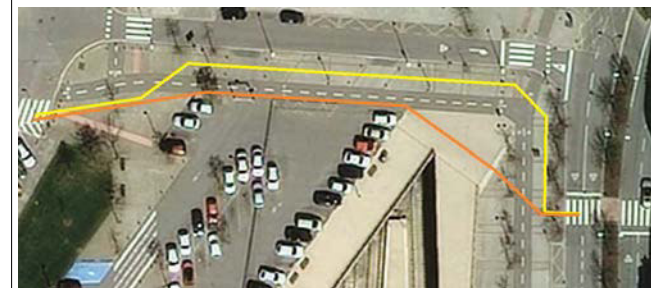
Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen o surten de l'aparcament públic han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

Molts vianants passen pel carril bici ja que l'eix més directe entre el C/ de Miramarges i el C/ del Pare Gallissà passa just per sobre el carril bici (línia taronja). En canvi passant per la vorera es fa volta (línia groga). Es té la sensació que el carril bici no està ubicat correctament.





**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	Entre 2,5 m i 4 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, línia de pintura i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****45 · MANLLEU (Ctra.) (EST) (1)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
Ctra. de Manlleu	
TRAM	
Accés Zona del Puig dels Jueus - C/ de l'Era d'en Sellés	
EIX	
Eix de la Carretera de Malleu – Mas Beuló	
LONGITUD	71 m
AMPLADA TOTAL	Entre 11 i 12,5 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Part del carril bici és ocupat per vehicles estacionats. També és creuat pels vehicles que accedeixen als comerços i a la zona del Puig dels Jueus.

El carril bici finalitza de cop a ambdós costats del tram. Al costat nord, per una torre elèctrica, i al costat sud, per la vorera i sense continuïtat cap a la resta del carrer.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	2	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

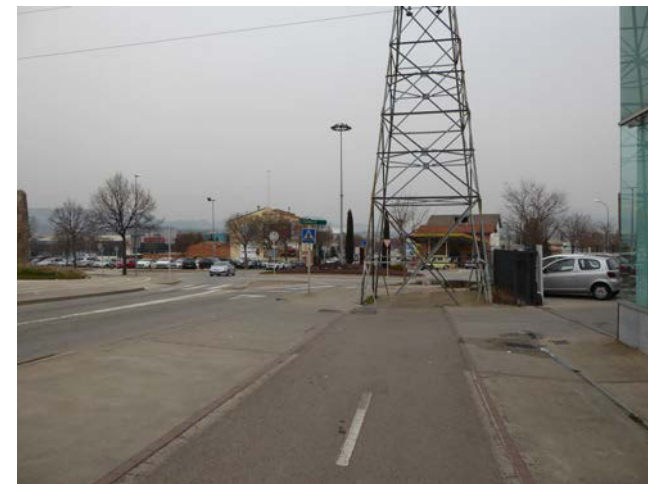
### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Part del carril bici és ocupat per vehicles estacionats i també és creuat pels vehicles que accedeixen als comerços i a la zona del Puig dels Jueus.

El carril bici finalitza de cop a ambdós costats del tram. Al costat nord, una torre elèctrica es troba en la trajectòria del carril bici, mentre que al costat sud, s'acaba a la vorera i no presenta continuïtat cap a la resta del carrer.



## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3,5 m (2,5 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Resid., equip.(cementiri) i z. verda
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, línia de pintura i panots
Senyalizac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si (només accés Nord)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****46 · MANLLEU (Ctra.) (OEST) (1)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
Ctra. de Manlleu	
TRAM	
C/ de l'Era d'en Sellés - Rda. de Francesc Camprodon	
EIX	
Eix de la Carretera de Manlleu – Mas Beuló	
LONGITUD	305 m
AMPLADA TOTAL	12 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent i en una part del tram, el carril bici està delimitat per una línia de pintura blanca. Aquestes línies de pintura s'acaben de cop al mig del tram.

Al costat sud, el carril bici acaba de cop a la vorera i no presenta continuïtat cap a la resta de carrer.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen o surten de l'espai de La Central han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

En una part del tram, el carril bici està delimitat per una línia de pintura blanca, però aquestes línies de pintura s'acaben de cop al mig del tram.



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	2 (9'5 m) + separador (1,5 m)
Amplada total vorera	1,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial i industrial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	2 (8,5 m)
Amplada total vorera	5,5 m (3 m + 1,5 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Com., solars i equip.(Control Ctres.)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) y en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera (en una illa central)
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Sud)
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****47 · MANLLEU (Ctra.) (2)****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	Ctra. de Manlleu
<b>TRAM</b>	
	C/ de l'Era d'en Sellés - C/ de Gutemberg
<b>EIX</b>	
	Eix de la Carretera de Manlleu – Mas Beuló
LONGITUD	400 m (1110 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 21 m i 31 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, en un illa central.

En algunes parts del tram, el ferm del carril bici presenta deformacions i algun forat.

A l'extrem sud d'aquest carrer, la vorera i la calçada lateral imparell desapareixen.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

En algunes parts del tram, el ferm del carril bici presenta deformacions i algun forat.



## 48 · MANLLEU (Ctra.) (3)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (9'5 m) + separador (1,5 m)
Amplada total vorera	1,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial i solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (2)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (9,5 m)
Amplada total vorera	5,5 m (3 m + 1,5 m + 1 m)
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial i solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (2)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

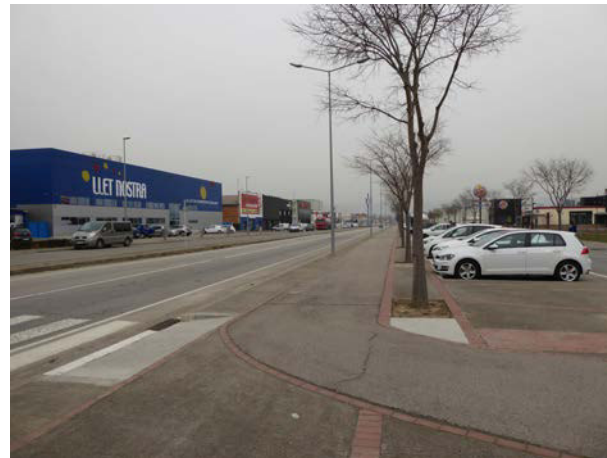
Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera (en una illa separadora)
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés C/ de Lleida)
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Dolenta

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Ctra. de Manlleu	
TRAM	
C/ de Gutenberg - C/ de Lleida	
EIX	
Eix de la Carretera de Manlleu – Mas Beuló	
LONGITUD	710 m (1110 m)
AMPLADA TOTAL	37 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, en un illa central.

En algunes parts del tram, el ferm del carril bici presenta deformacions.

El carrer està format per una via central principal i dues vies laterals, una a cada costat del carrer.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	4	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

En algunes parts del tram, el ferm del carril bici presenta deformacions i algun forat.





## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	Entre 1,5 m i 3 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1), en "Creu"(1) i en "T"(1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	6 m (1 m + 5 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 49 · MENÉNDEZ I PELAYO (1)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Menéndez i Pelayo	
TRAM	
C/ del Molí d'en Saborit - C/ de Jaume Munmany	
EIX	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	142 m (272 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 19,5 m i 21 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent i delimitat per arbres.

El carril bici d'aquest tram es troba desconnectat del de la resta del mateix carrer, entre el C/ de Jaume Munmany i el C/ de Rafael Subirachs. També està desconnectat amb el del següent tram (C/ del Molí d'en Saborit).

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Adequar un carril bici i vorera l'espai existent entre el C/ Jaume Munmany i el C/ Rafael Subirachs per connectar els dos trams de carril bici d'aquest carrer.



Així mateix, aprofitar l'espai existent a l'extrem nord del tram per adequar-hi un carril bici i connectar-lo al del C/ del Molí d'en Saborit.

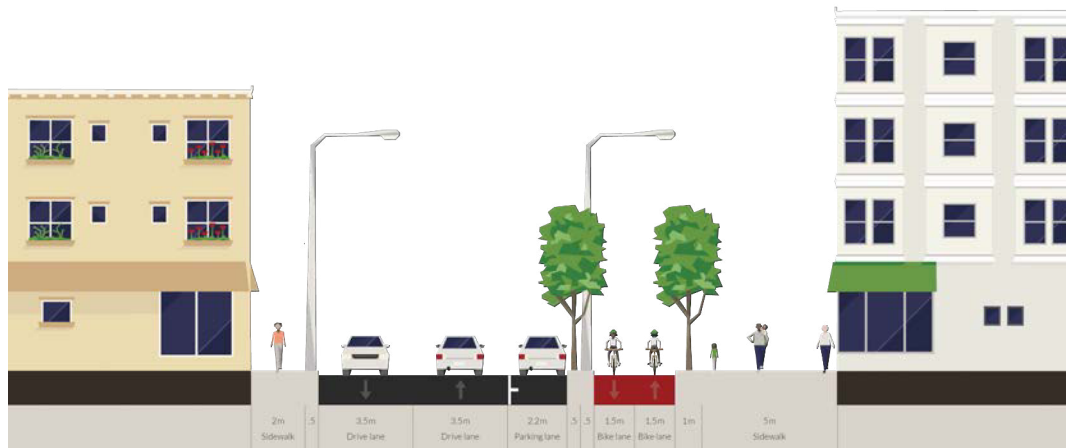
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, comercial i zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2), en "T" (1) i en "Y" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En bateria (4 m)
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2) i en "Y" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línia de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Nord)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 50 · MENÉNDEZ I PELAYO (2)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Menéndez i Pelayo	
TRAM	
C/ de Rafael Subirachs - C/ de Josep Pratdesaba	
EIX	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	130 m (272 m)
AMPLADA TOTAL	20 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de pintura blanca. A l'extrem sud del tram, el carril bici està pintat com a unidireccional.

Sovint els cotxes aparcats en bateria ocupen part del carril bici amb la part frontal o posterior del vehicle.

Aquest tram es troba desconnectat de la resta de carril bici del mateix carrer entre el C/ de Jaume Munmany i el C/ de Rafael Subirachs.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Adequar un carril bici i vorera a l'espai existent entre el C/ Jaume Munmany i el C/ Rafael Subirachs per connectar els dos trams de carril bici d'aquest carrer.



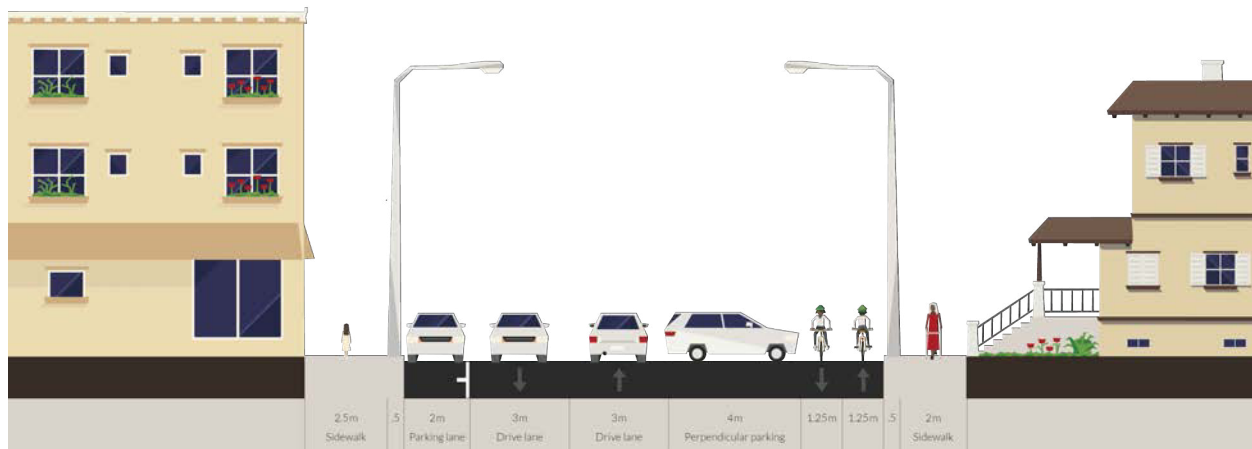
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	2	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Sovint els cotxes aparcats en bateria ocupen part del carril bici amb la part frontal o posterior del vehicle.



## J - INCIDÈNCIES

A l'extrem sud del tram, el carril bici està pintat com a unidireccional.



## 51 • MIQUEL LLOR (2)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	1,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2) i en "T" (1)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Miquel Llor	
TRAM	
C/ de Miramarges - C/ d'en Perot Rocaguinarda	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	125 m (743 m)
AMPLADA TOTAL	14 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que la diferència és poc evident.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	11 m (10 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda i equipaments (UVIC)
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Aparcaments
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Miquel Llor	
TRAM	
C/ d'en Perot Rocaguinarda - C/ Eix Onze de Setembre	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	115 m (743 m)
AMPLADA TOTAL	22 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que la diferència és poc evident.

El carril bici queda desconnectat del següent tram amb la rotonda del C/ Eix Onze de Setembre.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	11 m (10 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Z. verda i equipaments (pista)
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1), en "T"(1) i en "Creu"(1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Miquel Llor	
TRAM	
C/ Eix Onze de Setembre - C/ del Bisbe Font Andreu	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	85 m (743 m)
AMPLADA TOTAL	22 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que la diferència és poc evident.

El carril bici queda desconnectat del tram anterior amb la rotonda del C/ Eix Onze de Setembre.

Per creuar el C/ del Bisbe Font Andreu cal fer-ho pel pas de vianants situat uns metres més avall d'on acaba aquest tram de carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

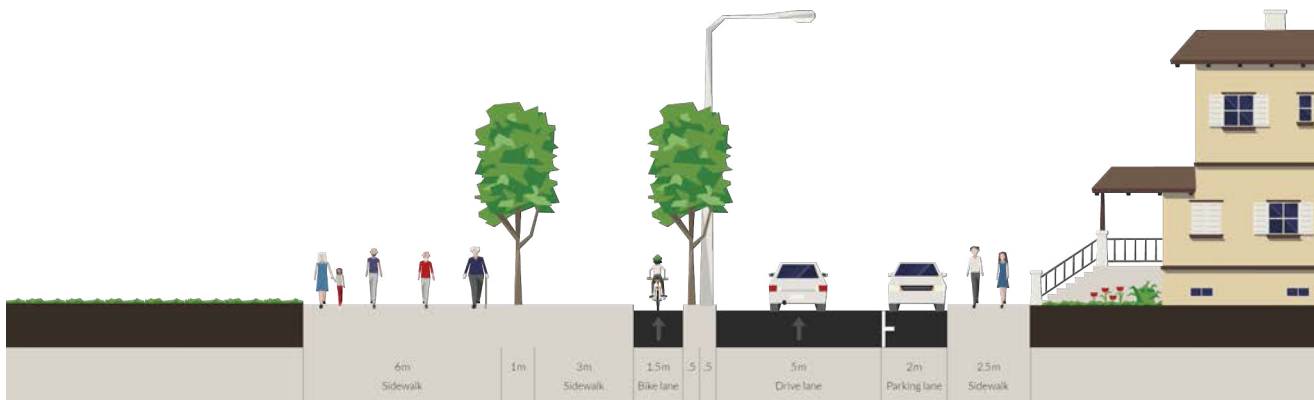
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	10 m
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (5,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residenc., comerc. i equip. (UVIC)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Miquel Llor	
TRAM	
C/ del Bisbe Font Andreu - C/ del Pare Rambla	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	160 m (743 m)
AMPLADA TOTAL	30 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que la diferència és poc evident.

Aquest tram de carrer és de caràcter residencial.

Alguns dels cotxes aparcats en bateria ocupen part del carril bici amb la part anterior o posterior del vehicle.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	20 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

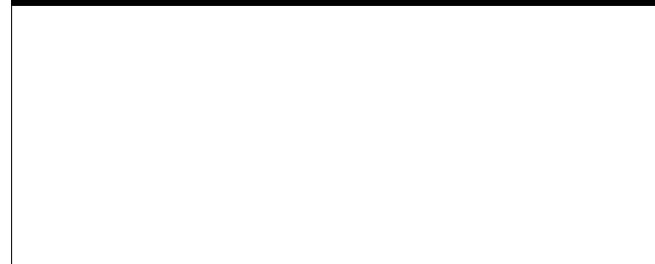
Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Alguns dels cotxes aparcats en bateria ocupen part del carril bici amb la part anterior o posterior del vehicle.



## J - INCIDÈNCIES



## 55 · MIQUEL LLOR (6)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	10 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "T" (1)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Miquel Llor	
TRAM	
C/ del Pare Rambla - C/ de la Miqueleta Riera	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	50 m (743 m)
AMPLADA TOTAL	11,5 m
PENDENT	Nul

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que la diferència és poc evident.

Aquest tram de carrer és peatonal i els vehicles no poden circular-hi.

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	5	Valoració general	0
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	5		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	-
Es compleix	-
Cicle semafòric	-

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	10 m
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda i equip. (pista, parc infantil)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (5,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Diferent ferm
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Miquel Llor	
TRAM	
C/ de la Miqueleta Riera - C/ de l'Esbart de Vic	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	130 m (743 m)
AMPLADA TOTAL	24,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que la diferència és poc evident.

Aquest tram de carrer és de caràcter residencial.

Alguns dels cotxes aparcats en bateria ocupen part del carril bici amb la part anterior o posterior del vehicle.

El carril bici acaba a la calçada del C/ de l'Esbart de Vic sense continuïtat.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	20 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Alguns dels cotxes aparcats en bateria ocupen part del carril bici amb la part anterior o posterior del vehicle.

El carril bici acaba a la calçada del C/ de l'Esbart de Vic sense continuïtat.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	2 (6 m) + separador (3 m)
Amplada total vorera	6 m (5 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda i equip. (Estació, aparcaments)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de Mossèn Josep Gudiol	
<b>TRAM</b>	
Pl. de l'Estació - C/ del Doctor Junyent	
<b>EIX</b>	
Eix del Ferrocarril	
LONGITUD	286 m
AMPLADA TOTAL	28,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A l'extrem nord del tram (costat Pl. de l'Estació) el carril bici acaba de cop i per continuar al tram següent existent al C/ del Pare Gallissà, els ciclistes han de passar per la vorera just per davant l'entrada de l'estació de tren. La gent que surt de l'estació no té visibilitat i es troba al mig de la trajectòria dels ciclistes que van d'un tram a l'altre. És un lloc on s'acostuma a concentrar molta gent i també és un lloc de pas per molts ciutadans entre el centre de la ciutat i la zona universitària i els barris de l'oest.

Molts vianants circulen per sobre del carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	4	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Molts ciutadans creuen el carril bici ja que és una zona de pas entre el centre de la ciutat i els barris de l'oest.

## J - INCIDÈNCIES

A l'extrem nord del tram (costat Pl. de l'Estació) el carril bici acaba de cop i per continuar al tram següent existent al C/ del Pare Gallissà, els ciclistes han de passar per la vorera just per davant l'entrada de l'estació de tren. La gent que surt de l'estació no té visibilitat i es troba al mig de la trajectòria dels ciclistes que van d'un tram a l'altre. És un lloc on s'acostuma a concentrar molta gent i també és un lloc de pas per molts ciutadans entre el centre de la ciutat i la zona universitària i els barris de l'oest.



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	Zona càrrega i desc. (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Aparellat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	2 (6 m) + seperador (2,5 m)
Amplada total vorera	9 m (6 m + 3 m)
Aparcament	Parada taxis i bus (2 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Aparellat
Usos adjacents	Equip. (estació tren i aparcaments)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	C/ del Pare Gallissà
<b>TRAM</b>	
	Pl. de l'Estació - C/ de Miquel Llor
<b>EIX</b>	
	Eix del Ferrocarril
LONGITUD	83 m
AMPLADA TOTAL	33 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A l'extrem sud del tram (costat Pl. de l'Estació) el carril bici acaba de cop i per continuar al tram següent existent al C/ del Pare Gallissà, els ciclistes han de passar per la vorera just per davant l'entrada de l'estació de tren. La gent que surt de l'estació no té visibilitat i es troba al mig de la trajectòria dels ciclistes que van d'un tram a l'altre. És un lloc on s'acostuma a concentrar molta gent i també és un lloc de pas per molts ciutadans entre el centre de la ciutat i la zona universitària i els barris de l'oest.

Molts dels vianants passen per sobre del carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

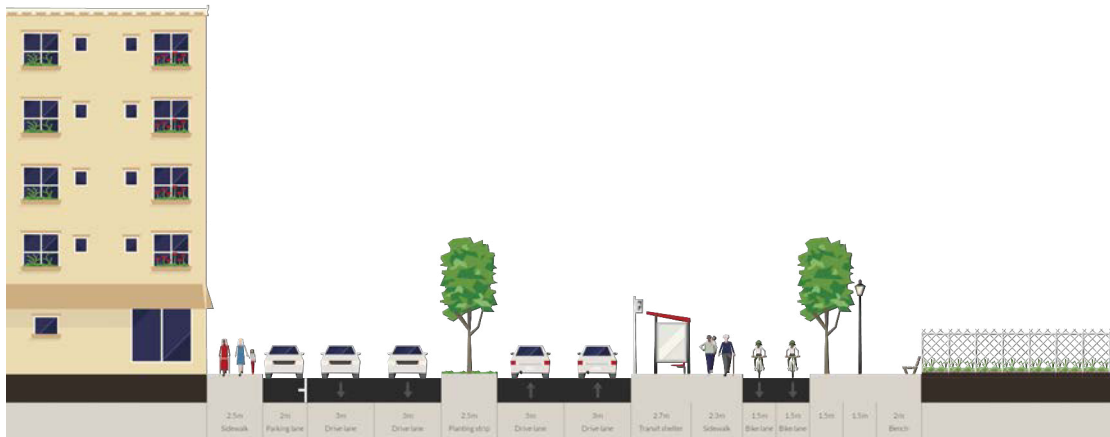
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	3	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Prioritat pels autobusos. Els cicle semafòric només es posa en marxa si un autobús ha d'accedir a l'estació d'autobusos.

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Molts vianants creuen el carril bici ja que és una zona de pas entre el centre de la ciutat i la zona universitària i els barris de l'oest.

## J - INCIDÈNCIES

A l'extrem sud del tram (costat Pl. de l'Estació) el carril bici acaba de cop i per continuar al tram següent existent al C/ del Pare Gallissà, els ciclistes han de passar per la vorera just per davant l'entrada de l'estació de tren. La gent que surt de l'estació no té visibilitat i es troba al mig de la trajectòria dels ciclistes que van d'un tram a l'altre.



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	4,5 m (3 m + 1,5 m)
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	7 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Resid., comerc. i aparcament
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
	C/ del Nord
TRAM	
	C/ d'Ató Bisbe - Rda. de Francesc Camprodon
EIX	
	Eix del Nord
LONGITUD	96 m
AMPLADA TOTAL	18,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A causa que les zones d'aparcament adjacents són de pagament o no existeixen, alguns conductors deixen el vehicle sobre el carril bici d'aquest tram per fer algun encàrrec.

Al semàfor existent en aquest tram de carrer (cruïlla amb la Rda. de Francesc Camprodon) es concentren vianants sobre el carril bici mentre esperen que el semàfor es posi verd per a creuar.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Al semàfor existent a la cruïlla amb la Rda. de Francesc Camprodon es concentren vianants sobre el carril bici mentre esperen que el semàfor es posi verd per a creuar.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	2 (entre 7 m i 7,5 m)
Amplada total vorera	Entre 3 m i 3,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, comercial i zona verda
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	6
Tipus d'interseccions	Rotonda (3), en "T"(2) i en "Y"(1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	2 (7 m / 7,5 m) + separador (3 m / 4 m)
Amplada total vorera	Entre 3,5 m i 5,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda i aparcaments
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	Rotonda (3) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
Av. dels Països Catalans	
<b>TRAM</b>	
C/ d'Alfons IV el Magnànim - C/ del Doctor Junyent	
<b>EIX</b>	
Eix del Ferrocarril	
<b>LONGITUD</b>	773 m (918 m)
<b>AMPLADA TOTAL</b>	Entre 31 m i 34,5 m
<b>PENDENT</b>	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

En algun punt presenta un ferm amb forats i esquerdes on fa falta realitzar-hi reparacions.

Hi ha diverses zones d'aparcament que per accedir-hi o sortir-ne cal travessar perpendicularment el carril bici.

La calçada parell i la calçada imparell es troben a diferent nivell a l'extrem sud del tram.

Aquest tram del carrer a mesura que s'aproxima al C/ del Doctor Junyent, s'eixampla uns metres.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	5	Valoració de les interseccions	4		

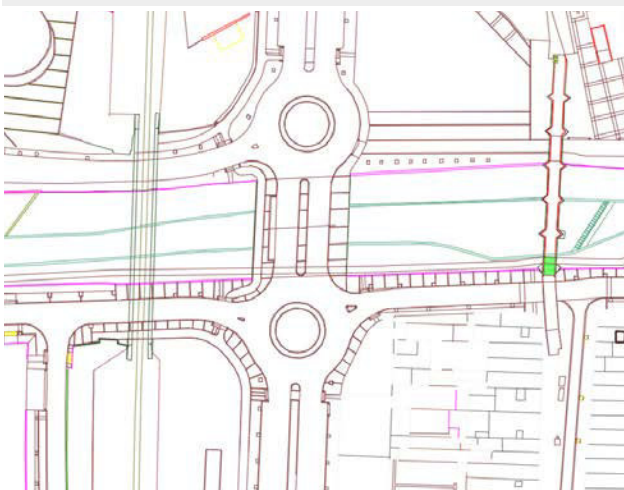
\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	40 / 50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Hi ha diverses zones d'aparcament que per accedir-hi o sortir-ne cal crear el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

En algun punt presenta un ferm amb forats i esquerdes on fa falta realitzar-hi reparacions.





## 61 · PAÏSOS CATALANS (2)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (6,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	2 (6,5 m) + separador (7 m)
Amplada total vorera	4,5 m
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, comercial i z. verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Y" (2)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. dels Països Catalans	
TRAM	
C/ d'Alfons IV el Magnànim - C/ de Rafael Gay de Montellà	
EIX	
Eix del Ferrocarril	
LONGITUD	145 m (918 m)
AMPLADA TOTAL	32 m
PENDENT	Suau

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El carril bici passa entre la parada de l'autobús urbà i la marquesina.

Aquest tram de carrer no presenta aparcament a la calçada parell, mentre que a la resta de tram existeix a ambdós costats de la via.

La calçada parell i la calçada imparell es troben a diferent nivell.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	5
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

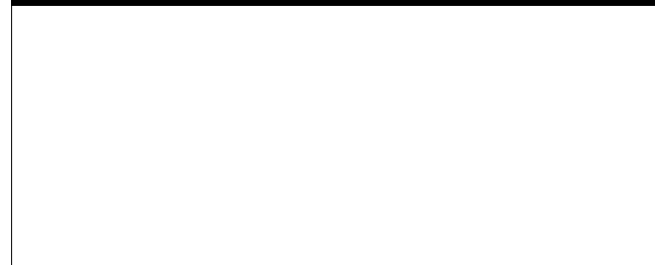
Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici passa entre la parada de l'autobús urbà i la marquesina.



## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i parc
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Y" (3)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial i zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la calçada / A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línies pintura / Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****62 · RAFAEL GAY DE MONTELLÀ****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ Rafael Gay de Montellà	
TRAM	
Av. del Montseny - Av. dels Països Catalans	
EIX	
Eix del Ferrocarril	
LONGITUD	170 m
AMPLADA TOTAL	14,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per dues línies de pintura blanca i peces de plàstic.

A l'extrem nord del tram, la vorera s'eixampla per unir-se a l'Av. dels Països Catalans. Aquí el carril bici passa a estar al mateix nivell de la vorera però amb un ferm diferent.

En un punt del carrer, el carril bici es troba entre els contenidors d'escombraries i la vorera. A l'inici del tram hi ha la presència de contenidors a sobre del carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

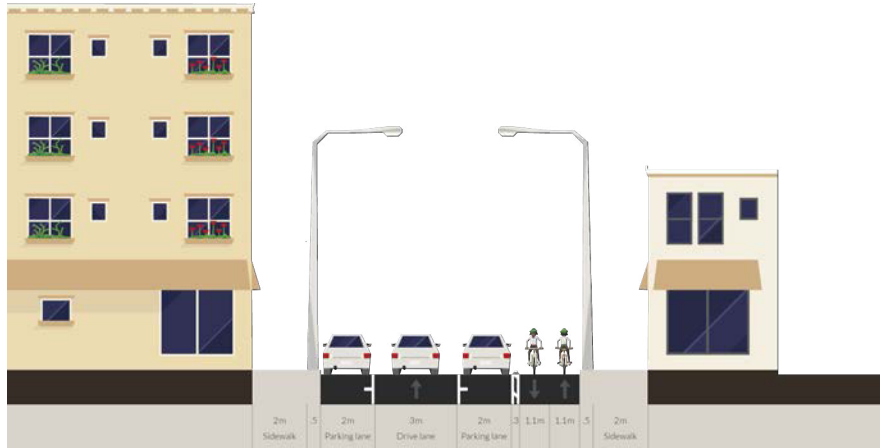
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

En un punt del tram, el carril bici es troba entre els contenidors d'escombraries i la vorera.



## J - INCIDÈNCIES

A l'inici del tram hi ha la presència de contenidors a sobre del carril bici.



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i rústic
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	4,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2) i en "Y" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línia de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Oest)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Rafael Subirachs	
TRAM	
C/ de Sant Francesc - C/ de Menéndez i Pelayo	
EIX	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	175 m
AMPLADA TOTAL	9 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de pintura blanca.

El carril bici està ocupat per una parada d'autobús urbà.

A l'extrem del tram (costat C/ de Menéndez i Pelayo) hi ha un espai per a rentar els cotxes. Per accedir-hi o sortir-ne els vehicles han de creuar el carril bici. També han de creuar-lo els vehicles que surten del C/ de Meranges.

Al costat imparell del carrer no hi ha vorera.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	2	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici està ocupat per una parada d'autobús urbà.



A l'extrem del tram (costat C/ de Menéndez i Pelayo) hi ha un espai per a rentar els cotxes. Per accedir-hi o sortir-ne els vehicles han de creuar el carril bici. També han de creuar-lo els vehicles que surten del C/ de Meranges.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (3)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	4 m (3 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, comercial i z. verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Y" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ del Remei	
TRAM	
C/ d'Enric Prat de la Riba - C/ de Raimon d'Abadal	
EIX	
Eix del Remei Centre - Estadi	
LONGITUD	107 m
AMPLADA TOTAL	14 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

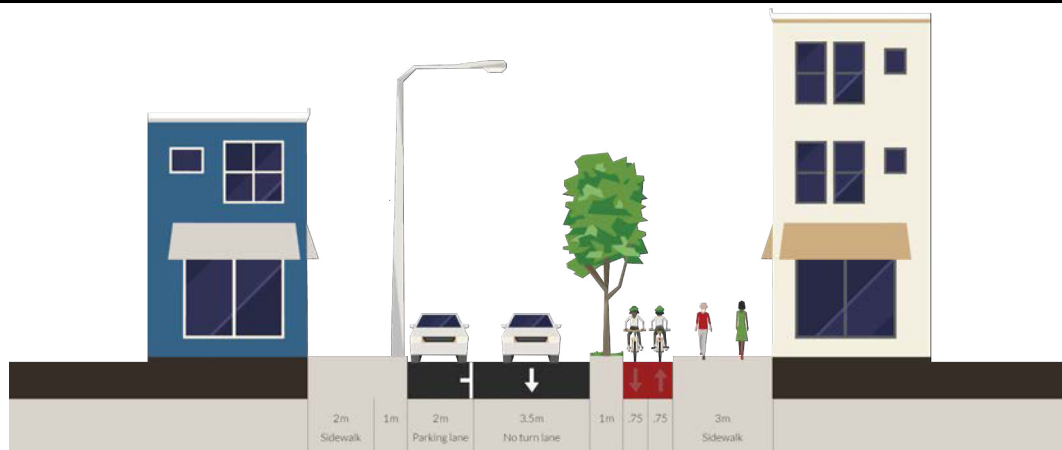
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	10 m
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Discontinu (Panots)	Separació	Línia de pintura discontinua blanca
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	Si (només accés Est -illa-)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 65 · PIUS XII - AMUSIC (A - 1)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. de Pius XII	
TRAM	
Pg. de la Generalitat - C/ del Pare Huix	
EIX	
Eix del Remei Nord – Pius XII	
LONGITUD	70 m (629 m)
AMPLADA TOTAL	24 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Aquest tram de carrer entre el Pg. de la Generalitat i el C/ del Pare Huix presenta dues tipologies de carrer diferents. A la primera part del tram -A.1- (costat del Pg. de la Generalitat) el carril bici bidireccional està situat a la vorera separat d'aquesta per una línia de pintura discontinua de color blanc. Entre aquests dos trams el carril bici travessa la calçada perpendicularment.

A la zona més propera al Pg. de la Generalitat, hi ha una part del tram per sobre la vorera on el carril bici no està senyalitzat. En canvi, el tram de carril bici a la calçada que creua el Pg. de la Generalitat està pintat de color vermell.

La vorera del costat imparell és molt ample gràcies a la presència d'un parc.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

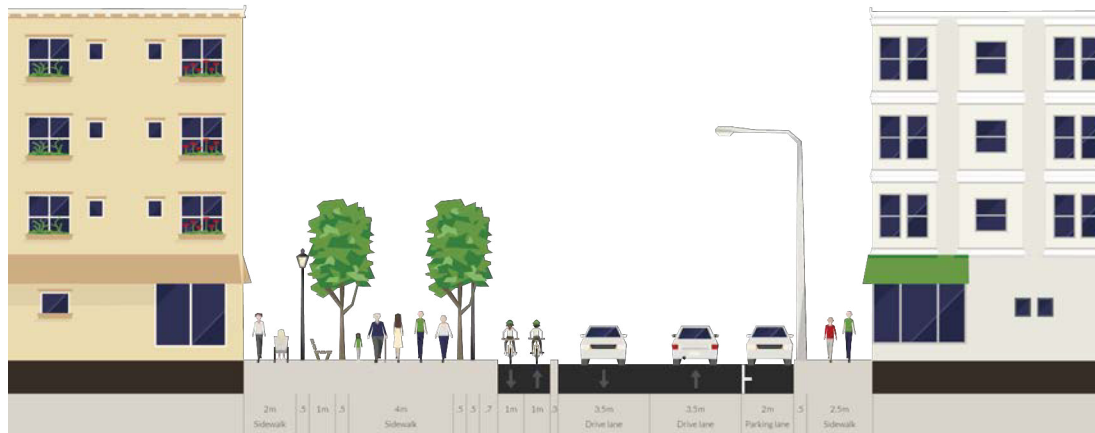
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici travessa perpendicularment la calçada de l'Av. de Pius XII entre el Pg. de la Generalitat i el C/ del Pare Huix.

A la zona més propera al Pg. de la Generalitat, des d'on s'acaba el carril bici i fins el pas per creuar el carrer, hi ha un tram per sobre la vorera on el carril bici no està senyalitzat.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

<b>B.1. Calçada imparell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	2 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

<b>B.2. Calçada parell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera (illa central)
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Arbres
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	Si (només fi del carril bici al costat Est)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
Av. de Pius XII	
<b>TRAM</b>	
Pg. de la Generalitat - C/ del Pare Huix	
<b>EIX</b>	
Eix del Remei Nord – Pius XII	
LONGITUD	60 m (629 m)
AMPLADA TOTAL	19 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Aquest tram de carrer entre el Pg. de la Generalitat i el C/ del Pare Huix presenta dues tipologies de carrer diferents. A la segona part del tram -A.2- (costat C/ del Pare Huix) el carril bici bidireccional està situat a l'illa separadora central. Entre aquests dos trams el carril bici travessa la calçada perpendicularment.

Gràcies a la presència d'arbrat, és un espai més agradable per passejar que a les voreres laterals i hi ha alguns vianants que hi caminen.

A la cruïlla amb el C/ del Pare Huix, el ferm està pintat amb pintura de color vermell encara que es troba força esborrada.

La zona d'aparcament d'aquest tram es troba al costat de les voreres laterals, mentre que el tram més proper a la Pl. de l'Amusic, es troba a ambdós costats de l'illa separadora central.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

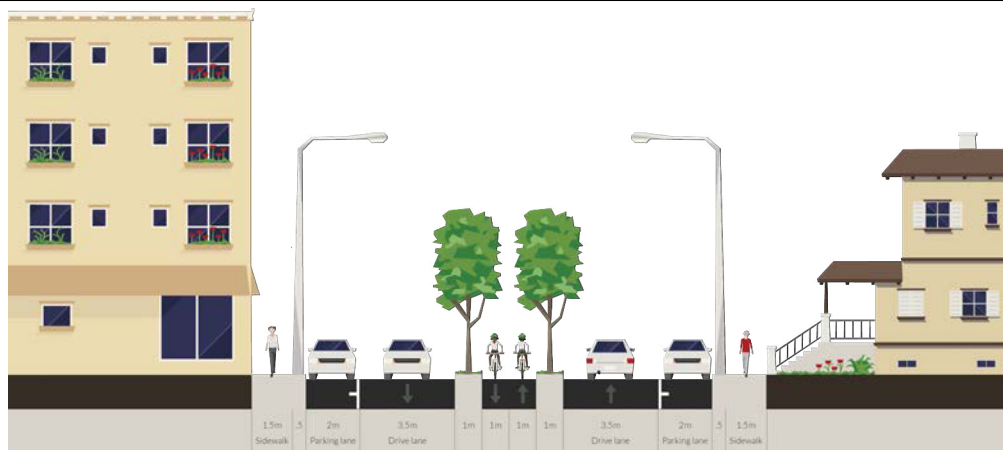
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici travessa perpendicularment la calçada de l'Av. de Pius XII entre el Pg. de la Generalitat i el C/ del Pare Huix.

## J - INCIDÈNCIES

A la cruïlla amb el C/ del Pare Huix, el ferm està pintat amb pintura de color vermell encara que es troba força esborrada.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	2 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, comercial i z. verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	6
Tipus d'interseccions	En "Creu" (4) i en "T" (2)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	En "Creu" (4)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera (illa central)
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Arbres
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	Si (diversos accés Oest)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 67 · PIUS XII - AMUSIC (3)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. de Pius XII	
TRAM	
C/ de Sant Jaume - C/ del Pare Huix	
EIX	
Eix del Remei Nord – Pius XII	
LONGITUD	307 m (629 m)
AMPLADA TOTAL	19 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a l'illa separadora central. Gràcies a la presència d'arbrat, és un espai més agradable per passejar que a les voreres laterals i hi ha alguns vianants que hi caminen.

A les cruïlles el ferm està pintat amb pintura de color vermell encara que es troba força esborrada.

La zona d'aparcament d'aquest tram es troba al costat de les voreres laterals, mentre que el tram més proper a la Pl. de l'Amusic, es troba a ambdós costats de l'illa separadora central.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

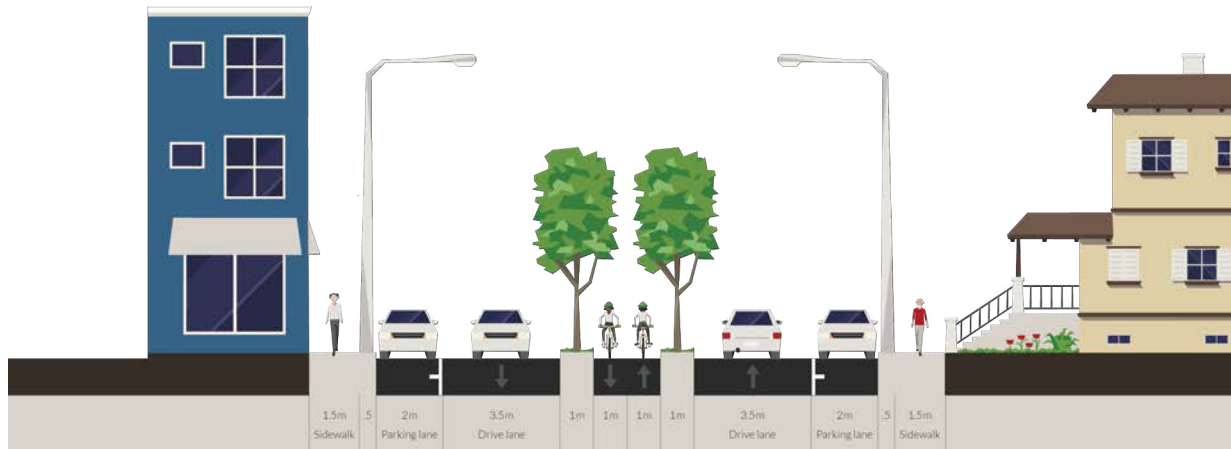
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	4	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici travessa perpendicularment les calçades dels carrers pels que creua.

## J - INCIDÈNCIES

A les cruïlles, el ferm està pintat amb pintura de color vermell encara que es troba força esborrada.



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	2 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Creu" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera (illa central)
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Arbres
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	Si (només a la fi del tram)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
	Av. de Pius XII
TRAM	
	C/ de Sant Jaume - Pl. de l'Amusic
EIX	
	Eix del Remei Nord – Pius XII
LONGITUD	126 m (629 m)
AMPLADA TOTAL	19 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a l'illa separadora central. Gràcies a la presència d'arbrat, és un espai més agradable per passejar que a les voreres laterals i hi ha alguns vianants que hi caminen.

A les cruïlles amb el C/ de Sant Jaume i la Pl. de l'Amusic, el ferm està pintat amb pintura de color vermell encara que es troba força esborrada.

La zona d'aparcament d'aquest tram es troba a banda i banda de l'illa separadora per on trobem el carril bici, mentre que a la resta de tram es troba al costat de les voreres a cada banda del carrer.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici travessa perpendicularment la calçada del C/ de Sant Jaume i el final de l'Av. de Pius XII.

## J - INCIDÈNCIES

A les cruïlles, el ferm està pintat amb pintura de color vermell encara que es troba força esborrada.





## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (2) i en "Y" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Z. verda, industrial i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (2) i en "Y" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

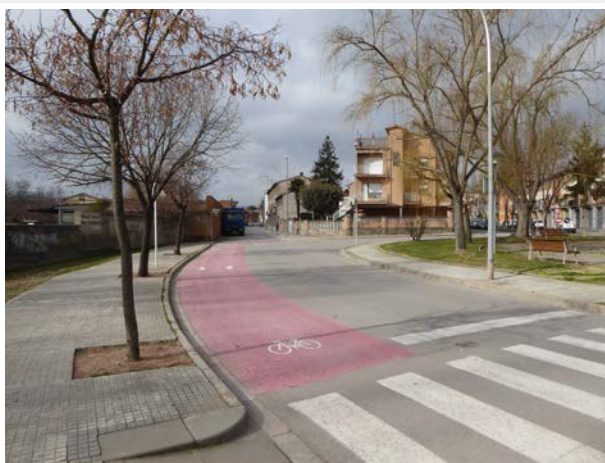
Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm pintat de color vermell
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 69 • PIUS XII - AMUSIC (5)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Pl. de l'Amusic	
TRAM	
Av. de Pius XII - C/ de Josep Pratdesaba	
EIX	
Eix del Remei Nord – Pius XII	
LONGITUD	66 m (629 m)
AMPLADA TOTAL	12 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la calçada i diferenciada d'aquesta perquè el ferm està pintat amb pintura de color vermell. La pintura està força esborrada sobretot a l'encreuament amb l'Av. de Pius XII.

El carril bici s'acaba de cop al mig de la plaça, just abans del pas de vianants i d'uns contenidors d'escombraries. Aquest tram de carril bici queda sense enllaçar amb l'existent al C/ de Josep Pratdesaba, pocs metres més enllà.

Els vehicles que accedeixen a la Pl. de l'Amusic per l'Av. de Pius XII i pel Ptge. de Sant Jaume creuen el carril bici perpendicularment.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	2	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici s'acaba de cop al mig de la plaça, just abans del pas de vianants i d'uns contenidors d'escombraries, i queda sense enllaçar amb l'existent al C/ de Josep Pradesaba.



Els vehicles que accedeixen a la Pl. de l'Amusic per l'Av. Pius XII i pel Ptge. Sant Jaume creuen el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

La pintura vermella està força esborrada sobretot a l'encreuament amb l'Av. de Pius XII.



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Industrial
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línia de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****70 · SANT JAUME (Ptge.)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
Ptge. de Sant Jaume	
TRAM	
C/ de Sant Jaume - Pl. de l'Amusic	
EIX	
Eix del Remei Centre - Estadi	
LONGITUD	89 m
AMPLADA TOTAL	9,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de pintura blanca. Aquesta línia està força esborrada.

Al costat parell del carrer hi ha vehicles aparcats però l'estacionament no està senyalitzat i tampoc hi ha vorera.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	2	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Al final del tram, els vehicles d'aquest carrer han de creuar perpendicularment el carril bici existent a la Pl. de l'Amusic.

## J - INCIDÈNCIES

La línia blanca que separa la calçada del carril bici està força desdibuixada.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	Si (només accés Oest)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 71 · R. D'ABADAL – ESTADI - FOLCH (1)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de Raimon d'Abadal	
TRAM	
C/ del Remei - C/ del Doctor Candi Bayés	
EIX	
Eix del Remei Centre - Estadi	
LONGITUD	77 m (763 m)
AMPLADA TOTAL	12,5 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent. A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa on el ferm està pintat de color vermell, tot i que la pintura està una mica esborrada.

És una zona on l'aparcament és de pagament (zona blava). Això fa que alguns conductors ocupin el carril bici per estacionar el vehicle uns minuts per fer algun encàrrec.

En aquest tram l'aparcament es troba al costat parell del carrer mentre que al següent tram fins al Pg. de la Generalitat es troba al costat imparell.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa.

És una zona on l'aparcament és de pagament (zona blava). Això fa que alguns conductors ocupin el carril bici per estacionar el vehicle uns minuts per fer algun encàrrec.

## J - INCIDÈNCIES

A les cruïlles on el carril bici creua perpendicularment la calçada, el ferm està pintat de color vermell tot i que la pintura està una mica esborrada.

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	2 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (3)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (3)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	Si (només accés Oest)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****72 · R. D'ABADAL – ESTADI – FOLCH (2)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Raimon d'Abadal	
TRAM	
C/ del Doctor Candi Bayés - Pg. de la Generalitat	
EIX	
Eix del Remei Centre – Estadi	
LONGITUD	202 m (763 m)
AMPLADA TOTAL	12,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent. A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa on el ferm està pintat de color vermell, tot i que la pintura està una mica esborrada.

En aquest tram l'aparcament es troba al costat imparell del carrer, al costat del carril bici, mentre que a l'anterior tram, fins al C/ del Remei, es troba al costat parell.

El carril bici passa entre els contenidors d'escombraries i el carril bici.

Presència d'una terrassa petita d'un bar a la vorera imparell que pot fer tendir als vianants a anar per sobre el carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici passa entre els contenidors d'escombraries i la vorera.

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa.

## J - INCIDÈNCIES

A les cruïlles on el carril bici creua perpendicularment la calçada, el ferm està pintat de color vermell tot i que la pintura està una mica esborrada.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat / A portell
Usos adjacents	Resid., comerc. i equip. (església)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	6
Tipus d'interseccions	En "Creu" (3) i en "T" (3)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	Entre 2 m i 4 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Alineat / A portell
Usos adjacents	Res., com., z. verda i equip. (OAR i ETB)
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (3)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 73 · R. D'ABADAL – ESTADI – FOLCH (3)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. de l'Estadi	
TRAM	
Pg. de la Generalitat - C/ de la Providència	
EIX	
Eix del Remei Centre - Estadi	
LONGITUD	317 m (763 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 14 i 16 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent. A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa on el ferm està pintat de color vermell, tot i que la pintura està una mica esborrada.

En alguns punts d'aquest tram el carril bici està situat entre la vorera i els contenidors d'escombraries o entre la parada d'autobús urbà i la marquesina.

Entre el C/ del Pare Huix i el C/ de la Providència la disposició de l'enllumenat és a portell i la vorera parell mesura 2 m d'amplada, mentre que entre el Pg. de la Generalitat i el C/ del Pare Huix l'enllumenat és alineat al costat parell del carrer i la vorera d'aquest costat mesura 4 m d'amplada.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

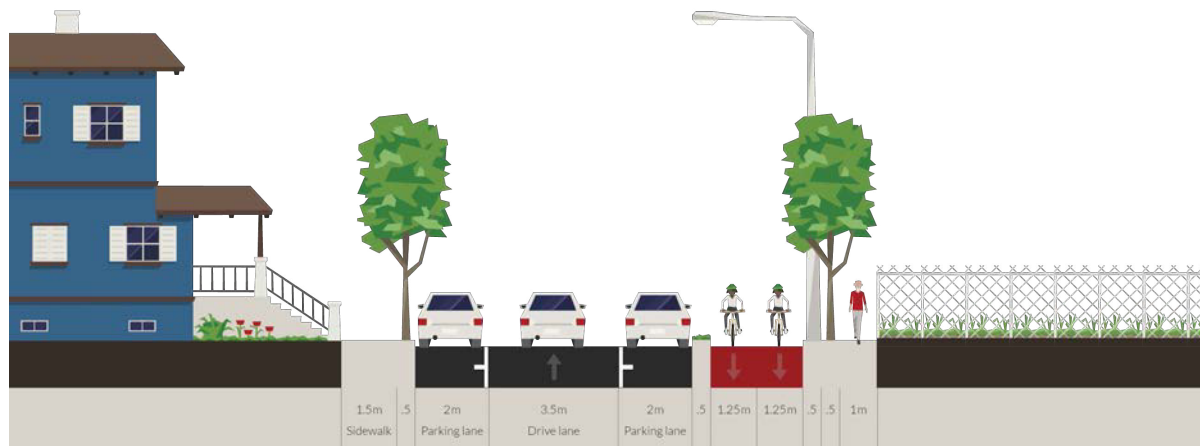
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

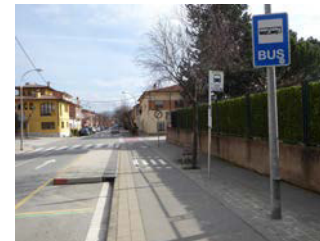
### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa.

El carril bici passa entre la parada d'autobús urbà i la marquesina o banc i entre els contenidors d'escombraries i la vorera.



## J - INCIDÈNCIES

A les cruïlles on el carril bici creua perpendicularment la calçada, el ferm està pintat de color vermell tot i que la pintura està una mica esborrada.

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	En "Creu" (4)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	En "Creu" (4)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****74 · R. D'ABADAL – ESTADI – FOLCH (2)****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de Josep Maria Folch i Torres	
<b>TRAM</b>	
C/ de la Providència - C/ de Jesús Obrer	
<b>EIX</b>	
Eix del Remei Centre - Estadi	
LONGITUD	127 m (763 m)
AMPLADA TOTAL	14 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent separat d'aquesta per arbrat.

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa i on el ferm està pintat de color vermell, tot i que la pintura està una mica esborrada.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

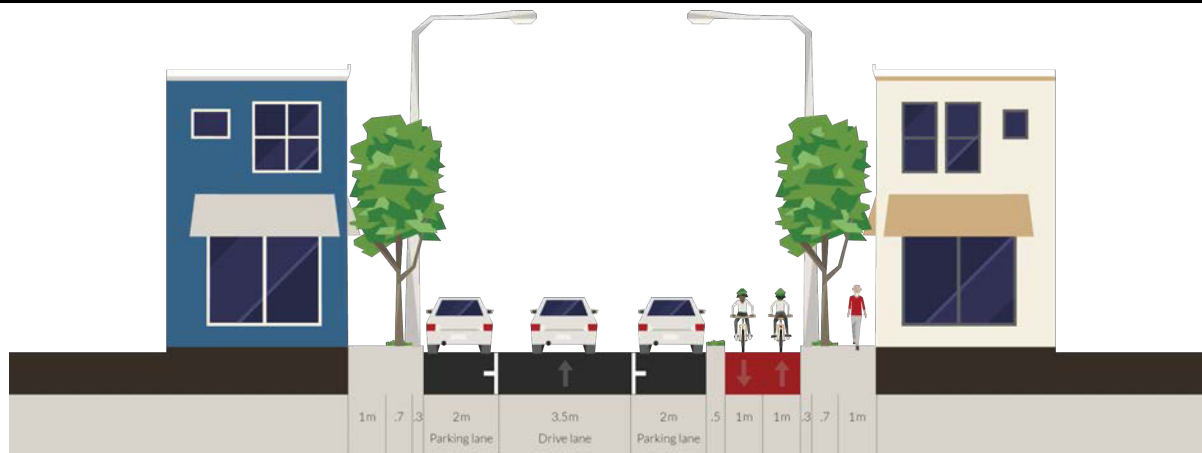
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa.

## J - INCIDÈNCIES

A les cruïlles on el carril bici creua perpendicularment la calçada, el ferm està pintat de color vermell tot i que la pintura està una mica esborrada.

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	2 (7,5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****75 · R. D'ABADAL – ESTADI – FOLCH (5)****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de Josep Maria Folch i Torres	
<b>TRAM</b>	
C/ de Jesús Obrer - C/ de Sant Jaume	
<b>EIX</b>	
Eix del Remei Centre - Estadi	
LONGITUD	40 m (763 m)
AMPLADA TOTAL	14 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent i està separat d'aquesta per arbrat.

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa i on el ferm està pintat de color vermell, tot i que la pintura està una mica esborrada.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

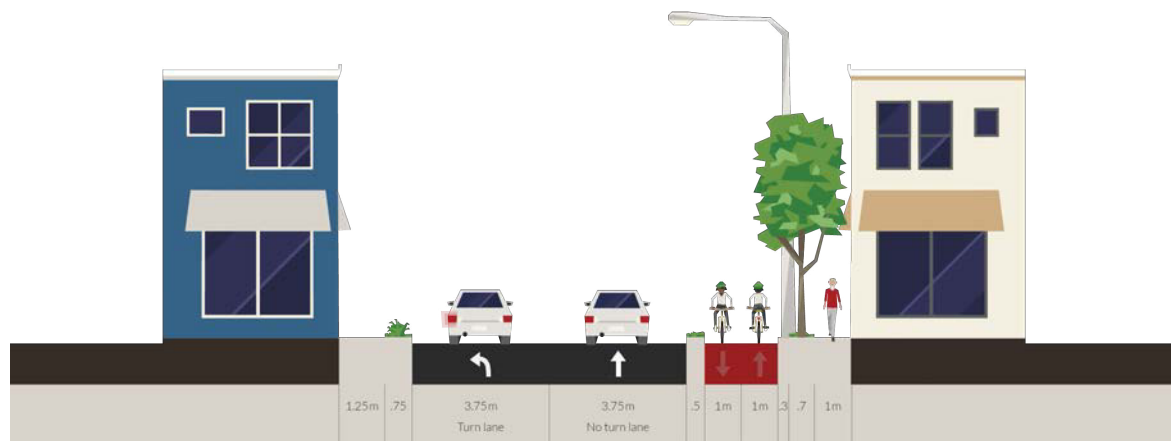
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa.

## J - INCIDÈNCIES

A les cruïlles on el carril bici creua perpendicularment la calçada, el ferm està pintat de color vermell tot i que la pintura està una mica esborrada.

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	1,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	Entre 0,5 m i 5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Z. verda i equipaments (ermita)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Dues línies de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Triangles	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****76 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (1)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Sant Francesc	
TRAM	
C/ de la Mare de Déu de la Guia - C/ de Rafael Subirachs	
EIX	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	50 m (516 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 8 m i 12,5 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per dues línies de pintura blanca.

Al costat parell del carrer hi ha un ampli espai lliure gràcies a l'existència d'un parc. Això permet que el tram de vorera de mig metre no sigui un problema pel desplaçament dels vianants.

El carril bici creua perpendicularment la calçada del C/ de la Mare de Déu de la Guia.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici creua perpendicularment la calçada del C/ de la Mare de Déu de la Guia.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línies blanques i pintura vermella (part)
Senyalitzac. horitzontal	Pintura vermell (una part)	Senyalització vertical	Si (només accés Sud)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****77 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (2)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Sant Jaume	
TRAM	
C/ de la Mare de Déu de la Guia - Av. de Pius XII	
EIX	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	92 m (516 m)
AMPLADA TOTAL	13,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separada d'aquesta per dues línies de pintura blanca. En una part d'aquest tram, el ferm del carril bici està pintat de color vermell (sense línies) però la pintura està força esborrada i s'acaba de cop.

A la vorera del costat parell es disposa d'un espai lliure entre l'edifici i la vorera gràcies a la ubicació de l'edifici, més enretirat que la resta d'edificis del carrer.

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

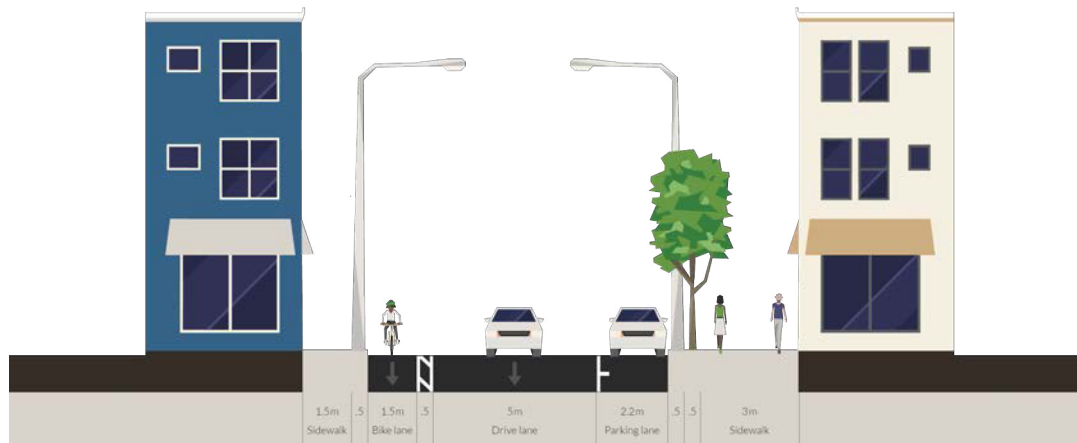
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	2	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

### Plànol 1



### Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa.

## J - INCIDÈNCIES

En una part d'aquest tram, el ferm del carril bici està pintat de color vermell però la pintura està força esborrada i s'acaba de cop.



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	5 m
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	1,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (2 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Pintura vermella
Senyalitzac. horitzontal	Pintura vermella	Senyalització vertical	Si (només accés Sud)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****78 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (3)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	C/ de Sant Jaume
TRAM	Av. de Pius XII - Ptge. de Sant Jaume
EIX	Eix de l'Horta Vermella
LONGITUD	75 m (516 m)
AMPLADA TOTAL	15 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada amb el ferm pintat de color vermell però força esborrat.

Al mig del carril bici (costat nord) hi ha una parada d'autobús urbà en la que, a cada freqüència pas, l'autobús invadeix i obstaculitza el carril bici.

L'espai d'aparcament en línia no està senyalitzat.

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

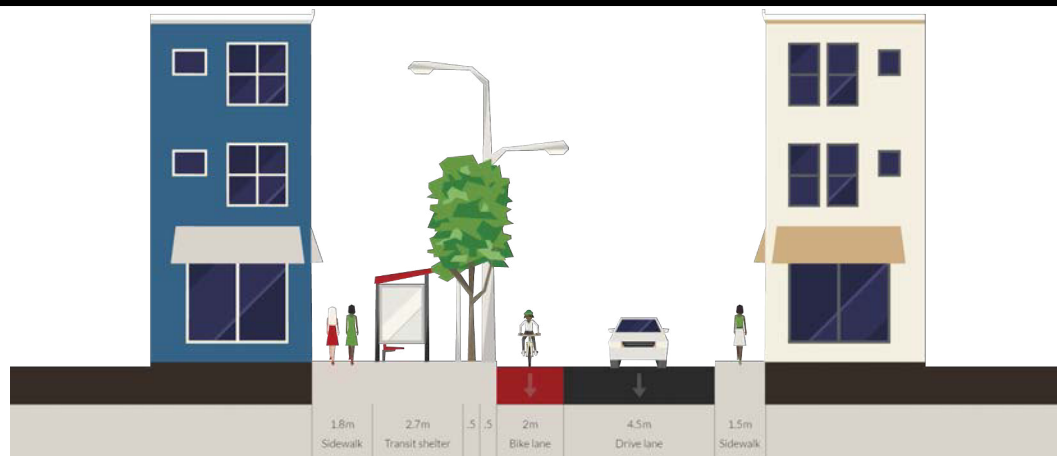
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	2	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	1		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

### Plànol 1



### Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A les cruïlles, el carril bici creua perpendicularment la calçada dels carrers que travessa.

Al mig del carril bici hi ha una parada d'autobús urbà.



## J - INCIDÈNCIES

El ferm del carril bici està pintat de color vermell però la pintura està força esborrada.



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (5,5 m)
Amplada total vorera	1,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Industrial i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Alomerat)	Separació	Dues línies de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****79 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (2)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Sant Jaume	
TRAM	
Ptge. de Sant Jaume - C/ de Manel Brunet	
EIX	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	44 m (516 m)
AMPLADA TOTAL	10,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separada d'aquesta per dues línies de pintura blanca. A diferència d'altres trams d'aquest carrer, el ferm no està pintat amb pintura vermella.

Presència d'una indústria serradora que per accedir-hi o sortir-ne, els camions han de travessar el carril bici.

Presenta restes de senyalització horitzontal (figures).

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els camions que accedeixen o surten de la indústria serradora han de travessar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	Entre 3,5 m i 5,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda i industrial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Dues línies de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si (només accés Sud)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****80 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (5)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ de Sant Jaume	
TRAM	
C/ de Manel Brunet - Av. dels Països Catalans	
EIX	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	95 m (516 m)
AMPLADA TOTAL	15 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici situat a la calçada i separat d'aquesta per dues línies de pintura blanca.

El carril bici es troba entre la calçada i l'aparcament en línia del costat imparell del carrer, això provoca que els vehicles invadeixin el carril bici quan realitzen les maniobres d'estacionament. El mateix passa amb els contenidors d'escombraries, ja que quan el camió d'escombraries passa a recollir-les també invadeix el carril bici.

A diferència d'altres trams d'aquest carrer, el carril bici no presenta un ferm pintat de color vermell.

Aquest tram no està connectat amb el darrer tram de carril bici d'aquest carrer situat al sud de la rotonda.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

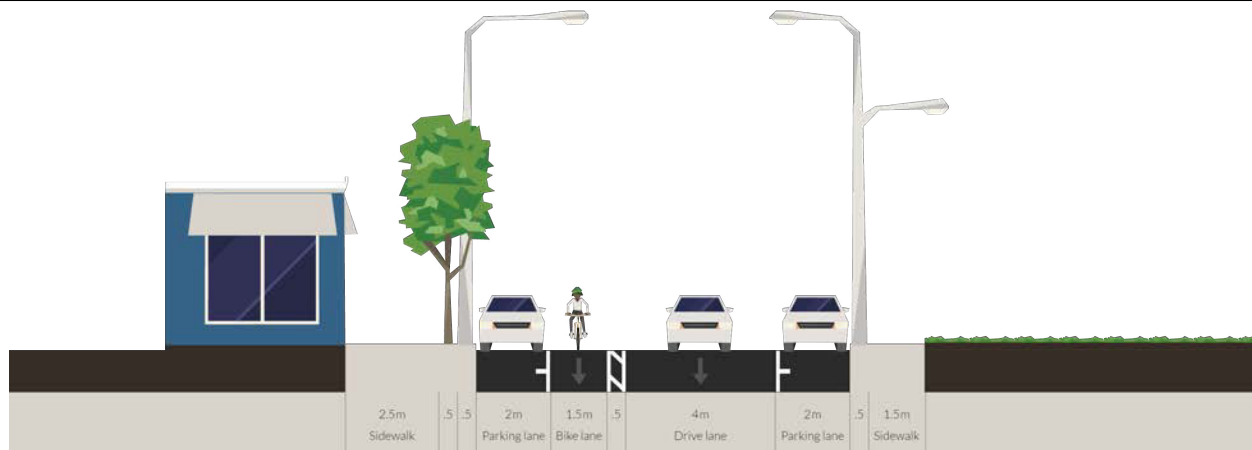
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	2	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcte

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici es troba entre la calçada i l'aparcament en línia del costat imparell del carrer, això provoca que els vehicles invadeixin el carril bici quan realitzen les maniobres d'estacionament. El mateix passa amb els contenidors d'escombraries, ja que quan el camió d'escombraries passa a recollir-les també invadeix el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	2 (10 m) + 2 separadors (1,5 m)
Amplada total vorera	4 m (3 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, industrial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i aparcament
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	6
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (4)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****81 · ST. FRANCESC – ST. JAUME (C/) (6)****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de Sant Jaume	
<b>TRAM</b>	
Av. dels Països Catalans - C/ de Santa Eugènia de Berga	
<b>EIX</b>	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	160 m (516 m)
AMPLADA TOTAL	27,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Aquest tram està desconnectat de la resta de carril bici del mateix carrer situat al nord de la rotonda de la cruïlla amb l'Av. dels Països Catalans.

Els vehicles que accedeixen o surten de l'aparcament del centre comercial han de creuar el carril bici.

Els aparcaments de la calçada parell canvien de costat de la calçada en un tram curt

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

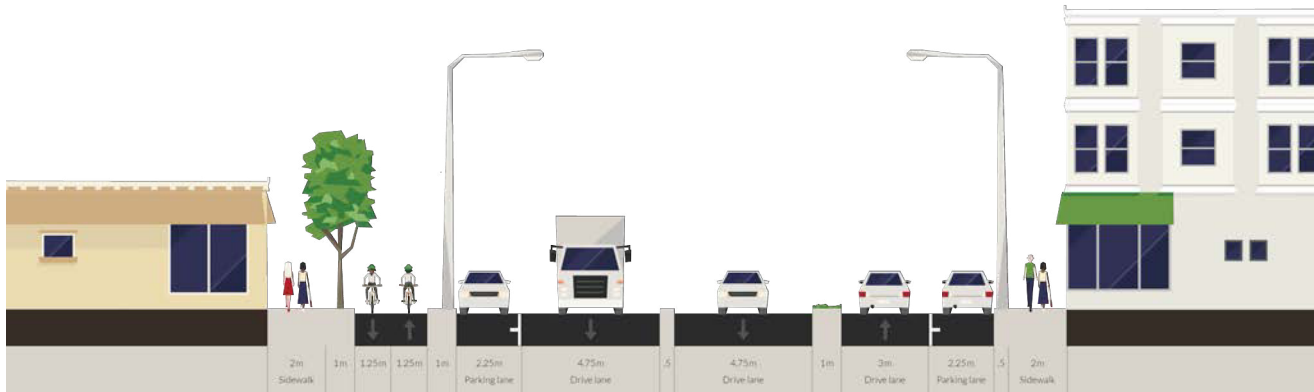
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen o surten de l'aparcament del centre comercial han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

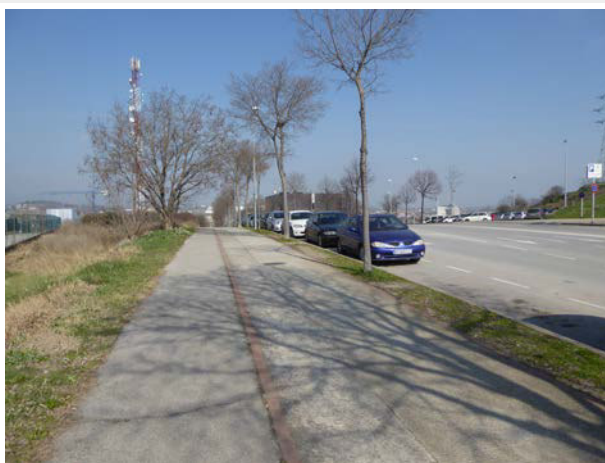
Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Com., Ind., equip. (Adif, FECSA) i solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "Y" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Comerc. i equip. (Tanatori, Policia)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1), en "T" (1) i en "Y" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Necessita reparacions	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****82 · SOT DELS PRADALS (1)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ del Sot dels Pradals	
TRAM	
C/ de l'Era d'en Sellés - C/ de Mataró	
EIX	
Eix del Sot dels Pradals	
LONGITUD	471 m (581 m)
AMPLADA TOTAL	14 m
PENDENT	Fort

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que la diferència és poc evident.

En alguns punts el ferm està en mal estat, presenta forats o parts sense esfaltar.

Per entrar o sortir de les instal·lacions d'ADIF els vehicles han de creuar el carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	2	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Per entrar o sortir de les instal·lacions d'ADIF els vehicles han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

En alguns punts el ferm està en mal estat, presenta forats o parts sense esfaltar.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2 m (1 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial i industrial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 83 · SOT DELS PRADALS (2)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ del Sot dels Pradals	
TRAM	
C/ de Mataró - rec de l'Esperança (Límit Mpal. amb Gurb)	
EIX	
Eix del Sot dels Pradals	
LONGITUD	110 m (581 m)
AMPLADA TOTAL	14 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera.

Al costat imparell del carrer, només existeix el carril bici tot i que no és fàcil reconèixe'l. Fora del carril bici hi ha un espai per a vianants però està cobert per herba. Això provoca que els vianants passegin per sobre del carril bici.

A l'inici del tram, hi ha marques de pintura per delimitar els dos carrils però s'acaben de cop.

A l'extrem nord del carrer, el carril bici acaba de cop a l'arribar a límit municipal amb el municipi de Gurb.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	2	Valoració general	2	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

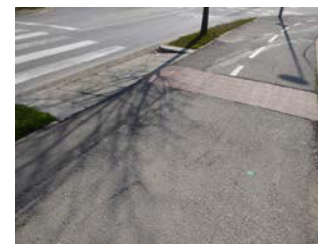
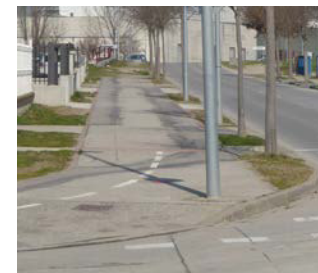
Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

Al costat imparell del carrer, només existeix el carril bici tot i que no és fàcil reconèixe'l. Fora del carril bici hi ha un espai per a vianants però està cobert per herba. Això provoca que els vianants passegin per sobre del carril bici.

A l'inici del tram, hi ha marques de pintura per delimitar els dos carrils però s'acaben de cop.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	Separador (1,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línies de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Est)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 84 · SANT BERNAT CALBÓ (NORD) (1)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. de Sant Bernat Calbó	
TRAM	
Rda. de Francesc Camprodon - C/ del Comtat d'Osona	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	255 m (700 m)
AMPLADA TOTAL	10,5 m
PENDENT	Fort

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una o dues línies de pintura blanca i els aparcaments.

Els vehicles aparcats estan molt a prop del carril bici i si aquests obren la porta, aquesta invadeix el carril bici.

El carril bici també passa entremig de la vorera i zones de càrrega i descàrrega i zones amb contenidors d'escombraries.

La connexió amb el carril bici del següent tram (Rda. de Francesc Camprodon) és inexistent i complicat pels ciclistes (voreres més estretes, flux de vehicles alt, pas de vehicles d'emergència per la proximitat de dos centres hospitalaris, flux de vianants alt,...)

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

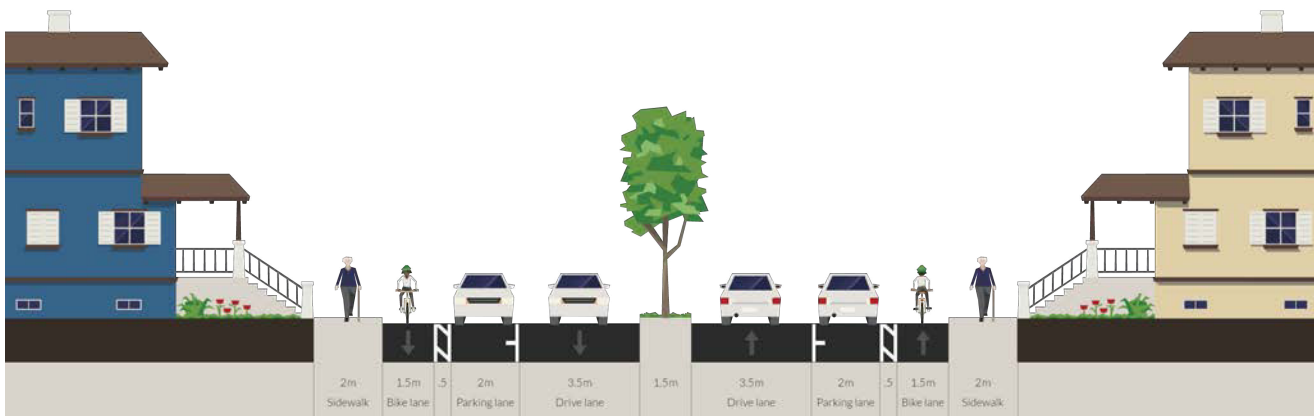
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	1	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	1		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles aparcats estan molt a prop del carril bici i si aquests obren la porta, aquesta invadeix el carril bici.

El carril bici passa entremig de la vorera i les zones de càrrega i descàrrega i els contenidors d'escombraries.



## J - INCIDÈNCIES

--



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	Separador (1,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i equip. (IES Vic)
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línies de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 85 · SANT BERNAT CALBÓ (SUD) (1)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. de Sant Bernat Calbó	
TRAM	
Rda. de Francesc Camprodon - C/ del Comtat d'Osona	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	258 m (709 m)
AMPLADA TOTAL	10,5 m
PENDENT	Fort

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per dues línies de pintura blanca i els aparcaments.

Els vehicles aparcats estan molt a prop del carril bici i si aquests obren la porta, aquesta invadeix el carril bici. Tenint en compte el fort pendent existent, és molt perillós.

El pas de vianants davant l'IES Vic, no té una bona visibilitat per als ciclistes.

El carril bici passa entremig de la vorera i una parada d'autobús urbà i zones amb contenidors d'escombraries.

La connexió des del carril bici de l'anterior tram (Rda. de Francesc Camprodon) és inexistent i complicat pels ciclistes (voreres més estretes, flux de vehicles alt, pas de vehicles d'emergència per la proximitat de dos centres hospitalaris, flux de vianants alt,...).

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	1	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	2	Valoració dels trams lineals	1		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles aparcats estan molt a prop del carril bici i si aquests obren la porta, aquesta invadeix el carril bici. Tenint en compte el fort pendent existent, és molt perillós.

El pas de vianants davant l'IES Vic, no té una bona visibilitat per als ciclistes.



El carril bici passa entremig de la vorera i una parada d'autobús urbà i zones amb contenidors d'escombraries.



## J - INCIDÈNCIES

--

## 86 · SANT BERNAT CALBÓ (NORD) (2)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	1 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	Separador (1,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línia de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. de Sant Bernat Calbó	
TRAM	
C/ del Comtat d'Osona - C/ del Puig dels Jueus	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	115 m (700 m)
AMPLADA TOTAL	10,5 m
PENDENT	Suau

### E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de pintura blanca.

En el moment del treball de camp aquest tram estava en obres, però unes setmanes més tard d'acabar-les, encara no s'ha repintat la línia blanca de separació entre la calçada i el carril bici. Per tant, visualment el carril bici ha desaparegut.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

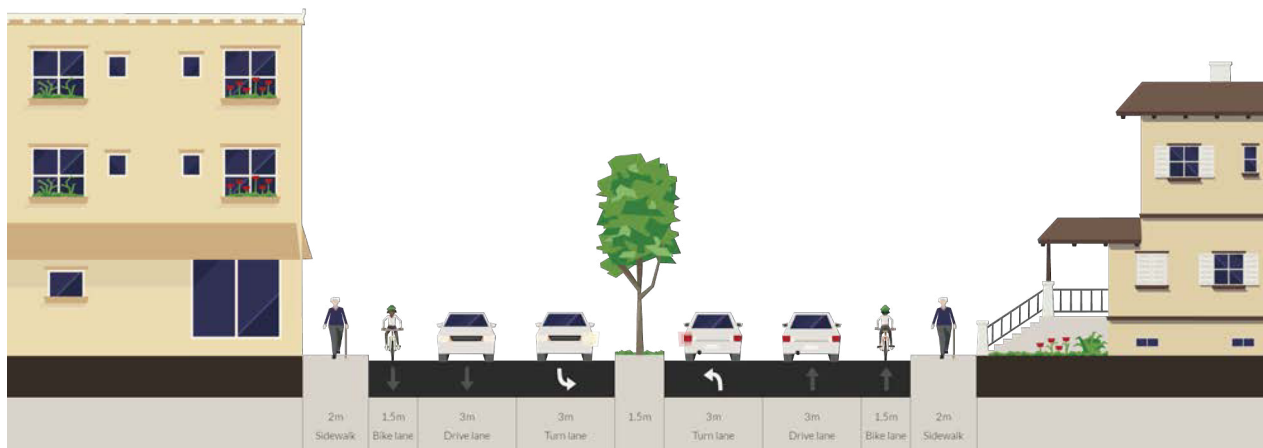
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	1	Valoració general	1
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	1		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

En el moment del treball de camp aquest tram estava en obres, però unes setmanes més tard d'acabar-les, encara no s'ha repintat la línia blanca de separació entre la calçada i el carril bici. Per tant, visualment el carril bici ha desaparegut.

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	Separador (1,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	1 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línia de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Oest)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****87 · SANT BERNAT CALBÓ (SUD) (2)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
Av. de Sant Bernat Calbó	
TRAM	
C/ del Comtat d'Osona - C/ de Manel Galadies	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	118 m (709 m)
AMPLADA TOTAL	10,5 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de pintura blanca però força esborrada.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	2	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de pintura blanca però força esborrada.

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Res., equi. (Escola Guillem M.) i z. verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Múltiple (1), en "Creu"(1) i Rotonda (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	Separador (1,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línies de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures i triangles	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 88 · SANT BERNAT CALBÓ (NORD) (3)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	Av. de Sant Bernat Calbó
TRAM	C/ del Puig dels Jueus - Ctra. de Roda
EIX	Eix del Nord
LONGITUD	330 m (700 m)
AMPLADA TOTAL	10,5 m
PENDENT	Suau

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una o dues línies de pintura blanca.

Els vehicles aparcats estan molt a prop del carril bici i si aquests obren la porta, aquesta invadeix el carril bici.

El carril bici passa entre la parada d'autobús urbà i la marquesina.

La cruïlla entre l'Av. de Sant Bernat Calbó i el C/ del Puig dels Jueus és molt complexa tant per a les bicicletes com pels vehicles a causa dels encreuaments entre diferents vies i moltes línies pintades a terra. En aquest mateix lloc, l'espai d'aparcament deixa pas a un segon carril de circulació.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	1	Valoració general	1
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	1		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles aparcats estan molt a prop del carril bici i si aquests obren la porta, aquesta invadeix el carril bici.

El carril bici passa entre la parada d'autobús urbà i la marquesina.

## J - INCIDÈNCIES

La cruïlla entre l'Av. Sant Bernat Calbó i el C/ Puig dels Jueus és molt complexa tant per bicicletes com per vehicles a causa dels encreuaments múltiples i moltes línies pintades a terra. En aquest mateix lloc, l'espai d'aparcament deixa pas a un segon carril de circulació. Després de fer el treball de camp, la cruïlla està en obres per modificar-la.





## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	Separador (1,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	Entre 2 m i 5,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial, comercial i zona verda
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Múltiple (1) i Rotonda (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línies de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (només accés Oest)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 89 · SANT BERNAT CALBÓ (SUD) (3)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. de Sant Bernat Calbó	
TRAM	
C/ de Manel Galadies - Ctra. de Roda	
EIX	
Eix del Nord	
LONGITUD	333 m (709 m)
AMPLADA TOTAL	10,5 m i 14 m
PENDENT	Suau

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de pintura blanca.

Els vehicles aparcats estan molt a prop del carril bici i si aquests obren la porta, aquesta invadeix el carril bici.

El carril bici passa entre la vorera i zones amb contenidors d'escombraries i zones de càrrega i descàrrega.

A l'extrem del tram (costat Ctra. de Roda) l'espai per aparcaments es converteix en un segon carril.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

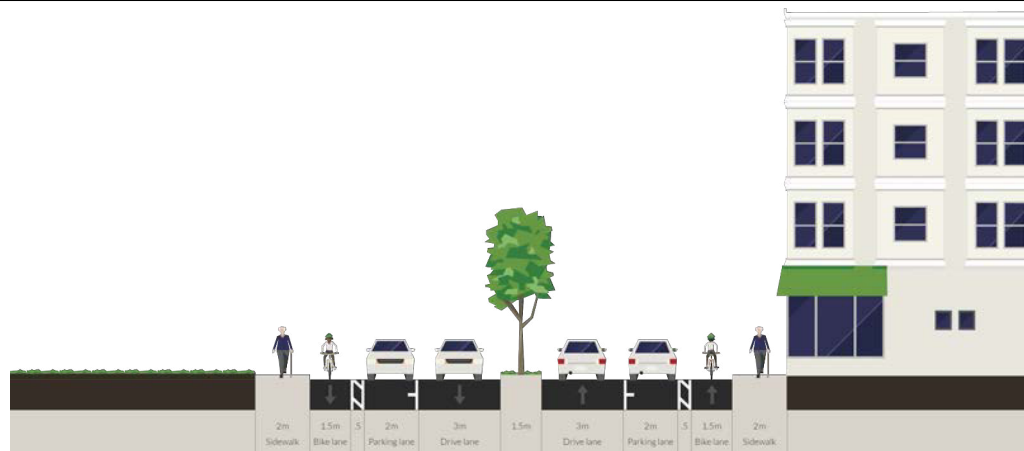
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	1	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	1		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

### Plànol 1



### Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles aparcats estan molt a prop del carril bici i si aquests obren la porta, aquesta invadeix el carril bici.



El carril bici passa entre la vorera i zones amb contenidors d'escombraries i zones de càrrega i descàrrega.



## J - INCIDÈNCIES



**90 · MIRAMARGES (2)**

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m (2 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	En bateria (4 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Z. verda i equip. (aparcaments)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "Creu" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	C/ de Miramarges
<b>TRAM</b>	
	C/ de Miquel Llor – C/ de la Laura
<b>EIX</b>	
	Eix de la Zona Universitària
LONGITUD	70 m
AMPLADA TOTAL	16 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent, tot i que la diferència és poc evident.

Presència d'àmplies zones verdes a ambdós costats de la via.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

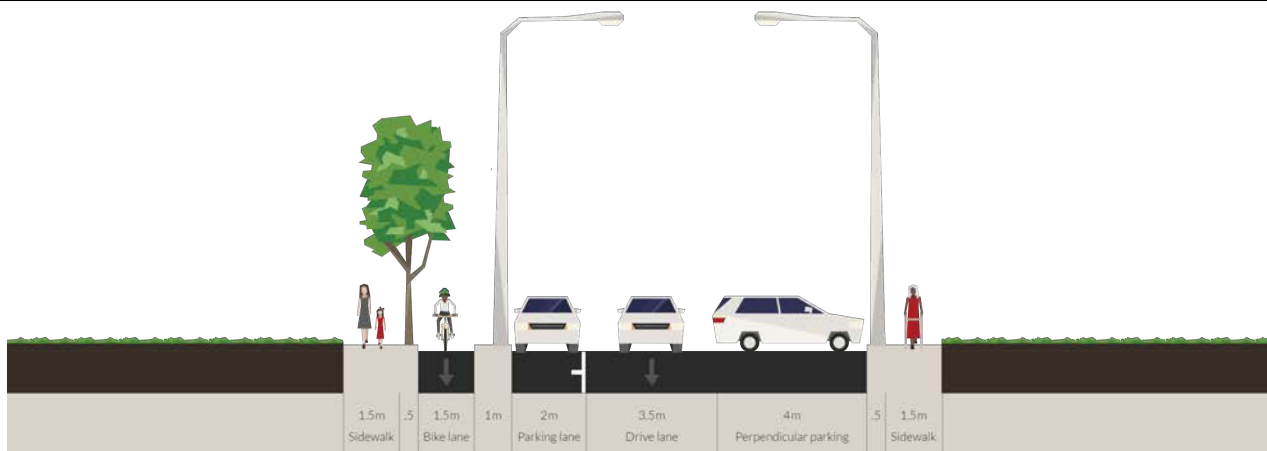
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (6 m)
Amplada total vorera	13 m (9 m + 4 m)
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (6 m)
Amplada total vorera	11 m (7 m + 4 m)
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	4 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Resid., comerc., ind. i equip. (UVIC)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (4 m)	Localització	A la vorera (illa central)
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****91 · ONZE DE SETEMBRE (CENTRE) (1)****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
Eix Onze de Setembre	
<b>TRAM</b>	
Ctra. de Prats de Lluçanès – C/ de la Laura	
<b>EIX</b>	
Eix de la Zona Universitària	
<b>LONGITUD</b>	285 m (360 m)
<b>AMPLADA TOTAL</b>	50 m
<b>PENDENT</b>	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera, a l'illa central.

El carril bici i la vorera comparteixen l'espai i sobre el ferm del carril bici existeixen nombrosos bancs pels vianants.

Els vehicles que circulen per la rotonda del Parc de Santi Ylla i Ylla creuen el carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	4	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A ambdós costats del tram, el carril bici acaba a la calçada.

Presència de bancs al ferm del carril bici.



## J - INCIDÈNCIES

Només existeix senyalització horitzontal (figures) a la calçada de les interseccions, però aquestes estan molt esborrades.

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	Entre 7,5 m i 14,5 m
Aparcament	-
Carril bici	4 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	Entre 10,5 m i 24 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (4 m)	Localització	A la vorera (illa central)
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots, vegetació i mur
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 92 · ONZE DE SETEMBRE (CENTRE) (2)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Eix Onze de Setembre	
TRAM	
C/ de la Laura – C/ de Miquel Llor (Parc de Santi Ylla i Ylla)	
EIX	
Eix de la Zona Universitària	
LONGITUD	75 m (360 m)
AMPLADA TOTAL	34 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera, a l'illa central de l'Eix Onze de Setembre, al Parc de Santi Ylla i Ylla.

El carril bici es troba situat en diagonal al mig del Parc de Santi Ylla i Ylla.

El carril bici i la vorera comparteixen l'espai.

Els vehicles que circulen per la rotonda del Parc de Santi Ylla i Ylla creuen el carril bici.

Les calçades i voreres adjacents pertanyen als carrils bici "Eix Onze de Setembre -Est-" i "Eix Onze de Setembre -Oest-".

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A ambdós costats del tram, el carril bici acaba a la calçada. Al costat nord, però, no existeix continuïtat.

## J - INCIDÈNCIES

Només existeix senyalització horitzontal (figures) a la calçada de la intersecció sud del tram, però aquestes estan molt esborrades.



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	7,5 m (2,5 m + 5 m)
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda i aparcaments
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****93 · HISTORIADOR RAIMON D'ABADAL****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de l'Historiador Raimon d'Abadal i Vinyals	
<b>TRAM</b>	
C/ de Joan de Serrallonga – C/ de Mossèn Josep Gudiol	
<b>EIX</b>	
Eix del Ferrocarril	
LONGITUD	67 m
AMPLADA TOTAL	20 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Tram sense continuïtat al costat oest del tram.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

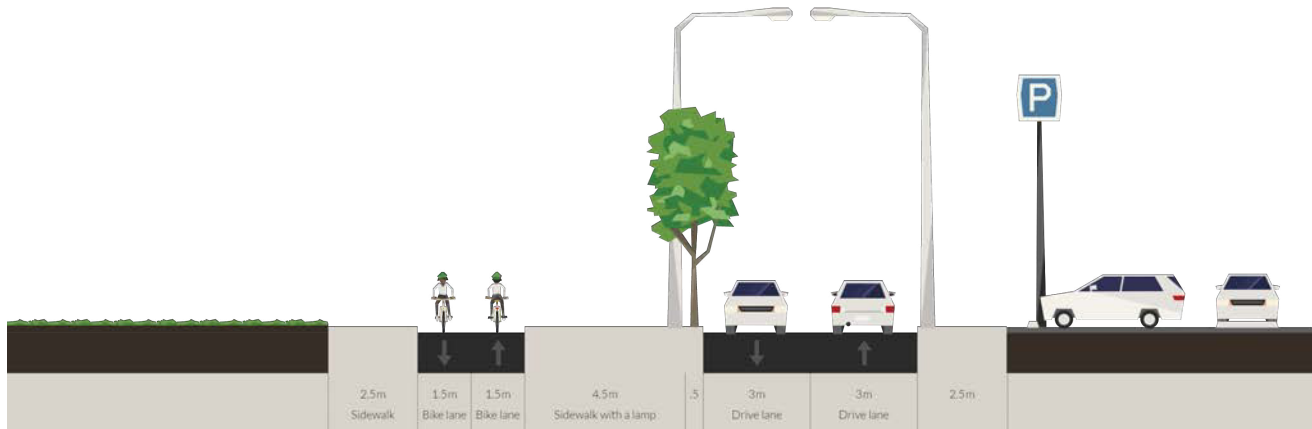
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Tram sense continuïtat al costat oest del tram.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	4,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línies de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	Ctra. de Roda
<b>TRAM</b>	
	Ctra. de Roda (Gasolinera) – C/ de la Mare de Déu dels Munts
<b>EIX</b>	
	Eix del Nord
<b>LONGITUD</b>	40 m (234 m)
<b>AMPLADA TOTAL</b>	19 m
<b>PENDENT</b>	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per dues línies de pintura blanca.

Continuació del tram de carril bici de l'Av. de Sant Bernat Calbó. Per accedir-hi cal travessar la Ctra. de Roda perpendicularment pel pas senyalitzat.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

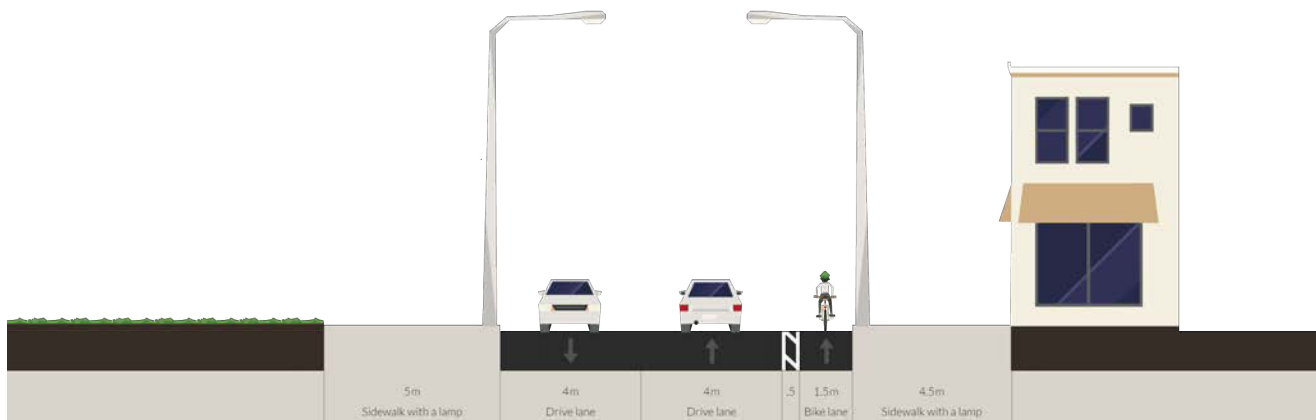
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

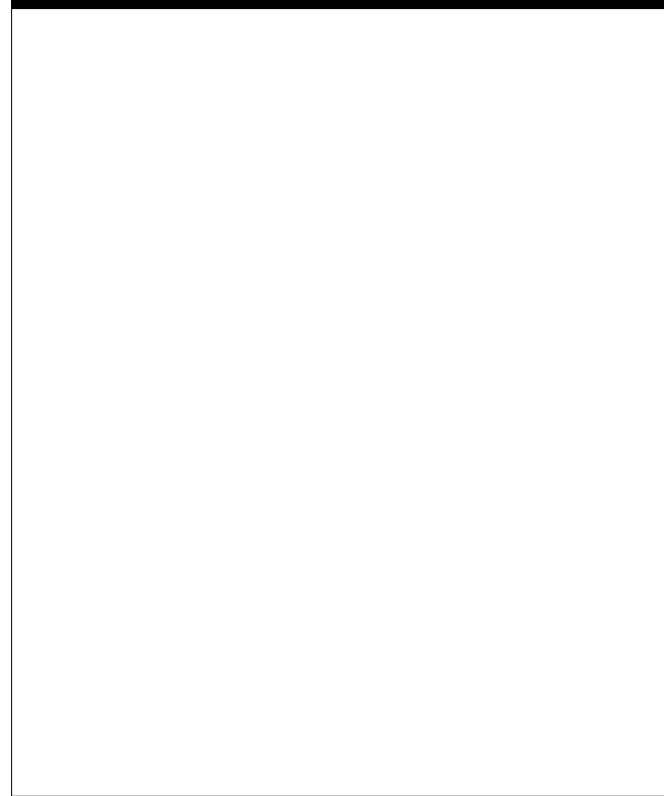
### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Per accedir al tram des de l'Av. de Sant Bernat Calbó cal travessar la Crta. de Roda perpendicularment pel pas senyalitzat.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Res. i equip. (Escola Guillem de M.)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	7 m (3,5 m + 3,5 m)
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, zona verda i solar
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "Creu" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	Ctra. de Roda
<b>TRAM</b>	
	C/ de la Mare de Déu dels Munts – C/ de Josep Vicenç Foix
<b>EIX</b>	
	Eix del Nord
<b>LONGITUD</b>	194 m (234 m)
<b>AMPLADA TOTAL</b>	23 m
<b>PENDENT</b>	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El carril bici acaba a la calçada del C/ de Josep Vicenç Foix i no presenta continuïtat.

Per continuar cap al carril bici de l'Av. de Sant Bernat Calbó, els ciclistes han de creuar la carretera perpendicularment al pas de vianants.

Tram on la calçada per on circulen els vehicles ja presenta les característiques de carretera comarcal (C-153). Malgrat que a l'inici del tram (costat C/ de Josep Vicenç Foix) hi ha el cartell de limitació de velocitat a 50 km/h, molts vehicles no circulen a aquesta velocitat fins apropar-se a la rotonda o sortint de la ciutat, ja arriben a aquesta velocitat abans d'arribar fora del nucli urbà.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

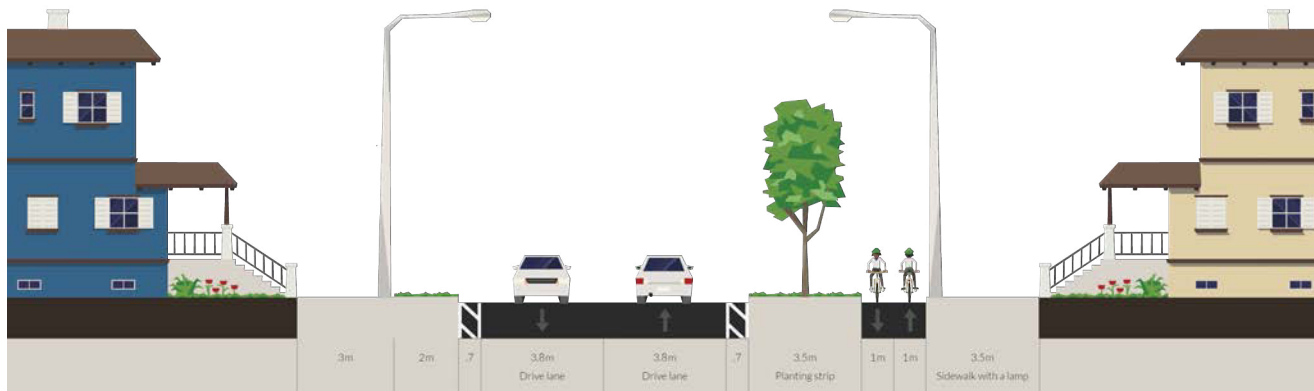
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

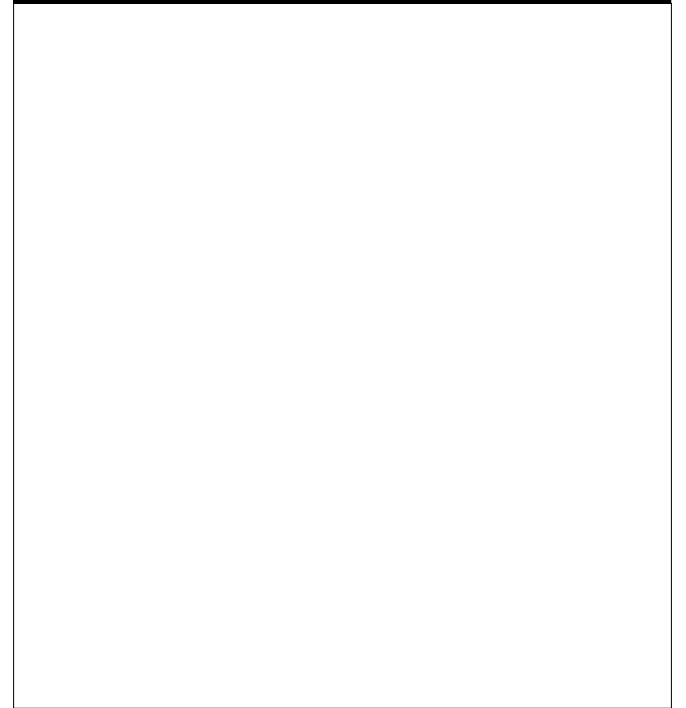
Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici acaba a la calçada del C/ de Josep Vicenç Foix i no presenta continuïtat.

Per continuar cap al carril bici de l'Av. de Sant Bernat Calbó, els ciclistes han de creuar la carretera perpendicularment al pas de vianants.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Rústic i cases de pagès
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1), en "Y" (1) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	1,5 m
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Rústic, cases de pagès i industrial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	Rotonda (1), en "Y" (2) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat) / Discontinu (Panots)	Separació	Panots, vegetació i mur (al pont)
Senyalizac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
Av. del Bruguer	
TRAM	
C/ de Torelló – C/ de Folgueroles	
EIX	
Eix de Ponent	
LONGITUD	1250 m
AMPLADA TOTAL	12,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent. La major part del tram presenta un paviment continu (aglomerat), però a la zona central hi ha un tram amb paviment discontinu (panots).

No existeix continuïtat del carril bici cap a l'interior del polígon industrial El Bruguer.

No existeix vorera al costat imparell i al costat parell, el carril bici també s'utilitza de vorera ja que l'espai que no és carril bici presenta gespa i arbrat.

Els vehicles que accedeixen o surten del Camí Vell a Folgueroles i d'un camí rural, creuen el carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

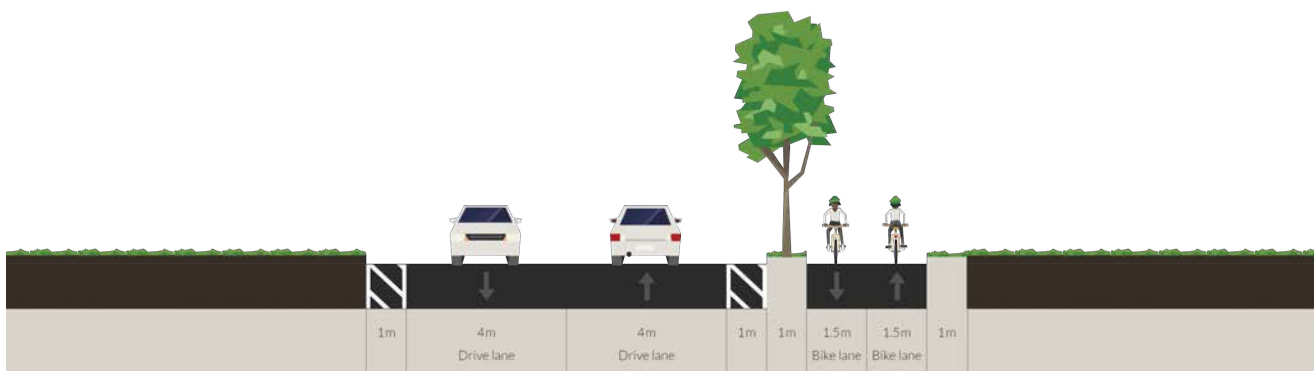
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

No existeix continuïtat del carril bici cap a l'interior del polígon industrial El Bruguer.

Al costat parell, el carril bici també s'utilitza de vorera ja que l'espai que no és carril bici presenta gespa i arbrat, i al costat imparell no hi ha vorera.

Els vehicles que accedeixen o surten del Camí Vell a Folguerolles i d'un camí rural, creuen el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3,5 m (3 m + 0,5 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****97 · FRANCESCA BONNEMAISON****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de Francesca Bonnemaison	
<b>TRAM</b>	
Ctra. de Sant Hilari – Av. de Miquel dels Sants Salarich i Torrents	
<b>EIX</b>	
Eix de Sant Llàtzer	
LONGITUD	220 m
AMPLADA TOTAL	20 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

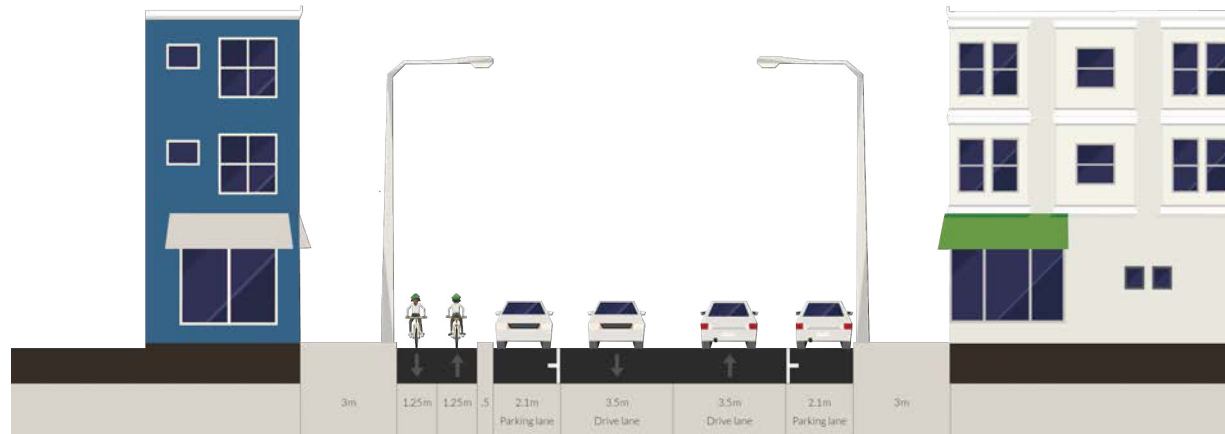
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	5	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	40 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	5,5 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Equip. (Fàbrica dels Somnis) i ind.
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera / a la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent / Punts de pintura blanca
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si (només accés Oest)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****98 · ISIDRE BLANCH I MOLIST****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ d'Isidre Blanch i Molist	
<b>TRAM</b>	
C/ de Sant Jaume – fins al final C/ d'Isidre Blanch i Molist	
<b>EIX</b>	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	103 m
AMPLADA TOTAL	16,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent. A ambdós extrems del tram, el carril bici es situa a la calçada separat d'aquesta per punts de pintura blanca.

A l'extrem est del tram, el carril bici finalitza sense continuïtat.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

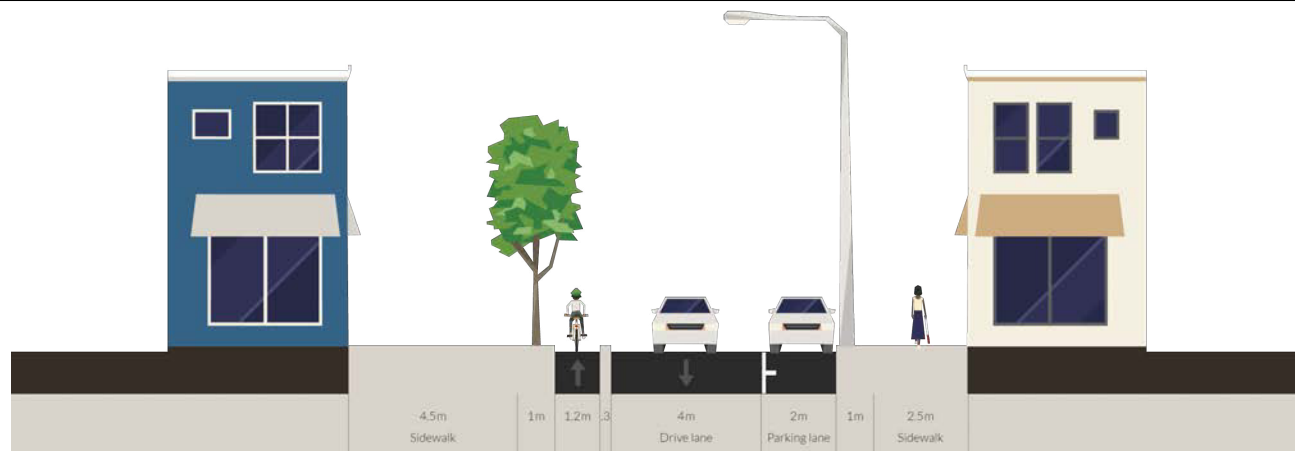
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A l'extrem est del tram, el carril bici finalitza sense continuïtat.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	8,5 m
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	3,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i parc urbà
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****99 · ALFONS IV EL MAGNÀNIM****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ d'Alfons IV el Magnànim	
TRAM	
Av. dels Països Catalans – C/ de Sant Isidre	
EIX	
Eix del Ferrocarril	
LONGITUD	19 m
AMPLADA TOTAL	19,5 m
PENDENT	Fort

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El carril bici acaba a la calçada del C/ de Sant Isidre. El fet que presenti un pendent fort i el tram sigui molt curt, pot ser perillós pels ciclistes.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici acaba a la calçada del C/ de Sant Isidre. El fet que presenti un pendent fort i el tram sigui molt curt, pot ser perillós pels ciclistes.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Espai fluvial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****100 · LA GUIXA (Ctra.) (1)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
Ctra. de la Guixa	
TRAM	
Av. dels Països Catalans – C/ de Sant Isidre	
EIX	
Eix del Mèder	
LONGITUD	46 m (126 m)
AMPLADA TOTAL	16 m
PENDENT	Suau

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A l'encreuament amb el C/ de Sant Isidre el pas per la calçada està pintat de color vermell.

A causa de l'existència del talús del ferrocarril, els ciclistes que van en direcció Santa Eulàlia de Riuprimer no veuen fins que són a la calçada del C/ de Sant Isidre els vehicles que venen d'aquest carrer.

Per mantenir la continuïtat amb el carril bici de la via verda del Mèder, aquest tram de carril bici s'hauria d'haver construït a la vorera del costat del riu.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

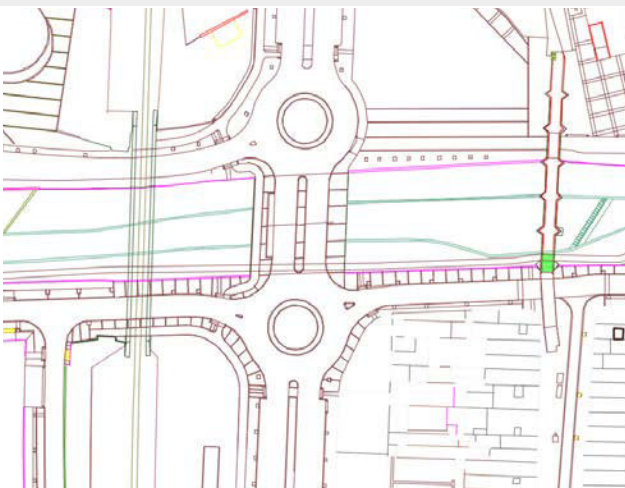
\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A causa de l'existència del talús del ferrocarril, els ciclistes que van en direcció Santa Eulàlia de Riuprimer no veuen fins que són a la calçada del C/ de Sant Isidre els vehicles que venen d'aquest carrer.



## J - INCIDÈNCIES





## 101 · LA GUIXA (Ctra.) (2)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	3,5 m (3 m + 0,5 m)
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Espai fluvial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	0
Tipus d'interseccions	-

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Ctra. de la Guixa	
TRAM	
C/ de Sant Isidre – accés carretera N-152a	
EIX	
Eix del Mèder	
LONGITUD	80 m (126 m)
AMPLADA TOTAL	14,5 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A l'encreuament amb el C/ de Sant Isidre el pas per la calçada està pintat de color vermell.

Els vehicles que accedeixen o surten de l'aparcament del centre comercial han de creuar el carril bici.

Per mantenir la continuïtat amb el carril bici de la via verda del Mèder, aquest tram de carril bici s'hauria d'haver construït a la vorera del costat del riu per evitar haver de creuar la carretera perpendicularment on no hi ha pas senyalitzat de cap mena.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	2	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	2	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen o surten de l'aparcament del centre comercial han de creuar el carril bici.

Per mantenir la continuïtat amb el carril bici de la via verda del Mèder, aquest tram de carril bici s'hauria d'haver construït a la vorera del costat del riu. Ara per continuar cap a la via verda del Mèder s'ha de creuar la carretera perpendicularment on no hi ha pas senyalitzat de cap mena.



## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

<b>B.1. Calçada imparell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	4,5 m (3 m + 1,5 m)
Aparcament	En línia (2,5 m)
Carril bici	2 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Equip. (Pavelló i aparcaments)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "Y" (1)

<b>B.2. Calçada parell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Industrial i comercial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	0
Tipus d'interseccions	-

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
Ctra. de Gurb	
<b>TRAM</b>	
C/ de Sant Bartomeu del Grau – accés aparcament del Pavelló	
<b>EIX</b>	
Eix de la Zona Esportiva	
LONGITUD	151 m
AMPLADA TOTAL	17 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Els vehicles que accedeixen o surten de l'aparcament del pavelló han de creuar el carril bici.

El carril bici no té continuïtat. Al costat oest s'acaba a l'accés a l'aparcament del pavelló i per continuar s'ha de circular per la calçada de la carretera de Gurb (BV-4601), una via amb característiques de carretera comarcal sense voral. Al costat est s'acaba a la cruïlla amb el C/ de Sant Bartomeu del Grau.

Per accedir a la parada d'autobús urbà els vianants han de creuar el carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Empty box for evaluation and proposals.

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	3	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

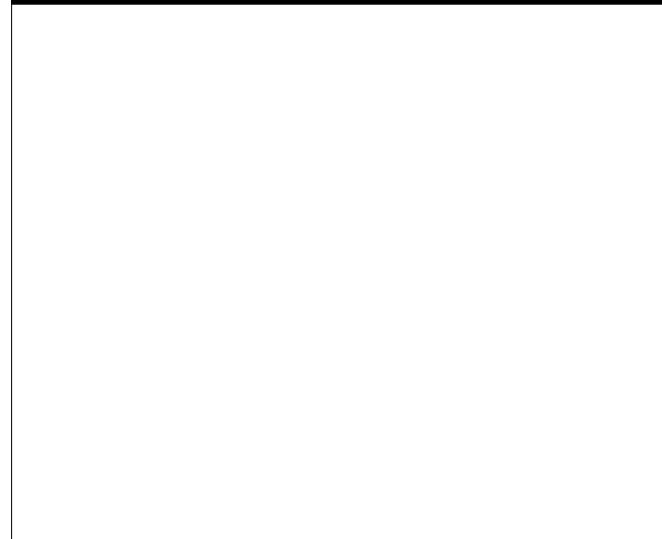
### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen o surten de l'aparcament del pavelló han de creuar el carril bici.

El carril bici no té continuïtat. Al costat oest s'acaba a l'accés a l'aparcament del pavelló i per continuar s'ha de circular per la calçada de la carretera de Gurb (BV-4601), mentre que al costat est s'acaba a la cruïlla amb el C/ de Sant Bartomeu del Grau.

Per accedir a la parada d'autobús urbà els vianants han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	3,5 m (3 m + 0,5 m)
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Equipaments (Zona esportiva)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i semirotonda (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Rústic
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Semirotonda (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
Ctra. de Puigcerdà	
<b>TRAM</b>	
C/ del Mas de Bigas - C/ d'Antoni Vilà i Viñals	
<b>EIX</b>	
Eix de la Zona Esportiva	
LONGITUD	300 m
AMPLADA TOTAL	17,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent tot i que la diferència és poc evident.

Via paral·lela a la carretera N-152a.

Al costat sud, el carril bici acaba a la calçada del C/ d'Antoni Vilà i Viñals, sense continuïtat cap al centre de la ciutat.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Connectar aquest tram de carril bici amb el centre de la ciutat (Av. d'Olimpia) i la resta de zona esportiva (camp de futbol de la Unió Esportiva de Vic, pavelló de l'Ausoneta i Club Atlètic Vic) aprofitant les zones verdes existents.

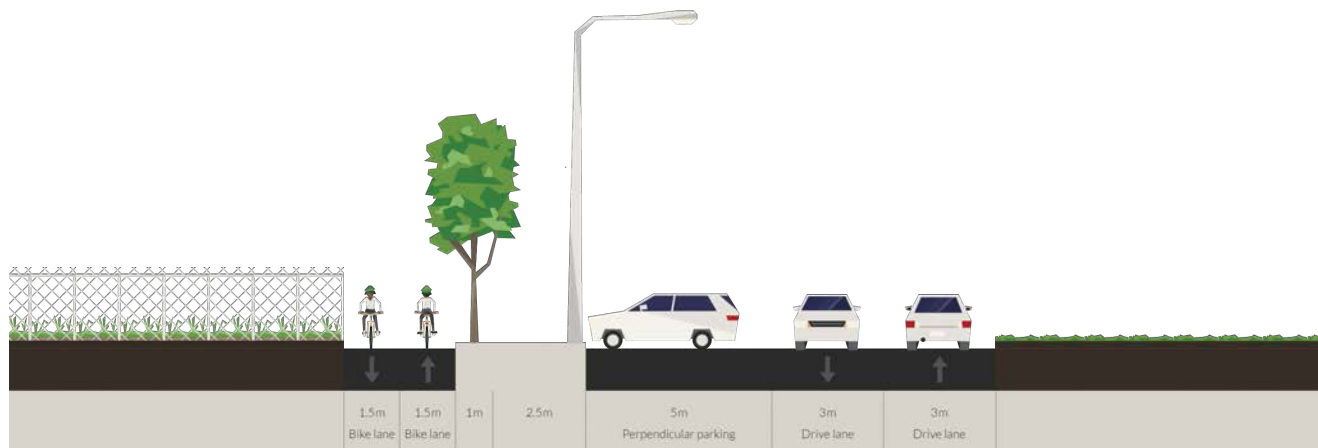
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Al costat sud, el carril bici acaba a la calçada del C/ d'Antoni Vilà i Viñals, sense continuïtat cap al centre de la ciutat.



## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	5 m (4,5 m + 0,5 m)
Aparcament	En bateria (5 m)
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Equip. (Z. Esportiva, A. Autoescoles d'O.)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (2) i semirotonda (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	2,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial i industrial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	En "T" (2) i semirotonda (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
C/ del Mas de Bigas	
TRAM	
C/ del Mas d'Osona – Ctra. N-152a	
EIX	
Eix de la Zona Esportiva	
LONGITUD	367 m
AMPLADA TOTAL	22 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El carril bici és utilitzat pels vianants ja que la resta de la vorera del costat imparell és de gespa.

A l'extrem oest del tram el carril bici acaba a la calçada del C/ del Mas d'Osona i sense continuïtat.

Els vehicles que accedeixen dins de la zona esportiva i del recinte de l'Associació d'Autoescoles d'Osona han de creuar el carril bici.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Connectar aquest tram de carril bici amb la resta de zona esportiva (camp de futbol de la Unió Esportiva de Vic, pavelló de l'Ausoneta i Club Atlètic Vic) i amb la zona de l'Av. d'Olimpia (Alberg de Joventut) aprofitant l'espai existent i zones verdes del C/ del Mas d'Osona.

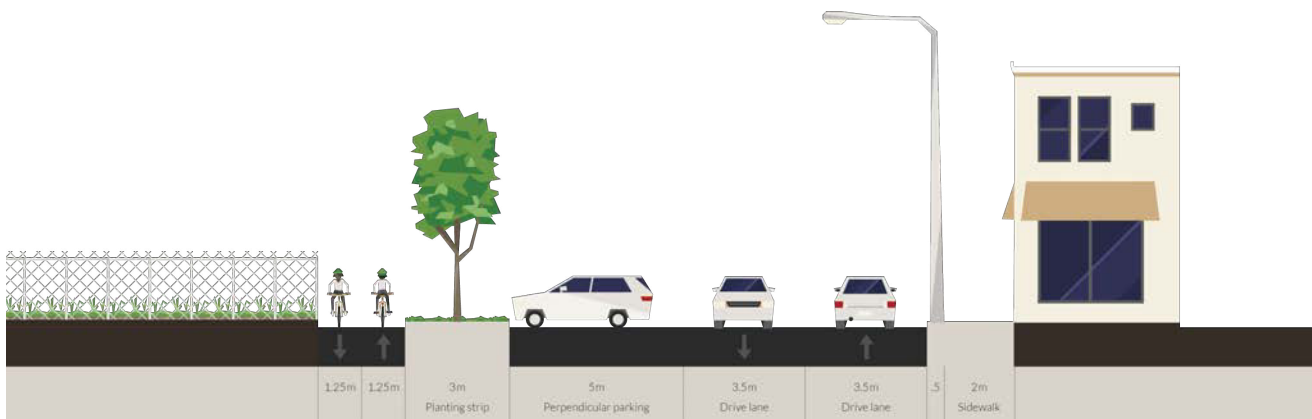
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici acaba a la calçada del C/ del Mas d'Osona sense continuïtat.

Els vehicles que accedeixen dins de la zona esportiva i del recinte de l'Associació d'Autoescoles d'Osona han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	En bateria (4,5 m)
Carril bici	2 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Res., com., parcs, solars i aparcam.
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (3)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 105 · HOSPITAL D'EN CLOQUER

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ de l'Hospital d'en Cloquer	
TRAM	
C/ de Sant Francesc – C/ del Molí d'en Saborit	
EIX	
Eix del Mèder	
LONGITUD	228 m
AMPLADA TOTAL	13,5 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

El carril bici s'utilitza també com a vorera ja que és el millor camí i el més directe pels vianants. Més que passar per la zona verda o la passera de fusta que fa voltes. Els conductors que aparquen en aquest tram del carrer també accedeixen al carril bici.

Carril bici sense continuïtat a l'extrem oest del tram, acabant-se a la vorera a l'alçada del C/ de Sant Francesc.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Dotar de continuïtat a aquest carril bici amb els existents a l'oest de la ciutat a través de l'espai verd existent a la riba del riu Mèder o bé a través del Parc Jaume Balmes i Passeig d'en Pep Ventura.

Aprofitar l'espai de la zona verda per separar el carril bici de la vorera.

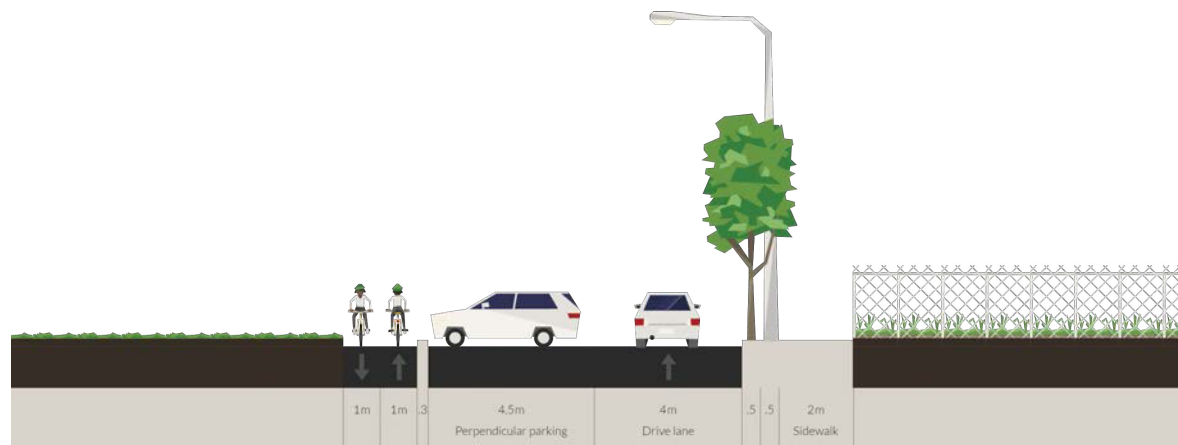
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	3	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vianants que passen i els conductors que aparquen a aquest carrer utilitzen el carril bici com a vorera.

Carril bici sense continuïtat a l'extrem oest del tram, acabant-se a la vorera a l'alçada del C/ de Sant Francesc.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER**

<b>B.1. Calçada imparell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	5 m (4,5 m + 0,5 m)
Aparcament	En bateria (4,5 m)
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Equip. (Escola l'Escorial, Clínica)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

<b>B.2. Calçada parell</b>	
Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	4 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial, comercial i solars
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
C/ de Sant Segimon	
<b>TRAM</b>	
C/ del Bisbe Torras i Bages – Pl. de la Divina Pastora	
<b>EIX</b>	
Eix del Centre	
<b>LONGITUD</b>	176 m
<b>AMPLADA TOTAL</b>	Entre 26 m i 38 m
<b>PENDENT</b>	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Els vehicles que accedeixen a la Clínica Sant Josep han de creuar el carril bici per l'únic tram on desapareixen les línies de pintura blanca de la part central del carril bici.

A l'extrem nord, el carril bici acaba a la calçada de la Pl. de la Divina Pastora senyalitzada amb pintura vermella però es troba força esborrada. Mentre que a l'extrem sud del tram, el carril bici acaba a la calçada del C/ del Bisbe Torras i Bages al pas de vianants, on també hi ha dues pilones al mig de la trajectòria dels ciclistes.

Aquest tram de carrer es va eixamplant (dels 26 m als 38 m) com més al sud ens dirigim. El que s'eixampla principalment és l'espai de la vorera imparell.

Hi ha zones d'aparcament i de càrrega i descàrrega repartides pel carrer. Ens els llocs on no hi ha aparcament, la vorera és més ample.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

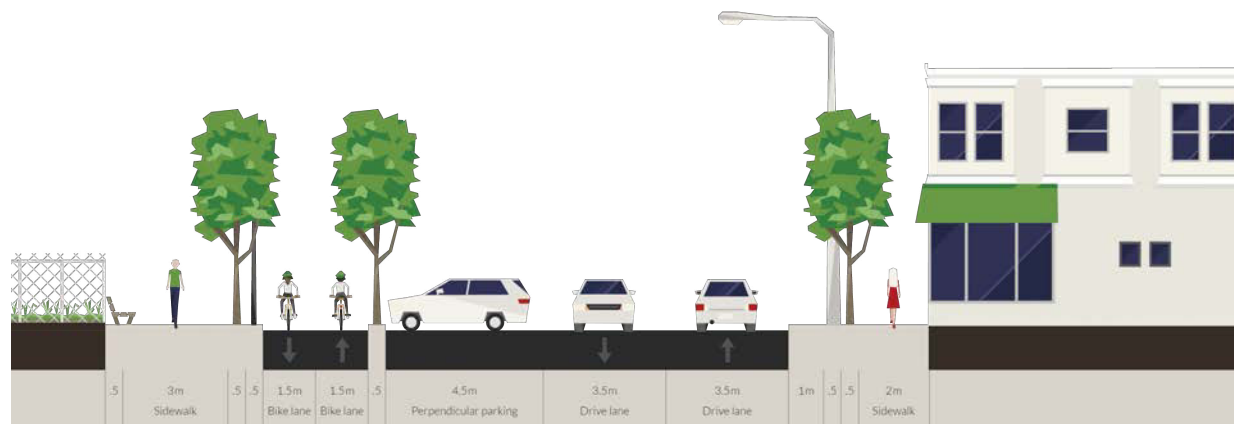
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	5		
A les entrades al transport públic	4	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen a la Clínica Sant Josep han de crear el carril bici.

El carril bici acaba a la calçada a ambdós extrems del tram.

## J - INCIDÈNCIES

La pintura vermella a la calçada de la Pl. de la Divina Pastora està força esborrada.

Al centre del tram, durant uns metres, desapareixen les línies de pintura blanca de la part central del carril bici.



Presència de dues pilones a l'inici del tram pel C/ del Bisbe Torras i Bages.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	5,5 m (3,5 m + 2 m)
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Resid. i equip. (CAP, Església)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4 m)
Amplada total vorera	Entre 2,5 m i 6,5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 107 · DIVINA PASTORA (1)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Pl. de la Divina Pastora	
TRAM	
C/ de les Guilleries – Pl. de la Divina Pastora (CAP Osona)	
EIX	
Eix del Centre	
LONGITUD	44 m
AMPLADA TOTAL	Entre 18 m i 22 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A l'extrem nord del tram el carril bici acaba a la calçada del C/ de les Guilleries i sense continuïtat.

Hi ha una parada d'autobús sobre la calçada imparell. Per accedir-hi els vianants han de creuar el carril bici.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	3	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Trams sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici acaba a la calçada del C/ de les Guilleries i sense continuïtat.

Hi ha una parada d'autobús sobre la calçada imparell. Per accedir-hi els vianants han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

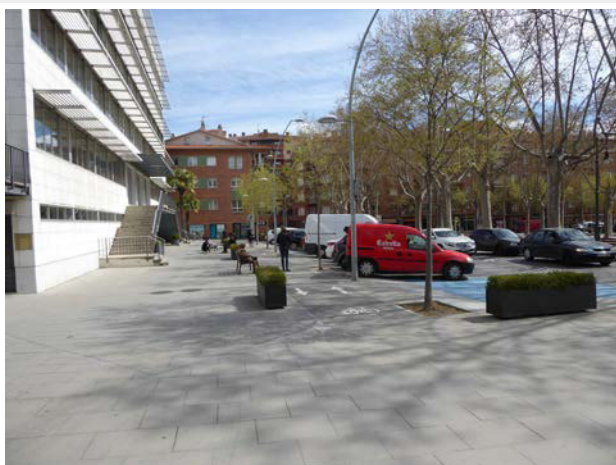
Nº Carrils i amplada	2 (6 m)
Amplada total vorera	7 m (6 m + 1 m)
Aparcament	En bateria (4,5 m)
Carril bici	2 m
Enllumenat	Aparellat
Usos adjacents	Resid. i equip. (CAP, Església)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Aparellat
Usos adjacents	Parc
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i torratxes
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****108 · DIVINA PASTORA (2)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
Pl. de la Divina Pastora	
TRAM	
Pl. de la Divina Pastora (davant del CAP Osona)	
EIX	
Eix del Centre	
LONGITUD	46 m
AMPLADA TOTAL	19,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A l'extrem est del tram, el carril bici acaba a la calçada de la Pl. de la Divina Pastora, on existeix un pas senyalitzat amb pintura vermella tot i que força esborrada.

Els conductors dels vehicles que aparquen en aquest tram han de creuar el carril bici.

La connexió d'aquest tram amb l'existent al C/ de Sant Segimon s'ha de fer pel centre de la plaça, però no està delimitat.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Trams sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A l'extrem est del tram, el carril bici acaba a la calçada de la Pl. de la Divina Pastora.

Els conductors dels vehicles que aparcuen en aquest tram han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

La pintura vermella del pas senyalitzat per creuar la calçada està força esborrada.





**B - ANÀLISI DEL CARRER**

**B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	2 (Entre 6 m i 8 m)
Amplada total vorera	Entre 4 m i 5 m
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Resid., comerc. i equip. (església)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	Entre 3.5 m i 4 m
Aparcament	En línia (2,5 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Res., com. i equip. (Escola d'Arts)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "T" (1)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Unidireccional (2 m) / Calçada compartida	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línies de pintura blanca i peces
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Dolenta

**D - FOTOGRAFIES**

**D.1. Foto imparell**



**D.2. Foto parell**



**A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
Rbla. de Sant Domènec	
TRAM	
Parc de Jaume Balmes – C/ de Sant Pere	
EIX	
Eix del Centre	
LONGITUD	120 m
AMPLADA TOTAL	Entre 15,5 m i 21,5 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici unidireccional (sentit est-oest) situat a la calçada imparell i separat d'aquesta per dues línies de pintura blanca i peces de plàstic.

A més a més, a la calçada, les bicicletes poden circular en sentit oest-est ja que la calçada d'aquest tram és compartida entre bicicletes i vehicles. La senyalització horitzontal (figures i fletxes) que ho indica està força esborrada.

A l'extrem est del tram (a la zona del Parc Balmes), el carril bici acaba a la calçada sense continuïtat. També finalitza la calçada compartida entre bicicletes i vehicles.

El carrer es va eixamplant uns metres a mesura que es va cap a l'oest.

La senyalització és pobra tenint en compte que la calçada és compartida i això pot generar problemes de seguretat.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

Aprofitar l'espai del Parc de Jaume Balmes, Passeig d'en Pep Ventura, zones adjacents al riu Mèder i de la resta d'anella del centre històric per condicionar un carril bici per connectar aquest tram amb la resta de la ciutat.

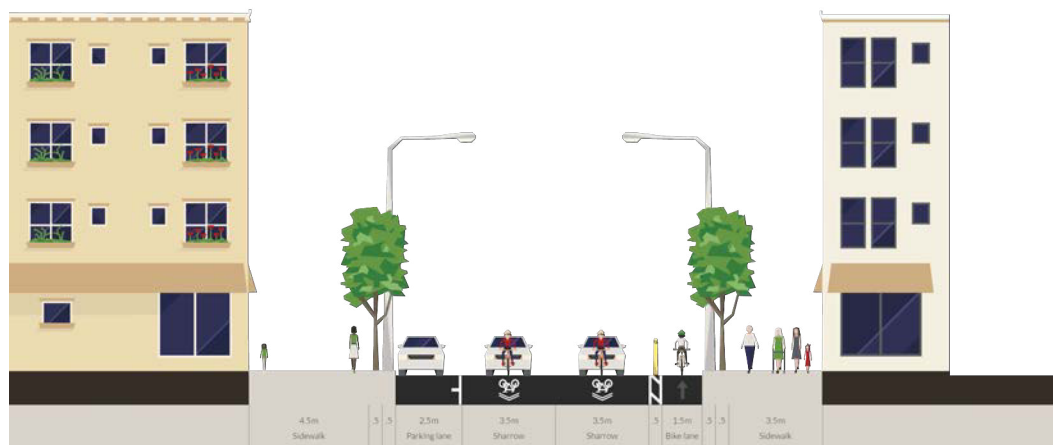
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	4	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	30 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A l'extrem est del tram (a la zona del Parc de Jaume Balmes), el carril bici acaba a la calçada sense continuïtat. També acaba la calçada compartida entre vehicles i bicicletes.

## J - INCIDÈNCIES

La pintura de la senyalització horitzontal està força esborrada, sobretot la de sobre la calçada, on les bicicletes i vehicles comparteixen l'espai de circulació.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (8 m)
Amplada total vorera	Entre 5 m i 18 m
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "T" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	Entre 7 m i 18 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Equipaments (Santa Creu)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (2 m) / Calçada compartida	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Discontinu (Panots)	Separació	Línies de pintura, ferm diferent i llumets
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 110 · HOSPITAL (3)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Rbla. de l'Hospital	
TRAM	
C/ de Sant Pere – C/ del Doctor Junyent	
EIX	
Eix del Centre	
LONGITUD	55 m
AMPLADA TOTAL	Entre 33 m i 35 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional (sentit sud-nord) situat a la calçada imparell i separat d'aquesta per dues línies de pintura blanca i uns llumets.

A més a més, a la calçada, les bicicletes poden circular en sentit nord-sud ja que la calçada d'aquest tram és compartida entre bicicletes i vehicles.

La senyalització horitzontal és inexistent i les línies que separen el carril bici de la calçada i el pas de vianants es troben en un estat de conservació dolent.

La diferenciació d'on acaba la vorera i comença el carril bici és poc evident.

Els vehicles que accedeixen al C/ de la Ramada han de creuar el carril bici.

La senyalització és pobra tenint en compte que la calçada és compartida i això pot generar problemes de seguretat.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

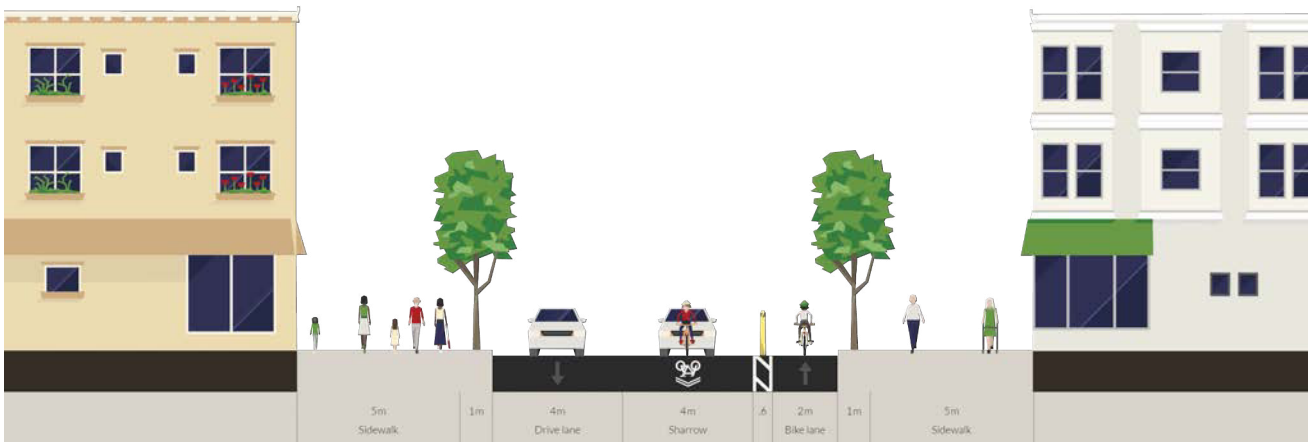
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	30 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen al C/ de la Ramada han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES

La senyalització és pobre tenint en compte que la calçada és compartida i això pot generar problemes de seguretat.

L'estat de conservació de la pintura del pas de vianants i de les línies de separació del carril bici és dolent.



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	Entre 14 m i 22 m
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	0
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	5 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Equip. (Correus, Jutjats)
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (2 m) / Calçada compartida	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Discontinú (Panots)	Separació	Línies de pintura, ferm diferent i llumets
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 111 · HOSPITAL (2)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Rbla. de l'Hospital	
TRAM	
C/ del Doctor Junyent – Ptge. dels Estudis	
EIX	
Eix del Centre	
LONGITUD	35 m
AMPLADA TOTAL	Entre 24,5 m i 32,5 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional (sentit sud-nord) situat a la calçada imparell i separat d'aquesta per dues línies de pintura blanca i uns llumets.

A més a més, a la calçada, les bicicletes poden circular en sentit nord-sud ja que la calçada d'aquest tram és compartida entre bicicletes i vehicles.

La senyalització horitzontal és inexistent i les línies que separen el carril bici de la calçada es troben en un estat de conservació dolent.

La diferenciació d'on acaba la vorera i comença el carril bici és poc evident.

La senyalització és pobra tenint en compte que la calçada és compartida i això pot generar problemes de seguretat.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

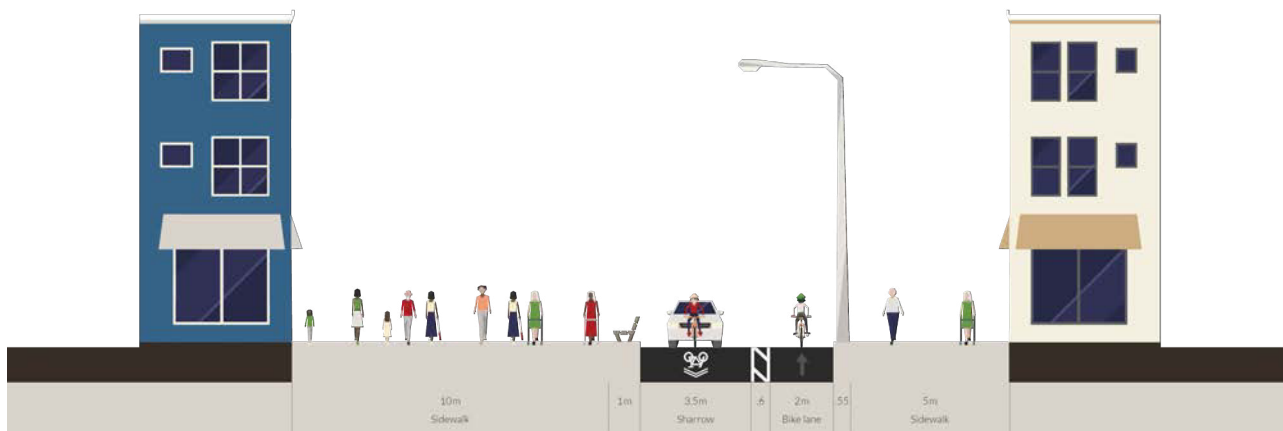
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	3		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	30 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

## J - INCIDÈNCIES

La senyalització és pobre tenint en compte que la calçada és compartida i això pot generar problemes de seguretat.

L'estat de conservació de la pintura de les línies de separació del carril bici presenten un estat de conservació dolent.

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	Entre 5 m i 14 m
Aparcament	-
Carril bici	2 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	4
Tipus d'interseccions	En "Creu" (1) i en "T" (3)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i comercial
Flux de vianants	Alt
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	En "T" (1) i en "Creu" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (2 m) / Calçada compartida	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Línies de pintura i peces
Senyalitzac. horitzontal	Completa	Senyalització vertical	Sí (a ambdós sentits)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 112 · HOSPITAL (1)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Rbla. de l'Hospital	
TRAM	
Ptge. dels Estudis – C/ de Jacint Verdaguer	
EIX	
Eix del Centre	
LONGITUD	215 m
AMPLADA TOTAL	Entre 15,5 m i 24,5 m
PENDENT	Fort

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional (sentit sud-nord) situat a la calçada imparell i separat d'aquesta per dues línies de pintura blanca i peces.

A més a més, a la calçada, les bicicletes poden circular en sentit nord-sud ja que la calçada d'aquest tram és compartida entre bicicletes i vehicles.

A la cruïlla amb el C/ de Jacint Verdaguer, el carril bici acaba a la calçada i sense continuïtat, amb vehicles que circulen en direcció contrària (els provinents de la Rbla. de les Davallades) i just al punt per on els vehicles poden accedir o sortir de la Pl. Major.

Els vehicles que accedeixen al C/ de Sant Just, al C/ de Sant Josep i a la Pl. Major han de creuar el carril bici. En aquests punts el ferm està pintat de color vermell.

En aquest tram hi ha la incorporació dels vehicles que surten de l'aparcament subterrani de la Pl. Major.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

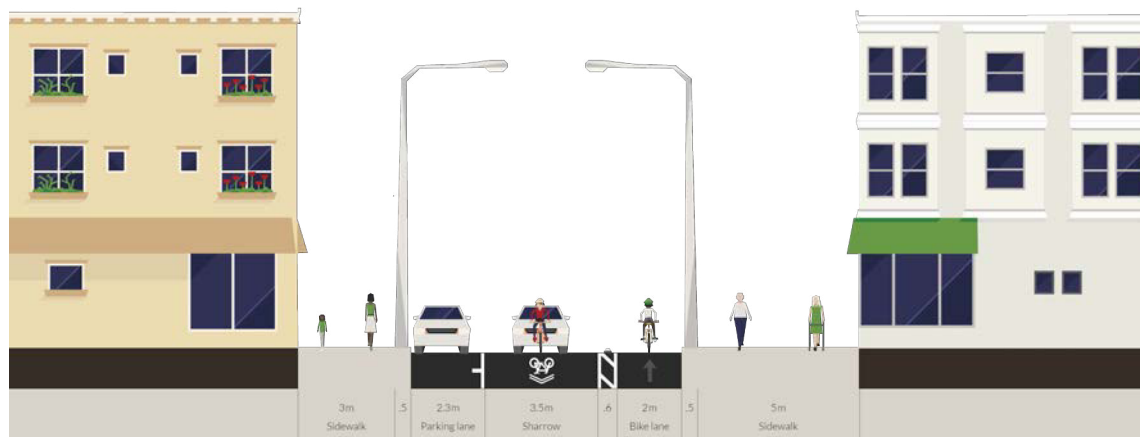
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	3	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	30 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen al C/ de Sant Just, al C/ de Sant Josep i a la Pl. Major han de creuar el carril bici.

A la cruïlla amb el C/ de Jacint Verdaguer, el carril bici acaba a la calçada i sense continuïtat, amb vehicles que circulen en direcció contrària (els provinents de la Rbla. de les Davallades) i just al punt per on els vehicles poden accedir o sortir de la Pl. Major.



## J - INCIDÈNCIES





## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i rústic
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	Rotonda (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3 m)
Amplada total vorera	2 m
Aparcament	-
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Unidireccional (1,5 m)	Localització	A la calçada
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Panots
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si (només accés Oest)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 113 · VIC (Ctra.) (SENTFORES - LA GUIXA)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Ctra. de Vic (Sentfores - La Guixa)	
TRAM	
C/ de Sant Martí – C/ de Frederic Mompou	
EIX	
Eix de Sentfores	
LONGITUD	50 m
AMPLADA TOTAL	9,5 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici unidireccional situat a la calçada i separat d'aquesta per una línia de panots blancs.

El carril bici acaba a la calçada i sense continuïtat a ambdós costats del tram. Està situat al poble de La Guixa, desconnectat de la resta de trams, tot i que al nord del nucli hi arriba la Via Verda del Mèder.

Aquest tram de carrer té les característiques de carretera comarcal (BV-4316) i alguns vehicles circulen a una velocitat superior ja que fins que no s'apropen a la rotonda no redueixen la velocitat. També, alguns vehicles que surten de la rotonda, superen el límit de velocitat urbana abans de sortir del nucli de La Guixa.

Al sortir de la rotonda alguns vehicles retallen passant per sobre del carril bici. També quan dos vehicles de grans dimensions es creuen.

La calçada imparell no disposa de vorera ni voral.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	2	Valoració general	2
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	1		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Correcta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici acaba a la calçada i sense continuïtat a ambdós costats del tram.

Al sortir de la rotonda alguns vehicles retallen passant per sobre del carril bici. També quan dos vehicles de grans dimensions es creuen.



## J - INCIDÈNCIES



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	6 m (3,5 m + 2,5 m)
Aparcament	-
Carril bici	5,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	5
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (3)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (3,5 m)
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial i rústic
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (1)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (5,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Sorra)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 114 · SANT HILARI – BON AIRE (1)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Ctra. de Sant Hilari	
TRAM	
C/ de Francesca Bonnemaison – C/ de Mercè Font i Codina	
EIX	
Eix de Sant Llàtzer	
LONGITUD	738 m (1138 m)
AMPLADA TOTAL	18,5 m
PENDENT	Nul – Suau

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

No existeix senyalització de cap tipus i tant vianants com ciclistes no saben quina part de carrer els pertoca.

Al final del tram, al costat de la rotonda de l'entrada de Calldetenes, encara queda més ambigu per on passa el carril bici.

Els vehicles que accedeixen o surten dels carrers de l'interior del sector de Sant Llàtzer, han de creuar el carril bici.

A la part central del tram, el desnivell passa de nul a suau.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	3
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen o surten dels carrers de l'interior del sector de Sant Llàtzer, han de creuar el carril bici.

Al final del tram, al costat de la rotonda de l'entrada de Caldetenes, encara queda més ambigu per on passa el carril bici.



## J - INCIDÈNCIES



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	7,5 m (4,5 m + 3 m)
Aparcament	-
Carril bici	6,5 m
Enllumenat	Alineat
Usos adjacents	Residencial i zona verda
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (2) i en "T" (1)

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	5,5 m (separador amb gespa)
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (2)

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (6,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Sorra)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 115 · SANT HILARI – BON AIRE (2)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
C/ del Bon Aire (calçada principal)	
TRAM	
C/ de Mercè Font i Codina – Av. Miquel dels S. Salarich i Torrents	
EIXA	
Eix de Sant Llàtzer	
LONGITUD	400 m (1138 m)
AMPLADA TOTAL	28,5 m
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

No existeix senyalització de cap tipus i tant vianants com ciclistes no saben quina part de carrer els pertoca.

Els vehicles que accedeixen o surten dels carrers de l'interior del sector de Sant Llàtzer, han de creuar el carril bici.

A l'extrem nord del tram, el carril bici acaba a la calçada i sense continuïtat.

El ferm, tot i ser de sorra, presenta un estat bo.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Correcte

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen o surten dels carrers de l'interior del sector de Sant Llätzer, han de creuar el carril bici.

A l'extrem nord del tram, el carril bici acaba a la calçada i sense continuïtat.

## J - INCIDÈNCIES

--

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	0
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	Entre 3 m i 4 m
Enllumenat	-
Usos adjacents	Zona verda i residencial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	0
Tipus d'interseccions	-

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (entre 3 m i 4 m)	Localització	A l'interior d'un parc
Tipus de paviment	Continu (Sorra i aglomerat)	Separació	Ferm diferent
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## 116 · SANT LLÀTZER (INTERIOR PARC)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Sense nom (Parc de Sant Llàtzer)	
TRAM	
C/ de Francesca Bonnemaison – C/ de Mercè Font i Codina	
EIX	
Eix de Sant Llàtzer	
LONGITUD	760 m
AMPLADA TOTAL	-
PENDENT	Nul

## E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a l'interior d'un parc amb un ferm diferent i amb àmplies zones verdes a banda i banda. També existeixen nombrosos camins i bifurcacions però no queda clar quin és considerat carril bici i quin no.

El carril bici acaba sense continuïtat a ambdós extrems del tram.

Els primers metres del carril bici (costat oest) el paviment és d'aglomerat mentre que a la resta de tram és de sorra.

El ferm, tot i que és de sorra, en general presenta un bon estat.

Tram sense il·luminació.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Convindria reforçar la senyalització per delimitar quins camins són considerats carril bici.

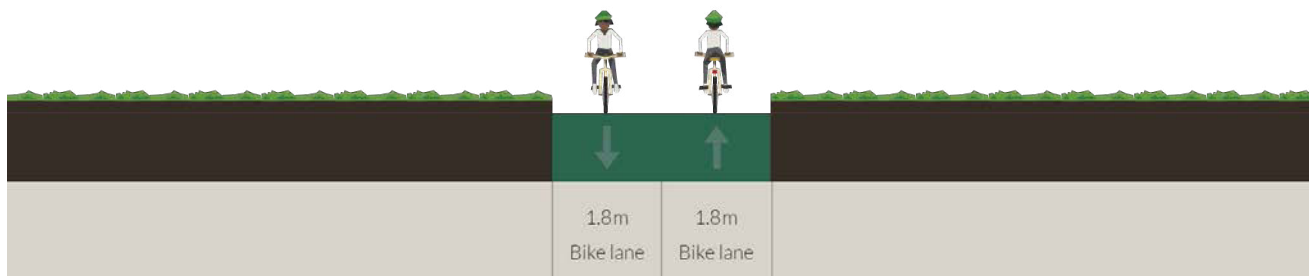
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	5	Valoració general	4	Valoració general	0
Des de l'accessibilitat al tram	5	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	-
Es compleix	-
Cicle semafòric	-

### Disciplina del sentit de circulació

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

El carril bici acaba sense continuïtat a ambdós extrems del tram.

## J - INCIDÈNCIES

Existeixen nombrosos camins i bifurcacions però no queda clar quin és considerat carril bici i quin no.





## 117 · PAÏSOS CATALANS (3)

### B - ANÀLISI DEL CARRER

#### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	2 (7 m) + separador (3,5 m)
Amplada total vorera	3 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Res., com. i equip. (Escola, pista i parc)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (2)

#### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	1 (5 m)
Amplada total vorera	3,5 m (2,5 m + 1 m)
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	1,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Resid., parc i equip. (IES La Plana)
Flux de vianants	Mitjà
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

### C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional (1,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	Si (a ambdós costats)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Millorable

### D - FOTOGRAFIES

#### D.1. Foto imparell



#### D.2. Foto parell



### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Av. dels Països Catalans	
TRAM	
C/ de Josep Pratdesaba – C/ de Narcís Monturiol	
EIX	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	262 m
AMPLADA TOTAL	25,5 m
PENDENT	Nul

### E - OBSERVACIONS

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Tram sense continuïtat al costat nord, si bé existeix un camí paral·lel a l'Av. dels Països Catalans. Al costat sud, per continuar cap al carril bici del C/ de Josep Pratdesaba cal creuar l'Av. dels Països Catalans pel pas senyalitzat.

Els vehicles que surten del C/ del Rector de Vallfogona han de creuar el carril bici.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

Dotar de continuïtat aquest tram cap als carrils bici del C/ de Sant Jaume per la zona del parc i cap el del C/ del Prat d'en Galliners i la Via Verda del Gurri, pel camí paral·lel a l'Av. dels Països Catalans.



## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

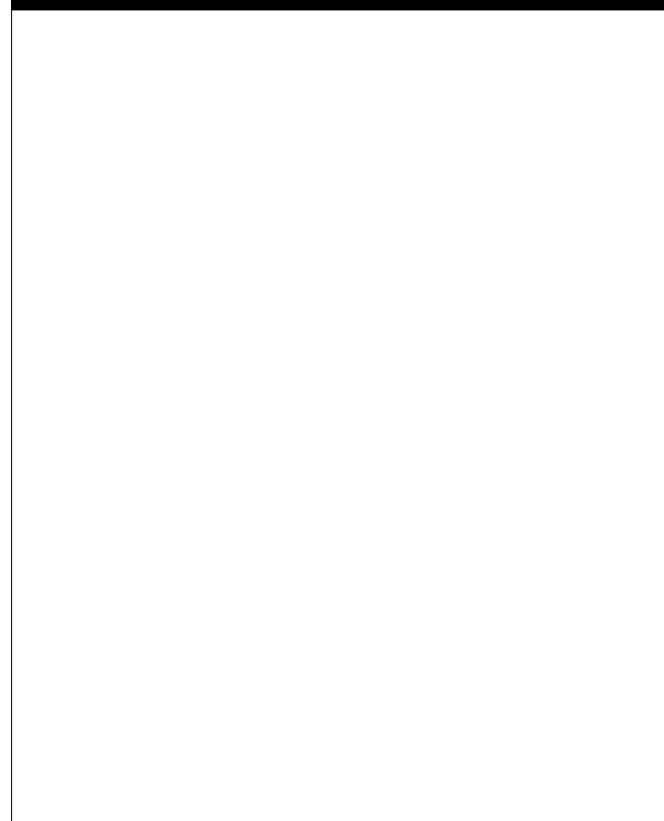
### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que surten del C/ del Rector de Vallfogona han de creuar el carril bici.

## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	2 (7 m) + separador (1 m)
Amplada total vorera	2,5 m (1,5 m + 1 m)
Aparcament	-
Carril bici	2,5 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Res., solars i equip. (IES La Plana)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	2
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	2 (7 m)
Amplada total vorera	Entre 2,5 m i 8 m
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Residencial i solars
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	3
Tipus d'interseccions	Rotonda (1) i en "T" (2)

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (2,5 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent i panots
Senyalitzac. horitzontal	Figures	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Bona

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****118 · JOSEP PRATDESABA (X)****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
prolongació del C/ de Josep Pratdesaba	
<b>TRAM</b>	
Av. dels Països Catalans – C/ dels Nyerros	
<b>EIX</b>	
Eix de l'Horta Vermella	
LONGITUD	65 m
AMPLADA TOTAL	Entre 22,5 m i 28 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

A l'extrem est, el tram acaba de cop, amb pràcticament un esglaó, i sense continuïtat.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

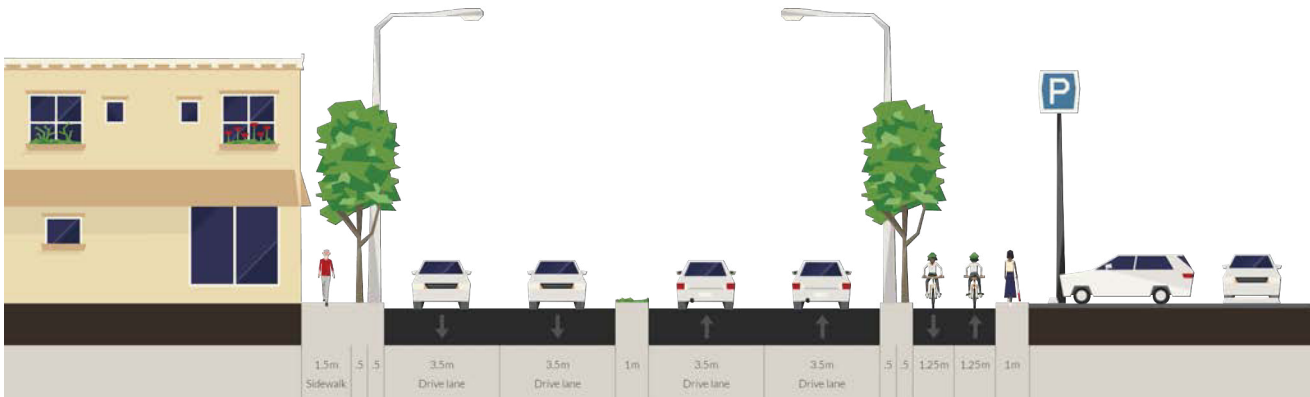
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a no superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A l'extrem est, el tram acaba de cop, amb pràcticament un esglaó, i sense continuïtat.



## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	1 (4,5 m)
Amplada total vorera	5 m
Aparcament	En línia (2 m)
Carril bici	-
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial i industrial
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	1
Tipus d'interseccions	En "T" (1)

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	2 (10 m)
Amplada total vorera	4,5 m (3 m + 1,5 m)
Aparcament	-
Carril bici	3 m
Enllumenat	Disposició a portell
Usos adjacents	Comercial (Gasolinera i restaurant)
Flux de vianants	Baix
Número d'interseccions	0
Tipus d'interseccions	-

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional (3 m)	Localització	A la vorera
Tipus de paviment	Continu (Aglomerat)	Separació	Ferm diferent, panots i vegetació
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	No
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****A - DADES DEL TRAM**

<b>CARRER</b>	
	C/ de Lleida
<b>TRAM</b>	
	C/ de Tortosa – C/ de Lleida (davant la gasolinera)
<b>EIX</b>	
	Eix de l'Era d'en Sellés – Puig dels Jueus Nord
LONGITUD	138 m
AMPLADA TOTAL	40 m
PENDENT	Nul

**E - OBSERVACIONS**

Carril bici bidireccional situat a la vorera amb un ferm diferent.

Els vehicles que accedeixen o surten de la gasolinera han de creuar el carril bici.

El carril bici acaba a la calçada dels accessos de la gasolinera a ambdós costats del tram i sense connexió cap a altres carrils bicis.

Sovint hi ha cotxes aparcats sobre del carril bici.

A la parada d'autobús, els vianants s'han d'esperar sobre el carril bici o l'han de creuar.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

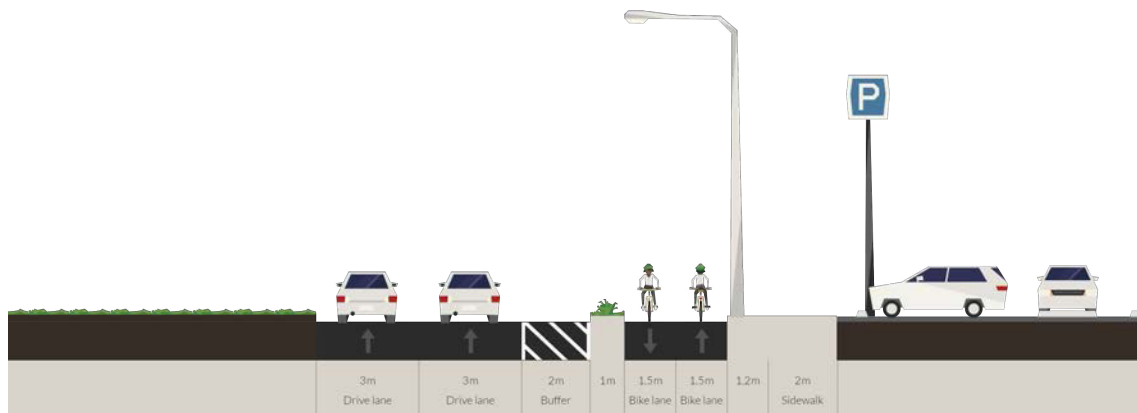
## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	2	Valoració general	4
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	2		
A les entrades al transport públic	2	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL



## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	50 km/h
Es compleix	Tendència a superar el límit de velocitat
Cicle semafòric	Tram sense semàfors

### Disciplina del sentit de circulació

Incorrecta

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els vehicles que accedeixen o surten de la gasolinera han de creuar el carril bici.

El carril bici acaba a la calçada a ambdós costats del tram i sense connexió cap a altres carrils bici.

A la parada d'autobús, els vianants s'han d'esperar sobre el carril bici o l'han de creuar.

Sovint hi ha cotxes aparcats sobre del carril bici.



## J - INCIDÈNCIES

--

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional	Localització	-
Tipus de paviment	Continu (Sorra)	Separació	-
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si (cartells de senders, anella verda)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## V3 · GURRI (EST) (VIA VERDA)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Sense nom (Via verda del Gurri)	
TRAM	
C/ de Montserrat - Pont de Ferro (Camí vell a Folgueroles)	
EIX	
Eix del Gurri	
LONGITUD	1500 m
AMPLADA TOTAL	Entre 1 m i 5 m
PENDENT	Nul (amb punts suau)

## E - OBSERVACIONS

Via verda des del C/ de Montserrat fins al Pont de Ferro del Camí vell de Folgueroles i que passa principalment pel bosc de ribera i zones verdes existents a la riba del riu Gurri.

El tram acaba a la vorera del C/ de Montserrat i sense continuïtat.

Els ciclistes han de creuar perpendicularment l'Av. de Miquel dels Sants Salarich i Torrents pel pas de vianants.

En general el ferm del carril bici està bé tot i ser de sorra, a l'excepció dels trams inundables que està en males condicions.

Tot i que la senyalització vertical és correcta, en algun encreuament de camins aquesta es podria reforçar. En alguns punts del tram també existeix senyalització amb informació de l'entorn per on es passa.

La seguretat del tram en general és bona.

Presència de bancs.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	0
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL

## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	-
Es compleix	-
Cicle semaforic	-

### Disciplina del sentit de circulació

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A l'extrem sud, el tram acaba a la vorera del C/ de Montserrat i sense continuïtat.

Els ciclistes han de creuar perpendicularment l'Av. de Miquel dels Sants Salarich i Torrents, pel pas de vianants.

## J - INCIDÈNCIES

En els trams inundables el ferm està en males condicions.





## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional	Localització	-
Tipus de paviment	Continu (Sorra)	Separació	-
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si (cartells de senders, anella verda)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## V4 · GURRI (OEST) (VIA VERDA) (1)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Sense nom (Via verda del Gurri)	
TRAM	
Parc de X. Roca Viñas - Pont de Ferro (Camí vell a Folgueroles)	
EIX	
Eix del Gurri	
LONGITUD	1610 m (4340 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 1 m i 5 m
PENDENT	Nul (amb punts suau)

### E - OBSERVACIONS

Via verda des del Parc de Xavier Roca Viñas fins al Pont de Ferro del Camí vell de Folgueroles i que passa principalment pel bosc de ribera i zones verdes existents a la riba del riu Gurri.

Els ciclistes han de creuar perpendicularment l'Av. de Miquel dels Sants Salarich i Torrents pel pas de vianants.

En general el ferm del carril bici està bé tot i ser de sorra.

Tot i que la senyalització vertical és correcta, en algun encreuament de camins aquesta es podria reforçar. En alguns punts del tram també existeix senyalització amb informació de l'entorn per on es passa.

La seguretat del tram en general és bona.

Presència de bancs.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	0
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	3		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL

## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	-
Es compleix	-
Cicle semafòric	-

### Disciplina del sentit de circulació

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Els ciclistes han de creuar perpendicularment l'Av. de Miquel dels Sants Salarich i Torrents pel pas de vianants.

## J - INCIDÈNCIES

## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional	Localització	-
Tipus de paviment	Continu (Sorra)	Separació	-
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si (cartells de senders, anella verda)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## V5 · GURRI (OEST) (VIA VERDA) (2)

## A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Sense nom (Via verda del Gurri)	
TRAM	
Parc X. Roca Viñas - Palanca dels Taradells / Meandre de Benages	
EIX	
Eix del Gurri	
LONGITUD	2730 m (4340 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 1 m i 5 m
PENDENT	Nul (amb punts suaus i forts)

## E - OBSERVACIONS

Via verda des del Parc de Xavier Roca Viñas fins a la Palanca dels Taradells, al meandre de Benages, passant principalment pel bosc de ribera i zones verdes existents a la riba del riu Gurri.

Prop de la Riera de Vilalleons, per creuar el Gurri cal carregar-se la bici a coll i passar per uns pilars construïts. Els dies en els que el cabal és alt, és impossible creuar-lo.

Hi ha un pas molt estret i aeri sobre el riu, on caldria posar-hi una barana. Aquest punt acaba amb un tram d'escales.

En general el ferm del carril bici està bé tot i ser de sorra, a l'excepció dels trams inundables.

Tot i que la senyalització vertical és correcta, en algun encreuament de camins aquesta es podria reforçar. En alguns punts del tram també existeix senyalització amb informació de l'entorn per on es passa.

La seguretat del tram en general és bona.

La via verda passa per sota del pont del C/ del Prat d'en Galliners, amb una altura molt limitada: una persona molt alta que anés dreta sobre la bicicleta podria tocar amb el cap a l'estructura del pont.

Presència de bancs.

## F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	0
Des de l'accessibilitat al tram	4	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	4		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL

## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	-
Es compleix	-
Cicle semaforic	-

### Disciplina del sentit de circulació

#### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Prop de la Riera de Vilalleons, per creuar el Gurri cal carregar-se la bici a coll i passar per uns pilars construïts.

Hi ha un pas molt estret i aeri sobre el riu que acaba amb un tram d'escales.

La via verda passa per sota del pont del C/ del Prat d'en Galliners, amb una altura molt limitada: una persona molt alta que anés dreta sobre la bicicleta podria tocar amb el cap a l'estructura del pont.



## J - INCIDÈNCIES



## B - ANÀLISI DEL CARRER

### B.1. Calçada imparell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

### B.2. Calçada parell

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

## C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI

Tipus de carril	Bidireccional	Localització	-
Tipus de paviment	Continu (Sorra i aglomerat)	Separació	-
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si (cartells de senders, anella verda)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

## D - FOTOGRAFIES

### D.1. Foto imparell



### D.2. Foto parell



## V1 · MÈDER (VIA VERDA) (1)

### A - DADES DEL TRAM

CARRER	
Sense nom (Via verda del Mèder)	
TRAM	
Ctra. de la Guixa - La Guixa (cruïlla Font del Ferro – accés al poble)	
EIX	
Eix del Mèder	
LONGITUD	2740 m (4100 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 1 m i 7,5 m
PENDENT	Nul (amb punts suau o fort)

### E - OBSERVACIONS

Via verda que connecta Vic i La Guixa principalment pel bosc de ribera existent a la riba del riu Mèder.

L'inici del tram a la Ctra. de la Guixa és complicat: Primer, el tram entre l'Av. dels Països Catalans i el vial d'accés de la N-152a es fa per la vorera sense delimitar. I segon, sota el pont de la N-152a, el pas de la via verda entre la calçada de la carretera BV-4316 i un dels pilars del pont és molt estret.

En general el ferm del carril bici està bé tot i ser en gran part de sorra. Només a les zones inundables presenta un estat millorable.

Tot i que la senyalització vertical és correcta, en algun encreuament de camins aquesta es podria reforçar. En alguns punts del tram també existeix senyalització amb informació de l'entorn per on es passa.

La seguretat del tram en general és bona. Potser als ponts per creuar el riu Mèder i els trams estrets més propers o més aeris sobre el riu, podria instal·lar-s'hi alguna barana.

Presència de bancs.

### F - VALORACIÓ I PROPOSTA

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	0
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL

## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1



Plànol 2



## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	-
Es compleix	-
Cicle semafòric	-

### Disciplina del sentit de circulació

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

Sota el pont de la N-152a, el pas de la via verda entre la calçada de la carretera BV-4316 i un dels pilars del pont és molt estret.



Hi ha algun punt estret molt a prop o aeri sobre el riu.



## J - INCIDÈNCIES



**B - ANÀLISI DEL CARRER****B.1. Calçada imparell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

**B.2. Calçada parell**

Nº Carrils i amplada	-
Amplada total vorera	-
Aparcament	-
Carril bici	-
Enllumenat	-
Usos adjacents	-
Flux de vianants	-
Número d'interseccions	-
Tipus d'interseccions	-

**C - CARACTERÍSTIQUES DEL CARRIL BICI**

Tipus de carril	Bidireccional	Localització	-
Tipus de paviment	Continu (Sorra)	Separació	-
Senyalitzac. horitzontal	No	Senyalització vertical	Si (cartells de senders, anella verda)
Estat del ferm	Bo	Conservació pintura	Inexistent

**D - FOTOGRAFIES****D.1. Foto imparell****D.2. Foto parell****V2 · MÈDER (VIA VERDA) (2)****A - DADES DEL TRAM**

CARRER	
Sense nom (Via verda del Mèder)	
TRAM	
La Guixa (cruïlla Font del Ferro - accés al poble) – BV-4316 (Pont)	
EIX	
Eix del Mèder	
LONGITUD	1360 m (4100 m)
AMPLADA TOTAL	Entre 1 m i 4 m
PENDENT	Nul (amb punts suau o fort)

**E - OBSERVACIONS**

Via verda de La Guixa fins el pont de la carretera de Santa Eulàlia de Riuprimer (BV-4316) i que passa principalment pel bosc de ribera existent a la riba del riu Mèder.

El final del tram és perillós ja que cal creuar perpendicularment la carretera BV-4316, i en una corba, si es vol continuar pel camí existent a l'altra banda de la carretera. Uns metres abans cal creuar el riu Mèder en un indret sense pas adaptat. Quan el cabal del riu és alt, és impossible creuar-lo.

En general el ferm del carril bici està bé tot i ser de sorra.

Tot i que la senyalització vertical és correcta, en algun encreuament de camins aquesta es podria reforçar. En alguns punts del tram també existeix senyalització amb informació de l'entorn per on es passa.

La seguretat del tram en general és bona. Potser als punts més aeris sobre el riu i molt estrets, podria instal·lar-s'hi alguna barana.

**F - VALORACIÓ I PROPOSTA**

--

## G 1 - SEGURETAT VIÀRIA (ACTORS)

### Valoració de la percepció de la seguretat viària

Vianants		Ciclistes		Conductors	
Valoració general	4	Valoració general	4	Valoració general	0
Des de l'accessibilitat al tram	3	Valoració dels trams lineals	4		
A les entrades al transport públic	0	Valoració de les interseccions	2		

\* Molt positiva (5), Positiva (4), Neutra (3), Negativa (2), Molt negativa (1) o Inexistent o que no es pot valorar (0)

## H - SECCIÓ ACTUAL

## I - PLÀNOLS INTERSECCIONS SINGULARS O ESPECIALS

Plànol 1

Plànol 2

## G 2 - SEGURETAT VIÀRIA (ENTORN)

### Calçada

Velocitat	-
Es compleix	-
Cicle semaforic	-

### Disciplina del sentit de circulació

### Moviments o maniobres poc naturals o poc predictibles

A l'extrem oest del tram cal creuar perpendicularment la carretera BV-4316, i en una corba, si es vol continuar pel camí existent a l'altra banda de la carretera.



Cal creuar el riu Mèder en un indret sense pas adaptat.



## J - INCIDÈNCIES

--





Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

## Mapa de vies òptimes per a la bicicleta



Juny 2017



## Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

Ajuntament de Vic – Any 2017

Àrea d'Urbanisme i Activitats

### EQUIP REDACTOR:

Adrián Fernández Carrasco

Alejandro Martín Barraza

Xavier Arumí Rota

Samir Awad Núñez

Joan Valls Fantova

### EDITA:

BACC - Bicicleta Club de Catalunya

Amb la col·laboració de:

Hécate Ingeniería, S.L.



[www.bacc.cat](http://www.bacc.cat)

[bacc@bacc.cat](mailto:bacc@bacc.cat)



[www.hecateingenieria.com](http://www.hecateingenieria.com)

[hola@hecateingenieria.com](mailto:hola@hecateingenieria.com)



## Índex

<b>La definició d'una xarxa ciclista a Vic</b>	<b>4</b>
<b>Definició d'itineraris</b>	<b>5</b>
<b>Principis de disseny</b>	<b>6</b>
<b>Normativa que afecta la construcció de carrils bici</b>	<b>7</b>
<b>Metodologia del traçat</b>	<b>8</b>
<b>Selecció d'itineraris ciclistes</b>	<b>9</b>
Rambla y nucli històric	10
Ronda i centre urbà	12
Xarxa bàsica radial	14
Eix Onze de Setembre	15
Connexió a altres nuclis urbans	16
<b>Conclusions</b>	<b>19</b>



## La definició d'una xarxa ciclista a Vic

El disseny d'una xarxa de vies ciclistes per a Vic respon a l'objectiu de garantir i millorar la seguretat, la comoditat i l'atractiu dels ciclistes en els seus desplaçaments quotidians, fent especial èmfasi en els usuaris poc experimentats i més vulnerables. Mitjançant la implantació d'una xarxa d'itineraris especialment condicionats per a la bicicleta es pretén normalitzar l'ús d'aquest mitjà de transport entre les capes més àmplies de la població.

En gran mesura, les nostres ciutats s'han convertit en llocs hostils a la bicicleta. Un viari dissenyat per al trànsit d'automòbils, amb grans intensitats de vehicles i permetent velocitats excessives, ha portat a excloure l'usuari de la bicicleta pel greu risc que això suposa per a la seva seguretat. En el cas de Vic això no és una excepció. Tot i que la configuració urbana del centre històric afavoreix els desplaçaments de curt abast, la predominança del transport motoritzat augmenta a mesura que ens allunyem del centre.

Per reintroduir als ciclistes com a usuari del viari públic, la infraestructura dels carrers urbans necessita unes modificacions que reequilibrin la situació, i tornin dignitat a aquesta manera de transport. No obstant això, seria impossible estendre a tots els carrers una infraestructura segregada de l'existent. De la mateixa manera, tampoc és viable temperar el tràfic de totes les artèries de trànsit i accés a la ciutat. Per experiències anteriors en altres ciutats, hi ha un consens tècnic en l'aplicació dels següents criteris:

- Integrar els diferents tràfics i fer un ús mixt del viari sempre que sigui possible (seguretat, velocitat reduïda, intensitat del trànsit baixa ...), transformant tots els carrers d'un sector urbà a aptes per circular en bici, sense excloure necessàriament al cotxe d'elles.
- Crear una infraestructura segregada en aquelles situacions on sigui necessari per a la presència d'alts volums de trànsit i velocitats no adequades per a la convivència amb la bicicleta (artèries urbanes, avingudes i ponts).

A partir d'aquesta forma de concebre la xarxa, s'aprofiten els avantatges de les dues opcions i s'aconsegueix un viari eficient i utilitzable per tots els usuaris.



## Definició d'itineraris

Cal destacar que una ruta ciclista no és necessàriament un carril per a bicicletes, sinó un itinerari ininterromput que segueix certs paràmetres. Un itinerari ciclista és un element lineal de la xarxa ciclista que uneix generadors de desplaçament importants o constitueix un eix de la xarxa, disposant d'algun tipus de condicionament per a la mobilitat ciclista.

La qualitat de la xarxa no depèn exclusivament de la seva infraestructura, sinó de la qualitat de les seves rutes i de la seva estructura. Una xarxa ben estructurada manté unides les rutes de manera que accedir a la destinació que vulguis es faci de forma fàcil.

En el cas de Vic es disposa d'una xarxa ciclista densa, però amb una àmplia varietat de tipologies. D'altra banda, hi ha importants punts de ruptura en els itineraris ciclistes. La manca de continuïtat en els itineraris és un dels motius que dificulten la llegibilitat de la xarxa per part dels usuaris potencials.

Alhora, la densitat de la xarxa és desigual entre els diferents barris del municipi. Per les seves característiques, les zones del nucli històric (interior a la Rambla) no requereixen infraestructura ciclista dedicada. No obstant això, hi ha un àmbit entre l'esmentat centre i la resta de punts d'interès de Vic amb absència de vies ciclistes.

En aquest escenari, els objectius principals que contempla aquest Pla consisteixen en:

- **Completar la connectivitat de la xarxa ciclista** actual mitjançant actuacions puntuals de mallat, que dotin als itineraris de la continuïtat adequada.
- **Determinar aquelles zones del nucli urbà que, per les seves característiques, siguin aptes per al trànsit ciclista.** Promoure la implantació de mesures de calmat de trànsit i de permeabilitat de la bicicleta per facilitar els desplaçaments interiors a aquestes zones.
- **Detectar zones amb dèficit d'accessibilitat** i programar l'execució d'infraestructures per a la bicicleta que permetin reduir la dependència del cotxe en els desplaçaments a aquests llocs.



- **Assenyalar zones especialment vulnerables per la bicicleta**, com interseccions amb alt nivell de trànsit, gloriets, etc. Proposar l'elaboració de projectes específics per a la resolució d'aquests punts crítics.
- **Analitzar la tipologia i estat de la infraestructura existent**, amb l'objectiu d'estudiar la seva vinculació als itineraris de la xarxa bàsica, la seva adaptació a la mateixa o, si escau, la seva reconversió.

## Principis de disseny

La concepció i disseny de qualsevol xarxa ciclista s'ha d'elaborar basant-se en els següents principis:

- ✓ **Seguretat.** És el principi més important. La construcció de qualsevol infraestructura comporta assumir el risc que suposa que hi hagi usuaris que la utilitzin. La resta de principis, excepte l'ecologia i l'economia, genera indirectament un augment de la seguretat.
- ✓ **Llegibilitat.** Una infraestructura no pot generar confusió. Un usuari no ha de prestar més atenció a la infraestructura per tal d'entendre-la que al trànsit.
- ✓ **Linealitat i continuïtat.** Segueixen un patró similar al paràgraf anterior. Si l'usuari ha de prestar atenció a com ha de continuar el seu camí pot perdre capacitat d'atendre altres elements i usuaris del trànsit, i això pot posar en risc la seguretat de qualsevol d'ells.
- ✓ **Accessibilitat.** És d'obligatori compliment segons la llei d'accessibilitat. Tots els usuaris del viari han de poder accedir a qualsevol infraestructura que existeixi. A més, cal que els usuaris amb limitacions de percepció acústica, visual o d'altres, tinguin les mesures necessàries per percebre els canvis en la secció transversal.
- ✓ **Convivència.** És fonamental per a una correcta redistribució de l'espai. L'objectiu d'aquest principi és reduir els punts de conflicte, que es generen quan les



trajectòries d'uns usuaris es creuen amb d'altres més vulnerables. Es consideren les necessitats tant de ciclistes com de la resta d'usuaris de la via.

- ✓ **Qualitat.** És el principi que permet als usuaris valorar positivament l'obra nova construïda i que proporciona una percepció de més seguretat i confort.
- ✓ **Durabilitat.** Es tradueix en l'eficiència en l'amortització de qualsevol infraestructura. L'obra construïda ha de mantenir-se en òptimes condicions el màxim temps possible.
- ✓ **Ecologia i Economia.** Són principis que s'incorporen a totes les noves infraestructures que es realitzen. Aquest manual té com objectiu facilitar l'estandardització de conceptes i criteris, per tal d'optimitzar temps i obtenir indirectament un estalvi econòmic.
- ✓ **Mínima invasió.** La inclusió del carril bici, com a norma general, i sempre que el mateix no suposi un gran eix de la ciutat, s'instal·larà al carrer realitzant la mínima invasió possible per tal que els veïns mantinguin els usos dels que ja disposen en la mesura del possible.
- ✓ **Estètica.** Permet integrar els carrils bici i vies ciclables en l'entorn existent, minimitzant l'impacte visual.

## Normativa que afecta la construcció de carrils bici

El present llistat mostra les lleis i normatives vigents que s'apliquen en la construcció de carrils bicis a l'espai públic. Algunes d'elles són d'obligat compliment, i altres han de servir de referència en l'elaboració de nous projectes. El llistat que apareix és el vigent a data de 2016, però, sempre cal aplicar el vigent en el moment de disseny.

- **Reial Decret Legislatiu 3/2011**, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic d'Espanya
- **Llei 37/2017** de 29 de setembre, de Carreteres.



- **Reial Decret 1812/1994** de 2 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Carreteres d'Espanya
- **Llei 7/1993** de 30 de setembre, de Carreteres de Catalunya i text refós per decret legislatiu 2/2009.
- **Decret 293/2003**, de 18 de novembre, per qual s'aprova el Reglament general de carreteres de Catalunya.
- **Instrucció de Carreteres I.C.** (instrucció d'obligat compliment en àmbit interurbà, però recomanable ús per àmbit urbà) i resta d'instruccions tècniques de la Generalitat.
- **Plec de prescripcions tècniques generals** per a obres de carreteres i ponts PG-3 (instrucció d'obligat compliment en àmbit interurbà, però recomanable ús per àmbit urbà)
- **Ordre Circular 31/2012** del Ministerio de Fomento sobre proposta i fixació de fórmules polinòmiques de revisió de preus en els projectes d'obres de la direcció general de carreteres
- **Reial Decret 1359/2011** pel qual s'aprova la relació de materials bàsics i les fórmules tipus generals de revisió de preus dels contractes d'obres i de contractes de subministrament de fabricació d'armament i equipament de les Administracions públiques
- **Llei 31/1995**, de prevenció de riscos laborals, d'Espanya
- **Reial Decret 39/1997**, pel qual s'aprova el Reglament dels serveis de prevenció, d'Espanya
- **Llei 13/2014**, de 30 d'octubre, d'accessibilitat, del Parlament de Catalunya.

## Metodologia del traçat

Per traçar la xarxa ciclista es va aplicar un mètode clàssic que consisteix en la successió de les següents quatre tasques:

1. Identificació dels llocs d'origen i destinacions dels desplaçaments.
2. Unió, mitjançant línies rectes, dels orígens i les destinacions, constituint el que es denomina malla de "línies de desig" dels desplaçaments ciclistes.





3. Assignació de les línies de desig sobre la trama urbana i la xarxa viària existent, intentant facilitar la connexió més directa punt a punt, minimitzar els pendents i buscar un traçat per espais atractius / agradables.

4. Viabilitat tècnica de l'encaix dels itineraris ciclistes al viari. Per a tal fi es va fer un inventari de cada tram homogeni dels itineraris per comprovar si era possible reformar o transformar la secció existent per donar cabuda a la modalitat de via ciclista adequada.

## Selecció d'itineraris ciclistes

La meta d'una xarxa de transport diari és connectar el més directament possible les destinacions segons sigui el seu objectiu funcional, diferent d'una xarxa pensada per a fins recreatius i d'oci.

**PAS 1. Determinar els principals orígens i destinacions.** Es localitzaran els principals llocs d'origen (centre de ciutat o centres de cada barri) i els de destí (zones residencials, escoles i universitats, àrees comercials, centres esportius, zones de treball i estacions de transport públic). La unió d'aquests punts forma la xarxa preferencial teòrica.

**PAS 2. Detallar les rutes.** Per a les línies definides anteriorment, es detallaran possibles rutes tenint en compte el viari de la ciutat i es triarà la més directa. En el cas de Vic aquestes rutes ja es troben definides en la seva majoria per la xarxa de carrils bici existent, per la qual cosa ha insistit cobrir aquells trams mancats d'infraestructura pròpia.

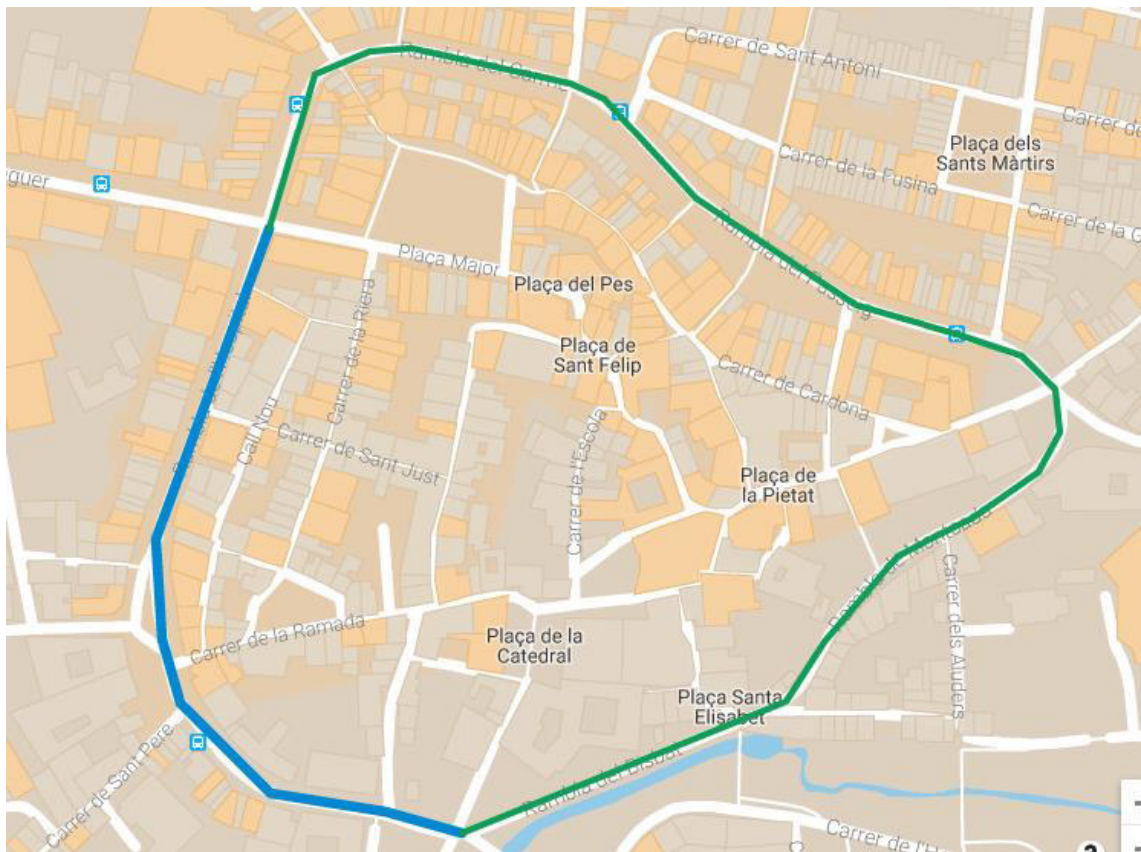
**PAS 3. Jerarquització de la xarxa.** Per a un correcte funcionament, cada ruta ha de tenir la seva pròpia jerarquia segons el seu nivell d'importància quant a intensitat o punts que connecta. Així hi ha RUTES PRINCIPALS (funció de connexió de barris o grans centres), RUTES LOCALS SUPERIORS (distribueixen el trànsit dins dels barris) i RUTES LOCALS (proporcionen l'accessibilitat a l'àrea més gran possible dins dels barris).



D'altra banda, cal tenir en compte les vies recreatives o "vies verdes" ja presents a Vic i el seu entorn. Aprofitant l'atracció que exerceixen sobre ciclistes potencials, és convenient revisar la seva connexió amb la xarxa urbana, perquè puguin complir també una funció de transport diari.

### Rambla i nucli històric

Dins de les actuacions prioritàries per a completar la xarxa de carril bici de Vic. Es proposa la consecució de l'anell corresponent a la Rambla en aquells trams pendents.



Tram		Longitud	Estat
1	Hospital	300 m	Executat
2	Sant Domènec	180 m	Executat
3	Bisbat	170 m	Pendent
4	Santa Teresa	270 m	Pendent
5	Passeig	315 m	Pendent
6	Carme	280 m	Pendent



La tipologia actual de l'anell de la Rambla (via compartida en sentit del trànsit motoritzat + via ciclista exclusiva en sentit contrari) es valora positivament. Aquesta disposició permet augmentar la flexibilitat del trànsit ciclista, afavoreix el calmat del trànsit al viari i simplifica les interseccions i les cruïlles de vianants.

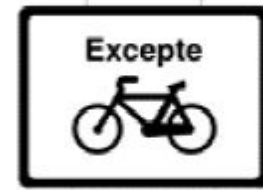


Al costat de la terminació de l'anell de la Rambla, es recorda la necessitat d'habilitar elements específics (com caixes de gir) que permetin els girs a esquerra i les incorporacions entre el carril exclusiu en sentit contrari i les vies exteriors a la Rambla.

L'anell format per la Rambla defineix la ubicació de l'antiga muralla medieval, límit històric del nucli antic de Vic. L'estructura urbana d'aquesta zona (una de les més representatives de la història de Catalunya) es compon de carrers molt estrets amb una disposició orgànica, no aptes per al trànsit de vehicles motoritzats. La seva escala és molt favorable per a la utilització de modes de transport "tous": vianants i bicicletes. No obstant això, cal oferir garanties pràctiques i legals per a la circulació amb bicicleta a través de les següents mesures:



- **Habilitar el doble sentit per a bicicletes en tots els viaris del nucli històric.** La presència de sentits de circulació per a vehicles respon a un criteri dimensional (dos cotxes no podrien creuar-se). Aquest criteri no té sentit quan parlem de bicicletes, les quals no es veuen sotmeses a restriccions de gàlib. Per tant, es proposa incloure excepcions en l'ordenació viària del nucli històric per permetre el trànsit ciclista en tots dos sentits, llevat d'excepcions justificades.



- **Habilitar la prioritat de vianants i / o zona de convivència (S-28)** La possibilitat d'habilitar el pas de bicicletes en tots dos sentits dins el nucli històric no ha d'anteposar a la prioritat per als vianants com a mode bàsic de desplaçament o com a simple funció d'estança.

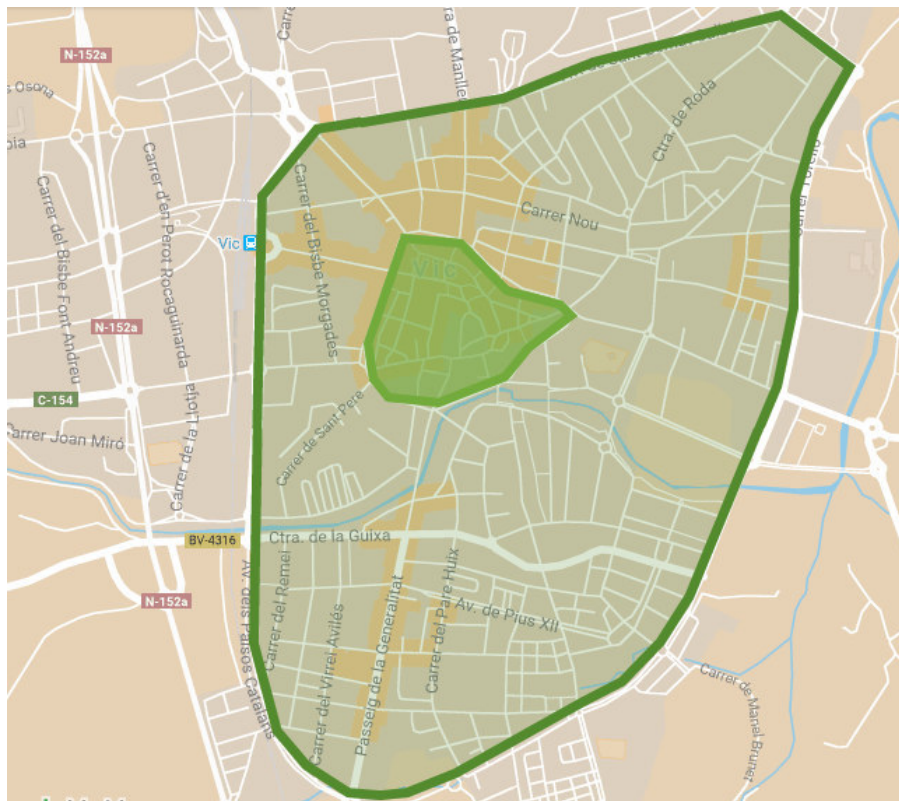


- **Senyalitzar específicament la prioritat als vianants en localitzacions clau.** La presència de vianants ha de condicionar la velocitat de la bicicleta, especialment en aquells punts de conflicte potencial (girs cecs, carrers <5 metres, pendents descendents, etc.). En casos extrems on no sigui compatible el pas de bicicletes i vianants (festes, mercats ...) es poden imposar restriccions horàries específiques al pas de bicicletes, indicant la ruta alternativa.

## Ronda i centre urbà

Dins de l'estructura viària de Vic destaca la presència de les rondes, un conjunt d'avingudes de gran capacitat que envolten el nucli urbà consolidat i permeten la redistribució de trànsit evitant el pas pel centre. Les rondes també exerceixen un paper clau en els esquemes de mobilitat en bicicleta. És per això que gran part del seu traçat disposa de carril bici, encara que de forma discontinua.

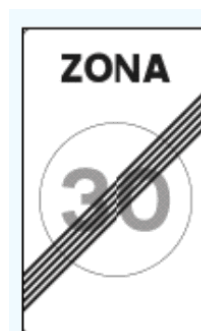
La intensitat i velocitat del trànsit d'una banda, i la presència d'interseccions complexes de l'altra, resulten dissuasives per a l'ocupació d'aquestes vies tot i el seu caràcter directe. Per aquest motiu resulta prioritari completar l'execució d'una via ciclista en aquells trams que no tinguin la mateixa.



Alhora, es proposa habilitar i senyalitzar els carrers locals interiors a les Rondes com a Zona 30, advertint la presència de bicicletes en calçada. S'entén com carrers locals aquelles dotades únicament d'un carril i un sentit de circulació. Aquest criteri, ja vigent a diferents municipis de Catalunya, està previst que sigui d'aplicació a tot l'Estat Espanyol un cop aprovada la modificació del Reglament General de Circulació elaborat pel Ministeri de l'Interior.



ENTRADA A LA ZONA



SORTIDA A LA ZONA

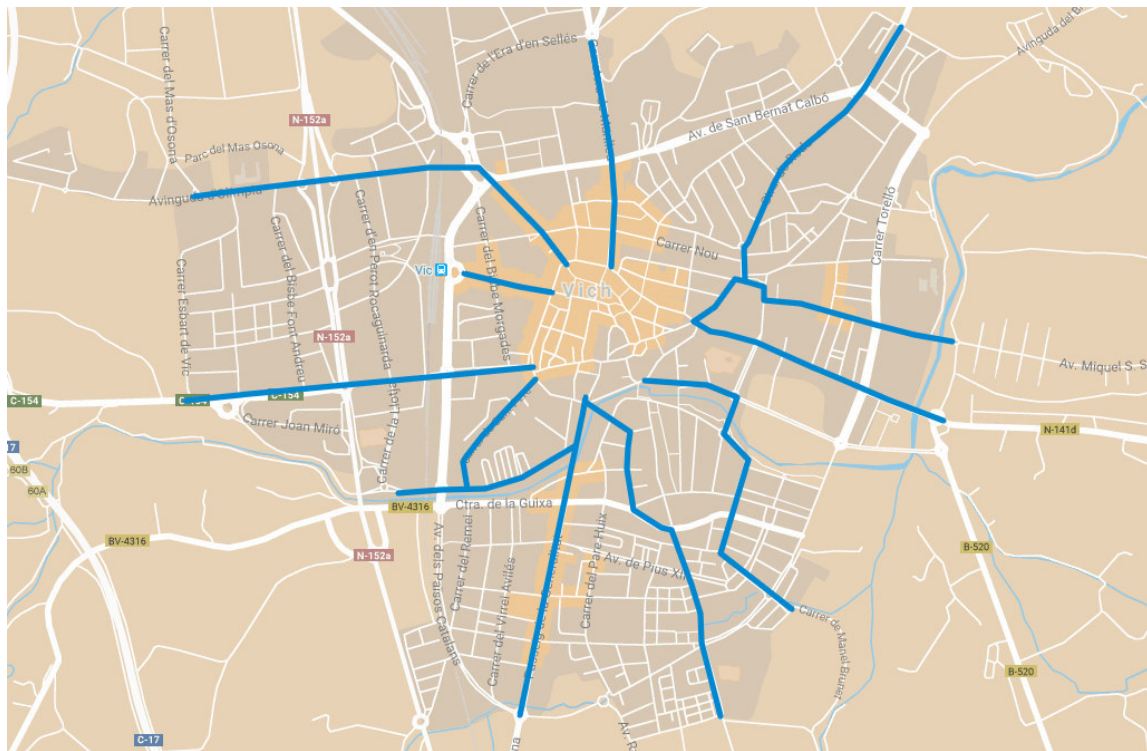


## Xarxa bàsica radial

Conjuntament als dos anells definits anteriorment, s'estableixen una sèrie d'eixos prioritari sobre les vies col·lectores radials del nucli urbà. Segons els criteris descrits anteriorment, l'elecció d'aquests eixos respon a diversos condicionants:

- Vies estructurals dins el nucli urbà, que permetin recorreguts directes, ràpids i amb el menor nombre d'interrupcions.
- Vies que responen a necessitats de mobilitat entre punts d'interès, dotacions essencials i / o nuclis residencials.
- Vies les condicions de trànsit (intensitat i velocitat) resulten dissuasives per a l'ús de la bicicleta, sent necessari la creació d'infraestructura específica.
- Vies que connectin en els seus extrems amb la xarxa ciclista ja existent, permetent la interconnexió d'aquests carrils bici entre si.

Tram		Longitud	Executat	Pendent
1	Gurb – S. Família - Olímpia	1.130 m	910 m	220 m
2	Manlleu	720 m	310 m	410 m
3	Roda	1.200 m	300 m	900 m
4	Indústria	720 m	40 m	680 m
5	Montserrat - Calldetenes	1.520 m	660 m	860 m
6	M. Pelayo - J. Pratdesaba	1.140 m	690 m	450 m
7	San Jaume	1.170 m	360 m	810 m
8	Generalitat	1.030 m	0 m	1.030 m
9	Pep Ventura	595 m	0 m	595 m
10	Sant Pere	440 m	0 m	440 m
11	Junyent – Prat de Lluçanés	1.110 m	560 m	550 m
12	Jacint Verdager	290 m	0 m	290 m
		<b>11.065 m</b>	<b>3.830 m</b>	<b>7.235 m</b>

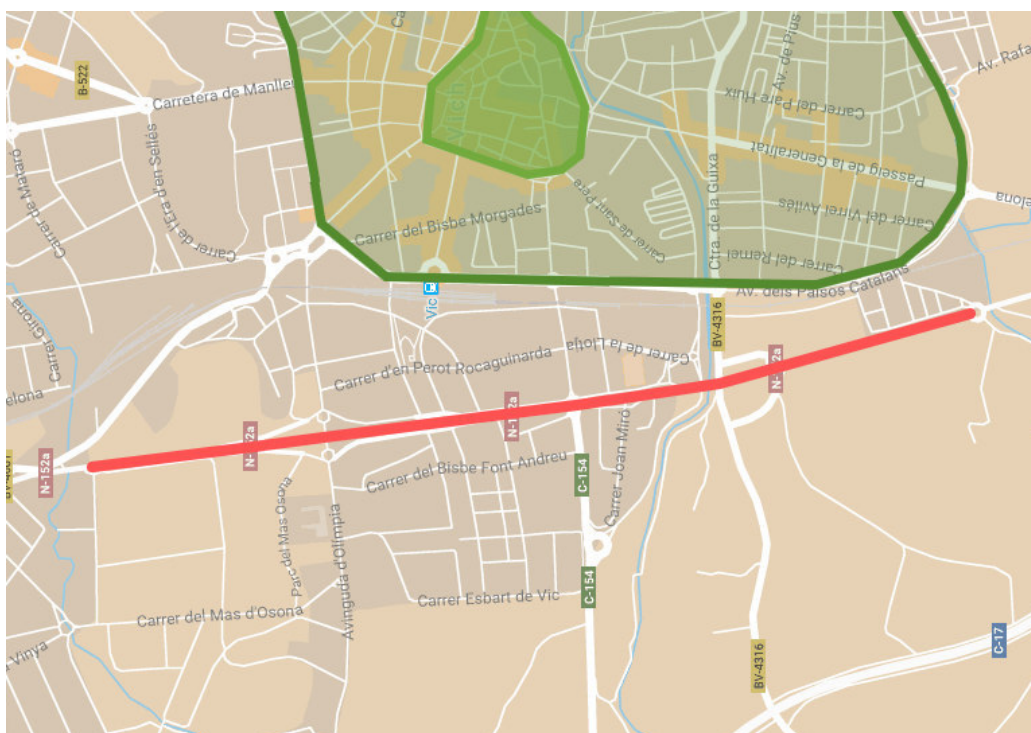


### Eix Onze de Setembre

Històricament el desenvolupament urbà de Vic s'havia realitzat de forma concèntrica al nucli històric. No obstant això els avenços més recents estan concentrats en el costat oest de la ciutat, un desplaçament fonamentat en les següents causes:

- El desenvolupament comercial entorn de la travessia de la carretera N-152, eix de pas en el qual la majoria del trànsit està ja derivat per l'autopista C-17.
- La creació de nous equipaments que han actuat com a pols atractors i dinamitzadors d'activitat econòmica, com la Universitat de Vic.
- La limitació natural del riu Gurri a la banda est.

Aquest descentrament entre la trama històrica i l'àmbit actual de la ciutat genera una nova necessitat de connexions transversals no resoltes únicament amb els itineraris abans descrits. L'Eix Onze de Setembre suposa, per les seves característiques, una oportunitat de crear un itinerari directe i fàcilment identificable que vertebrï la part oest de la ciutat.



Tram		Longitud	Executat	Pendent
1	Gurb - Olímpia	620 m	310 m	310 m
2	Olímpia – Salarich i T.	660 m	370 m	290 m
3	Salarich i T. – Ctra. Guixa	390 m	0 m	390 m
4	Ctra. Guixa – Rafael Gay M	690 m	0 m	690 m
		<b>2.360 m</b>	<b>680 m</b>	<b>1.680 m</b>

Alhora, la creació d'un itinerari ciclista a aquest eix afavoriria l'aplicació de tècniques de calmat de trànsit. Convé no oblidar que, tot i les intervencions realitzades, alguns trams de l'avinguda encara mantenen les característiques d'una via interurbana, incentivant la circulació a velocitats excessives. D'altra banda, determinats trams estan encara pendents de transferir les competències des de la Generalitat a l'Ajuntament; un tràmit que a data del present estudi estava pròxim a completar-se.

### Connexió a altres nuclis urbans

A part de completar el teixit ciclista dins de la ciutat, resulta fonamental dotar de vies segures i accessibles aquelles entitats locals ubicades fora de l'àmbit urbà. La comunicació





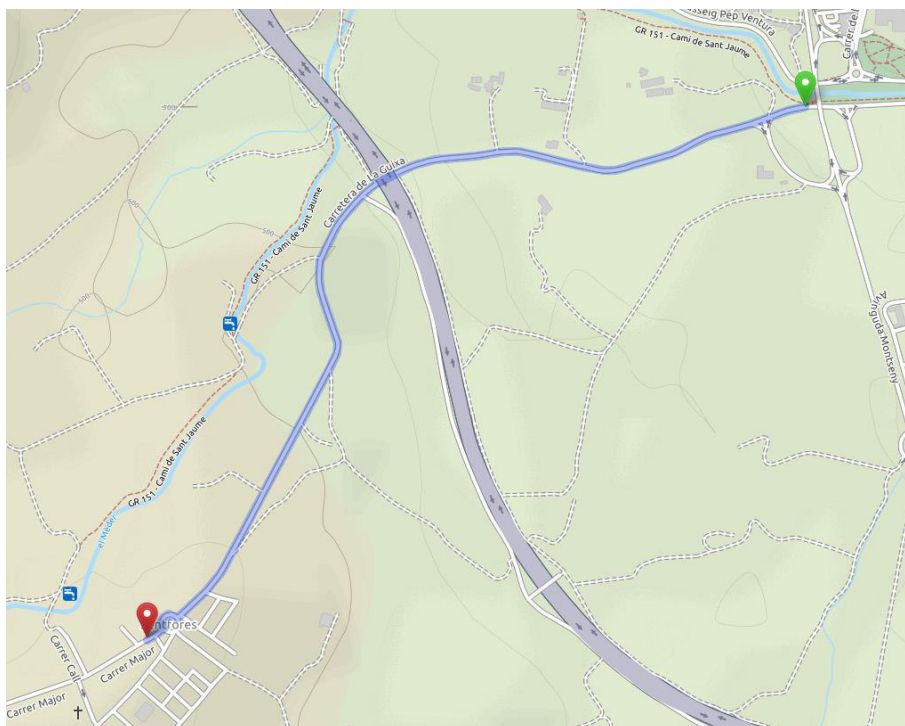
amb aquests nuclis, actualment per carretera interurbana, no resulta atractiva per a l'ús de la bicicleta, excepte per a aquells usuaris més experimentats.

En el cas de Vic es localitzen dos conjunts urbans que, per les seves característiques, requereixen un tractament específic dins del present pla: **Sentfores (La Guixa)** i el barri **Serra de Senferm**. A més, els nuclis de **Gurb** (nucli l'Esperança) i **Calldetenes** estan dins de l'àrea de cobertura en bicicleta des de Vic encara que es troben fora del terme municipal.

- Distàncies de 2-3 km al centre de Vic que poden ser dissuasives per a desplaçaments a peu però acceptables per a l'ús de la bicicleta.
- En el cas de no disposar d'aparcament en destinació, la bicicleta resulta més competitiva que el cotxe en temps.
- Manca de vorals i vies adaptades per a bicicleta.
- Els vehicles motoritzats circulen a velocitats excessives, en percebre que estan fora del centre urbà.
- Manca d'activitat en gran part del trajecte i fins i tot trams no il·luminats, que generen percepció d'inseguretat (hivern, nit ...)
- Els recorreguts alternatius són de caràcter rural (camins agraris, "via verda" ...) i no són aptes per a tot tipus de bicicletes.

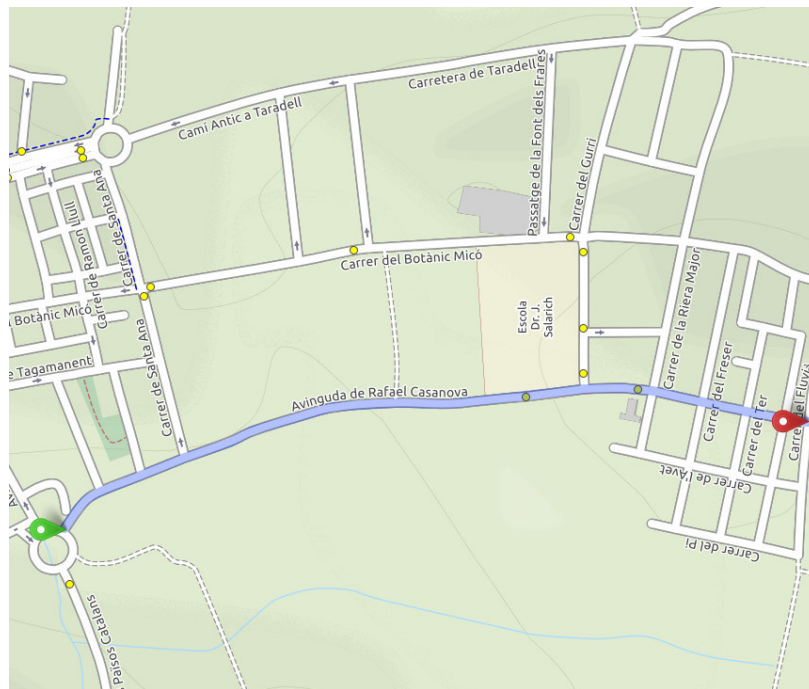
Per garantir la connexió del nucli de **La Guixa** resulta prioritari habilitar l'actual carretera BV-4316 a la circulació ciclista i de vianants, mitjançant la creació d'una senda adossada similar a l'existent en l'avinguda del Bruguer. Addicionalment, és desitjable la instal·lació de sistemes d'il·luminació en tot el traçat, i la regulació en les cruïlles més conflictives.





En el cas del barri de **Serra de Senferm**, es precisa l'adaptació de l'Avinguda Rafael de Casanova per tal d'adaptar-la a un entorn urbà a través de voreres accessibles a banda i banda, un itinerari ciclista adequat i mesures per al calmat de trànsit.





## Conclusions

L'execució progressiva de les tres subxarxes descrites (Rambla, Rondas i Xarxa Bàsica Radial) i les dues actuacions complementàries (Eix Onze de Setembre i altres nuclis urbans) juntament amb el tractament específic de les interseccions singulars, s'ha de completar amb l'actualització de la xarxa ciclista existent, amb l'objectiu d'unificar les característiques de senyalització, disposició i dimensions a tot el municipi.

Basant-se en el diagnòstic realitzat durant el primer trimestre de 2017, aquest Pla proposa una sèrie de mesures amb diferent nivell d'abast i cost a realitzar sobre els carrils bici actuals. Aquestes actuacions apareixen descrites en el document d'Anàlisi d'Infraestructura.

Respecte a l'ordre i prioritització en l'execució de les actuacions, s'ha d'aconseguir un equilibri entre el criteri tècnic i la demanda ciutadana, expressada a través de l'enquesta que es proposa en aquest pla així com altres processos participatius que es puguin derivar.



Ajuntament de Vic

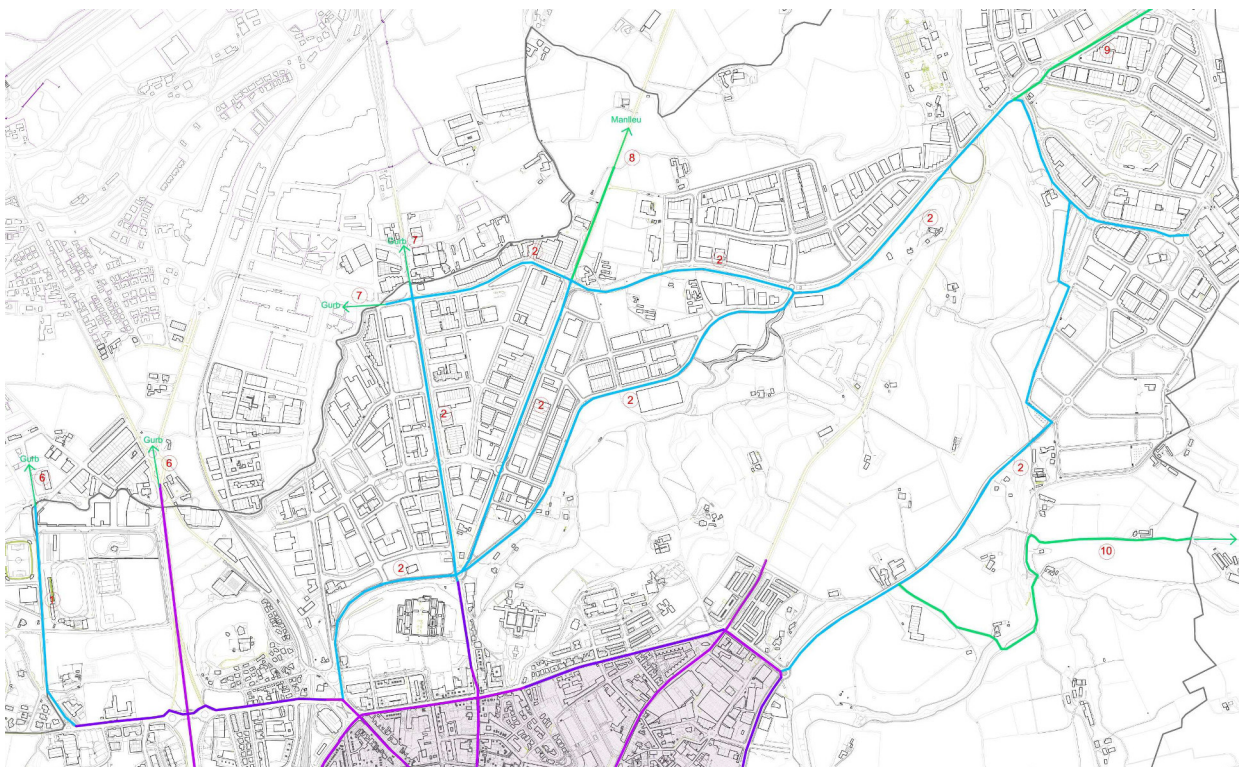
# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

## Connexions polígons industrials



## La connexió amb els polígons industrials.

La xarxa de bicicletes de la zona urbana residencial s'ha de connectar amb la zona de polígons industrials existents al nord de Vic. Així, aprofitant els carrils bici existents i dotant-los de continuïtat entre ells i amb la xarxa òptima definida per la zona urbana es pot establir la xarxa de carrils bici bàsica de connectivitat entre la zona residencial i la zona industrial.



En aquesta imatge es grafia en blau la xarxa de bicicletes bàsica entre la zona residencial (xarxa lila) i la zona industrial.

Els polígons que queden enllaçats de manera conjunta són:

- Sot de Pradals.
- Mas Beuló.
- Mas d'en prat.
- Parc d'activitats econòmiques Nord i Sud.
- Les Casasses.
- Malloles (amb un ramal específic per a l'Illa Càrnia).

El petit polígon de Mas de Bigas queda enllaçat per la xarxa viària bàsica de la zona residencial que es disposa al llarg de l'eix onze de setembre i per un ramal pel carrer del Mas Osona que també millora l'accés a la zona esportiva de Vic.



Connexió amb el polígon de Mas de Bigas i la zona esportiva de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

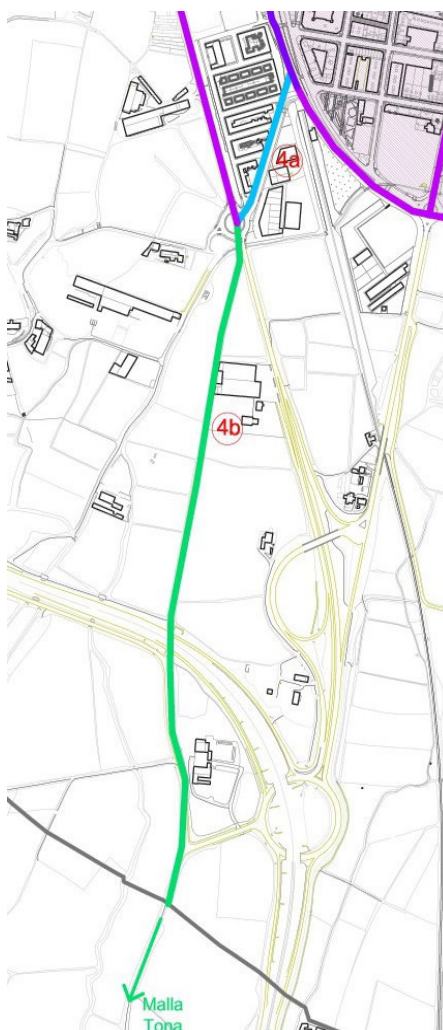
## Connexions amb els municipis veïns



## La connexió amb els municipis veïns.

La connexió amb bicicleta amb els municipis veïns és una qüestió que sobrepassa la planificació municipal particular i hauria de ser objecte de planificació supramunicipal.

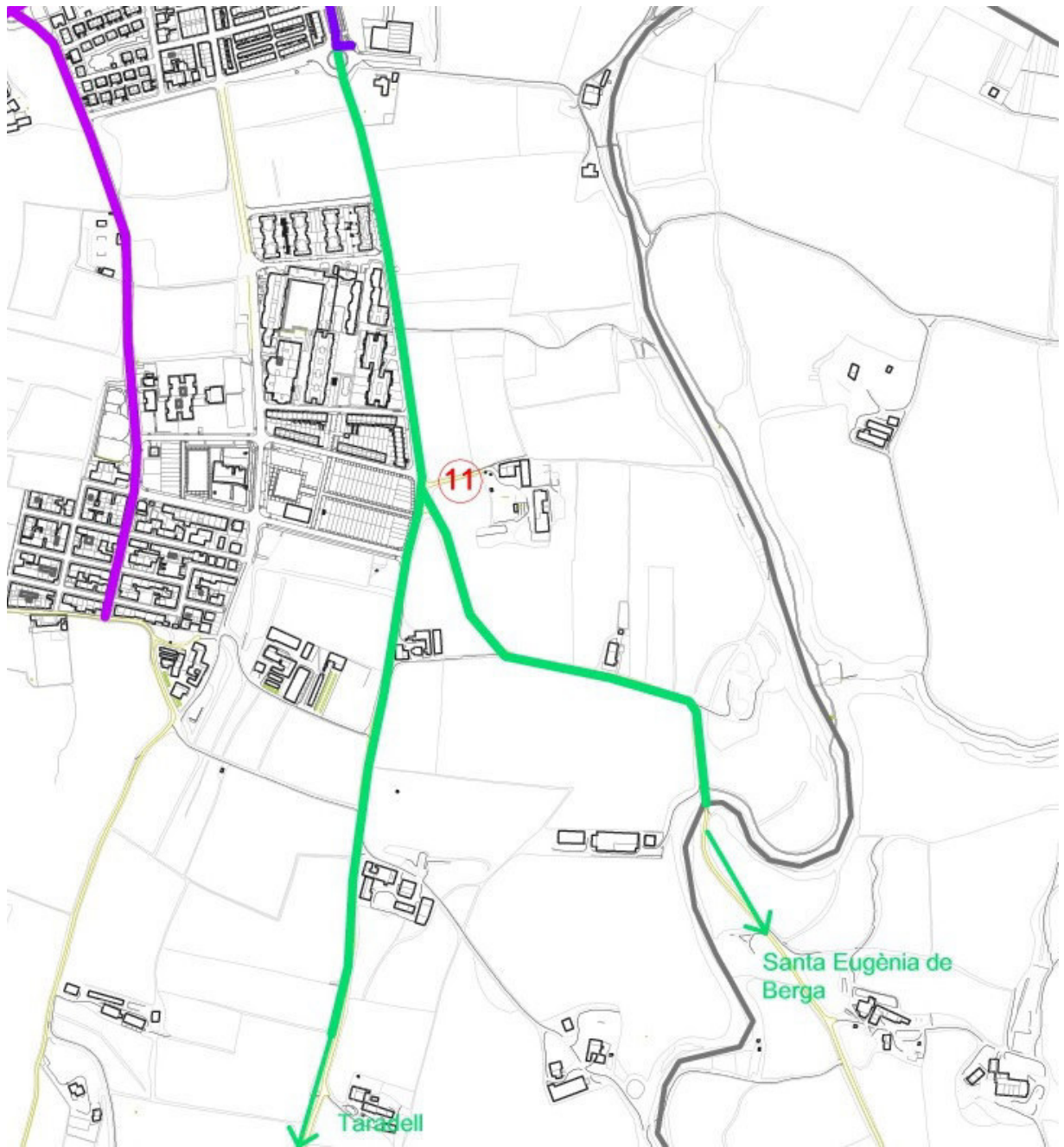
En primera instància les bicicletes poden utilitzar la xarxa viària de carreteres convencionals per als desplaçaments entre municipis que no formen cap continu urbà, però aquesta possibilitat només s'utilitza per carreteres amb poc trànsit i amb un traçat que no permeti velocitats gaire elevades pels vehicles a motor. Aquesta possibilitat sempre hi és, i no és l'escollida preferentment en aquest pla estratègic. La possibilitat que normalment recull el pla estratègic, i que sempre és complementària a les carreteres convencionals, són els camins en sòl rural que connecten municipis veïns, i que si bé no poden ser utilitzats per a totes les tipologies de bicicleta si que poden tenir una funció important de comunicació si el ferm dels camins té un manteniment adequat i regular.



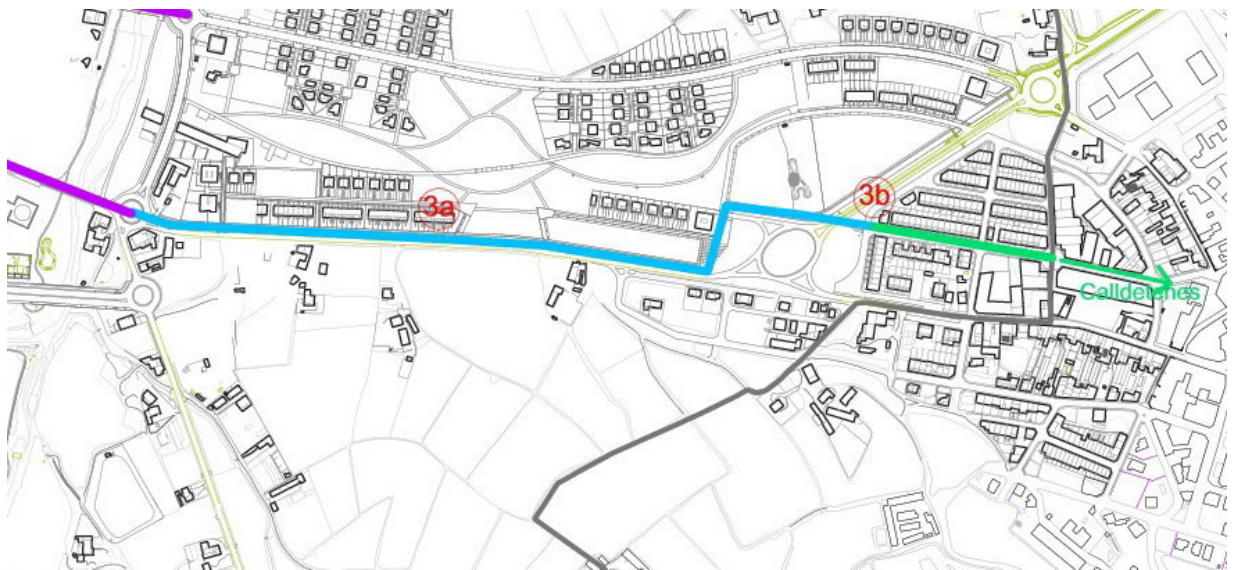
La possibilitat de connexió amb Malla i Tona es planteja pel camí ral de Malla.

Aquest tram estaria format per un tram urbà, que relligaria l'anell de Països Catalans i el de l'eix de l'11 de setembre, i un tram amb camí ja fora de la zona urbana.

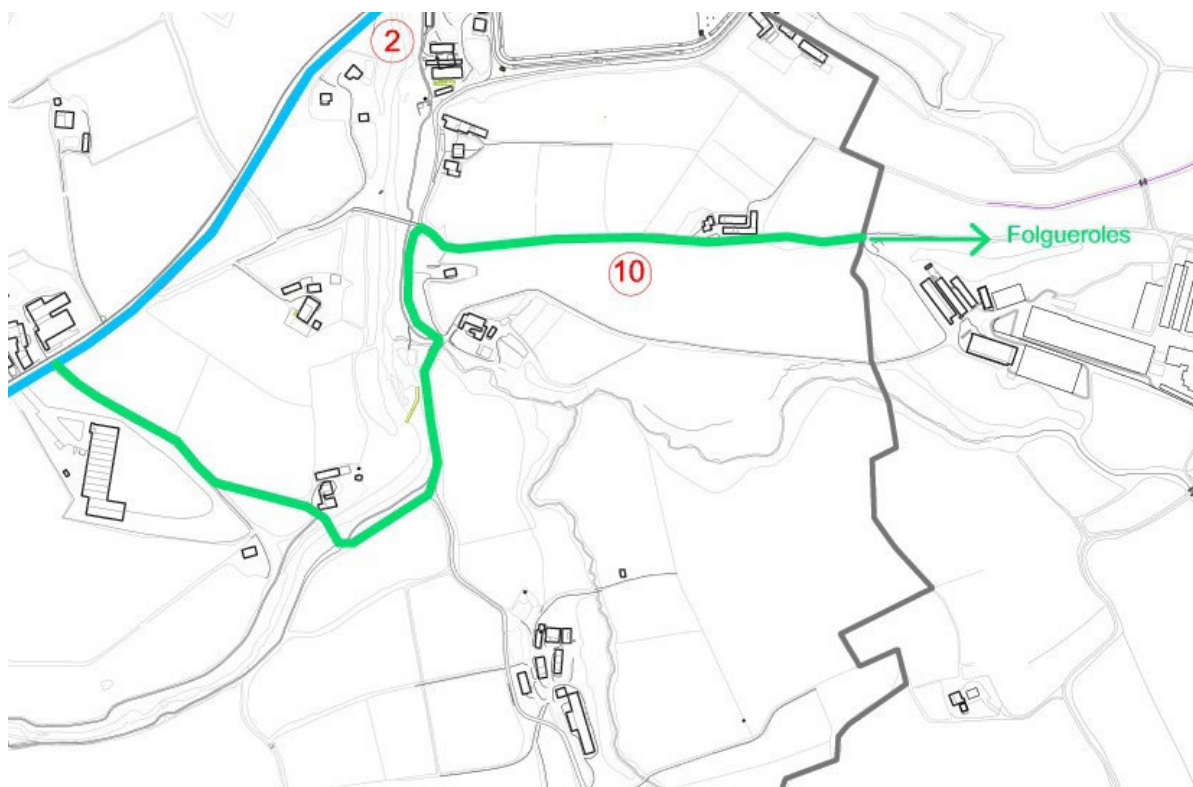




Els camins utilitzats per a la connexió amb Taradell i santa Eugènia són els camins rals existents, i en aquest cas formigonats.



La connexió amb el municipi de Calldetenes és totalment urbana, i s'ha dividit la connexió amb dos trams, un primer que s'ha d'entendre com estructurant de la zona urbana de Vic, que arriba fins al barri de les quatre estacions, i una segona de connexió que seria travessar el barri de les quatre estacions fins al municipi de Calldetenes.



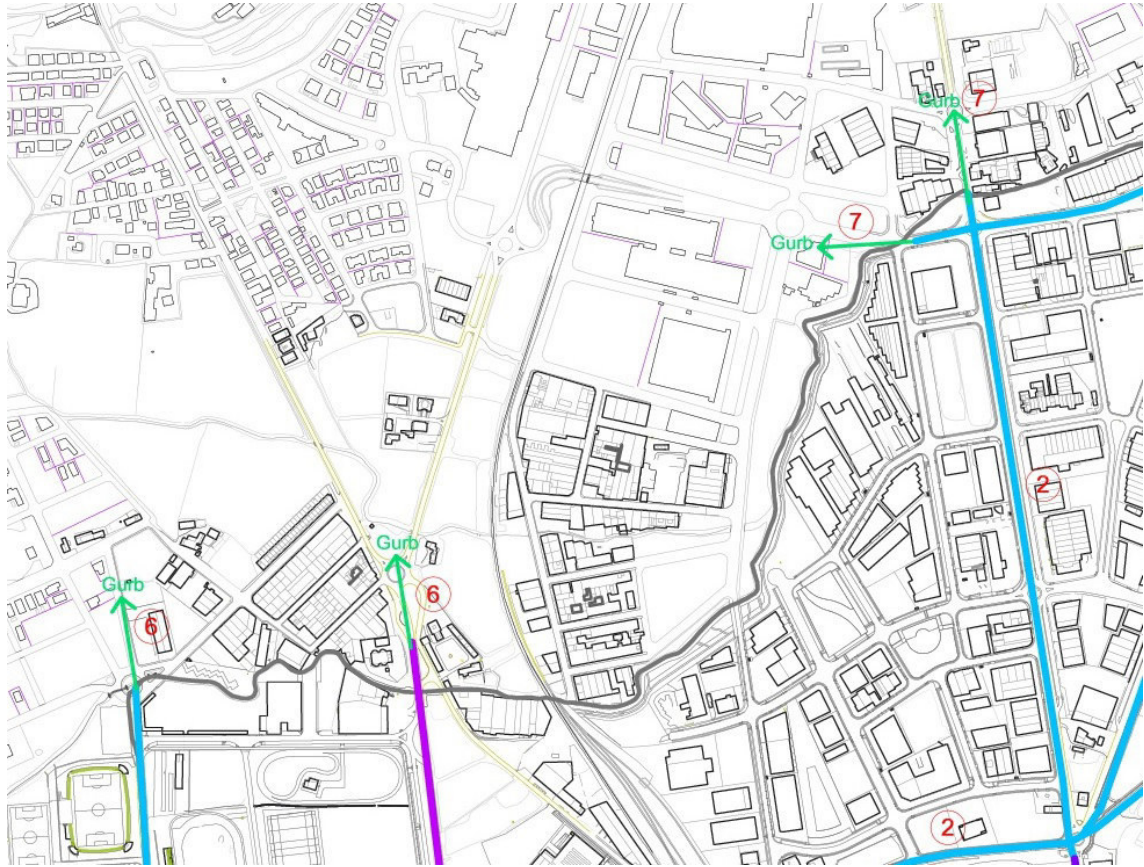
La connexió amb el municipi de Folgueroles es proposa partint de l'avinguda del Bruguer i passant el Meder pel pont de Ferro, a partir d'aquí s'escull un dels camins de millor traçada per anar a Folgueroles.



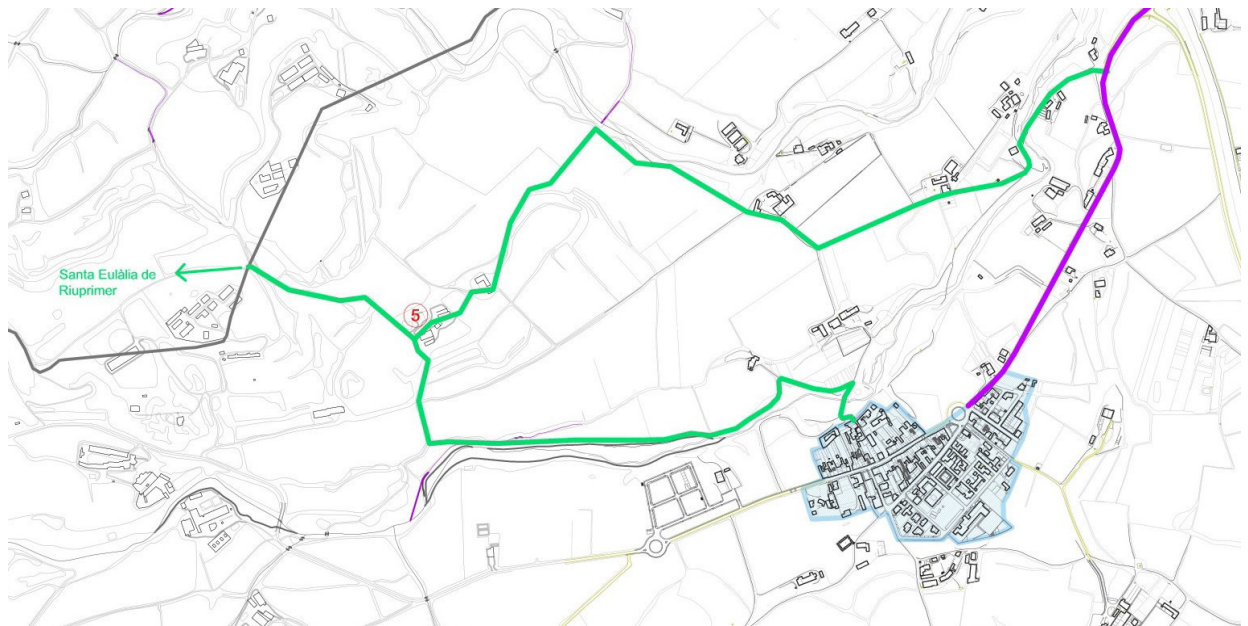
La connexió amb Roda de Ter ha estat una de les poques que en el terme de Vic no hi ha opcions que no siguin realitzar un tram de carretera C-153. Essent aquesta la grafiada als plànols.



La connexió amb el municipi de Manlleu (tot i que evidentment en primera instància s'ha de travessar Gurb) és la única que l'administració de la carretera de Manlleu (la Diputació de Barcelona) ha planificat. De manera que amb un camí, per a vianants i bicicletes, al costat de la carretera permetrà connectar amb el municipi de Gurb i de Manlleu. En qualsevol cas, continua existint el camí ral direcció a Manlleu.



Amb Gurb hi ha força infraestructures viaries de titularitat municipal que el relliguen amb Vic, el pla estratègic recull amb concordança amb la xarxa òptima de bicicletes interior al municipi de Vic dues connexions al polígon industrial i dues connexions a la zona més urbana.



Amb santa Eulàlia de Riuprimer hi ha sempre la opció d'utilitzar la carretera a partir del poble de la Guixa, però per a promoure d'altres opcions, es planteja la utilització de dos camins, un que parteix de la guixa i l'altre d'un punt entremig entre Vic i la Guixa que conflueixen en un sol camí a partir del qual es possible arribar a Santa Eulàlia de Riuprimer.



Ajuntament de Vic

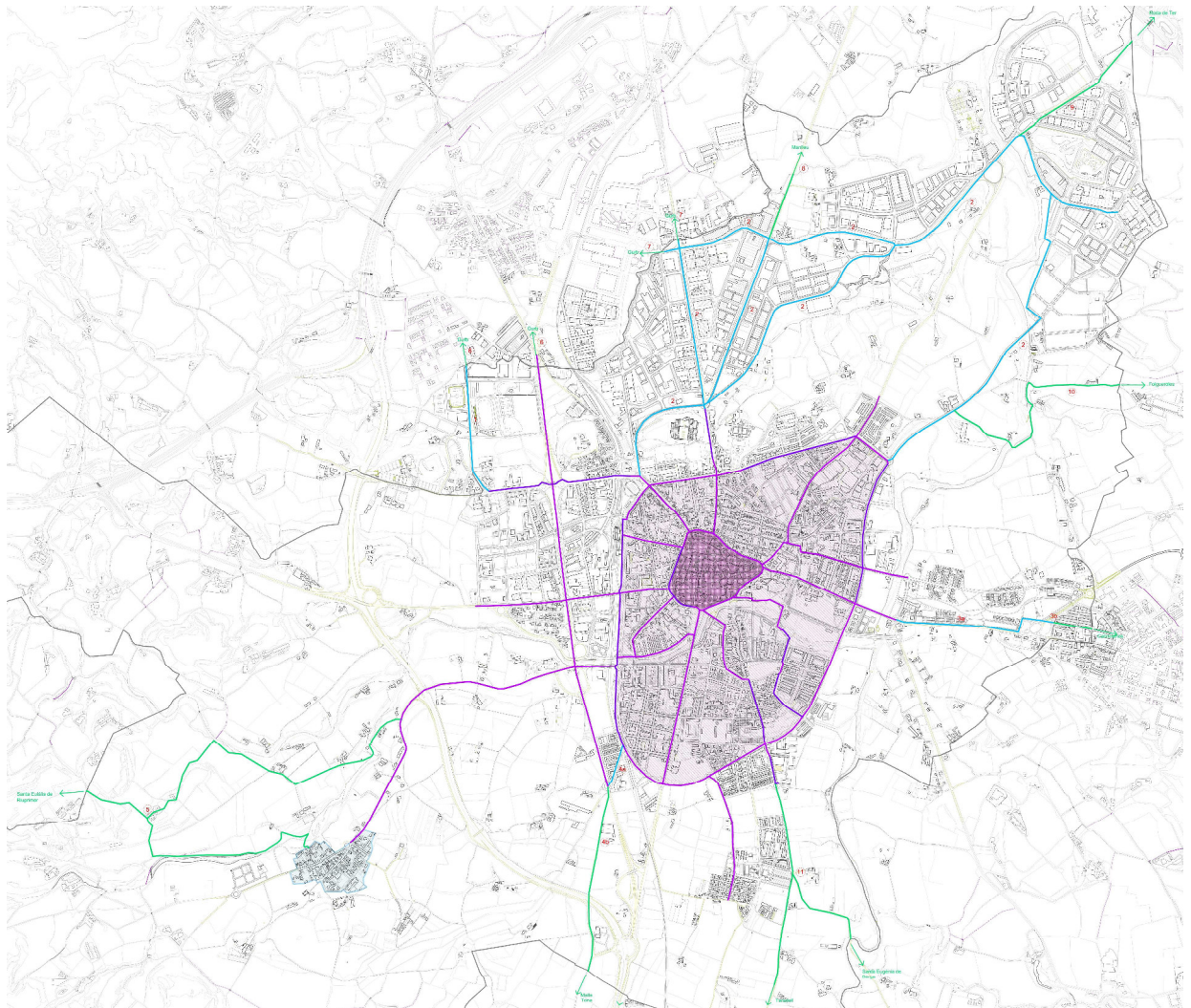
# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

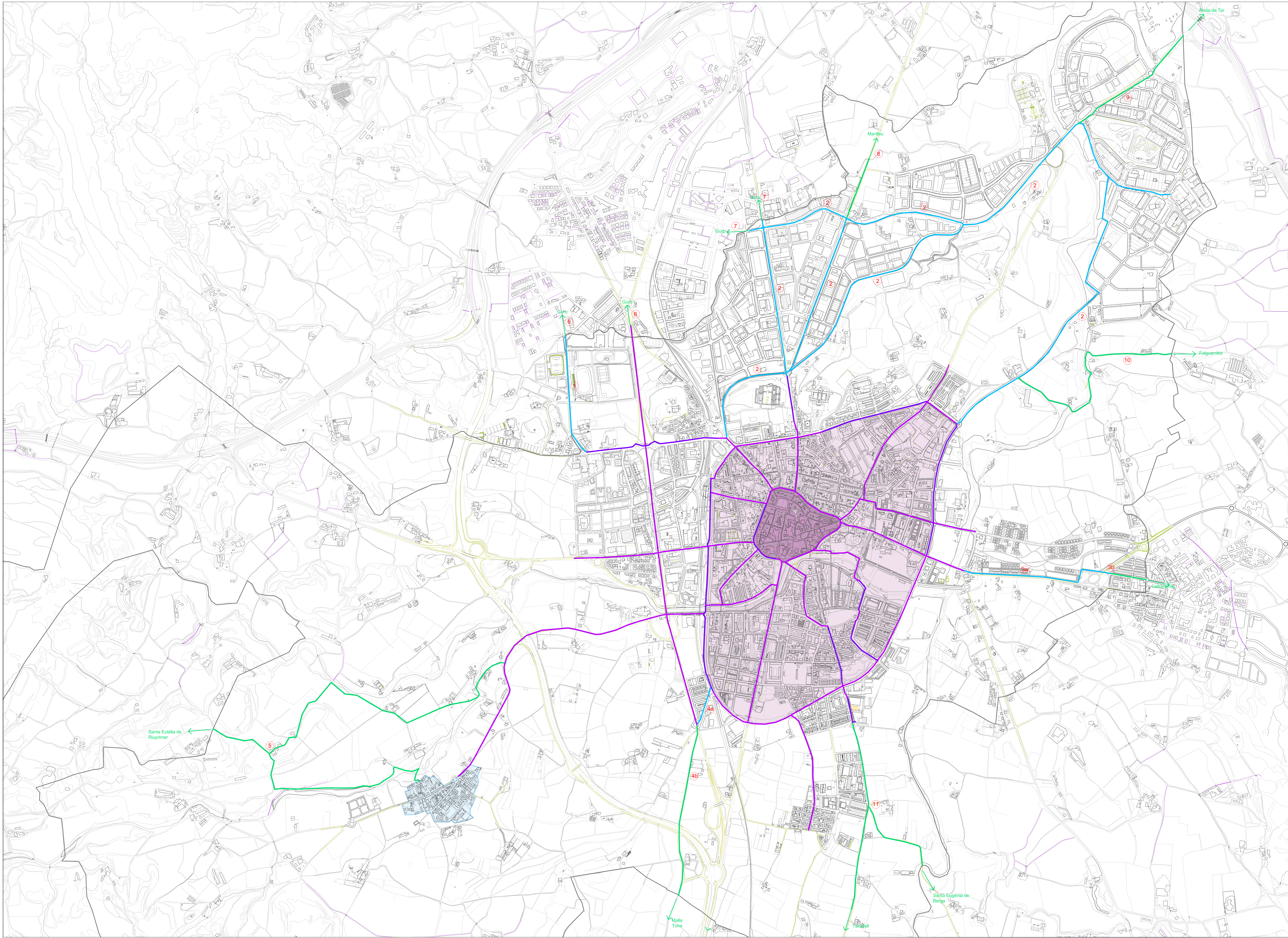
Imatge global de la xarxa òptima per a la bicicleta.





La superposició de la xarxa per a bicicletes de la zona urbana residencial, de la comunicació amb la zona industrial i de les propostes de connexió amb els municipis veïns formen una xarxa coherent que respon a les necessitats de mobilitat urbana i proposa solucions normalment alternatives a les carreteres convencionals per a la mobilitat interurbana de curt recorregut.





nom del plànol: **PLA ESTRATÈGIC DE LA BICICLETA - Superposició**  
 data: octubre 2018  
 autor: **AVANTPROJECTE**  
 escala:  
 pels serveis tècnics municipals  
 T. Rodalansa  
**AJUNTAMENT DE VIC**  
 Àrea de Territori  
 Pla estratègic de la bicicleta (Execució)  
 Pla estratègic de la bicicleta (Pendent)  
 Pla estratègic de la bicicleta (zona 30)  
 P.E. de la bicicleta (prioritat invertida)  
 Proposta modificada Pla Estratègic de la Bicicleta  
 Proposta modificada Pla Estratègic de la Bicicleta (connexions supramunicipals)



Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

## Model d'Enquesta i Participació Pública



Juny 2017



Ajuntament de Vic

Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic  
Model d'enquesta i participació pública



## Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

Ajuntament de Vic – Any 2017

Àrea d'Urbanisme i Activitats

### EQUIP REDACTOR:

Adrián Fernández Carrasco

Alejandro Martín Barraza

Xavier Arumí Rota

Samir Awad Núñez

Joan Valls Fantova

### EDITA:

BACC - Bicicleta Club de Catalunya

Amb la col·laboració de:

Hécate Ingeniería, S.L.



[www.bacc.cat](http://www.bacc.cat)

[bacc@bacc.cat](mailto:bacc@bacc.cat)



**Hécate Ingeniería**

[www.hecateingenieria.com](http://www.hecateingenieria.com)

[hola@hecateingenieria.com](mailto:hola@hecateingenieria.com)



## Índex

<b>Necessitat de l'enquesta i nivells de participació.....</b>	<b>4</b>
<b>Objectius de l'enquesta .....</b>	<b>5</b>
<b>Característiques de l'enquesta proposta i condicions d'aplicació .....</b>	<b>6</b>
<b>Model d'enquesta per a la definició d'itineraris (Català) .....</b>	<b>9</b>
<b>Model d'enquesta per a la definició d'itineraris (Castellà).....</b>	<b>20</b>
<b>Participació a través de la Taula de Mobilitat.....</b>	<b>30</b>
Explicació del cas de la bicicleta.....	31
Responsabilitats .....	31
Situació Actual.....	31
Impacte estimat .....	32



## Necessitat de l'enquesta i nivells de participació

Per assolir els objectius generals del Pla Estratègic, és important incorporar la saviesa i visió dels ciutadans. En aquest cas, la informació ciutadana a obtenir està relacionada amb la seva percepció de la bicicleta com a mode de transport, de la seva satisfacció amb la infraestructura existent, de les seves necessitats de mobilitat i de les actuacions complementàries que tenen major acceptació.

Així mateix, és important obtenir una imatge completa de la situació socioeconòmica per afrontar en les millors condicions possibles el calibratge de les actuacions complementàries a implementar de manera que s'orientin cap al seu públic objectiu, així com per avaluar les diferents polítiques o estratègies de futur que vagin a ser considerades.

Hi ha diferents nivells de participació a aplicar en les metodologies. En concret i, al·ludint a la clàssica piràmide de la participació, hi ha diversos nivells segons el grau d'implicació i intervenció de la ciutadania: des del simple accés a la informació, fins a la implicació en la gestió, passant per la consulta i la decisió conjunta. Aquests nivells es resumeixen en la següent taula (en castellà):

TÉCNICA METODOLÓGICA	NIVEL DE PARTICIPACIÓN	TIPOLOGÍA DE AGENTES	INSTRUMENTOS, HERRAMIENTAS DE PARTICIPACIÓN
Comunicación y sensibilización	Informativo	Ciudadanía y Asociaciones	- Presentaciones - Web - Prensa y redes sociales - Cartelería y dípticos
Cualitativas e interactivas	Consultivo, propositivo	Ciudadanía y Asociaciones	- Actividades escolares - Entrevistas
Cuantitativas y unidireccionales	Consultivo, propositivo	Ciudadanía y Asociaciones	- Consultas - Cuestionarios - Encuestas
Deliberativas o de concertación	Implicación en las decisiones	Asociaciones	- Talleres con asociaciones

A la vista de la informació a recopilar en el Pla, s'opta per una tècnica quantitativa i unidireccional. Aquestes tècniques es designen com quantitatives perquè el seu objectiu és recollir informació objectiva sobre determinats fets, opinions, actituds, motivacions o sentiments a partir dels quals poder fer deduccions sobre la realitat objecte d'estudi; i unidireccionals perquè es basen la recollida de respostes dels participants a partir de



preguntes estructurades, on no hi ha lloc integrar intercanvis d'informació derivats de diàleg o anàlisi d'informació complementària.

Són instruments quantitius i unidireccionals per exemple l'enquesta, consulta o estudi d'opinió i serveixen per arribar a grups de població general sense interès particular en el desenvolupament detallat del pla però sí que és capaç de dedicar un espai breu de temps a omplir un qüestionari.

## Objectius de l'enquesta

Els objectius amb aquest qüestionari són:

- Comptar amb una mostra representativa d'informació de la població al voltant de la mobilitat ciclista.
- Caracteritzar els usuaris actuals i potencials.
- Aproximar-se a la percepció en l'ús de la bicicleta i de les infraestructures ciclistes.
- Programar les activitats d'ampliació de la xarxa, orientant-les a complir amb les necessitats de la ciutadania.
- Establir un conjunt d'actuacions complementàries d'acord a l'opinió de la ciutadania.

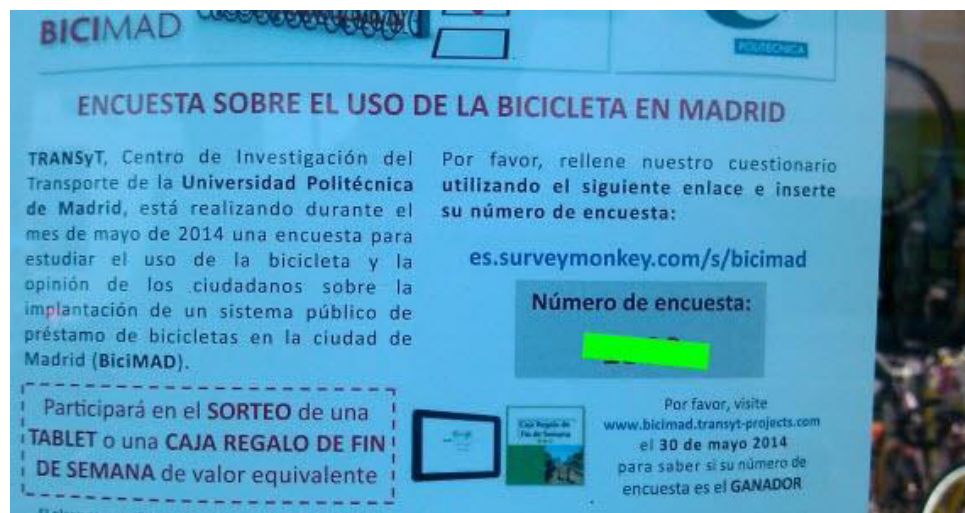




## Característiques de l'enquesta proposta i condicions d'aplicació

Es proposa realitzar una enquesta web. Per aconseguir una mostra representativa, aquesta haurà de ser comunicada i anunciada en altres espais digitals públics així com a través de la xarxa d'associacions i ciutadans amb perfils digitals.

1. Per evitar que hi hagi **persones que responguin repetides vegades** utilitzant diferents dispositius és interessant repartir 'flyers' amb un codi que vinculi resposta i usuari. Per evitar l'abandonament pel fet que els ciutadans llencin a les escombraries el flyer, l'experta en enquestes Sigal Kaplan suggereix que s'ofereixin incentius a la resposta. Com és d'esperar, no tots els ciutadans que rebin un 'flyer' amb l'enllaç a l'enquesta van a contestar-la. L'experiència diu que el percentatge de resposta se situa per sota del 10%, si bé amb els incentius adequats es poden aconseguir ràtios de resposta de fins al 25%. En aquest sentit, és preferible oferir la quantitat més gran possible d'incentius encara que el seu valor no sigui elevat (com accessoris per a bicicleta, reflectants, descomptes en botigues col·laboradores o fins i tot viatges gratis en transport públic) a oferir-ne un únic d'una quantia elevada (viatges o premis de gran valor).



Exemple de 'flyer' lliurat el 2014 per incentivar la participació en una enquesta sobre bicicleta pública. Font: TRANSYT - UPM

2. Per **superar la bretxa digital** de la gent gran i col·lectius en risc d'exclusió social, es recomana també que un nombre determinat d'enquestes sigui realitzada a persones





amb aquestes característiques amb la col·laboració de personal dedicat, emprant dispositius amb accés a internet.

3. L'enquesta s'ha realitzat amb una estructura lògica que cal mantenir per **evitar l'abandonament anticipat**. Per aquest motiu, les preguntes de caracterització de l'usuari es divideixen entre les de caracterització de la mobilitat (al principi del qüestionari) i les de caracterització del perfil (al final del qüestionari). Caldrà mantenir aquest ordre.

4. En les preguntes numerades amb sí / no **cal evitar la linealitat del qüestionari**, dissenyant diversos camins en funció de la resposta a una pregunta concreta.

5. **Abans de la primera pregunta**, es recomana incloure una breu descripció de qui realitza l'enquesta, quin és el seu objectiu i el temps aproximat en completar-la, tal com la descripció que es presenta en el model d'enquesta que es proposa en el present document. També és recomanable incloure algun logotip, ja que dóna confiança a l'enquestat.

6. Es recomana **dividir l'enquesta en diverses parts**, coincidents amb els blocs de preguntes presentats, de manera que cada finestra mostri una part. L'estructura, les seves parts, i les preguntes que componen cadascuna d'elles han d'identificar a l'enquestat tot el possible.





7. Cal tenir en compte que **qualsevol pregunta addicional augmenta el temps total necessari per contestar l'enquesta**. Cal mantenir un cert equilibri per obtenir la informació més gran possible sense que la longitud de l'enquesta convidi a l'abandonament per part dels ciutadans que s'animin a respondre-la. Aquest és un criteri amb el qual s'ha dissenyat el model d'enquesta que es proposa en el present document.

8. Els enquestats agrairan si, un cop finalitza la campanya d'enquestes, **reben un breu resum** (una o dues pàgines) amb els resultats més importants. Així se'ls fa partícips del procés, i ajudarà a fer que participin novament en futurs estudis. Per aquest motiu, es recomana no eliminar la pregunta en què se'ls demana que facilitin de forma voluntària el seu email.

Es proposen a continuació el contingut i l'estructura de l'enquesta en català i castellà. En el cas particular de Vic resulta recomanable la possibilitat de traduir l'enquesta a més idiomes (francès, àrab, romanès, xinès o polonès, entre d'altres) per tal de no generar un biaix que exclogui la població nascuda fora de Catalunya.





## Model d'enquesta per a la definició d'itineraris (Català)

### BLOC 0. PRESENTACIÓ

El BACC (Bicicleta Club de Catalunya) està realitzant una enquesta per estudiar la mobilitat a Vic i l'opinió dels ciutadans sobre les polítiques de mobilitat ciclista a desenvolupar a Vic en els pròxims anys.

En prémer "Següent" accedirà al qüestionari, que omplirà en menys de 10 minuts. El termini per fer l'enquesta és fins al --/--/--.

Si té algun dubte, pot posar-se en contacte amb nosaltres a la següent adreça de correu electrònic: ---@---.---

L'enquesta és anònima i de caràcter voluntari, respectant totes les normes en matèria de protecció de dades personals. Moltes gràcies per la teva col·laboració!

### BLOC 1. CARACTERITZACIÓ DE L'USUARI - MOBILITAT

#### B1.1. Lloc de residència

Assenyalau al mapa (permetre només Vic)

#### B1.2. Lloc de treball (si escau)

Assenyalau al mapa (permetre Vic + polígons + municipis propers + Barcelona + altres)

#### B1.3. Carnet de conduir

Desplegable

- Sí
- No

#### B1.4. Disponibilitat de cotxe propi

Desplegable

- Sí
- No



### B1.5. Disponibilitat de motocicleta pròpia

Desplegable

- Sí
- No

### B1.6. Disponibilitat d'abonament de transport públic (T-50/30, T-Mes...)

Desplegable

- Sí
- No

### B1.7. Disponibilitat de bicicleta pròpia

Desplegable

- Sí
- No

B1.7.sí.1. En cas afirmatiu, quantes bicicletes té a la seva disposició en la seva llar (per a ús propi o compartit)?

Desplegable

- 1
- 2
- 3 o més

B1.7.sí.2. Quin tipus de bicicleta és la que té a la seva disposició? (Pot marcar més d'un.)

Desplegable

- Plegable
- Urbana
- Muntanya
- Bicicleta de carretera
- Bicicleta de cicloturisme
- Elèctrica
- Un altre tipus (indicar quin)





B1.8. Quina experiència té muntant amb bicicleta?

Desplegable

- Molt poca
- Poca
- Mitjana
- Bastant
- Molta

B1.9. És usuari habitual de la bicicleta per a ús esportiu?

Desplegable

- Sí
- No

B1.10. És usuari habitual de la bicicleta com a mitjà de transport?

Desplegable

- Sí
- No

B1.10.sí. En cas afirmatiu, amb quina freqüència fa servir la seva bicicleta?

Matriu creuant

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| • Diàriament                     | • Desplaçament a la feina / centre d'estudis             |
| • Diverses vegades per setmana   | • Anar de compres  |
| • Un cop a la setmana            | • Fer petits encàrrecs                                   |
| • Un cop o diversos cops al mes  | • Visitar amics o familiars                              |
| • Un cop o diversos cops a l'any | • Per oci (per exemple, fer una passejada amb bicicleta) |
| • Mai                            | • Sortir de nit  |
|                                  | • Altres viatges   |



B1.10.no. En cas negatiu, per què no és usuari habitual?

Matriu creuant

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| 1 – No em influeix res       | • No hi ha carril bici en els meus trajectes habituals / ocasionals  |
| 2                            |  |
| 3                            | • Els carrils bici no segregats que hi ha en els meus trajectes són inadequats per a mi  |
| 4                            |  |
| 5 – Em influeix decisivament | • Els carrils bici segregats que existeixen en els meus trajectes són inadequats per a mi<br>• El trànsit motoritzat és perillós i / o massa ràpid<br>• Em desplaço més ràpid en altres modes de transport<br>• La bicicleta em sembla un mitjà de transport incòmode o complicat<br>• Dificultat per aparcar la bicicleta<br>• Robatori de bicicletes en aparcaments<br>• Instal·lacions del meu lloc de treball (per exemple: no hi ha dutxes) |

BLOC 2. PREFERÈNCIA D'ACTUACIONS PER A LA SEGONA FASE

B2.1. Quin és el seu nivell de SATISFACCIÓ (com ho valora) amb la infraestructura i el servei relacionat amb la mobilitat ciclista?

Matriu creuant

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 1 – totalment insatisfet | • Carrils bici separats del trànsit motoritzat i de vianants |
| 2                        | • Carrils compartits amb el trànsit motoritzat               |
| 3                        | • Aparca bicis a la via pública                              |
| 4                        | • Accés amb bicicleta al transport públic                    |
| 5 – totalment satisfet   |  |

B2.2. Quina és la seva percepció de seguretat en la infraestructura ciclista actual?

Desplegable 1

- La infraestructura actual és completament segura
- La infraestructura actual és molt segura
- La infraestructura actual és moderadament segura
- La infraestructura actual és molt insegura



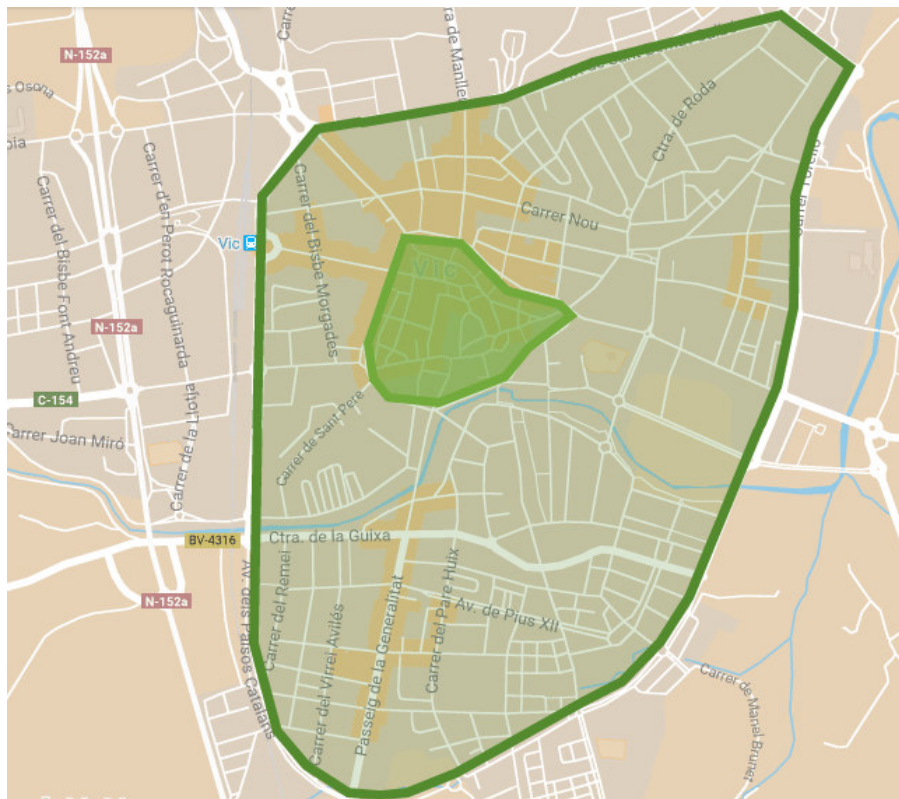
- La infraestructura actual és completament insegura

### Desplegable 2

- Els carrils bici en vorera són els més segurs
- Els carrils bici en calçada i segregats són els més segurs
- Els carrils bici en calçada sense segregat són els més segurs
- Els carrils de trànsit compartit en carrers amb un límit de velocitat de 30 km/h són els més segurs

**B2.3.** La primera fase del Pla Estratègic de la Bicicleta Vic consistirà en el tancament d'un primer anell ciclista al voltant del nucli antic recorrent la Rambla, com a element que permeti augmentar la visibilitat i la capillaritat de la mobilitat ciclista a nivell municipal. No obstant això, les següents fases poden establir-se d'acord a les necessitats dels veïns de Vic. Per a això, **es demana seleccionar un màxim de 5 de les següents actuacions de construcció d'itineraris ciclistes:**

(Inclou un mapa de consulta en paral·lel, assenyalant les actuacions)



Segon anell



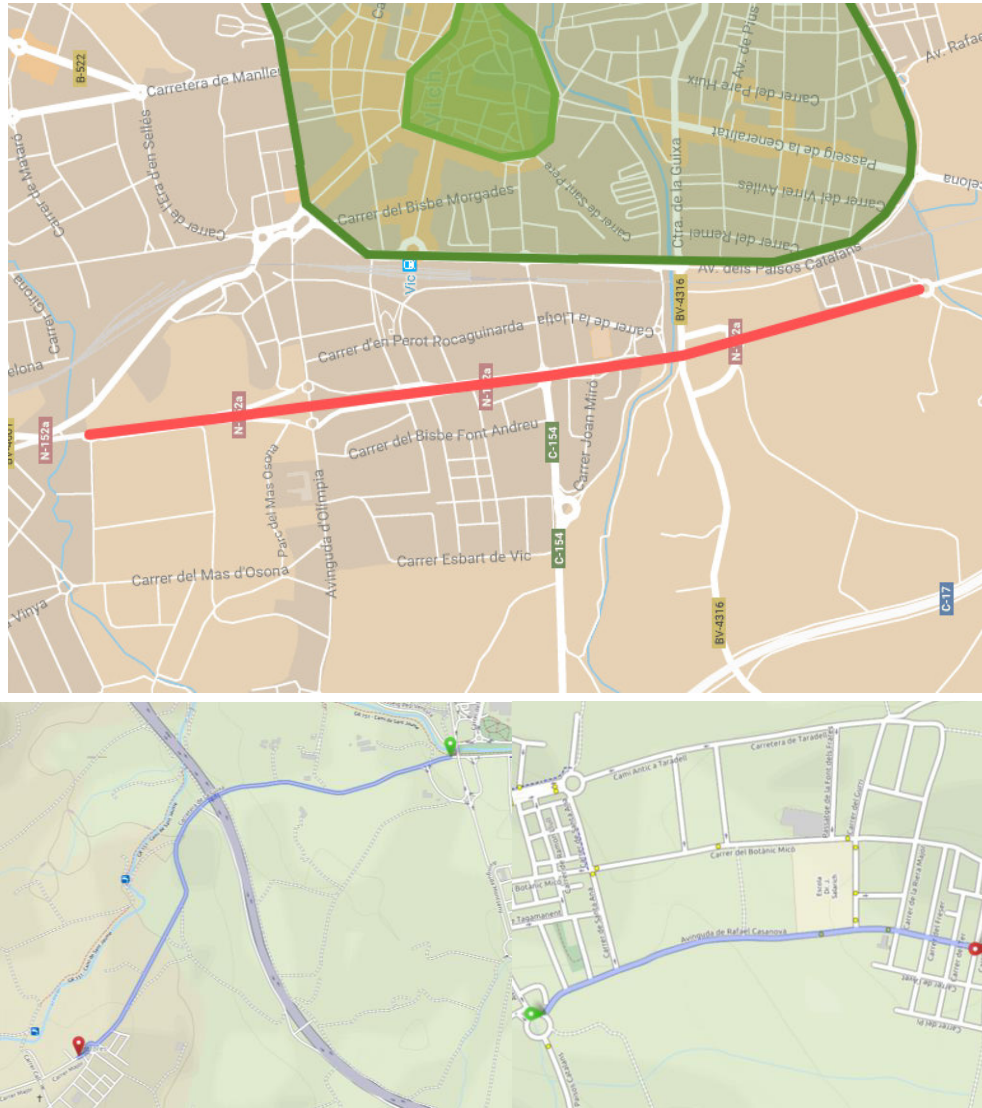
- Tancament del segon anell, mitjançant l'Av. dels Països Catalans entre Carrer de Joan XXIII i Carrer de Montserrat
- Tancament del segon anell, a través Carrer del Pare Gallissà i Ronda de Francesc Camprodon



### Eixos radials

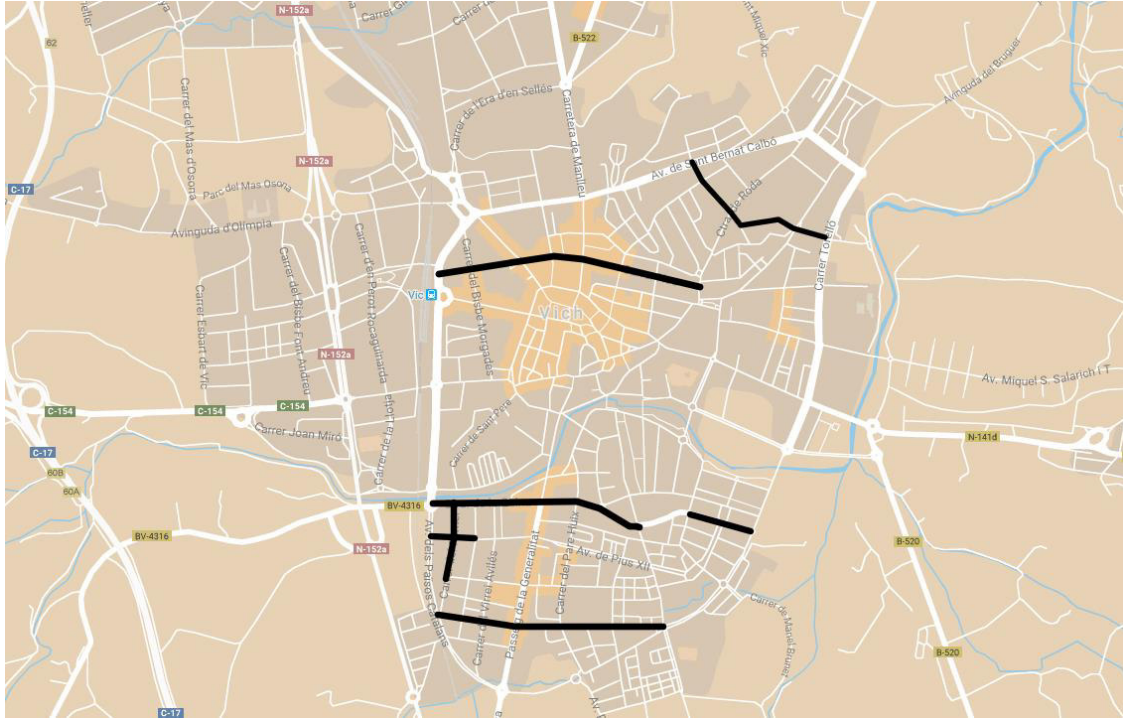
- Eix Carrer de Gurb - Sagrada Família - Av. Olímpia
- Eix Carrer de Manlleu
- Eix Carrer de Santa Joaquina de Vedruna-Pl. de la Divina Pastora-Ctra. de Roda
- Eix Carrer de Santa Joaquina de Vedruna-Pl. de la Divina Pastora-Carrer de la Indústria
- Eix Carrer de Bisbe Torras i Bages-Carrer de Montserrat
- Eix Carrer de les Adoberies-Carrer Prat d'En Galliners-Carrer del Molí d'en Saborit-Carrer de Menéndez i Pelayo- Carrer de Josep Pratdebasaba
- Eix Passeig de la Generalitat
- Eix Passeig de la Generalitat-Passeig d'En Pep Ventura
- Eix Carrer de Sant Pere-Passeig d'En Pep Ventura
- Eix Carrer del Dr. Junyent-Av. M S Salarich i Torrents  
Carrer de Jacint Verdaguer





### Actuacions complementàries

- Eix Onze de Setembre
- Connexió Vic - La Guixa
- Connexió Av. Rafael Casanova - Serra Senferm



#### Eixos destinats al mallat de la xarxa

- Eix Carrer del Comtat d'Osona-Carrer de Teodor de Mas-Carrer de Manel de Pedrolo
- Eix Carrer de l'Arquebisbe Alemany-Carrer del Pla de Balenyà-Carrer Nou
- Eix Carrer de la Font de Sant Pere
- Eix Ctra. De la Guixa-Carrer de Narcís Verdaguer i Callis-Av. de Martí Genís i Aguilar
- Eix Carrer del Remei
- Eix Carrer Sentfores-Carrer Bisbe Strauch
- Eix Carrer Enric Prat de la Riba-Carrer de Joan Maragall-Carrer de Josep Maria Pallàs

#### B2.4. Si les actuacions que ha seleccionat es duran a terme, com canviaria el seu ús ciclista?

##### Desplegable

- Augmentaria el meu ús general de la bicicleta com a mode de transport
- Augmentaria el meu ús de la bicicleta com a mitjà de transport en alguns itineraris
- No variaria el meu ús general de la bicicleta com a mode de transport
- Augmentaria el meu ús general de la bicicleta per a ús esportiu
- No variaria el meu ús de la bicicleta per a ús esportiu



### BLOC 3. ACTUACIONS COMPLEMENTÀRIES

#### B3.1. Assenyalau de les següents actuacions, quins prefereix (màxim 5 d'elles)

- Plans de transport personalitzats
- Nou préstec de bicicleta pública
- Implantació d'aparcaments de bicicletes segurs
- Cursos de mobilitat ciclista
- Cursos de mecànica de bicis
- Campanyes de divulgació i sensibilització en la Setmana Europea de la Mobilitat
- Campanyes de conscienciació
- Organització de seminaris tècnics
- Organització d'esdeveniments lúdics al voltant de la mobilitat ciclista
- Foment dels desplaçaments a la feina, col·legis i llocs d'interès
- Foment de la intermodalitat bicicleta-transport públic
- Programa de recuperació de bicicletes per ONG locals
- Préstec gratuït de bicicletes a col·lectius amb risc d'exclusió social
- Préstec universitari de llarg termini
- Foment de la distribució logística de mercaderies amb bicicleta
- Foment de la bicimensajería
- Una altra **Camp obert de text**





## BLOC 4. CARACTERITZACIÓ DE L'USUARI - PERFIL D'USUARI

### B4.1. Nivell d'estudis assolit:

Desplegable

- Sense estudis
- Ensenyament primari
- Ensenyament secundari
- Batxillerat
- Formació professional
- Grau / Llicenciatura / Diplomatura
- Màster
- Doctorat

### B4.2. Ocupació

desplegable

- Estudiant
- Treballador/a per compte aliè
- Treballador/a per compte propi
- Persona a càrrec de tasques de la llar
- Desocupat/da
- Jubilat/da

### B4.3. Sexe

Desplegable

- M
- F
- Prefereixo no dir-ho

### B4.4. Any de naixement

Desplegable amb l'any

### B4.5. Nombre de persones que conviuen a la seva llar (incl. vostè):

Desplegable

- 1
- 2



- 3
- 4
- 5
- més

#### B4.6. Nivell d'ingressos net a casa seva al mes

##### Desplegable

- Menys o igual de 1.300 €
- 1300-2500 €
- Més de 2.500 €

#### B4.7. Despesa mensual aproximat a transport

##### desplegable

- <100 €
- 100 € -300 €
- 300 € -500 €
- > 500 €

### BLOC 5. OBSERVACIONS

#### B5.1. Aquí podeu deixar els seus comentaris sobre la mobilitat ciclista

##### Camp obert de text

#### B5.2. Si vol, pot facilitar el seu correu i li enviarem els resultats de l'enquesta un cop analitzada

##### Camp obert de text



## Model d'enquesta per a la definició d'itineraris (Castellà)

### BLOQUE 0. PRESENTACIÓN

El BACC (Bicicleta Club de Catalunya) está realizando una encuesta para estudiar la movilidad en Vic y la opinión de los ciudadanos acerca de las políticas de movilidad ciclista a desarrollar en Vic en los próximos años.

Al pulsar "Siguiente" accederá al cuestionario, que rellenará en menos de 10 minutos. El plazo para realizar la encuesta es hasta el XXXX.

Si tiene alguna duda, puede ponerse en contacto con nosotros en la siguiente dirección de correo electrónico: XXXX@XXXX.XXX

La encuesta es anónima y de carácter voluntario, respetándose todas las normas en materia de protección de datos personales.

¡Muchas gracias por su colaboración!

### BLOQUE 1. CARACTERIZACIÓN DEL USUARIO – MOVILIDAD

#### B1.1. Lugar de residencia

Señale en el mapa (permitir sólo Vic)

#### B1.2. Lugar de trabajo (si procede)

Señale en el mapa (permitir Vic + polígonos + municipios cercanos + Barcelona + otros)

#### B1.3. Carnet de conducir

Desplegable

Sí

No

#### B1.4. Disponibilidad de coche propio

Desplegable

Sí

No



B1.5. Disponibilidad de motocicleta propia

Desplegable

Sí

No

B1.6. Disponibilidad de abono de transporte

Desplegable

Sí

No

B1.7. Disponibilidad de bicicleta propia

Desplegable

Sí

No

B1.7.sí.1. En caso afirmativo, ¿Cuántas bicicletas tiene a su disposición en su hogar (para uso propio o compartido)?

Desplegable

1

2

3 o más

B1.7.sí.2. ¿Qué tipo de bicicleta es la que tiene a su disposición? (Puede marcar más de una.)

Desplegable

Plegable

Urbana

Montaña

Bicicleta de carretera

Bicicleta de cicloturismo

Eléctrica

B1.8. ¿Qué experiencia tiene montando en bicicleta?

Desplegable

Muy poca



Poca

Media

Bastante

Mucha

**B1.9. ¿Es usuario habitual de la bicicleta para uso deportivo?**

Desplegable

Sí

No

**B1.10. ¿Es usuario habitual de la bicicleta como medio de transporte?**

Desplegable

Sí

No

**B1.10.sí. En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia usa su bicicleta?**

Matriz cruzando:

A diario	Desplazamiento al trabajo/centro de estudios
Varias veces por semana	Ir de compras
Una vez a la semana	Hacer pequeños recados
Una vez o varias veces al mes	Visitar amigos o familiares
Una vez o varias veces al año	Por ocio (por ejemplo, dar un paseo en bicicleta)
Nunca	Salir de noche
	Otros viajes

**B1.10.no. En caso negativo, ¿por qué no es usuario habitual?**

Matriz cruzando:

1 – No me influye nada	No hay carril bici en mis trayectos habituales/ocasionales
2	
3	Los carriles bici no segregados que existen en





4

5 – Me influye decisivamente

mis trayectos son inadecuados para mí

Los carriles bici segregados que existen en mis trayectos son inadecuados para mí

El tráfico motorizado es peligroso y/o demasiado rápido

Me desplazo más rápido en otros modos de transporte

La bicicleta me parece un medio de transporte incómodo o complicado

Dificultad para aparcar la bicicleta

Robo de bicicletas en aparcamientos

Instalaciones de mi lugar de trabajo (por ejemplo: no hay duchas)

## BLOQUE 2. PREFERENCIA DE ACTUACIONES PARA LA SEGUNDA FASE

### B2.1. ¿Cuál es su nivel de SATISFACCIÓN (cómo lo valora) con la infraestructura y el servicio relacionado con la movilidad ciclista?

Matriz cruzando:

1 – Totalmente insatisfecho

2

3

4

5 – Totalmente satisfecho

Carriles bici separados del tráfico motorizado y peatonal

Carriles compartidos con el tráfico motorizado

Aparcabicis en la vía pública

Acceso con bicicleta al transporte público

### B2.2. ¿Cuál es su percepción de seguridad en la infraestructura ciclista actual?

#### Desplegable 1

La infraestructura actual es completamente segura

La infraestructura actual es muy segura

La infraestructura actual es moderadamente segura

La infraestructura actual es muy insegura

La infraestructura actual es completamente insegura

#### Desplegable 2



Los carriles bici en acera son los más seguros

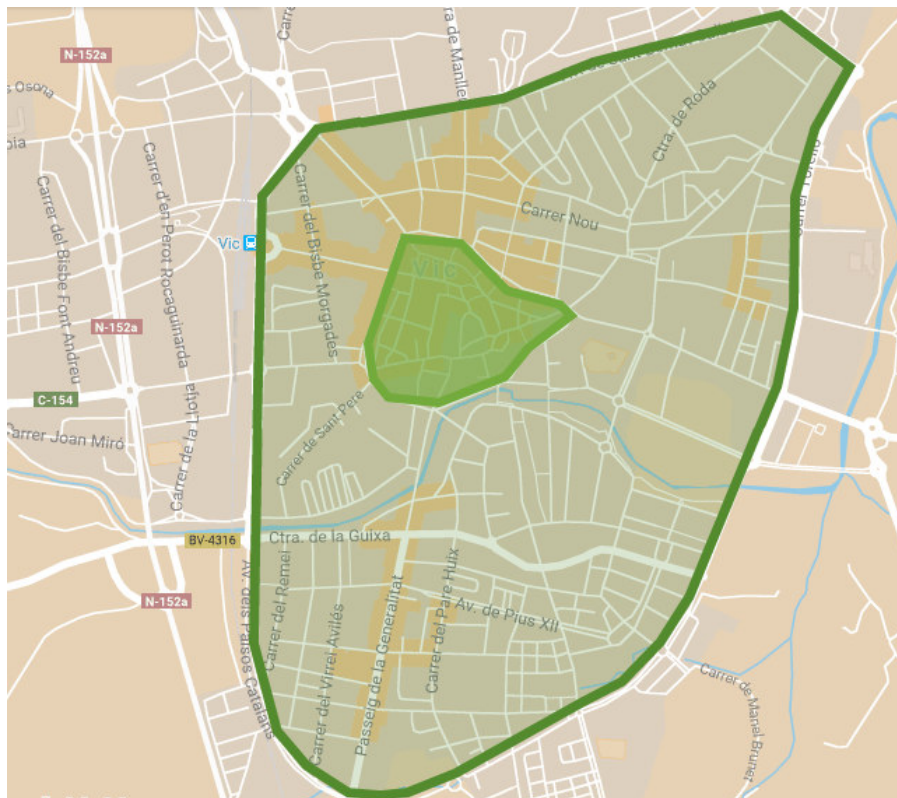
Los carriles bici en calzada y segregados son los más seguros

Los carriles bici en calzada sin segregar son los más seguros

Los carriles de tráfico compartido en calles con un límite de velocidad de 30Km/h son los más seguros

**B2.3. La primera fase del Pla Estratègic de la Bicicleta Vic consistirá en el cierre de un primer anillo ciclista en torno al casco antiguo recorriendo las Ramblas, como elemento que permita aumentar la visibilidad y la capilaridad de la movilidad ciclista a nivel municipal. Sin embargo, las siguientes fases pueden establecerse de acuerdo a las necesidades de los vecinos de Vic. Para ello, se pide seleccionar un máximo de 5 de las siguientes actuaciones de construcción de itinerarios ciclistas:**

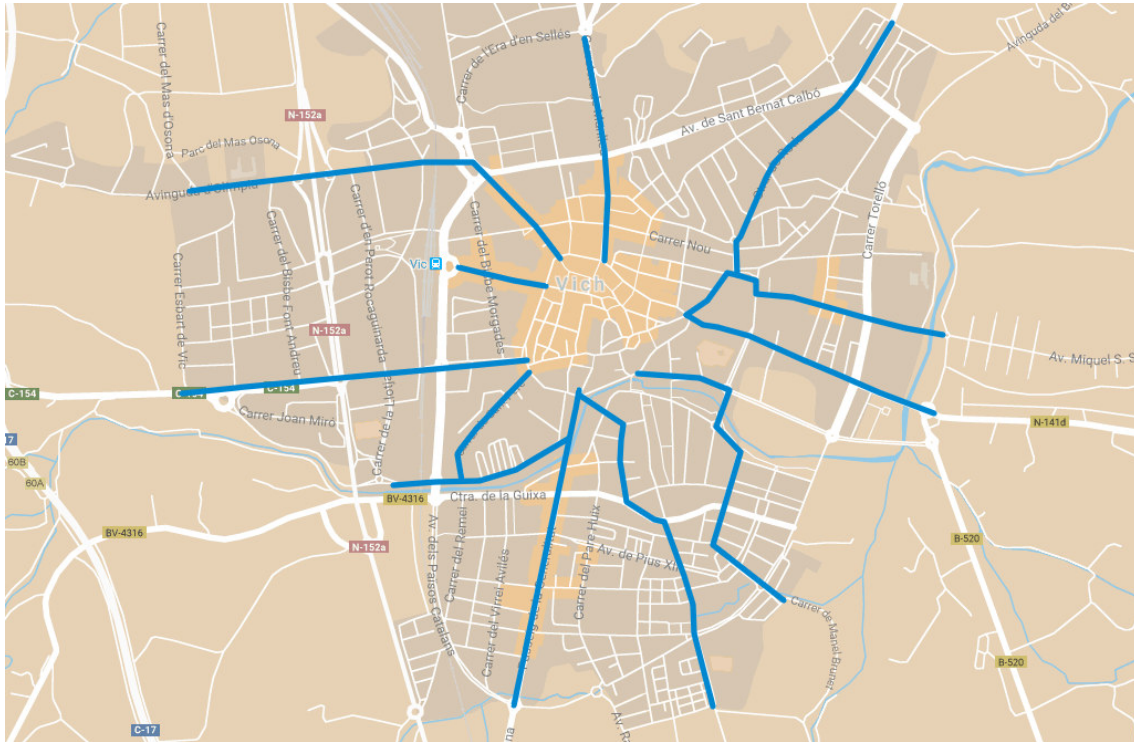
(Hace falta un mapa de consulta en paralelo, señalando las actuaciones)



### Segundo anillo

Cierre del segundo anillo, a través de la Avd. dels Països Catalans entre Carrer de Joan XXIII y Carrer de Montserrat

Cierre del segundo anillo, a través Carrer del Pare Gallissà y Ronda de Francesc Camprodon



**Ejes radiales**

Eje Carrer de Gurb – Sagrada Família – Av. Olímpia

Eje Carrer de Manlleu

Eje Carrer de Santa Joaquina de Vedruna-Pl. de la Divina Pastora-Ctra. De Roda

Eje Carrer de Santa Joaquina de Vedruna-Pl. de la Divina Pastora-Carrer de la Indústria

Eje Carrer de Bisbe Torras y Bages-Carrer de Montserrat

Eje Carrer de les Adoberies-Carrer Prat d’En Galliners-Carrer del Molí d’En Saborit-  
Carrer de Menéndez i Pelayo- Carrer de Josep Pratdebasaba

Eje Passeig de la Generalitat

Eje Passeig de la Generalitat-Passeig d’En Pep Ventura

Eje Carrer de Sant Pere-Passeig d’En Pep Ventura

Eje Carrer del Dr. Junyent-Avd. M S Salarich i Torrents

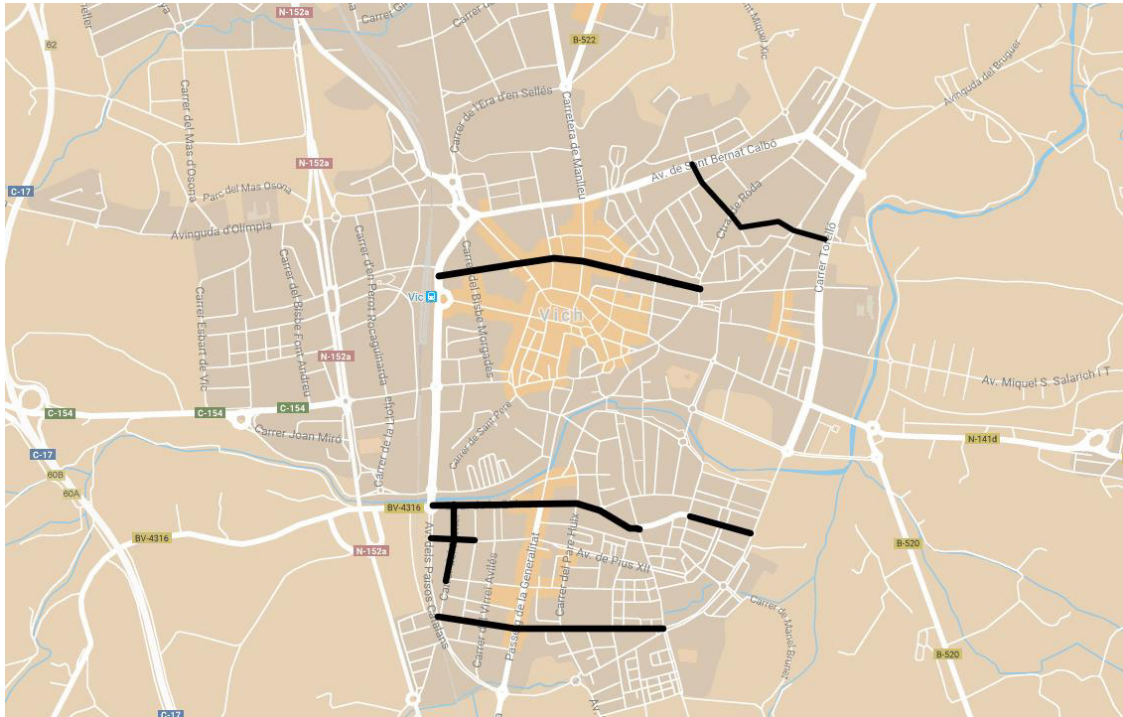
Carrer de Jacint Verdaguer

**Actuaciones complementarias**

Eje Onze de Setembre

Conexión Vic – La Guixa

Conexión Av. Rafael Casanova – Serra Senferm



### Ejes destinados al mallado de la red

Eje Carre del Comtat d'Osona-Carrer de Teodor de Mas-Carrer de Manel de Pedroló

Eje Carrer de l'Arquebisbe Alemany-Carrer del Pla de Balenyà-Carrer Nou

Eje Carrer de la Font de San Pere

Eje Ctra. De la Guixa-Carrer de Narcís Verdaguer i Callís-Avd. de Martí Genís i Aguilar

Eje Carrer del Remei

Eje Carrer Sentfores-Carrer Bisbe Strauch

Eje Carrer Enric Prat de la Riba-Carrer de Joan Maragall-Carrer de Josep María Pallàs

### B2.4. Si las actuaciones que ha seleccionado se llevaran a cabo, ¿cómo cambiaría su uso ciclista?

#### Desplegable

Aumentaría mi uso general de la bicicleta como modo de transporte

Aumentaría mi uso de la bicicleta como medio de transporte en algunos itinerarios

No variaría mi uso general de la bicicleta como modo de transporte

Aumentaría mi uso general de la bicicleta para uso deportivo

No variaría mi uso de la bicicleta para uso deportivo



### BLOQUE 3. ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS

#### B3.1. Señale de las siguientes actuaciones, cuáles prefiere (máximo 5 de ellas)

Planes de transporte personalizados

Nuevo préstamo de bicicleta pública

Implantación de aparcabicis seguros

Cursos de movilidad ciclista

Cursos de mecánica de bicis

Campañas de divulgación y sensibilización en la Semana Europea de la Movilidad

Campañas de concienciación

Organización de seminarios técnicos

Organización de eventos lúdicos en torno a la movilidad ciclista

Fomento de los desplazamientos al trabajo, colegios y lugares de interés

Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público

Programa de recuperación de bicicletas para ONG's locales

Préstamo gratuito de bicicletas a colectivos con riesgo de exclusión social

Préstamo universitario de largo plazo

Fomento de la distribución logística de mercancías en bicicleta

Fomento de la bicimensajería

Otra **Campo abierto de texto**





## BLOQUE 4. CARACTERIZACIÓN DEL USUARIO – PERFIL DE USUARIO

### B4.1. Nivel de estudios alcanzado:

Desplegable

Sin estudios

Enseñanza primaria

Enseñanza secundaria

Bachillerato

Formación profesional

Grado/Licenciatura/Diplomatura

Máster

Doctorado

### B4.2. Ocupación

Desplegable

Estudiante

Trabajador/a por cuenta ajena

Trabajador/a por cuenta propia

Persona a cargo de tareas del hogar

Desempleado/a

Jubilado/a

### B4.3. Sexo

Desplegable

M

F

Prefiero no decirlo

### B4.4. Año de nacimiento

Desplegable con el año

### B4.5. Número de personas que conviven en su hogar (incl. usted):

Desplegable

1



2

3

4

5

Más

#### B4.6. Nivel de ingresos neto en su hogar al mes

Desplegable

Menos o igual de 1.300 €

1.300 – 2.500 €

Más de 2.500 €

#### B4.7. Gasto mensual aproximado en transporte

Desplegable

< 100€

100€-300€

300€-500€

> 500€

### BLOQUE 5. OBSERVACIONES

#### B5.1. Aquí puede dejar sus comentarios sobre la movilidad ciclista

Campo abierto de texto

B5.2. Si quiere, puede facilitarnos su correo y le enviaremos los resultados de la encuesta una vez analizada

Campo abierto de texto



## Participació a través de la Taula de Mobilitat

En paral·lel a la redacció d'aquest Pla Estratègic, es constitueix la Taula de Mobilitat de Vic des de novembre de 2016 com a eina de participació ciutadana. La Taula de Mobilitat és un òrgan de consulta i participació ciutadana sectorial en l'àmbit de la mobilitat; un instrument que busca la col·laboració del teixit social de la ciutat per definir els eixos estratègics que han de definir la mobilitat sostenible a Vic.

Fins a la data s'han realitzat un total de 5 reunions amb les entitats, associacions i agents implicats en el desenvolupament de la mobilitat de Vic, desenvolupant una visió, principis, i línies estratègiques. Com a mètode de participació s'ha generat una anàlisi DAFO (debilitats, amenaces, fortaleces i oportunitats) a través de la **metodologia Advance**, una eina dissenyada per la Comissió Europea que ajuda els municipis a auditar i millorar la qualitat en la planificació del transport.

Aquest plantejament comporta la necessitat d'obrir aquest fòrum a tota la societat civil, i afavorir que hi siguin representats tots els agents socials implicats en els canvis de les pautes de mobilitat de la nostra població i, més encara, que resti obert a tota la societat i pugui ser subscrit per altres grups, associacions o entitats que estiguin a favor dels seus principis, objectius i actuacions per portar-lo a terme.

Coma resultat d'aquest DAFO es defineix com una de les línies estratègiques la potenciació de l'ús de la bicicleta. Basant-se en el treball participatiu de la Taula de Mobilitat, els resultats de la participació s'integren com a objectius clau dins d'aquest Pla Estratègic.







## Explicació del cas de la bicicleta

Es proposa treballar en les següents línies de treball:

- ✓ **Xarxa de vies ciclistes urbana.** Connectar les vies ciclistes existents per tal de crear una xarxa urbana de vies ciclistes amb continuïtat. La tipologia de vies ciclistes serà la següent: carrils bici (a la calçada), vies pacificades (Zona 30) i Anella Verda.
- ✓ **Xarxa de vies ciclistes interurbana.** Millora la connexió en bicicleta amb els municipis de la rodalia.
- ✓ Millora de la connexió en bicicleta amb els **Polígons Industrials** del municipi.
- ✓ Creació **d'aparcaments segurs de bicicletes** que fomentin la intermodalitat amb altres modes de transport (Estació de tren, Universitat, etc.)
- ✓ Millora de la **seguretat a les cruïlles**.
- ✓ Creació d'un sistema de **senyalització específica** per a ciclistes.
- ✓ Millora del **manteniment** de la infraestructura.

## Responsabilitats

**Promotor:** Ajuntament de Vic

**Líder:** Cap del Servei de Mobilitat, Seguretat i Emergències

**Implementador:** Servei de Mobilitat, Seguretat i Emergències

**Grups d'Interès:** Escoles, AMPA i BACC

## Situació Actual

### Debilitats:

- Els carrils bici no están connectats i no formen una xarxa
- No hi ha aparcaments segurs de bicicletes
- La connexió en bicicleta per anar als polígons industrials es perillosa
- Mala senyalització dels carrils bici
- No es retiren les bicicletes fetes malbé dels aparcaments
- No hi ha una xarxa interurbana que connecti amb els municipis de la rodalia



### Amenaces

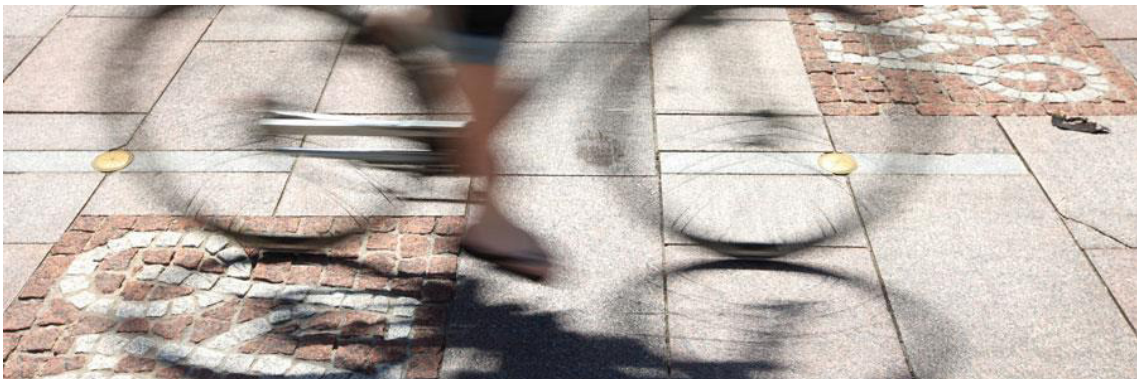
- Les mesures de restricció de l'ús del vehicle privat no han anat acompanyades d'alternatives adequades de mobilitat sostenible
- Hi ha una barrera física que separa la zona industrial del nord del municipi amb la resta de la trama urbana

### Fortaleses

- S'implementen carrils bici en els nous desenvolupaments urbanístics

### Oportunitats

- Urbanisme força continu i compacte
- Posicionament estratègic de la ciutat
- Centre atractor de la Catalunya Central
- Alta activitat comercial
- Potenciar l'educació sobre la mobilitat a les escoles



### Impacte estimat

- Potenciar la intermodalitat amb els aparcaments segurs
- Potenciar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments intermunicipals
- Potenciar l'ús de la bicicleta en la mobilitat obligada
- Promoure un model de vida saludable
- Reducció de l'accidentalitat
- Fomentar el canvi modal cap a modes de transport més sostenibles

# **Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic**

## **Camins Escolars i Educació Viària**



**Juny 2017**



## Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

Ajuntament de Vic – Any 2017

Àrea d'Urbanisme i Activitats

### EQUIP REDACTOR:

Adrián Fernández Carrasco

Alejandro Martín Barraza

Xavier Arumí Rota

Samir Awad Núñez

Joan Valls Fantova

### EDITA:

BACC - Bicicleta Club de Catalunya

Amb la col·laboració de:

Hécate Ingeniería, S.L.



[www.bacc.cat](http://www.bacc.cat)

[bacc@bacc.cat](mailto:bacc@bacc.cat)



**Hécate Ingeniería**

[www.hecateingenieria.com](http://www.hecateingenieria.com)

[hola@hecateingenieria.com](mailto:hola@hecateingenieria.com)



## Índex

<b>La bicicleta a l'escola</b>	<b>5</b>
Camins escolars	5
Integració amb iniciatives existents	5
Nivell educatiu	6
<b>Diagnòstic dels centres educatius a Vic</b>	<b>7</b>
Centres d'Educació Infantil i Primària	9
Centres d'Educació Secundària, Batxillerat i C.F.	10
Centres universitaris	11
Altres centres educatius	12
<b>Avaluació de l'accessibilitat</b>	<b>13</b>
Itineraris ciclistes	13
Vies ciclistes d'accés al centre	14
Infraestructures compartides	14
Avaluació per centres	14
Plànol de centres educatius i infraestructura actual	17
Plànol de centres educatius i infraestructura futura segons PEB	18
<b>Estratègies per a la promoció de la bicicleta</b>	<b>19</b>
El projecte Educabici	19
Procés de selecció	20
Elements per al pla d'actuació	21
Elements per al procés paral·lel de participació	22
Actors involucrats	23
<b>Eixos d'actuació i mesures proposades</b>	<b>25</b>
Infraestructures	25
Campanyes	28
Projectes pedagògics	29
Activitats	31
Acompanyament: bicibus	33
Planificació i Avaluació	33



## Índex d'Il·lustracions

Il·lustració 1 - Marc del Pla d'introducció de la bicicleta als centres educatius	6
Il·lustració 2 - Esquema del procés de selecció per al programa pilot.	21
Il·lustració 3 - Esquema de generació del Pla d'actuació per a cada centre.	22
Il·lustració 4 - Agents implicats en el desenvolupament d'un projecte de camí escolar.	23
Il·lustració 5 - Tipus de mesures per a un pla integral d'introducció de la bicicleta	25
Il·lustració 6 - Aparcament al IES Narcís Oller de Valls	26
Il·lustració 7 - Mapa de rutes segures a l'escola.	27
Il·lustració 8 - Portada del projecte Con Bici Al Cole	29
Il·lustració 9 - Taller d'educació viària a l'escola Guillem de Mont-rodon (Vic)	30
Il·lustració 10 - Bufalvent.	31
Il·lustració 11 - Activitat per a la Setmana de la Mobilitat 2005 a Vic	32
Il·lustració 12 - Parada Bici-Bus a Reggio Emilia, Itàlia.	33



## La bicicleta a l'escola

L'estat inicial en què es troba la mobilitat en la bicicleta no només a les escoles sinó al seu entorn (tret de comptades excepcions) fa més necessari que mai potenciar el seu ús en totes les franges d'edat, però especialment entre la població més jove per tal que adquireixin hàbits saludables de transport.

A la vegada, durant aquests darrers anys, la mobilitat en bicicleta està augmentant i està generant una demanda als centres escolars, com molts d'ells s'han trobat. Alguns han gestionat aquesta demanda començant a implementar algunes mesures, de diferents tipus i amb diferents estats d'implementació (algunes tot just s'han iniciat, algunes ja portes alguns anys). S'ha observat també que el marc en el qual s'implementen aquestes mesures és variable, a vegades és per raons d'esport, altres de medi ambient, altres són necessitats de desplaçar-se al centre escolar, etc.

### Camins escolars

El concepte de camins escolars va començar prioritzant objectius de protecció enfront dels riscos que plantejava l'hegemonia dels vehicles motoritzats a la via pública. Així, es centraven majoritàriament en la seguretat viària, dissenyant itineraris que protegissin els nens en els seus desplaçaments als centres escolars. Els primers projectes d'aquest tipus van néixer a la segona meitat dels anys 70 i no va ser fins als 90 que van començar a estendre's.

Actualment, el concepte vol incorporar nous vessants que contribueixin als mateixos objectius però amb una orientació diferent. La protecció no es fa només de forma passiva sobre els nens sinó que se'ls atorga també un paper actiu. Amb aquest repartiment de responsabilitats comença clarament un projecte pedagògic. Gràcies a ell, l'individu es forma per a vincular-ho al seu entorn, per a fer-lo un subjecte actiu en ell, amb la senzilla fórmula de fer-lo conscient del dret d'ús que té sobre ell. Amb aquest gir, l'autonomia infantil pren protagonisme, i apareixen nous aspectes que complementaran i modificaran la manera com s'estaven fent els camins escolars.

### Integració amb iniciatives existents

La promoció d'iniciatives de camí escolar segur ha d'integrar-se dins del marc d'actuació existent en matèria de mobilitat i bicicleta del municipi de Vic. Així, aquests

projectes es consideren com aplicacions dins d'unes polítiques que ho emmarquen i li donin coherència. En aquest sentit, els marcs que successivament allotgen un projecte d'aquestes característiques són: la política de la bicicleta, la política de la mobilitat i la política territorial corresponent.



Il·lustració 1 - Marc del Pla d'introducció de la bicicleta als centres educatius per objectius de mobilitat.

Alhora, la promoció de la mobilitat ciclista a les escoles ha de ser global, incloent totes les possibles activitats en bicicleta per als centres escolars. Així doncs, ens cal una integració vertical (amb marcs que engloben el nostre Pla) i horitzontal (en el que tot tipus de mesures s'integren per generar un pla amb objectius comuns).

## Nivell educatiu

Es defineixen accions tant per a primària com per a secundària.

Les aproximacions seran diferents en cada cas:

- **Primària:** Es tracta d'introduir la mobilitat en bicicleta com a material educatiu i lúdic, principalment.
- **Secundària:** Al punt de vista que s'ha presentat per la primària, s'hi afegeix un de més pràctic, de capacitació i de formació d'habilitats.

Tot i aquestes diferències, hi haurà components comuns, com ara les activitats lúdiques, que podran realitzar-se en els dos casos, encara que siguin de diferent naturalesa. Quant als desplaçaments al centre escolar, és evident que els nivells d'autonomia incrementen amb l'edat, malgrat això, amb acompanyament, tots els alumnes tenen la potencialitat de desplaçar-se al centre en bicicleta.





## Diagnòstic dels centres educatius a Vic

Amb l'objectiu de classificar l'oferta educativa dins el municipi, es consideren els següents criteris:

- **Nivell educatiu:** primària, secundària, universitat i altres centres d'estudi.
  - En el cas de **primària**, el nivell d'autonomia serà inferior, per tant caldrà orientar les activitats a l'acompanyament i reforçar els temes pedagògics.
  - En el cas de **secundària**, ja es pot donar una autonomia major i la promoció de la bicicleta per als desplaçaments escolars es pot orientar a escala individual. Les activitats pedagògiques poden orientar-se també a habilitats més complexes com els tallers de reparació.
  
- **D'inici**, i a banda d'altres factors, caldrà tenir en compte si el centre es troba en **entorn urbà, periurbà o rural**. Les característiques de la mobilitat d'aquests dos entorns acostumen a ser molt diferents:
  - El **tipus de vies (urbanes o interurbanes)** d'accés al centre ofereixen una diferent permeabilitat a la circulació en bicicleta a causa de característiques com la velocitat, existència i amplitud de les voreres, presència de voral, etc.
  - La **distància de trajecte**. La zona de captació dels alumnes és més gran en el cas de escoles rurals, pel que les distàncies de desplaçament poden ser més llargues.
  - **Disponibilitat del vehicle**. En zones rurals el trànsit acostuma a ser menys intens i els habitatges acostumen a disposar de més espai per poder disposar d'una bicicleta i utilitzar-la més lliurement.
  
- **Altres factors físics de l'entorn**, com ara l'orografia i la ciclabilitat de l'entorn també caldrà tenir-los en compte, pel potencial que tenen per a mesures que impliquin accedir al centre en bicicleta.



Altres indicadors que caldrà valorar de forma més qualitativa que els anteriors seran:

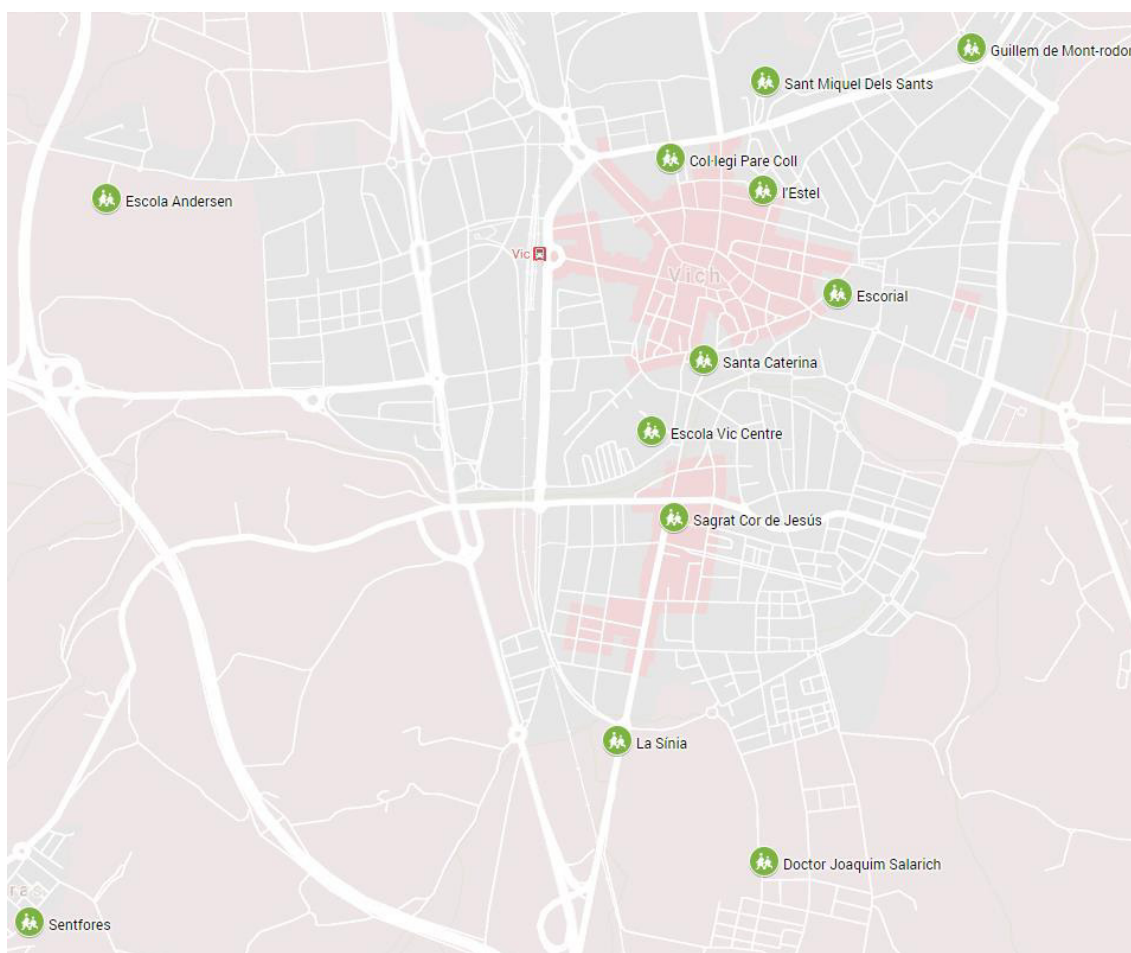
- Els nivells d'experiència en la promoció de la bicicleta de cada centre.
- El nivell d'implicació i entusiasme de la persona impulsora dins el centre.
- La capacitat de lideratge i influència que tingui aquesta persona o bé, el suport que se li pugui donar per part de la resta de la comunitat educativa.
- El nivell de suport al projecte d'actors relacionats amb el centre educatiu també és important, com ara els pares, l'ajuntament, la guàrdia urbana, etc.





## Centres d'Educació Infantil i Primària

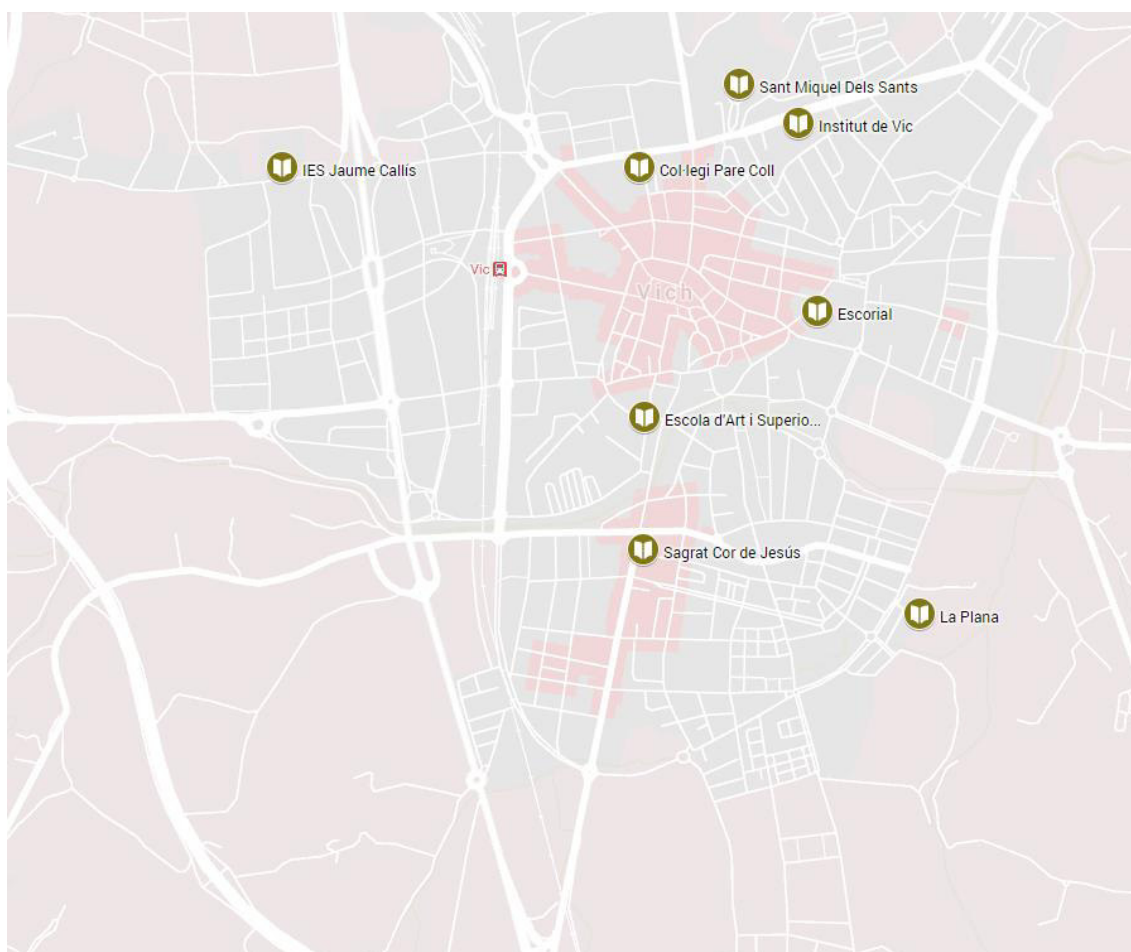
Nom del centre	Ubicació	Entorn
CEIP Sentfores	Pla del Maset, 5	Rural
Escola Salarich	Rafael de Casanova, 33	Periurbà
Escola La Sínia	Països Catalans, 44	Periurbà
Escola Vic Centre	Joan Pau II	Urbà
Escola Santa Caterina	Catedral, 3	Urbà
Escola d'educació especial L'estel	Jaume I el Conqueridor, 19	Urbà
Escola Andersen	Olímpia, s/n	Periurbà
Col·legi Sagrat Cor	Pg. Generalitat, 13	Urbà
L'Escorial Vedruna	Sta Joaquina Vedruna, 6	Urbà
Col·legi Pare Coll	Pare Coll, 15	Urbà
Col·legi Sant Miquel dels Sants	Francesc Camprodon, 2	Urbà
Escola Guillem de Mont-rodon	Sant Miquel Xic, 2	Periurbà





## Centres d'Educació Secundària, Batxillerat i C.F.

Nom del centre	Ubicació	Entorn
Institut La Plana	Rector de Vallfogona, 65	Periurbà
Escola d'Art i Superior de Disseny	Sant Domènec, 24	Urbà
Institut de Vic	Doctor Fleming, s/n	Urbà
IES Jaume Callís	Olímpia, 2	Periurbà
Col·legi Sagrat Cor	Pg. Generalitat, 13	Urbà
L'Escorial Vedruna	Sta Joaquina Vedruna, 6	Urbà
Col·legi Pare Coll	Pare Coll, 15	Urbà
Col·legi Sant Miquel dels Sants	Francesc Camprodon, 2	Urbà





### Centres universitaris

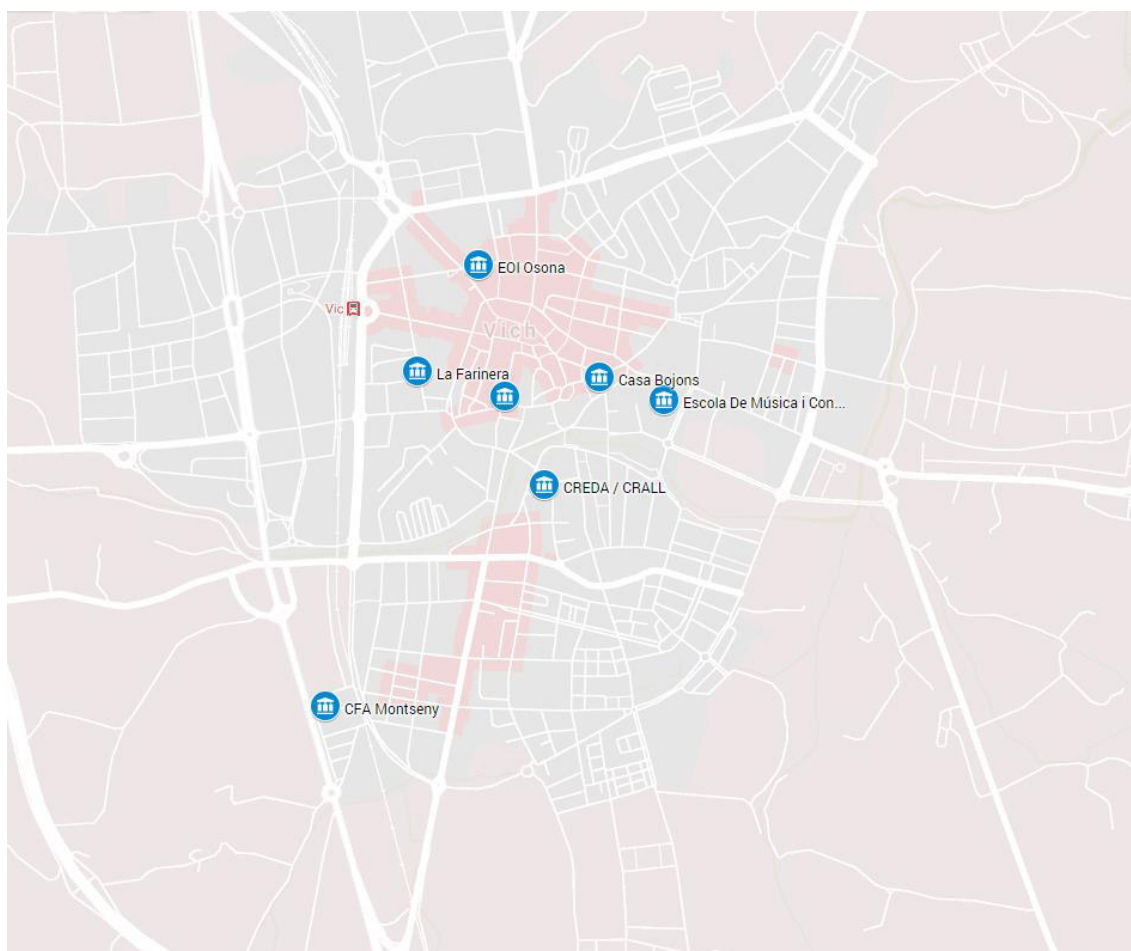
Nom del centre	Ubicació	Entorn
Creació Vic	Dr. Junyent, 1	Urbà
UVIC Ciències i Tecnologia	La Laura, s/n	Urbà
UVIC Masia Torre dels Frares	La Laura, 92	Urbà
UVIC Educació, Traducció y Ciències Humanes	Miquel Martí i Pol, 3C	Urbà
UVIC Empresa i Comunicació	Sagrada Família, 7	Urbà





### Altres centres educatius

Nom del centre	Ubicació	Entorn
La Farinera	Bisbe Morgades, 15	Urbà
CFA Montseny	Montseny, 16	Periurbà
CREDA / CRALL	Soledat, 13	Urbà
Escola de Música i Conservatori	Bisbe Torras i Bages, 8	Urbà
Casa Bojons	Don Miquel de Clariana, 3	Urbà
L'Institut de Teatre	Sant Miquel dels Sants, 20	Urbà
EOI Osona	Pla de Balenyà, 30	Urbà





## Avaluació de l'accessibilitat

Les infraestructures són els elements físics destinats a facilitar el desplaçament en bicicleta. En el cas dels centres escolars, ens interessaran especialment els aparcaments, les vies ciclistes que hi hagi a dins del centre, els elements d'accessibilitat i els elements de seguretat. Aquests elements hauran d'anar acompanyats d'una senyalització que també s'inclou en aquest paquet de mesures.

Generalment, d'aquests elements se n'ocupen els plans de camins escolars, ja que estudien la mobilitat i la seguretat viària de tots els modes. En el cas que no hi existeixi cap estudi ni element de planificació que contempli aquests temes, el mateix centre podrà fer una avaluació i generar propostes per canalitzar-les cap als ens executius, siguin interns o externs.

### Itineraris ciclistes

Aquest terme inclou diversos aspectes de les infraestructures per la bicicleta. Poden ser infraestructures de construcció reservades per a les bicicletes (vies ciclistes), infraestructures compartides (zones de velocitat moderada a 30 km/h o 20 km/h), accessibilitat ciclista puntual al centre (guals i altres elements) i els instruments de planificació que dissenyen i gestionen aquests itineraris. Un element molt simple de coneixement de les infraestructures són els plànols d'itineraris per a bicicletes, que es poden utilitzar per molts objectius: informatiu, pedagògic, per realitzar l'acompanyament, etc.

La manera com es gestionarien aquests elements podria seguir un exemple com aquest: el cas d'un centre educatiu que voldria tenir vies ciclistes i/o elements de moderació del trànsit compatibles amb la bicicleta en les vies d'accés a les seves instal·lacions. Donat que moltes accions no s'efectuen dins les seves instal·lacions, cop definida inicialment aquesta necessitat, caldrà canalitzar-la a les administracions competents qui s'hauria d'ocupar de proveir del disseny, senyalització i infraestructura adient per a cada cas, en consens amb el centre. Això acostuma a realitzar-se en el marc d'un pla de camí escolar, però també es pot portar a terme com un element particular del pla d'actuació del centre.



Tot seguit definirem cadascun d'aquests elements.

### Vies ciclistes d'accés al centre

Rara vegada el centre escolar es farà càrrec d'aquest tipus d'infraestructura, però sí que caldrà avaluar-la i, en cas necessari, canalitzar les peticions cap als òrgans competents en el disseny i l'execució d'aquests itineraris: les administracions públiques. La seva importància és cabdal per aconseguir uns entorns permeables a la circulació en bicicleta i no només això, sinó també que siguin segurs, per a poder procedir a fer la promoció del seu ús.

A vegades, només amb petites modificacions o ampliacions a la xarxa existent es poden aconseguir grans avenços per a l'accessibilitat i la seguretat viària en bicicleta.

### Infraestructures compartides

La xarxa viària urbana ha d'estar jerarquitzada, el que vol dir que hi hagi una xarxa bàsica, una de local i residencial o veïnal, a més de les illes de vianants. Aquesta classificació es basa en una prioritació decreixent del trànsit motoritzat en favor dels modes més vulnerables, la bicicleta i el vianant.

Al voltant dels centres escolars, l'elevat trànsit de vianants especialment vulnerables, com són els nens, fa que la moderació del trànsit sigui imprescindible. Mesures físiques, senyalització i campanyes són necessàries per a la correcta lectura de les condicions d'aquest espai viari particular. El respecte entre els diversos usuaris de la via ha de ser també un factor de base.

### Avaluació per centres

A continuació es presenta una avaluació del grau d'accessibilitat viària en els centres educatius de Primària i Secundària, prenent com a referència l'escenari actual i la xarxa proposada en el Mapa de Vies Òptimes proposat en el Pla Estratègic de la Bicicleta (PEB).

Per a això, considerarem l'existència d'infraestructures específiques per a mobilitat ciclista, ja siguin vies ciclistes als carrers amb més intensitat de trànsit, o carrers tranquils limitats a 30 km / h amb avisos senyalitzant la presència de bicicletes. Les dues solucions són vàlides per a garantir l'accessibilitat en bicicleta als centres educatius en bones condicions de seguretat i comoditat. En aquells casos on es detectin mancances en aquestes infraestructures, s'indiquen les mesures a prendre recollides en el PEB.





Nivells d'accessibilitat:

- **No accessible:** entorn de vies amb elevat trànsit sense infraestructura ciclista.
- **Z30 millorable:** entorn amb carrers tranquils sense senyalització específica de zona 30 i/o convivència ciclista.
- **Z30 adequada:** entorn amb carrers tranquils i senyalització específica.
- **CB millorable:** presència de carrils bici a una part de l'entorn.
- **CB adequada:** presència de carrils bici que responen a les necessitats d'accés al centre.

A causa de la configuració urbana als voltants del centre, és possible que alguns centres requereixin solucions combinades de carril bici + Zona 30.

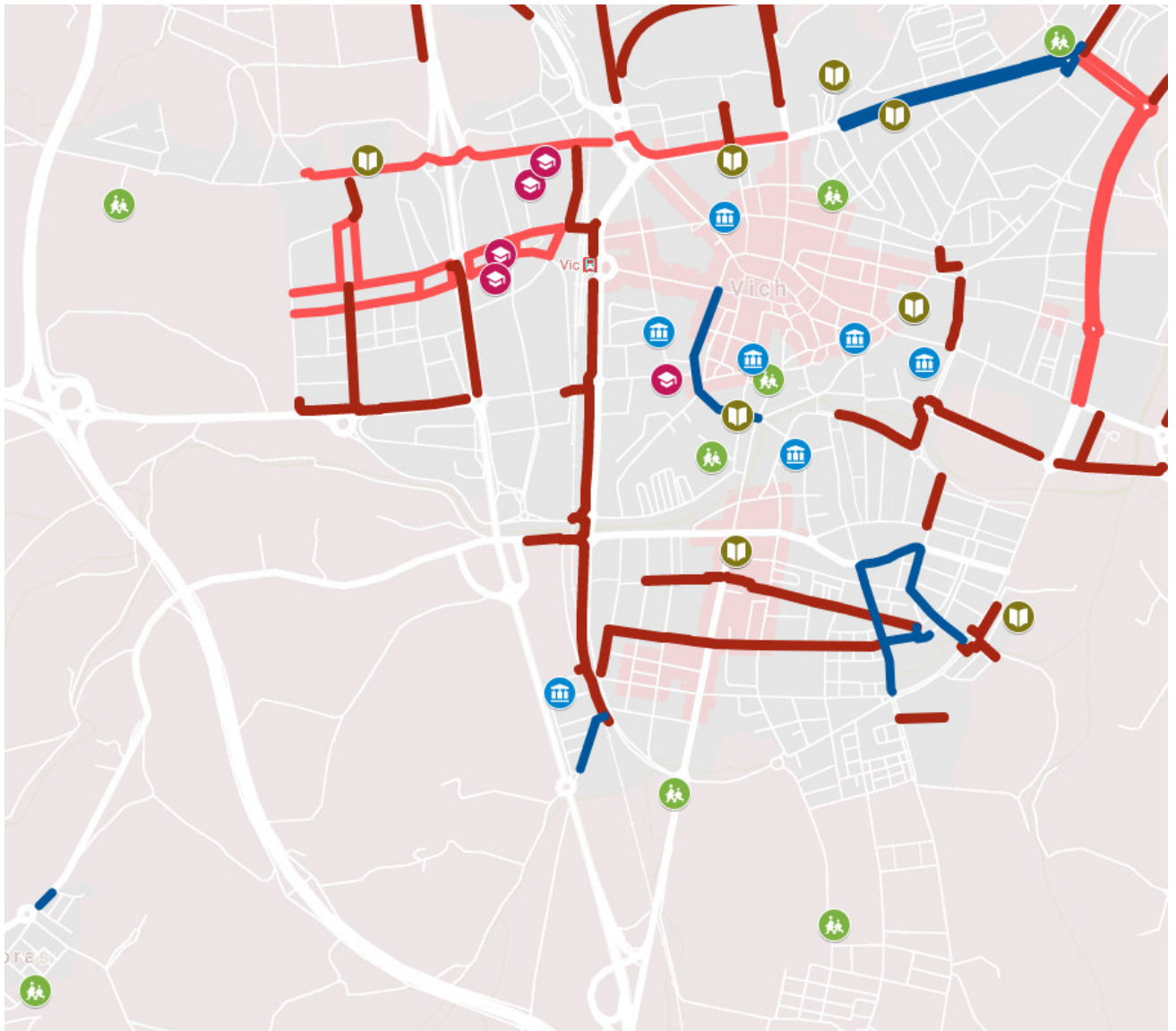


Nom del centre	Nivell actual	Nivel futur PEB	Mesures PEB
CEIP Sentfores	Z30 millorable	Z30 adequada	Senyalització específica en les vies de l'entorn
Escola Salarich	No accessible	CB adequat	Nova via ciclista Serra de Senferm
Escola La Sínia	CB millorable	CB adequat	Noves vies a Països i Pg. Generalitat
Escola Vic Centre	Z30 millorable	Z30 adequada	Nova Zona 30 a l'interior de la Ronda
Escola Santa Caterina	Z30 adequada CB millorable	Z30 adequada CB adequat	Nova Zona Convivència a l'interior de la Rambla Via ciclista a la Rambla
Escola d'educació especial L'estel	Z30 millorable	Z30 adequada	Nova Zona 30 a l'interior de la Ronda
Escola Andersen	No accessible	CB adequat	Nova via ciclista Av. Olímpia
Col·legi Sagrat Cor	CB millorable	CB adequat	Noves vies a Ctra. La Guixa i Pg. Generalitat
L'Escorial Vedruna	Z30 adequada	Z30 adequada CB adequat	Nova Zona 30 a l'interior de la Ronda Nou eix radial al carrer
Col·legi Pare Coll	CB adequat Z30 inexistent	CB adequat Z30 adequada	Nova Zona 30 a l'interior de la Ronda
Col·legi Sant Miquel dels Sants	CB millorable	CB adequat	Nou carril bici a la Ronda F. Camprodon
Escola Guillem de Mont-rodon	CB adequat	CB adequat	Millora del carril bici existent a Bernat Calbó
Institut La Plana	CB millorable	CB adequat	Tancament de l'anell de Països Catalans
Escola d'Art i Superior de Disseny	CB millorable	CB adequat Z30 adequada	Tancament de l'anell de la Rambla i Zona 30
Institut de Vic	CB millorable	CB adequat	Nou carril bici a la Ronda F. Camprodon



IES Jaume Callís	CB adequat	CB adequat	Millora del carril bici existent a Av. Olímpia
------------------	------------	------------	--

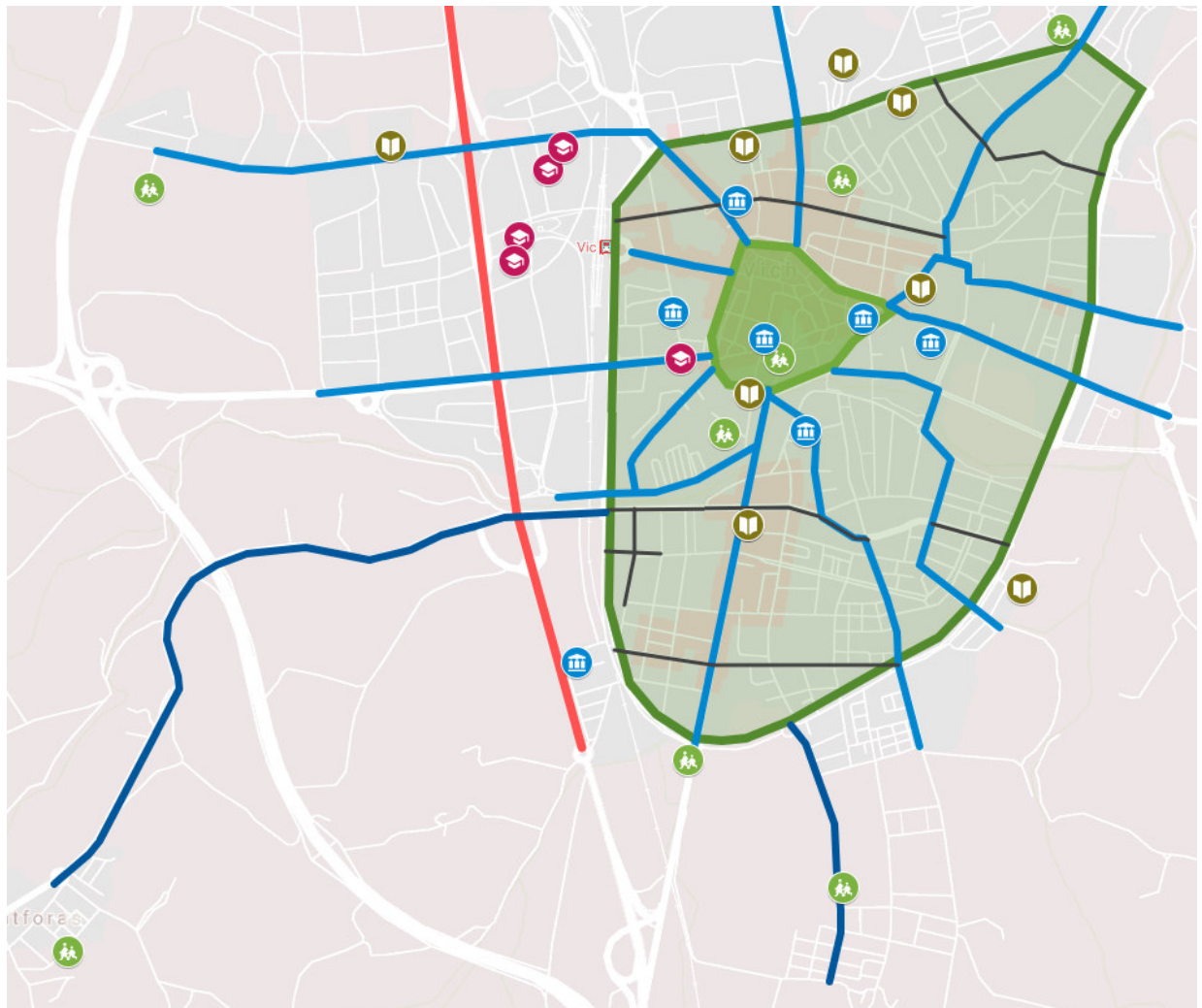
Plànol de centres educatius i infraestructura actual



- |  |  |  |                            |
|--|--|--|----------------------------|
|  | Educació Infantil i Primària           |  | Vorera-Bici Unidireccional |
|  | Educació Secundària, Batxillerat, C.F. |  | Vorera-Bici Bidireccional  |
|  | Centres universitaris                  |  | Carril-Bici en calçada     |
|  | Altres centres educatius               |  |                            |



Plànol de centres educatius i infraestructura futura segons PEB



- |  |  |  |                                      |
|--|--|--|--------------------------------------|
|  | Educació Infantil i Primària           |  | Eix Onze de Setembre                 |
|  | Educació Secundària, Batxillerat, C.F. |  | Anell Rondas / Rambla                |
|  | Centres universitaris                  |  | Xarxa Bàsica Radial                  |
|  | Altres centres educatius               |  | Connexió a altres nuclis urbans      |
|  | Vies de Zona 30 senyalitzada           |  | Nucli històric / Zona de Convivència |



## Estratègies per a la promoció de la bicicleta

### El projecte Educabici

Dins de les metodologies existents per fer un projecte per a promoure l'ús de la bicicleta en els centres escolars, des d'aquest Pla Estratègic de la Bicicleta proposem aprofitar l'experiència recollida dins el projecte Educabici.

Educabici és un projecte desenvolupat pel BACC (Bicicleta Club de Catalunya) amb la col·laboració del Departament de Territori i Sostenible de la Generalitat de Catalunya, amb l'objectiu de capacitar als centres escolars per a promoure l'ús de la bicicleta, familiaritzant a l'alumnat amb la mobilitat sostenible i fomentant una cultura de la bicicleta. Fruit de l'aprenentatge obtingut de les experiències presentades i de la metodologia que s'ha escollit seguir, aquests són els conceptes en els que es recomana basar el disseny del projecte i algunes de les propostes concretes per al disseny del projecte en què es tradueixen:

- **Participació:** Ha de ser una peça clau, ja que es vol saber quines són les necessitats dels centres quant a la introducció de la bicicleta com a transport abans que no pas dir-los què s'ha de fer o donar unes guies generals d'entrada per a tothom. Per això, es proposa fer diverses entrevistes (telefòniques i presencials) i un taller on convidar tots els centres interessats per tal que transmetin les seves inquietuds i aportin les informacions necessàries per a generar un pla d'actuació a la seva mida.
- **Xarxes:** Tot i que, com hem vist, existeixen iniciatives, aquestes es troben fins ara aïllades. Per això, un dels grans reptes del projecte ha de ser el de fer xarxa amb tots els centres interessats, aprofitant les xarxes existents (Escoles Verdes i XESC) i creant i reforçant una d'específica per als centres que treballin la mobilitat en bicicleta.  
Tot i que ja existeix un web de punt de trobada pels centres interessats (pedalant.ning.com), caldrà estudiar com modificar-lo o crear-ne un altre que es correspongui amb els objectius del projecte.
- **Integració** de les mesures de promoció de la bicicleta a cada escola.



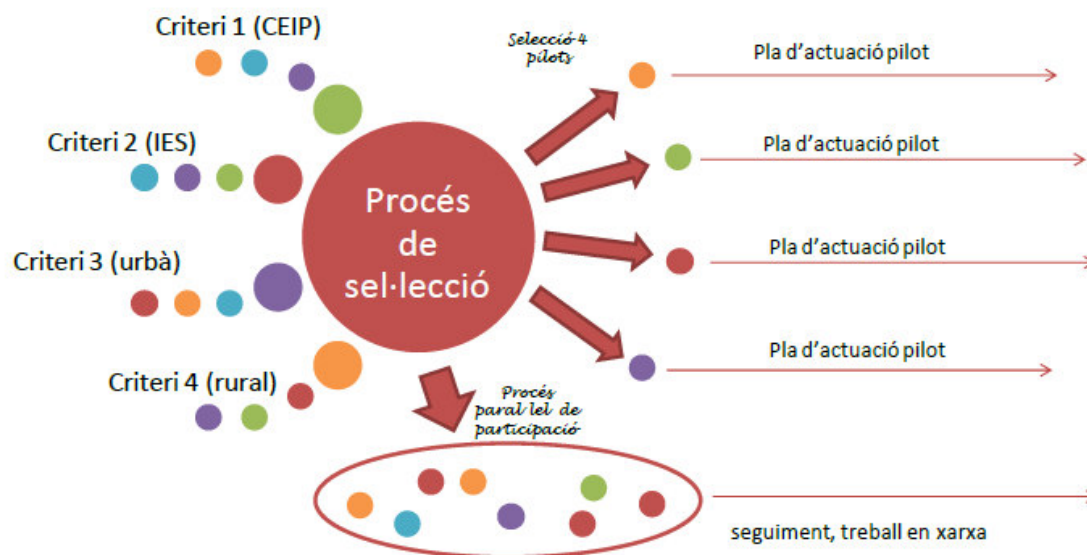
- Fent un pla d'actuació per a cada escola que reculli tot tipus de mesures de promoció de la bicicleta i el seu context.
  - Integració d'aquest pla amb la planificació superior del mateix tema, com aquest PEB.
  - Integració d'aquest pla amb altres de diferent temàtica però amb els que comparteix objectius: plans d'esport, de salut, ambientals, socials, etc.
- 
- **Capacitació:** la intenció és donar els instruments necessaris per trobar la millor solució, no donar-la directament. D'aquesta manera, s'adquireixen el coneixement i les eines per a tirar el projecte endavant de forma autònoma.
  - **Continuïtat sostenible del projecte:** Aquest projecte constitueix la primera fase per a la construcció d'un programa d'introducció de la bicicleta a les escoles. Donada l'escassetat general de recursos de finançament, cal pensar que la continuïtat dels objectius d'aquest projecte sigui el màxim de sostenible i autònoma.
  - **Anàlisi i avaluació:** és molt important saber l'impacte i els resultats del projecte, especialment quan és un projecte innovador i sense precedents. D'aquesta manera es podran dissenyar millor unes línies de continuïtat que permetin seguir treballant en els objectius del projecte (aconseguir que més nens es desplacin en bicicleta als centres educatius).

### Procés de selecció

Considerant els criteris expressats en el diagnòstic de centres, es proposa la selecció d'un centre escolar de cada categoria (primària, secundària ...) segons la seva potencialitat de millora i el seu grau d'implicació detectat, per dur a terme un projecte pilot en aquests centres.

En aquesta selecció es consideraran també els centres que hagin participat en iniciatives anteriors, com Conbici al Cole o Bic instituts, o bé aquells centres que hagin contactat de forma particular amb el BACC o el Departament d'Educació Ambiental de la Generalitat. D'altra banda, s'ha fet una crida a través de xarxes existents com les Escoles Verdes o la Xarxa d'Escoles per a la Sostenibilitat.

A les escoles interessades a participar se'ls fa una entrevista telefònica com a primer contacte i una entrevista presencial prèvia al taller participatiu. A partir del taller, es designaran els centres que passaran al pilot i la resta formaran part d'un procés paral·lel de participació.



Il·lustració 2 - Esquema del procés de selecció per al programa pilot. Font: EspaiTres

Com es mostra en la figura, els quatre centres seleccionats per al pilot disposaran d'un pla d'actuació individual i del seguiment periòdic per part d'un tècnic.

Quant al procés paral·lel, caldrà definir-lo, en part, durant el taller, un cop els mateixos centres manifestin les seves expectatives. En tot cas, els centres participants en aquest procés paral·lel realitzaran un seguiment del projecte i un treball en xarxa de compartir informacions, manifestar inquietuds, etc.

### Elements per al pla d'actuació

En línia amb els conceptes anteriorment descrits, es proposa la redacció d'un pla d'actuació per a cada centre que participi en el programa pilot.

Aquests plans es construïran amb la mateixa estructura, però s'adaptaran a cada cas. Com mostra la figura següent, el pla es farà amb la implicació de tots els agents i el grau de maduresa i el nivell d'implicació de cada centre seran elements claus per perfilar-lo.



Il·lustració 3 - Esquema de generació del Pla d'actuació per a cada centre. Font: Projecte Educabici (BACC)

El pla d'actuació el redactarà l'equip tècnic i serà participat i consensuat amb cada centre.

Un cop realitzat el pla d'actuació per cada centre que participi en el programa pilot, es procedirà al seu seguiment acompanyat. El tècnic realitzarà el seguiment del pla amb l'interlocutor del centre, l'Impulsor, en sessions de treball en les que l'Impulsor pugui treure tots aquells temes que necessiti informar o consultar amb el tècnic.

El tècnic també farà el seguiment de les tasques de monitoratge, és a dir, recollirà les dades relatives als indicadors de seguiment i impacte relacionats en el pla d'actuació. Aquesta informació es recollirà en la memòria final del projecte.

### Elements per al procés paral·lel de participació

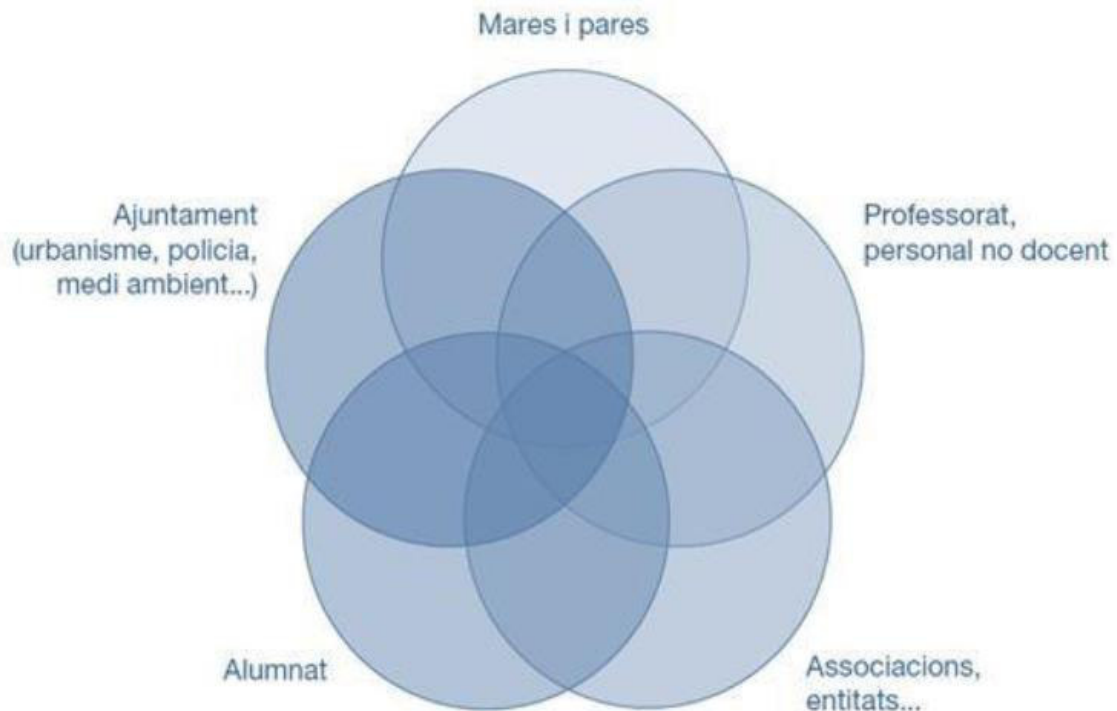
Aquest procés paral·lel està obert a altres centres educatius que s'interessin pel projecte un cop ja hagi començat i inclús que en aquest procés paral·lel participin altres actors interessats. En aquest procés, les escoles accediran a la xarxa d'escoles creada pel projecte Educabici. Un cop en la xarxa podran accedir a la informació generada i recollida pel projecte a la vegada que realitzar aportacions d'informació pròpia o participacions en els debats i fòrums.





## Actors involucrats

Un dels documents que es treballarà serà el mapa social de cada centre, on es mostrin tots els participants i les seves relacions.



*Il·lustració 4 - Agents implicats en el desenvolupament d'un projecte de camí escolar. Font: Diputació de Barcelona, 2012, "Mobilitat Tova"*

En el cas d'un projecte d'introducció de la bicicleta a les escoles, els mapes socials hauran de mostrar tots els actors involucrats (amb els diferents graus d'implicació) i les seves relacions.

Aquest és un primer llistat dels actors relacionats amb la introducció de la bicicleta als centres i alguns exemples de les relacions que s'estableixen entre ells:

- professorat
- consell escolar
- comissions (medi ambient, per exemple)
- alumnes
- ajuntament i altres administracions



- mossos d'esquadra/policia local
- pares i mares de l'AMPA
- pares i mares en general
- els comerciants
- empreses (especialment fabricants de bicicletes)
- premsa local
- associacions
- altres centres educatius propers o no propers

## Eixos d'actuació i mesures proposades

La següent figura mostra com s'integren els diferents tipus de mesures per a la promoció de la mobilitat en bicicleta en els centres educatius en un Pla de caràcter estratègic.



Il·lustració 5 - Tipus de mesures per a un pla integral d'introducció de la bicicleta als centres educatius. Font: Educabici

La idea és que els diferents tipus de mesures s'integrin en un mateix pla d'actuació, de manera que es reforcin els objectius i s'aconsegueixin sinergies. Un exemple (real) és el d'un centre que va instal·lar un aparcament per bicicletes que tenia una utilització molt baixa. En aquest cas, calia complementar aquesta mesura amb altres de campanyes de promoció i informació, pedagogia, activitats on es faci ús dels aparcaments i evidentment, l'acompanyament pot ajudar molt a fer ús, ja que l'aparcament forma part del desplaçament.

Pot ser que amb només un tipus de mesures s'obtingui un increment de l'ús de la bicicleta, però, en la majoria dels casos, amb la implementació de diversos tipus es podrà aconseguir un increment més gran.

### Infraestructures

A més de les infraestructures viàries ja descrites en el diagnòstic dels centres educatius de Vic, hi ha una altra sèrie de mesures en l'àmbit de centre que resulten necessàries per consolidar l'ús de la bicicleta.

#### ○ Aparcaments

L'aparcament no només ajuda que els pares i els alumnes es sentin més relaxats portant bicicletes a escola, sinó que l'aparcament és també una manera de donar publicitat a la bicicleta i fer que els ciclistes senten valorats.



En funció del tipus d'ús (principalment el temps que ha de restar la bicicleta) i del nivell de demanda, es col·loquen aparcaments d'un tipus o d'un altre. La seguretat dels aparcaments és un tema important encara que aquests estiguin en un recinte privat, ja que es poden donar robatoris igualment. Per aquesta raó, s'aconsella protegir els aparcaments en tancats.



*Il·lustració 6 - Aparcament al IES Narcís Oller de Valls<sup>1</sup>*

Donat que és una inversió econòmica de certa mida, és important que s'estudiï quin tipus d'aparcament és el més convenient en cada cas. Alguns documents que poden ajudar a decidir són:

- Sustrans – Information sheet “Cycle parking for Schools”
- BACC / Esther Anaya “Manual de Aparcamientos para Bicicletas”

### ○ Vies ciclistes d'accés al centre

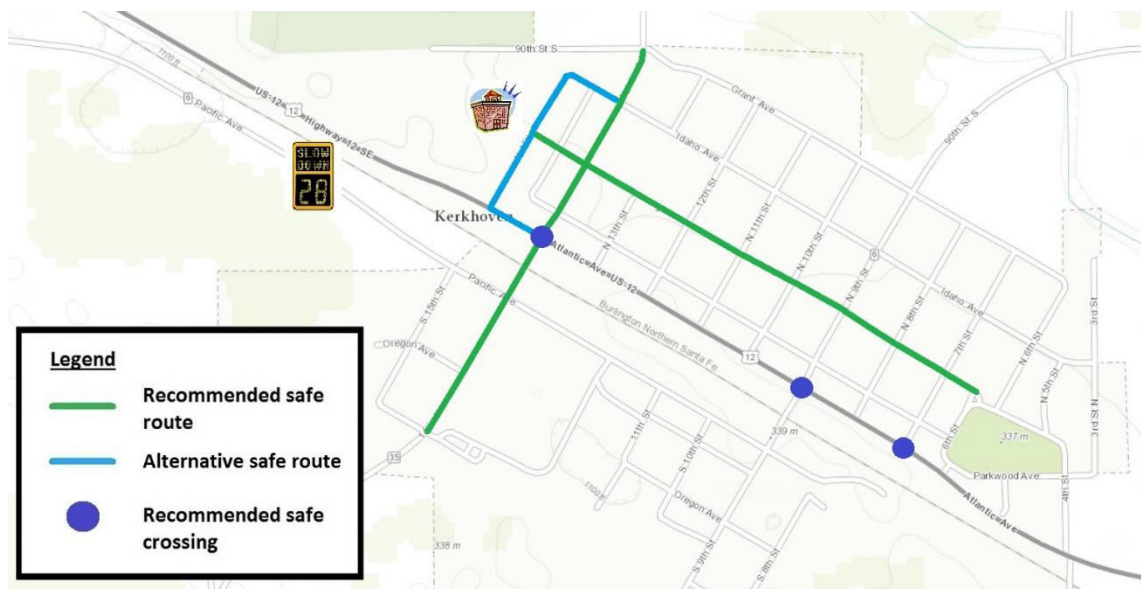
Rara vegada el centre escolar es farà càrrec d'aquest tipus d'infraestructura, però sí que caldrà avaluar-la i, en cas necessari, canalitzar les peticions cap als òrgans competents en el disseny i l'execució d'aquests itineraris. La seva importància és cabdal per aconseguir

<sup>1</sup> <http://blocs.xtec.cat/escolaverdasi/2010/10/30/jo-vaig-amb-bici-a-linstitut/>

uns entorns permeables a la circulació en bicicleta i no només això, sinó també que siguin segurs, per a poder procedir a fer la promoció del seu ús.

### ○ Plànols d'itineraris

Són un element informatiu però també pedagògic. Els plànols els poden fer els nens i nenes com a deures amb els pares, en els que es plantegin quin és el recorregut més segur per arribar al col·legi a peu i en bicicleta. A partir d'aquesta informació i d'altres informacions sobre la mobilitat a l'escola (enquestes, viari circumdant, etc.), es construeix un plànol que mostra una sèrie d'itineraris recomanats que cobreixen la majoria dels desplaçaments que es realitzen.



Il·lustració 7 - Mapa de rutes segures a l'escola. Font: Upper Minnesota Valley Regional Development Commission

Aquests plànols es poden distribuir als alumnes i als pares juntament amb els consells de mobilitat a peu i en bicicleta. Cal notar que es tracta de recomanacions, s'ha de transmetre als pares que no es tracta que la resta de carrers siguin insegurs o els nens no hi puguin anar, sinó que, per certes característiques, es recomanen més aquests que els altres.

A més, els itineraris es poden senyalitzar informalment, per ajudar a l'orientació dels nens i els seus acompanyants i marcar els punts de reunió. A la documentació inclosa al projecte Bic instituts, hi ha una fitxa sobre aquesta activitat.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> <http://bicinstitut.cat/content/a3-dissenyar-itineraris-segurs-amb-bicicleta>



## Campanyes

Les campanyes poden ser de molts tipus:

- Promoció i sensibilització sobre la bicicleta (inclou seguretat viària)
- Promoció i sensibilització sobre la mobilitat sostenible (inclou seguretat viària)

Informació

I poden tenir diversos públics objectius:

- General
- Conductors de vehicles motoritzats
- Ciclistes
- No ciclistes
- Pares
- Professors

A banda, les campanyes les poden portar a terme:

- Els centres escolars
- Ajuntaments i altres administracions
- Associacions
- Pares

De cada grup d'elements presentat, les campanyes poden incloure diversos. Així, pot ser que una campanya de promoció inclogui també elements de seguretat viària (com la condició de portar el casc o elements de visibilitat). D'altra banda, les campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta poden estar dirigides tant a ciclistes (per premiar-los) com a no ciclistes (per a motivar-los). I per últim, els promotors poden ser grups d'actors, establint col·laboracions.



## Projectes pedagògics

Com s'ha exposat anteriorment, hi ha dos projectes pedagògics vigents per Primària i Secundària respectivament.

La campanya *Con bici al cole* consistia en diverses eines, entre elles, la publicació del projecte pedagògic per primària<sup>3</sup>. El document contenia sessions per a unitats didàctiques de primer, segon i tercer cicle, i proposava la connexió curricular que podia establir-se. Una segona part del document oferia una guia per al disseny i execució de camins escolars. Finalment, hi havia un capítol d'activitats complementàries com ara exposicions i esdeveniments.



Il·lustració 8 - Portada del projecte Con Bici Al Cole

Per a Secundària, el projecte *Bicinstitut* tenia el suport de la Caixa Penedès i la col·laboració de la Generalitat de Catalunya (Departament de Medi Ambient i Habitatge) i la Diputació de Barcelona. L'objectiu era reunir un seguit de materials pedagògics per a secundària en una publicació. Dins el web<sup>4</sup>, es va intentar constituir una xarxa de Bicinstututs, però el web no era col·laboratiu i amb la finalització de la campanya, el nombre d'instituts que es donaven d'alta va disminuir dràsticament. Finalment, figuren al

<sup>3</sup> <http://conbicialcole.conbici.org>

<sup>4</sup> <http://bicinstitut.cat>



web 34 instituts, als quals es pensa informar del projecte Educabici amb les dades de contacte que ells mateixos van deixar.

### ○ Educació viària

L'educació viària ja és una matèria propera als centres escolars. La inclusió de la bicicleta en aquest tipus de formació no sempre es dóna, i quan es fa, s'aborda de forma molt limitada. Entre les activitats més freqüents es troben els circuits en bicicleta, xerrades i sortides a càrrec de la Guàrdia Urbana / Mossos, els parcs infantils de trànsit o la figura del Cooperant Viari.

Actualment en el municipi de Vic es realitzen tallers i cursos a través de la Guàrdia Urbana, incloent-hi la implantació el 2013 d'un "Circuit de Karts" amb elements de trànsit (senyals, passos de vianants ...). Dins dels objectius d'aquest PEB, seria desitjable la conversió d'aquest taller en un taller de circulació ciclista, utilitzant les pròpies bicicletes dels alumnes.



*Il·lustració 9 - Taller d'educació viària a l'escola Guillem de Mont-rodon (Vic)*





## Activitats

### ○ Escola d'estiu

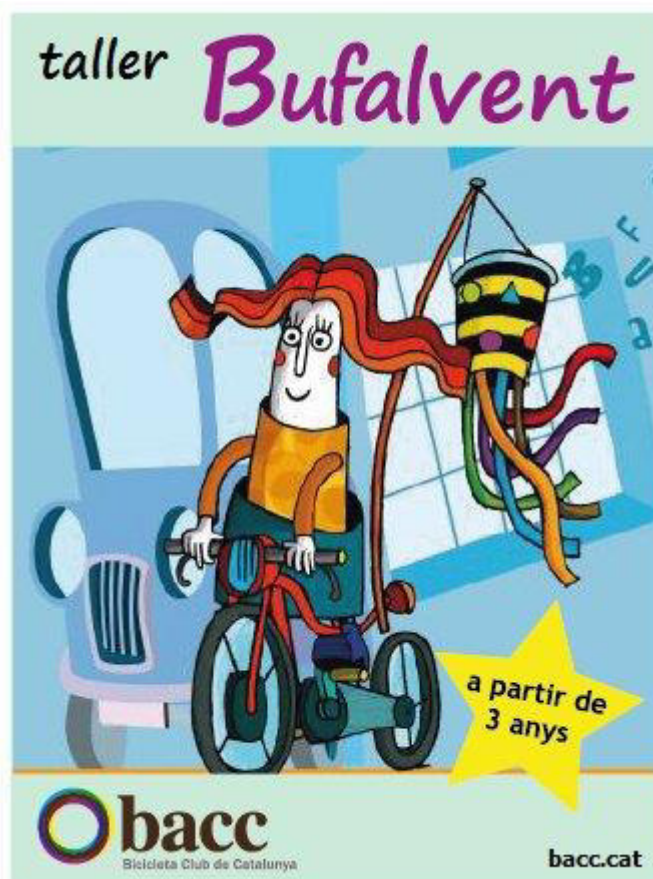
De la mateixa manera que es fan escoles o "campus" d'estiu per a bàsquet, dansa, natació... hi ha experiències d'escoles d'estiu enfocades a l'educació ciclista durant les vacances escolars.

### ○ Sortides en bicicleta

L'organització, bé per centres o de forma coordinada, de rutes ambientals o culturals en bicicleta s'ha dut a terme en diversos municipis amb ampli grau d'acceptació.

### ○ Jocs en bicicleta

De jocs en bicicleta n'hi ha molts tipus. Els trencaclosques, el de nomenar les parts de la bici correctament i el bufalvent són vells coneguts dels projectes educatius del BACC.



Il·lustració 10 - Bufalvent. Font: BACC

El **bufalvent** combina les manualitats amb el reciclatge i produeix un element de seguretat viària, en concret, per millorar la visibilitat del ciclista infantil. La visibilitat ciclista



és especialment important en els nens donat que tant la bici com la persona són més petites en relació al que s'espera trobar la resta de vehicles.

És recomanable que els nens tinguin prou edat per a utilitzar tisores i cola, hi ha d'haver sempre un monitor per manipular les xinxetes i altres eines i supervisar. També és recomanable que l'activitat es realitzi en família, ja que els pares i avis sovint gaudint tant com el nen construint el bufalvent.

L'activitat "Al carrer, tothom hi pintem" reivindica el paper prioritari en l'espai públic dels vianants i les bicicletes. Originàriament, en carrers de les Estats Units, s'havia realitzat l'activitat amb pintura, però en el nostre entorn s'ha fet amb guixos, que es poden rentar amb aigua o sobre paper estès a terra.



*Il·lustració 11 - Activitat per a la Setmana de la Mobilitat 2005 a Vic*

Les ITB o **Inspecció Tècnica de la Bicicleta** són sessions obertes als ciclistes perquè un mecànic els faci una revisió bàsica de la seva bicicleta. En els centres escolars de Regne Unit, és freqüent que s'organitzi la visita d'un mecànic de la bicicleta perquè revisi les bicicletes dels nens, especialment abans de sortides o per poder utilitzar-les en l'acompanyament escolar.



Els **circuits d'habilitats** no només són un joc sinó que ajuden a millorar les habilitats dels nens amb la bicicleta, en especial, l'equilibri i les habilitats motrius. Biciclot<sup>5</sup> les ofereix en el seu recinte o les munta en els patis de les escoles.

### Acompanyament: bicibus

Un bicibus és un grup de persones que utilitzen la bicicleta per a desplaçar-se conjuntament. Es diu "bus" perquè hi ha una ruta establerta i un horari de "parades" perquè pugui anar recollir "passatgers" pel camí. Acostuma a haver-hi un acompanyament d'una persona que fa de monitor o guia per tal que organitzi i coordini el desplaçament i es faci responsable del seu funcionament. És el "conductor" del bicibus. En aquest projecte parlarem de bicibusos escolars, tot i que també hi ha projectes de bicibusos per anar a la feina.



Il·lustració 12 - Parada Bici-Bus a Reggio Emilia, Itàlia. Font: Comune di Reggio Emilia.

Cal tenir en compte que les condicions per a que un bicibus es pugui desenvolupar correctament existeixen i són diverses: des d'un mínim de ciclabilitat de l'entorn viari escolar fins a la disponibilitat de tenir guies per al grup i aparcaments segurs en l'escola, per mencionar-ne alguns.

### Planificació i Avaluació

#### Camins escolars

Els camins escolars són àmpliament coneguts i estesos a l'estat espanyol. No obstant això, a vegades es converteixen en estudis de seguretat viària, senyalització o rehabilitació

<sup>5</sup> <http://www.biciclot.coop/>



urbana. Són molt més que això, ja que tenen un vessant pedagògic i social molt important.

Algunes referències sobre el tema dels camins escolars a Espanya:

- "Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil"<sup>6</sup>  
Marta Román e Isabel Salís. Ministerio de Fomento, 2010.
- "Mobilitat Tova"<sup>7</sup>  
Diversos autors. 2012. Diputació de Barcelona.
- Dossier Tècnic Itineraris segurs per a escolars<sup>8</sup>  
Servei Català del Trànsit, 2003.
- Blog especialitzat "Camino Escolar"<sup>9</sup>
- <http://caminoescolar.blogspot.com>

### ○ Ecoauditoria escolar

L'Associació de Naturalistes de Girona va crear l'eina d'auditoria ambiental per als centres escolars "Ecoauditoria escolar"<sup>10</sup>. L'objectiu és sensibilitzar la comunitat educativa de les influències, tant positives com negatives, de les seves accions sobre el medi ambient. Es vol aproximar als alumnes la problemàtica ambiental del canvi climàtic, i mostrar com cadascuna de les nostres activitats diàries tenen una incidència en el nostre entorn natural. Es pretén crear un canvi d'actituds en la vida diària al centre i dels participants.

### ○ "Auditoría seguridad vial" – Fundación Mapfre

Una auditoria de seguretat viària és un procediment sistemàtic en el qual un auditor independent i qualificat comprova les condicions de seguretat d'un projecte que pugui afectar a la via o als usuaris. L'auditoria de Fundación Mapfre busca comprovar les condicions de seguretat existents en l'actualitat per permetre implantar les mesures

---

6 [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/\\_ESPECIALES/CAMINO\\_ESCOLAR/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/CAMINO_ESCOLAR/)

7 <http://caminoescolar.blogspot.fi/2012/04/la-diputacion-de-barcelona-incluye-al.html>

8 [http://www20.gencat.cat/docs/transit/Documents/Arxius/doss\\_tec\\_12.pdf](http://www20.gencat.cat/docs/transit/Documents/Arxius/doss_tec_12.pdf)

9 <http://caminoescolar.blogspot.com>

<sup>10</sup> <http://www.naturalistesgirona.org/educacio/mobilitat/index.html>



físiques, educatives o participatives necessàries per millorar els entorns escolars en cas de ser necessàries, buscant la màxima transversalitat possible gràcies a la participació de tots els departaments municipals implicats en la matèria.

L'objectiu final perseguit amb l'elaboració del document de la Fundació Mapfre<sup>11</sup> és proporcionar una guia que serveixi d'ajuda als professionals que treballen en l'àrea de la seguretat viària infantil en la recerca de solucions a la problemàtica lligades als desplaçaments de la població infantil als centres escolars.

---

<sup>11</sup> <http://www.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/investigacion/auditorias-de-seguridad-vial-camino-al-cole.pdf>



Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

## Avaluació del Pla i Disseny



Juny 2017



## Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

Ajuntament de Vic – Any 2017

Àrea d'Urbanisme i Activitats

### EQUIP REDACTOR:

Adrián Fernández Carrasco

Alejandro Martín Barraza

Xavier Arumí Rota

Samir Awad Núñez

Joan Valls Fantova

### EDITA:

BACC - Bicicleta Club de Catalunya

Amb la col·laboració de:

Hécate Ingeniería, S.L.



[www.bacc.cat](http://www.bacc.cat)

[bacc@bacc.cat](mailto:bacc@bacc.cat)



[www.hecateingenieria.com](http://www.hecateingenieria.com)

[hola@hecateingenieria.com](mailto:hola@hecateingenieria.com)



## Índex

<b>Introducció</b>	4
<b>Característiques dels indicadors</b>	5
<b>Limitacions dels indicadors</b>	7
<b>Indicadors proposats per al seguiment del Pla</b>	8
<b>Informes de seguiment</b>	15





## Introducció

No existeix una definició oficial d'indicador per part d'algun organisme nacional o internacional, només algunes referències que els descriuen com: "Eines per a clarificar i definir, de forma més precisa, objectius i impactes (...) són mesures verificables de canvi o resultat (...) dissenyades per comptar amb un estàndard contra el qual avaluar, estimar o demostrar el progrés (...) pel que fa a metes establertes, faciliten el repartiment d'entrades, produint (...) productes i aconseguint objectius".

Una de les definicions més utilitzades per diferents organismes i autors és la que Bauer va donar en 1966: "Els indicadors socials (...) són estadístiques, sèrie estadística o qualsevol forma d'indicació que ens facilita estudiar on som i cap on ens dirigim respecte a determinats objectius i metes, així com avaluar programes específics i determinar el seu impacte".

Si bé els indicadors poden ser qualitatius o quantitius, en aquest treball es tractaran únicament els segons. Aquesta tendència a quantificar és habitual a l'hora de plantejar indicadors que han de ser comparats en el temps, com són els indicadors de seguiment.

En definitiva, podem dir que un indicador és una dada que pretén reflectir l'estat d'una situació, o d'algun aspecte particular, en un moment i un espai determinats. Habitualment es tracta d'una dada estadística (percentatges, taxes, raons, ...) que pretén sintetitzar la informació que proporcionen els diversos paràmetres o variables que afecten a la situació que es vol analitzar.





Un indicador es pren o mesura dins d'un període de temps determinat, per poder comparar els diferents períodes. La comparació d'amidaments permet conèixer l'evolució en el temps i estudiar tendències sobre la situació que mesuren, adquirint així un gran valor com a eina en els processos d'avaluació i de presa de decisions. En general, per a l'avaluació d'un sistema són necessaris diversos indicadors, i en aquesta avaluació cal tenir en compte que els indicadors no són exclusius per a una acció específica, ja que el mateix indicador pot servir per mesurar l'impacte de dos o més elements.

L'objectiu dels indicadors que aquí es mostren és presentar la informació que es considera de més rellevància per al seguiment del Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic. L'anàlisi de l'evolució d'aquests indicadors i les tendències a curt i mitjà termini permetrà avaluar els resultats obtinguts per les polítiques d'actuació i obtenir conclusions que serveixin per orientar l'adopció de noves mesures i polítiques adequades, tendents a potenciar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport en el municipi.

## Característiques dels indicadors

Els indicadors han de simplificar al màxim la informació treta d'un conjunt de dades complexes i paral·lelament, han de satisfer criteris de claredat, de representativitat i de fiabilitat.

Per a la caracterització i control dels indicadors, un mètode fàcil i eficaç és fer una fitxa d'indicador, com les presentades en l'apartat 2 d'aquest document on s'inclouin les dades bàsiques que caracteritzen a l'indicador.

Es descriuen a continuació les característiques més importants que han de complir els indicadors:

- **Han de ser específics**, és a dir, estar vinculats amb els fenòmens econòmics, socials, culturals o d'una altra naturalesa sobre els quals es pretén actuar. Per aquest motiu, s'han de vincular amb els objectius del pla, per poder avaluar el grau de consecució dels mateixos i procedir a la presa de decisions pertinents. Han de mostrar-se



especificant la meta o objectiu a què es vinculen i / o a la política a la qual es pretén donar seguiment.

- Es recomana que el conjunt d'indicadors sigui, dins de la seva representativitat, **el mínim imprescindible**.
- **Han de ser explícits**, de manera que el seu nom sigui suficient per entendre si es tracta d'un valor absolut o relatiu, d'una taxa, una raó, un índex, etc., així com a què es refereixen.
- Han d'estar **disponibles per a diversos anys**, amb la finalitat que es pugui observar el comportament del fenomen a través del temps.
- Han de ser **rellevants i oportuns** per a l'aplicació de polítiques, descrivint la situació prevalent en els diferents sectors de gestió, permetent establir metes temporals i convertir-les en accions.
- Han de ser **clars, de fàcil comprensió** per als membres de l'equip encarregat de recol·lectar les dades necessàries per obtenir el valor de l'indicador, de manera que no hi hagi dubte o confusió sobre el seu significat, i ha de ser acceptat, en general, com a expressió del fenomen a ser mesurat. Per a cada indicador ha d'existir una definició, fórmula de càlcul i metadades necessàries per al seu millor enteniment i socialització.
- Han de ser **fiables, exactes** pel que fa a la seva metodologia de càlcul i consistents, permetent expressar el mateix missatge o produir la mateixa conclusió si el mesurament és duta a terme amb diferents eines, per diferents persones, en similars circumstàncies. És a dir, que la recol·lecció de la informació permeti construir el mateix indicador de la mateixa manera i sota condicions similars, de manera que les comparacions siguin vàlides.
- Han de ser sòlids, és a dir, **vàlids, fiables i comparables**, així com factibles en termes que el seu mesurament tingui un cost raonable.
- Han de ser **sensibles a canvis en el fenomen**, tant per millorar com per empitjorar.
- Si bé la seva selecció no ha de dependre de la disponibilitat d'informació, sinó dels objectius fixats en els programes i estratègies (dins dels quals s'inscriuen), és important considerar el **cost-benefici del temps i els recursos necessaris** per a la seva construcció,



per la qual cosa, de preferència, ha de ser mesurables a partir del patrimoni de dades disponible.

## Limitacions dels indicadors

Els indicadors no estan exempts de limitacions per a la seva conformació. Entre la problemàtica que es pot presentar en la seva identificació i integració hi ha la següent:

- Per a la selecció dels que es consideren més adequats per a cada objectiu, hi ha diferents actors, com els sectors públic, privat, social o acadèmic, que no comparteixen les mateixes necessitats d'informació ni persegueixen les mateixes metes, la qual cosa **dificulta aconseguir unanimitat** en la seva definició.
- El caràcter quantitatiu fa que es generin indicadors **només d'allò que pot ser mesurat en quantitat**.
- El fet de dependre d'objectius que són canviants, almenys en cada nova administració, no només modifica el tipus d'indicadors que han de ser emprats, sinó també **la disponibilitat de dades per conformar**, el que implica un ajust permanent de les fonts tradicionals d'informació que hauran de revisar-se durant la fase de seguiment.





## Indicadors proposats per al seguiment del Pla

Es proposa a continuació un sistema d'11 indicadors, de cadascun dels quals es desenvolupen en aquest apartat fitxes que permeten caracteritzar-los i expliquen com mesurar-los i els resultats obtinguts alineats amb els objectius del Pla:

I.01	DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA MOBILITAT
DEFINICIÓ	Aquest indicador mesura el percentatge que cada mode de transport representa al conjunt del repartiment modal.
RELLEVÀNCIA	La distribució dels viatges segons els mitjans de transport a l'àrea urbana és un indicador de la qualitat de la mobilitat i té una clara relació, entre d'altres, amb els nivells de contaminació acústica i de contaminació de l'aire, sent el trànsit una de les majors causes de la pobra qualitat de l'aire a la ciutat. D'acord amb la informació existent sobre l'ús del transport públic i privat, la distribució modal del transport urbà és un indicador bàsic, per a la definició de polítiques de mobilitat
Fórmula	[Nombre de viatges realitzats segons mitjà de transport (a peu, bicicleta, vehicle privat, transport públic, altres) / nombre total de viatges generats dins l'àmbit] · 100
Observacions	<p>Per obtenir els tipus de transport utilitzats en cada cas, es recomana l'ús d'enquestes com a metodologia per a recollir informació. Interessa fonamentalment l'evolució de la taxa de repartiment de la manera bicicleta.</p> <p>En cas que apareguessin noves formes de mobilitat ciclista no contemplades, haurien de registrar i mesurar el seu impacte. Aquest és el cas, per exemple, del sorgiment d'iniciatives de bicibus escolar, d'empreses de bici-missatgeria o cicle-logística, etc. En aquests casos potser no cal comptar el seu impacte en el repartiment modal però sí estimar el volum de quilòmetres anuals realitzats en bicicleta que suposa.</p>
Unitat de càlcul	Percentatge
Tendència	És objectiu del pla un increment del 3% de l'ús de la manera bicicleta, així com que la bicicleta suposi un 5% del repartiment modal en l'any 2025.
Actualització	Anual



I.02	ESPAI VIARI DEDICAT AL CICLISTA PER TRAM DE CARRER
DEFINICIÓ	
Aquest indicador mesura l'espai viari destinat al desplaçament ciclista i l'estacionament de bicicletes en relació a la longitud total dels carrers de la ciutat.	
RELLEVÀNCIA	
La bicicleta es converteix en un veritable mode de transport si compta amb una xarxa pròpia interconnectada a tot el territori, amb dotació d'aparcaments segurs i condicionament de les diverses unitats de transport públic per al transport de bicicletes. En tractar aquest treball d'un àmbit de grandària moderada, aquest indicador expressa la quantitat d'espai públic que deixa de tenir una funció imperant al servei del cotxe, per convertir-lo en espai ciclable.	
Subindicadors	I.02.1 Longitud de la xarxa ciclista
	I.02.2 Espai lineal per a ciclistes
	I.02.3 Nombre d'aparcaments de bicicletes
Fórmula	I.02.1. [Quilòmetres lineals de viari amb infraestructura ciclista] (és recomanable desglossar aquesta dada per tipologies i incloure el viari amb calmat de trànsit)
	I.02.2 = [Quilòmetres lineals de viari amb infraestructura ciclista / metres lineals totals] · 100
	I.02.3 = [Nombre d'aparcaments de bicicletes]
Unitat de càlcul	I.02.1. Quilòmetres I.02.2. Percentatge I.02.3. Nombre d'aparcaments de bicicletes
Tendència	La nova distribució de l'espai en les àrees d'intervenció i la seva incidència en la reducció del trànsit motoritzat permetrà una major presència de ciclistes en l'àmbit.  És objectiu del Pla arribar a la xifra de 50 km d'infraestructures ciclistes i de 150 aparcaments en l'any 2025.
Actualització	Anual



I.03		PROXIMITAT A LA XARXA CICLISTA I A APARCAMENTS
DEFINICIÓ		
Aquest indicador mesura la distància que els ciutadans perceben per arribar a la xarxa ciclista i als aparcaments.		
RELLEVÀNCIA		
Un dels elements clau en la percepció de familiaritat amb l'ús de la bicicleta és la possibilitat de tenir un accés senzill al seu ús.		
Subindicadors	I.03.1 Distància real a un eix de la xarxa ciclista	
	I.03.2 Distància percebuda a un eix de la xarxa ciclista	
	I.03.3 Distància real a un aparcabicis	
	I.03.4 Distància percebuda a un aparcabicis	
Observacions	<p>Mesurament directe de la distància i enquesta de percepció d'aquesta. És interessant enregistrar també la població.</p> <p>Si s'incorporessin nous serveis, com pot ser un nou préstec de bicicleta pública, s'han d'afegir els indicadors corresponents a les seves distàncies reals i percebudes.</p>	
Unitat de càlcul	Per a tots els subindicadors: metres	
Tendència	<p>En introduir nous eixos d'infraestructura ciclista i aparcabicis, la distància real als mateixos disminuirà. Cal esperar que aquesta disminució es tradueixi també en una disminució de les distàncies percebudes a aquests elements.</p> <p>És objectiu del Pla que tota la població de Vic quedi a una distància inferior a 200 m d'un eix de la xarxa ciclista i a 150 m d'un aparcament.</p>	
Actualització	Anual	



I.04	PERCEPCIÓ DE L'ACCESSIBILITAT A SERVEIS URBANS BÀSICS
DEFINICIÓ	
Aquest indicador mesura la percepció de l'accessibilitat amb bicicleta a serveis urbans bàsics.	
RELLEVÀNCIA	
<p>L'accessibilitat a serveis bàsics urbans és essencial per assegurar la qualitat de vida dels ciutadans.</p> <p>Entren en aquest indicador: Centres educatius, centres de salut / hospitals, centres de benestar social (centres de dia, residències, llars de 3a edat), Centres esportius (pistes a l'aire lliure, poliesportius, camps), Centres culturals (centres cívic- associatius, biblioteques, etc.), centres d'alimentació i productes diaris (mercat, farmàcia, etc.), Serveis de tractament de residus (contenidors, servei porta a porta), Transport col·lectiu, Zones verdes (parcs, jardins, espais d'estada amb cobertura vegetal).</p>	
Observacions	Escala de valoració a través d'enquestes de la millora o no de l'accessibilitat en bicicleta als serveis urbans bàsics: empitjora / sense canvis / millora baixa / millora mitjana / millora alta.
Unitat de càlcul	Adimensional
Tendència	<p>És desitjable que els veïns perceben una millora de l'accessibilitat en bicicleta als serveis urbans bàsics des de les primeres fases.</p> <p>És objectiu del pla que la percepció sigui "millora alta" en l'any 2025.</p>
Actualització	Anual





I.05		SATISFACCIÓ DELS CIUTADANS	
DEFINICIÓ			
Aquest indicador mesura la satisfacció dels ciutadans amb cadascuna de les intervencions realitzades en l'àmbit.			
RELLEVÀNCIA			
Un dels objectius del pla és la generació de mecanismes que permetin que la població tingui accés a les decisions del govern de manera independent sense necessitat de formar part de l'administració pública. Per això, que puguin expressar la seva satisfacció amb les intervencions realitzades és clau en el procés de presa de decisions.			
Observacions	Escala de valoració a través d'enquestes de la millora o no de l'accessibilitat als serveis urbans bàsics: empitjora / sense canvis / millora baixa / millora mitjana / millora alta.		
Unitat de càlcul	Adimensional		
Tendència	Perquè no existir una consulta prèvia ni haver-se realitzat cap intervenció fins al moment, no es pot parlar de tendència, però és desitjable que el resultat de la satisfacció representi almenys una millora moderada en el curt termini i que aquesta augmenti en passar els mesos. És objectiu del pla que la percepció sigui "millora alta" en l'any 2025.		
Actualització	Anual		



I.06	RISC REAL I PERCEBUT
DEFINICIÓ	
<p>Aquest indicador mesura l'exposició al risc per part dels ciclistes urbans. La perillositat de la bicicleta com a mode de transport és un factor difícilment quantificable de forma directa.</p> <p>Els principals factors causants del risc per als ciclistes són: velocitats elevades dels vehicles motoritzats, volums elevats de trànsit motoritzat en els carrers, mobilitat i accessibilitat restringida dels ciclistes, visibilitat escassa per als ciclistes i la seva pròpia infraestructura, grans nivells d'exposició al risc dels ciclistes per no tenir "closques" protectores, poca familiaritat dels usuaris de la calçada amb les normes de trànsit específiques de la circulació ciclista, comportament hostil dels conductors cap als ciclistes.</p>	
RELLEVÀNCIA	
<p>Un dels principis que han de regir el Pla és el d'aconseguir que la mobilitat ciclista resulti segura i que la percepció del risc sigui tal que suposi un augment del nombre de ciclistes urbans sense que sigui tan baix com per suposar un relaxo de la circulació que pugui suposar un augment de l'accidentalitat.</p>	
Subindicadors	I.06.1 Índex de víctimes mortals
	I.06.2 Índex de víctimes greus
	I.06.3 Índex d'incidents
	I.06.4 Percepció del risc
Fórmula	I.06.1 [Nombre de víctimes mortals / Població flotant (80% de la població) · 1.000]
	I.06.2 [Nombre de víctimes greus / Població flotant (80% de la població) · 1.000]
	I.06.3 [Nombre de víctimes lleus i incidents / Població flotant (80% de la població) · 1.000]
Observacions	<p>I.06.4 Es mesura a través d'una escala de valoració a través d'enquestes de la millora o no de la percepció de la seguretat en la mobilitat ciclista: empitjora / sense canvis / millora baixa / millora mitjana / millora alta. És important a més de consultar als ciclistes urbans sobre els aspectes presentats en la definició d'aquest indicador.</p>
Unitat de càlcul	Adimensional



Tendència	<p>L'objectiu per als indicadors I.06.1, I.06.2 i I.06.3 és la reducció al màxim de l'accidentalitat en totes les seves vessants. No obstant això, és important creuar el valor de cada indicador amb l'augment del repartiment modal ciclista, ja que és possible que els indicadors augmentin per un major ús de la manera bicicleta sense que això suposi una major exposició al risc.</p> <p>Com que no existir una consulta prèvia per avaluar l'indicador I.06.4 ni haver-se realitzat cap intervenció fins al moment, no es pot parlar de tendència, però és desitjable que el resultat de la satisfacció representi almenys una millora moderada en el curt termini i que aquesta augmenti en passar els mesos. És objectiu del pla que la percepció sigui "millora alta" en l'any 2025.</p>
Actualització	Anual



## Informes de seguiment

A mesura que les accions i recomanacions del Pla Estratègic vagin executant-se, seran identificades noves oportunitats d'actuació i necessitats. Pot fins i tot que a la llum dels instruments de seguiment s'estimi oportú redefinir l'ordre de prioritats inicialment establert. Per tot això, és desitjable **articular un marc de seguiment, avaluació i actualització periòdica** que vetlli per un adequat ajust del Pla amb les necessitats reals de la mobilitat ciclista a la ciutat. Amb aquesta finalitat s'estima oportuna l'elaboració d'un Informe Anual de l'Estat de la Mobilitat Ciclista a Vic que es recolzi en el sistema d'indicadors anteriorment definit.

Aquests informes anuals de seguiment consistiran bàsicament en la realització d'un diagnòstic a partir de l'anàlisi del conjunt d'indicadors definit; i hauran de servir, tant com a instrument de comunicació per a la comunitat ciclista com per al seguiment i gestió del mateix Pla Estratègic per part dels serveis tècnics municipals. A la llum d'aquests, haurà de revisar la relació d'actuacions i projectes contemplats a curt termini, i establir les esmenes i incorporacions necessàries sobre el programa original. Així mateix, és desitjable determinar en aquests informes el grau de compliment del Pla, de tal manera que sigui possible adequar el seu ritme de desenvolupament i completar el mateix en la data prevista.

També és recomanable que aquests informes incorporin informació sobre el compliment normatiu en l'ús de les vies ciclistes (percentatge d'usuaris fan un ús indegut de la via pública), el nombre de robatoris de bicicletes i altres informacions que, si bé queden fora del propi Pla, sí que donaran lloc a la necessitat d'incorporar noves polítiques encaminades a millorar la convivència d'una creixent mobilitat ciclista amb el conjunt del municipi.



Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

## Annex 2. Com anar en bicicleta



# COM ANAR EN BICICLETA PER LA CIUTAT

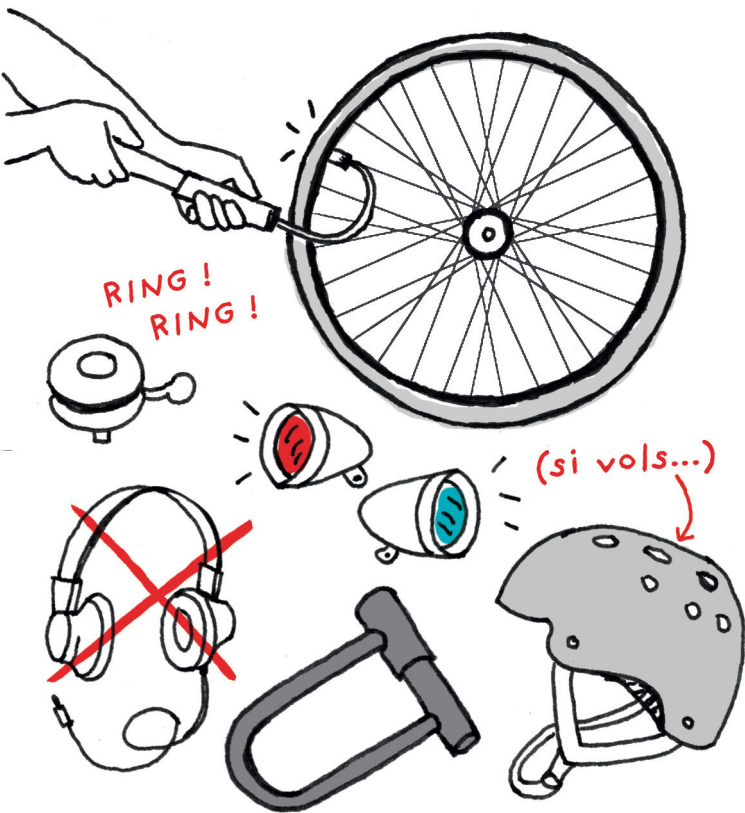
10 consells pràctics per circular amb seguretat



Desenvolupat al tauler el 20-02-2018  
Ajuntament de Vic

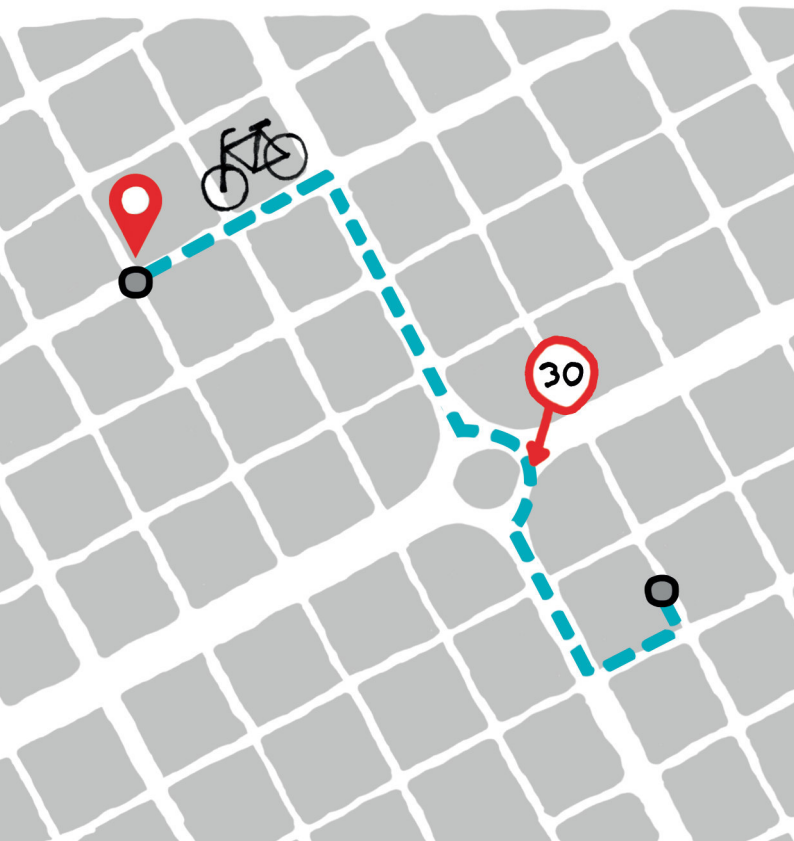
# 1 Abans de sortir

- La bicicleta a punt (pneumàtics inflats i frens en condicions)
- No t'oblidis el cadenat, llums i timbre.
- Els auriculars, a la butxaca.



## 2 Planifica la ruta

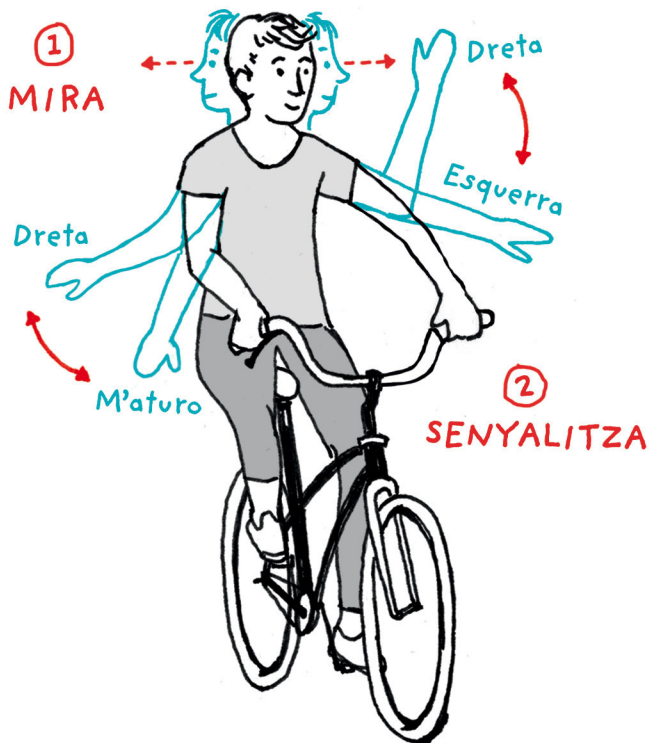
- Busca itineraris segurs i amb poc trànsit.
- Les zones 30 són bones aliades
- No ho tens clar? Contacta'ns!





# 3 Respecta i fes-te respectar

- No tinguis por, circula amb confiança.
- Senyalitza girs i aturades. Fes-te visible!
- Ciclista *slow*: les presses són dolentes!



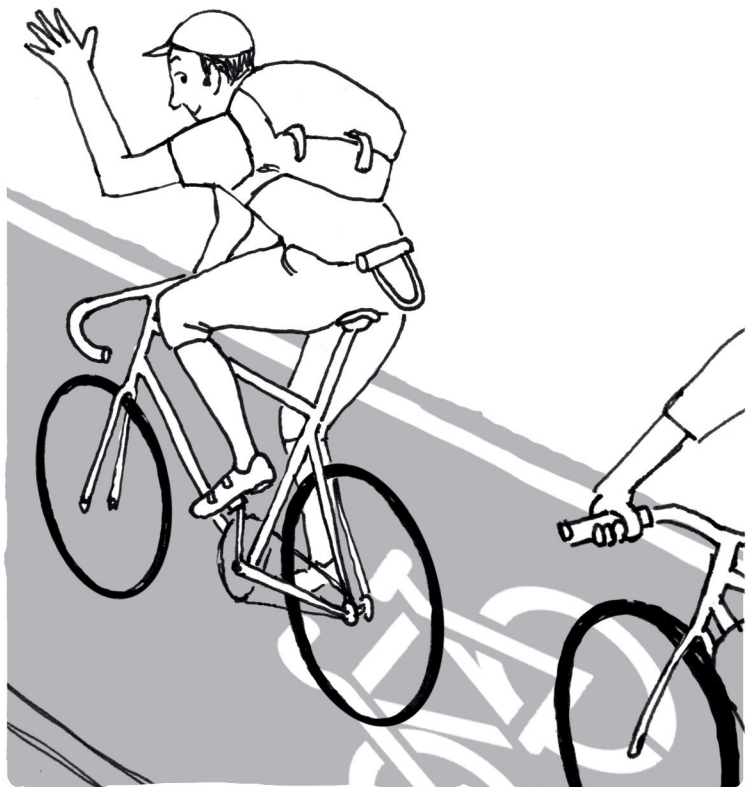
# 4 Calçada

- Tria el carril que més et convingui, menys el carril bus.
- Vés pel centre del carril:
  - No et toparàs amb portes obertes
  - T'avançaran més segur



# 5 Carrils bici

- A les cruïlles, no abaixis la guàrdia!
- Avisa si avances (**RING! RING!**).
- Vigila especialment si està a la vorera.



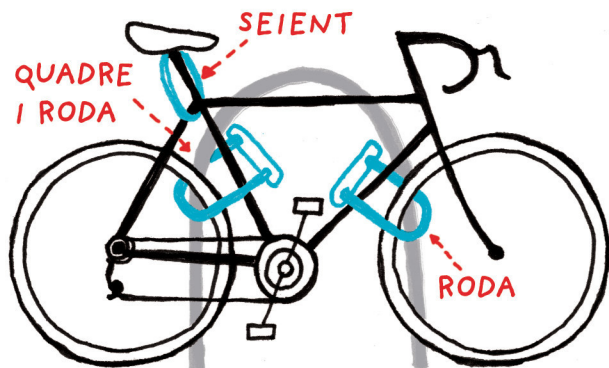
# 6 Zones de vianants

- Evita-les, segur que hi ha millor opció.
- El vianant és el rei.
- Si hi ha molta gent, baixa de la bici.



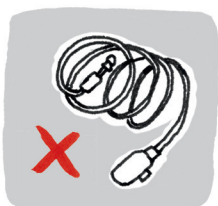
# 7 Aparcaments

- Si no en trobes, on sigui, però que no molesti.
- Inverteix en bons cadenats, els lladres estan a l'aguait!
- En necessites? demana'l aquí:  
[tinyurl.com/biciparking](http://tinyurl.com/biciparking)



**TRES CADENATS MOLA!**

Assegura bé el quadre, les dues rodes i el seient.



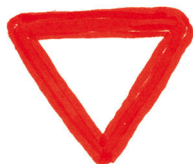
# 8 A la nit

- Recorda: Fes-te veure!



# 9 Respecta els senyals

- Duus un vehicle, et poden multar!
- Consulta la normativa: [tinyurl.com/normabici](http://tinyurl.com/normabici)



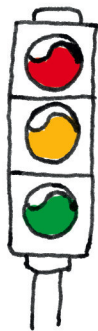
CEDEIX  
EL PAS



ENTRADA  
PROHIBIDA



DETENCIÓ  
OBLIGATÒRIA



RESPECTA  
ELS SEMÀFORS



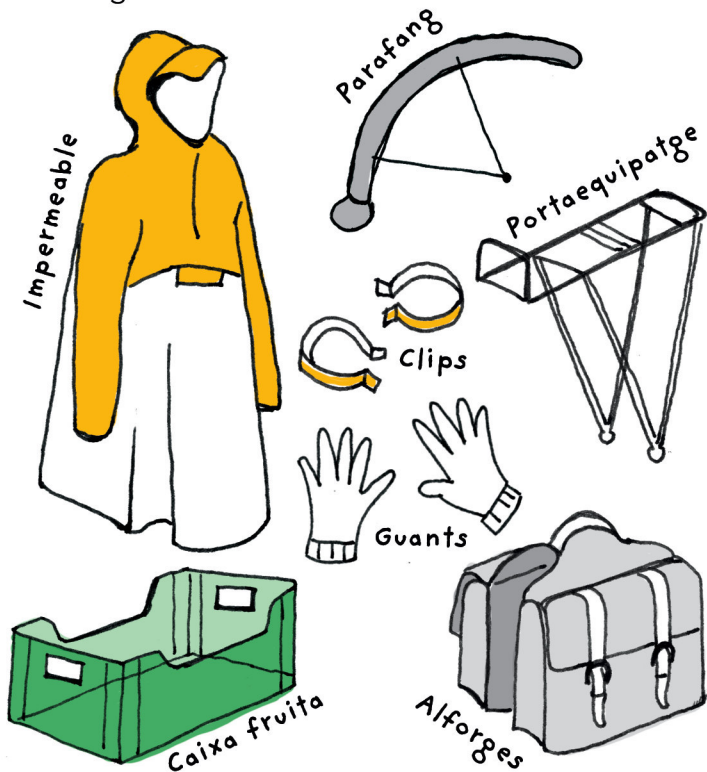
CARRIL BICI  
OBLIGATORI



VIA PREFERENT PER  
A VIANANTS I BICIS

# 10 Equipament

- Si plou, agafa impermeable i pots muntar-hi parafangs.
- Et serviran guants i clips que agafin el pantaló.
- Vas carregat/da? Munta't portaequipatge, alforges o cistella.





Som el **Bicicleta Club de Catalunya**, associació de ciclistes urbans enamorats de la bicicleta.

Si t'ha agradat aquesta guia, ajuda'ns a créixer!  
Fes-te voluntari/a i uneix-te a l'equip!

Associa't i tindràs una assegurança ciclista.

Vols saber-ne més?

**www.bacc.cat**

🐦 @bacc\_cat

📘 /BicicletaBACC



Il·lustració: DIBUJA y PEDALEA



Ajuntament de Vic

# Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic

## Annex 3. Manual d'aparcaments



# MANUAL DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS



**TÍTULO:**

**“Manual de aparcamientos de bicicletas”**

**SOPORTE TÉCNICO:**

Haritz Ferrando (coordinación)

Esther Anaya, Diana González y Eva Sterbova

Con la colaboración de:

Jordi Manuel, Juan Merallo, Alfonso Sanz, Edu Sentís y Marcus Willcocks

**AGRADECIMIENTOS:**

A los autores de las fotos.

A los grupos miembros de ConBici.

.....  
*Esta publicación ha sido producida por el IDAE y está incluida en su fondo editorial. Cualquier reproducción, total o parcial, debe contar con la aprobación por escrito de IDAE.*  
.....

**IDAE**

**Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía**

**C/ Madera, 8**

**E-28004-Madrid**

**comunicacion@idae.es**

**www.idae.es**



**ÍNDICE**

<b>0. Introducción</b> .....	<b>7</b>
<b>1. ¿Por qué implantar aparcamientos de bicicletas?</b> .....	<b>8</b>
1.1 Una estrategia integral de promoción de la bicicleta .....	8
1.2 El problema del robo de bicicletas .....	8
1.3 Beneficios del uso de la bicicleta .....	10
1.3.1 Beneficios energéticos .....	10
1.3.2 Beneficios ambientales .....	11
1.3.3 Otros beneficios .....	12
<b>2. Aspectos básicos</b> .....	<b>13</b>
2.1 Definiciones .....	13
2.2 Mapa conceptual .....	13
2.3 Condiciones óptimas para un aparcamiento de bicicletas.....	14
<b>3. Clasificación de los aparcamientos</b> .....	<b>15</b>
3.1 Por tipos de soportes.....	15
3.1.1 Soporte U-Invertida .....	15
3.1.2 Soporte de rueda .....	18
3.1.3 Otros tipos de soportes .....	20
3.2 Por el criterio de duración.....	22
3.2.1 Aparcamientos de corta duración .....	22
3.2.2 Aparcamientos de larga duración .....	22
<b>4. Planificación</b> .....	<b>27</b>
4.1 Prever una capacidad suficiente.....	27
4.2 Criterios para una correcta ubicación .....	27
4.2.1 El aparcamiento espontáneo .....	28
4.2.2 El criterio de proximidad.....	29
4.2.3 El criterio de dispersión.....	30
4.3 Criterios para cada tipo de función .....	32
4.3.1 Zonas residenciales .....	32
4.3.2 Estaciones de ferrocarril y autobuses .....	33
4.3.3 Zonas comerciales y de ocio.....	34

4.3.4	Oficinas y centros de trabajo.....	35
4.3.5	Equipamientos educativos .....	35
4.4	Normativa sobre aparcamiento de bicicletas.....	36
4.4.1	Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya .....	37
4.4.2	Plan Director de Bicicletas de Málaga .....	38
4.4.3	El caso de Copenhague, Dinamarca .....	39
4.4.4	Aparcamientos de larga duración en zonas urbanas consolidadas.....	40
<b>5.</b>	<b>La instalación.....</b>	<b>41</b>
5.1	Los materiales .....	41
5.2	Las dimensiones.....	42
5.2.1	Aparcabicis con soportes de tipo U-Invertida.....	43
5.2.2	Aparcabicis con soportes de rueda.....	44
5.2.3	Aparcabicis con sujeción vertical .....	45
5.2.4	Aparcabicis de dos niveles.....	46
5.3	Los sistemas de fijación.....	47
5.4	La señalización.....	48
<b>6.</b>	<b>Consideraciones de seguridad.....</b>	<b>49</b>
6.1	La vigilancia social.....	49
6.2	La vigilancia planificada.....	50
6.3	Los mecanismos de control.....	50
6.4	Medidas para la disminución del robo de bicicletas .....	51
6.4.1	Registro de bicicletas .....	51
6.4.2	Los sistemas antirrobo .....	52
6.4.3	Acciones coordinadas contra los robos de bicicletas.....	53
<b>7.</b>	<b>Consideraciones de comodidad.....</b>	<b>54</b>
7.1	Los obstáculos físicos .....	54
7.1.1	La proximidad.....	54
7.1.2	La accesibilidad.....	54
7.1.3	La diferencia de nivel .....	56
7.2	Los obstáculos psicológicos .....	56
7.2.1	El sentimiento de seguridad.....	56
7.2.2	El mantenimiento .....	57
7.2.3	El diseño .....	58

<b>8. Ejemplos de aparcamientos de larga duración .....</b>	<b>59</b>
8.1 Aparcamientos cerrados GUBI, Bilbao y Vitoria .....	59
8.2 Aparcamientos en intercambiadores de transporte, Sevilla .....	60
8.3 Aparcamientos subterráneos de BSM, Barcelona.....	61
8.4 “My Beautiful Parking”, Barcelona .....	62
8.5 Guardabicis en el Casco Viejo de Vitoria .....	63
8.6 Biceberg y Bigloo.....	64
8.7 Biciestación de Basilea, Suiza.....	66
8.8 Biciestación de Groningen, Países Bajos.....	67
<b>9. Páginas web .....</b>	<b>68</b>
9.1 Empresas españolas de aparcamientos de bicicletas.....	68
9.2 Más información .....	69
<b>10. Glosario .....</b>	<b>70</b>
<b>11. Referencias y bibliografía .....</b>	<b>71</b>
11.1 Referencias .....	71
11.2 Bibliografía.....	72
<b>12. Índice de figuras y tablas .....</b>	<b>73</b>



## 0. INTRODUCCIÓN

En estos últimos años, el interés por la bicicleta como medio de transporte no ha dejado de crecer. El retraso histórico que arrastran las ciudades españolas respecto al resto de Europa se está traduciendo en una apuesta política de algunas administraciones hacia la normalización del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Una de las medidas más llamativas es la implantación de sistemas de bicicletas públicas, en la que el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) viene habilitando desde el año 2005 líneas de ayuda de las que se han beneficiado ya 126 municipios de toda España. También cabe mencionar la creación de la Red de Ciudades por la Bicicleta, los cada vez más frecuentes planes directores de la bicicleta, la generalización de las zonas 30 y las redes de vías ciclistas.

Sin embargo, esta imagen algo renovada de las bicicletas se ve empañada por numerosos robos. Todavía hoy, son muchas las víctimas del vandalismo o del robo. Algunos ayuntamientos proponen el registro de la bicicleta como acción de prevención y para facilitar el retorno de la bicicleta robada a su propietario. Las campañas de promoción de la bicicleta suelen llamar la atención sobre la necesidad de autoprotegerse utilizando buenos antirrobo y usándolos adecuadamente. No obstante, en muchos casos, no existen suficientes aparcamientos, o los que hay no son útiles o adecuados, lo que obliga a dejar la bicicleta en lugares poco seguros.

Por eso se ha creado este manual de aparcamientos de bicicletas, con el objetivo de fomentar la creación de aparcamientos de bicicletas seguros, para la mayor comodidad del ciclista y para reducir los robos de bicicletas. Aumentando la sensación de seguridad, aumentará el número de usuarios y usuarias que ya no dudarán en montarse en la bicicleta para realizar sus desplazamientos. Proponemos este manual a los municipios interesados en equiparse con aparcamientos de bicicletas, a los que quieren ampliar la oferta existente o a los que hayan detectado que su sistema actual es ineficaz.

En este manual se describen los pasos a seguir en la planificación de aparcamientos de bicicletas. Se exponen los tipos de aparcamientos existentes y sus criterios de implantación para cada caso. Se hace especial hincapié en la necesidad de crear aparcamientos en origen, es decir, en las viviendas, donde empiezan todos los desplazamientos. En las zonas urbanas ya consolidadas, habrá que pensar en espacios desaprovechados de los edificios, en espacios cerrados exteriores de uso compartido por los residentes de una misma calle o en el cambio de usos de los espacios existentes. En las nuevas actuaciones urbanísticas es donde se debe prever una reserva de plazas de aparcamiento de bicicletas suficientes en los nuevos edificios. A tal efecto, este manual muestra algunos ejemplos de normativas existentes en España.

Las experiencias de las políticas a favor de la bicicleta han demostrado estos últimos años que las iniciativas deben provenir principalmente de las autoridades locales, ya que el uso de la bicicleta, a fin de cuentas, se practica en la calle, en el barrio, en la ciudad. La bicicleta es una opción de futuro, por ello es necesario que las calles sean más acogedoras y los aparcamientos de bicicletas más seguros.

## 1. ¿POR QUÉ IMPLANTAR APARCAMIENTOS DE BICICLETAS?

### 1.1 Una estrategia integral de promoción de la bicicleta

La disponibilidad de un aparcabiciis cómodo y seguro en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción de la bicicleta, que incluya también un plan de itinerarios ciclistas, campañas de promoción y educación, calmado del tráfico motorizado, etc.

Cuando no está en uso, el vehículo debe mantenerse en las mejores condiciones posibles, a salvo de las condiciones climáticas, el vandalismo o el robo. El aparcamiento forma parte del desplazamiento, si éste no se puede realizar en condiciones adecuadas, puede afectar a la realización de los desplazamientos llegando incluso a inhibirlos: si no se dispone de aparcamiento en origen o en destino, no se realiza el desplazamiento.

### 1.2 El problema del robo de bicicletas

El crecimiento del uso de la bicicleta viene acompañado de un crecimiento en el robo de estos vehículos. España se encuentra en esta fase: numerosas ciudades ven crecer el número de ciclistas en sus calles, pero han de prevenir el robo para no romper con este crecimiento. El robo es uno de los factores de disuasión más grandes, que llevan a dejar de utilizar la bicicleta una vez conseguido lo más difícil: cogerla por primera vez.

El riesgo de robo de las bicicletas, además de desmotivar a los usuarios de la bicicleta como medio de transporte en el entorno urbano, también conduce a utilizar bicicletas de peor calidad, peor mantenidas y que requieren mayor esfuerzo en el pedaleo, lo que refuerza la disuasión al uso de la bicicleta.

El robo de bicicletas no solamente tiene implicaciones económicas para el afectado, también las tiene en el contexto social y ambiental:

- Obstaculiza el desarrollo de la cultura de la bicicleta: menor contribución al aumento de ciclistas cotidianos,
- Genera costes ambientales y de movilidad: el usuario opta, en la mayoría de casos, por modos de transporte menos sostenibles,
- Empeora la salud de las personas: no solo del usuario que deja de hacer ejercicio moderado, sino también del resto de ciudadanos, que sufren las externalidades de los transportes contaminantes.
- Reduce la capacidad de movilidad de las personas: sobre todo niños y personas mayores que dependen del transporte público o de terceras personas para su movilidad, en general todas aquellas personas que no disponen de carné de conducir o de vehículo motorizado privado.



Figura 1: Robo de las partes de la bicicleta [Gamman, 2008]

La bicicleta es más vulnerable al robo que otros modos de transporte, como el coche o la moto. La tabla 1 muestra los resultados de entrevistas realizadas en 17 países en el que aparece el riesgo de robo como la frecuencia de un determinado tipo de robo en una lista de los más comunes.

Tabla 1: Riesgo de robo de varios medios de transporte [Gamman, 2008]

Riesgo de robo	Frecuencia
Bicicleta	4,9%
Moto	1,9%
Coche	1,2%

Actualmente no existen datos en España sobre los robos de bicicletas, hecho que impide conocer la magnitud real de un problema que quienes la utilizan suelen percibir como muy importante. Según una encuesta encargada por el 2º Congreso Catalán de la Bicicleta sobre el uso de la bicicleta en España, a más de un 15% de los usuarios le han robado alguna vez la bicicleta. La mayoría toma precauciones y opina que la administración debería adoptar medidas adecuadas para prevenir estos robos [GESOP, 2008].

Según los resultados de las encuestas sobre el robo de bicicletas realizadas por el Bicicleta Club de Catalunya (BACC) durante el período de 2003 a 2008, la mayoría de los robos se producen durante el día, independientemente del día de la semana. La estimación de la proporción de usuarios víctimas del robo en Barcelona es del 31% de los entrevistados. Los datos obtenidos muestran que es necesaria una mayor implicación de las autoridades de la movilidad ya que, en la actualidad, más de un 96% de las bicicletas no son recuperadas, y la recuperación por la actuación policial sigue siendo estadísticamente nula [BACC, 2008].

Según un estudio realizado en Francia, se estima que cada año se roban cerca de 400.000 bicicletas [FUBicy, 2007]. Esto representa aproximadamente el 15% de las bicicletas vendidas en Francia cada año (3 millones). Según estos datos, el 24% de los ciclistas compra otra bicicleta después del robo y la mayoría de ellos compra una más barata que la que tenía anteriormente (aprox. un 20% más económica que el importe habitual). Otro 25% no compra otra bicicleta en el año siguiente al robo del vehículo. Estos ciclistas dejan de usar la bicicleta, utilizan otro medio de transporte y no compran más accesorios ni equipamientos para la bicicleta.

En el Reino Unido un estudio mostró que el 25% de los robos de bicicletas nunca fueron denunciados a la policía y que tan sólo una de cada 17 bicicletas robadas había sido recuperada posteriormente [Gamman, 2004]. Con respecto a este punto, hay que recordar que con las pérdidas de bicicletas también se van perdiendo personas usuarias. Según los resultados de unas encuestas realizadas a ciclistas de “fin de semana”, el 17% han sufrido un robo de bicicleta en los últimos tres años y de éstos, el 24% no han vuelto a pedalear más y el 66% pedalea menos por temor al robo. Según estos estudios, se descubrió que en Gran Bretaña se están perdiendo cada año 172.000 ciclistas a causa de los robos, debido a que una de cada cinco bicicletas robadas no son reemplazadas nuevamente. Según estos estudios, el robo o el miedo al robo se encuentran entre los principales inhibidores de su uso.

Una buena planificación de aparcamientos de bicicletas, integrada en una política global de promoción de la bicicleta como medio de transporte deben llevar a una reducción en el riesgo de robo de la bicicleta y a un incremento de la confianza de los ciclistas.

### **1.3 Beneficios del uso de la bicicleta**

La bicicleta representa un medio de transporte esencial para promover la movilidad sostenible y segura en nuestras ciudades. Combina a la perfección las ventajas de un vehículo privado (rapidez, libertad y versatilidad) con las ventajas sociales, económicas y ambientales del transporte público: es apta para prácticamente todas las edades, tiene un coste muy asequible, no consume combustibles fósiles y no contamina ni hace ruido. Además, se puede afirmar que la bicicleta es el único vehículo que tiene externalidades positivas, ya que mejora la salud de las personas que la utilizan y del resto de la población.

#### **1.3.1 Beneficios energéticos**

Las bicicletas son el medio de transporte más eficiente energéticamente, hasta entre tres y cuatro veces más que ir a pie. Dichas afirmaciones deben matizarse al tener en cuenta el ciclo de vida de la bicicleta, es decir, la energía necesaria para su fabricación, reparación y posterior eliminación (gestión de los residuos). Sin embargo, el hecho de que no consuma energía externa al organismo la sitúa en una fracción centesimal en comparación con el consumo de los vehículos motorizados. Asimismo, en la fase de fabricación se repite esta relación, similar a la que se deriva de la comparación de sus pesos: la energía empleada en un automóvil permitiría la fabricación de entre 70 y 100 bicicletas [Sanz, 1999].

Por lo tanto, conseguir el cambio de otros medios de transporte motorizados a la bicicleta contribuiría a la disminución del consumo de energía, ya que el transporte es el sector que más energía consume en España, con un 39% del total [IDAE, 2007]. Actualmente la energía que se utiliza para el transporte de personas y mercancías proviene en su mayoría de combustibles fósiles, es decir, del petróleo, para el que España depende prácticamente al 100% de importaciones de terceros países. La reducción de este consumo externo no sólo se traduciría en beneficios económicos, sino también ambientales, que se detallan en el siguiente apartado.

### 1.3.2 Beneficios ambientales

La contaminación atmosférica, el calentamiento global y el ruido son algunos de los problemas ambientales que están reduciendo la calidad de vida en las ciudades, y son precisamente los que el uso de la bicicleta puede contribuir a mejorar, ya que las bicicletas:

- No emiten contaminación atmosférica, de la que el transporte motorizado es el mayor emisor.
- No producen ruido (o es insignificante en comparación con el de los vehículos motorizados).
- Generan poca cantidad de residuos y su ciclo de vida es el más sostenible de todos los vehículos (fabricación, reparaciones, final de uso, etc.)
- Son ampliamente recuperables y reutilizables. Así, existen proyectos de reciclaje en los que se construyen bicicletas a partir de piezas y fragmentos de otras bicicletas, las llamadas “recicletas”.
- Consumen poca cantidad de suelo.

El sector del transporte es también el que más contribuye a las emisiones de gases contaminantes como el ozono, dióxido de azufre (SO<sub>2</sub> causante de la lluvia ácida), plomo, monóxido de carbono (CO, gas tóxico), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), materia en forma de partículas que después quedan en suspensión en la atmósfera. Son especialmente alarmantes los estudios realizados sobre los efectos que produce la contaminación atmosférica en los habitantes de territorios urbanos. Según un estudio de la Comisión Europea presentado en el año 2005, la contaminación provoca en España unas 16.000 muertes, el triple de las provocadas por los accidentes de tráfico y diez veces más que las causadas por accidentes laborales. Por otro lado, la OMS hizo público en 2006 que la reducción de los niveles de contaminantes a los estándares recomendados conseguiría una disminución de la mortalidad causada por la contaminación ambiental externa (la que se respira en el exterior de los edificios) de un 15%. Las causas de muerte relacionadas con la contaminación están relacionadas sobre todo con enfermedades respiratorias, alergias y trastornos de la vista. La contaminación atmosférica agrava y acelera los procesos de dichas enfermedades [OMS, 2005].

En España, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte se incrementaron un 78,3% en el periodo 1990-2005. En particular, las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte se incrementaron un 76,6% [MMA, 2006]. El transporte urbano es responsable del 40% de las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas del transporte, y éste a su vez representa un tercio de las emisiones totales [MMA, 2005]. Debido al efecto invernadero, el impacto que producen dichas emisiones es el cambio climático, con las consecuencias asociadas conocidas.

### **1.3.3 Otros beneficios**

- Es fácil de utilizar: cualquier persona es capaz de aprender a montar en bicicleta en pocas horas.
- Es accesible al 90% de la población.
- Mejora la salud física y mental por ser una actividad física moderada.
- Evita la congestión del tráfico y, por lo tanto, la pérdida de tiempo de trabajo y de ocio por culpa de atascos, lo cual repercute en un beneficio económico indirecto para la economía del Estado.
- Ahorro económico para el usuario: representa un gasto muy inferior al de un coche o una moto. Además, su bajo coste como medio de transporte lo hace socialmente equitativo.
- Menor peligrosidad vial, debido a la menor velocidad y masa del vehículo bicicleta.

## 2. ASPECTOS BÁSICOS

### 2.1 Definiciones

Se denomina **aparcamiento de bicicletas** o **aparcabicis** el lugar donde se colocan las bicicletas cuando no están en uso o, también, el conjunto de elementos de señalización, protección y soporte que posibilita dicha localización.

Por **soporte** de bicicletas se entiende el elemento al que se candan o amarran (atan y aseguran por medio de sistemas antirrobo como cadenas, candados, etc.) dichos vehículos. El aparcamiento de bicicletas está formado por varios soportes, los cuales pueden servir, generalmente, para una o dos bicicletas.

### 2.2 Mapa conceptual

En el diagrama aparecen todos los aspectos tratados en esta publicación y que se han de tener en cuenta a la hora de planificar los aparcamientos de bicicletas.

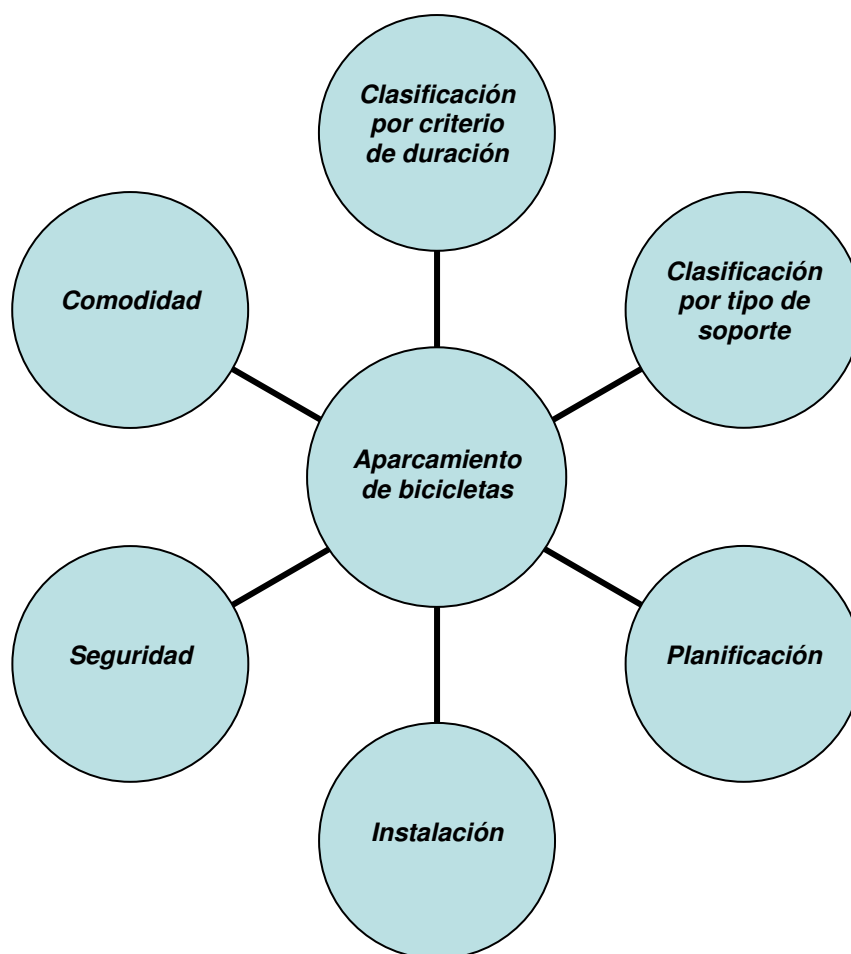


Figura 2: Mapa conceptual sobre la planificación de aparcamientos de bicicletas

## 2.3 Condiciones óptimas para un aparcamiento de bicicletas

A continuación de resume, en forma de *checklist* las condiciones óptimas que deben cumplir los aparcamientos de bicicletas y que se detallan en los capítulos de este manual. No seguir las siguientes recomendaciones puede dar lugar al desuso del aparcamiento y la consecuente mala imagen que produce un aparcamiento vacío.

Tabla 2: Condiciones óptimas para un aparcamiento de bicicletas

Seguridad	La elección del material, diseño, anclaje y ubicación son adecuados para prevenir robos o actos de vandalismo.	<input checked="" type="checkbox"/>
Polivalencia	Es capaz de alojar cualquier tipo y dimensión de bicicleta y permite que sean candadas con los antirrobo más comunes.	<input checked="" type="checkbox"/>
Accesibilidad	Se encuentra cerca de la puerta de destino, a menos de 75 m para los de larga duración y a menos de 30 m para los de corta duración.	<input checked="" type="checkbox"/>
Ubicación	Se encuentra en un lugar a la vista de los transeúntes.	<input checked="" type="checkbox"/>
Estabilidad	Permite que la bicicleta se mantenga apoyada, incluso cargada, sin la necesidad de un soporte propio y no tiene elementos que la puedan estropear.	<input checked="" type="checkbox"/>
Comodidad del ciclista	Ofrece un entorno cómodo para los ciclistas, con espacio suficiente para hacer maniobras con la bicicleta, sin riesgo de estropear otras bicicletas y sin la necesidad de hacer grandes esfuerzos.	<input checked="" type="checkbox"/>
Comodidad con otros modos de transporte	La instalación cumple con las normativas de accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida, sin entorpecer ni poner en riesgo su movilidad. Las maniobras de acceso al aparcabicis no crean situaciones de riesgo con la circulación de vehículos motorizados y de ciclistas.	<input checked="" type="checkbox"/>
Estética	Ofrece un diseño integrado en el entorno urbano y arquitectónico, que da confianza y que hace atractivo el aparcar.	<input checked="" type="checkbox"/>
Protección climática	Se ha considerado la posibilidad de instalar un sistema de protección con respecto al sol y la lluvia.	<input checked="" type="checkbox"/>
Coste y mantenimiento	Se ha previsto un coste suficiente de inversión para que el aparcabicis cumpla con los requisitos anteriores y un presupuesto para su correcto mantenimiento periódico.	<input checked="" type="checkbox"/>



### 3. CLASIFICACIÓN DE LOS APARCAMIENTOS

En el mercado se encuentran numerosos modelos de aparcamientos de bicicletas, pero no todos los diseños sirven para todos los usos. En este capítulo se describen los aparcamientos por el tipo de soporte y por el criterio de duración, diferenciándose los aparcamientos de corta y larga duración.

#### 3.1 Por tipos de soportes

##### 3.1.1 Soporte U-Invertida

El soporte de tipo U-Invertida está constituido por una pieza metálica acodada que permite amarrar dos bicicletas, una de cada lado. De este modo, la bicicleta se apoya en su totalidad contra el soporte. El modelo U-Invertida, que se muestra en la foto, es el más sencillo, aunque existen muchas variantes de diseño que cumplen con los mismos objetivos de seguridad. Este tipo de soporte se conoce también como *Universal*.



Figura 3: Aparcabicis con soportes de tipo U-Invertida (BACC)

**El soporte U-Invertida o sus variantes es actualmente el más aceptado y recomendado en Europa por su nivel de seguridad y comodidad.**

**La ventaja principal del soporte de tipo U-Invertida respecto a otros tipos de soportes es que permite candar la bicicleta con dos antirrobo, fijando el cuadro y las dos ruedas al soporte.**

La figura siguiente muestra la manera correcta de atar la bicicleta a la U-Invertida.

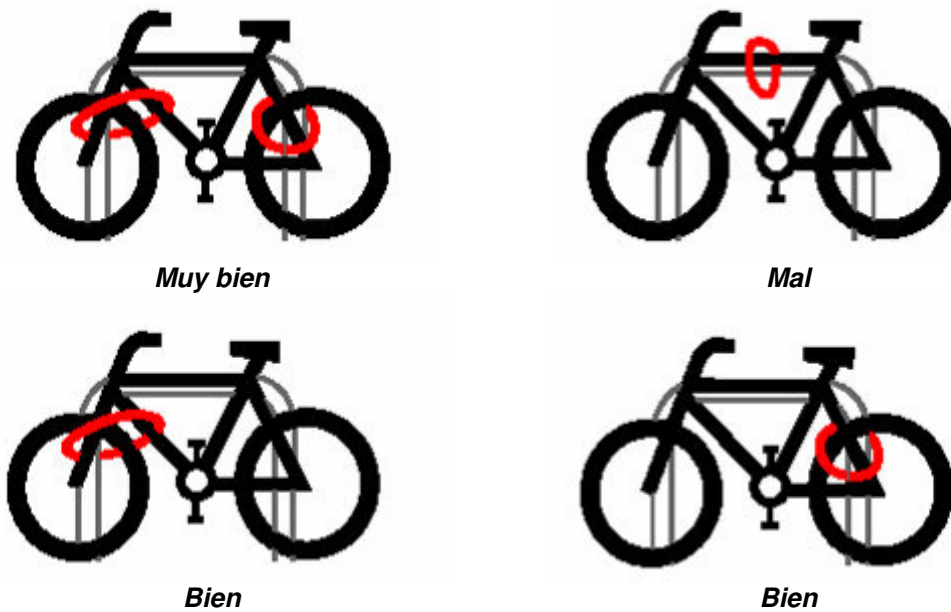


Figura 4: Ejemplos de cómo candar la bicicleta correctamente al soporte de tipo U-Invertida [Gamman, 2008]

A menudo, el usuario desconoce cómo atar la bicicleta al soporte, aunque éste ofrezca las condiciones de seguridad deseadas. Se puede minimizar este problema a través de la información a los usuarios sobre cómo atar correctamente la bicicleta, por ejemplo en la misma señal de aparcamiento o en el soporte (ver fotos).



Figura 5: Placa complementaria informativa (MODULAR)



Figura 6: Pegatina informativa (Jordi Manuel)

Sobre el diseño del soporte U-invertida se han hecho variaciones como la que aparece a continuación con la finalidad de conseguir que los usuarios aten correctamente la bicicleta, para que, de forma intuitiva, aten las dos ruedas y el cuadro al soporte con sendos antirrobo y así no haga falta información adicional para los usuarios.



Figura 7: Soporte "Frontwheel enclosure"  
(BROXAP-caMden)

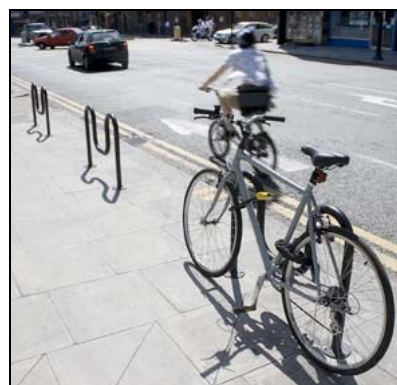


Figura 8: Soporte "M stand"  
(BROXAP-caMden)

En el mercado existen muchos diseños que cumplen los requisitos de la U-Invertida como se ve en las fotos siguientes.



Figura 9: Soportes de tipo circular (MODULAR)



Figura 10: Soportes de tipo semi-circular  
(Marcus Willcocks)



Figura 11: Soportes de tipo circular  
(LAGRANJA DESIGN / SANTA & COLE)



Figura 12: Soportes de tipo semi-circular con  
marquesina  
(Consortio de Transporte Metropolitano)

### 3.1.2 Soporte de rueda

Los aparcamientos de bicicletas conocidos como soportes de rueda o de horquilla (en terminología anglosajona *butterfly racks*), consisten en un elemento en el que se encaja una de las dos ruedas de la bicicleta. Son los modelos más sencillos y económicos disponibles en el mercado.

Este tipo de soporte suele tener 2 configuraciones: el soporte vertical y el soporte horizontal (ver fotos). En el manual danés [DCF, 2008], se recomienda únicamente el soporte vertical, en el que centro de la rueda y el centro del soporte están a la misma altura, ya que en los soportes horizontales generalmente la bicicleta acaba reclinándose por su propio peso, provocando una fuerza de torsión que puede dañar la rueda.



Figura 13: Aparcabicis con soportes de rueda verticales (Marcus Willcocks)



Figura 14: Aparcabicis con soportes de rueda horizontales (BACC)

El soporte de rueda ofrece los siguientes inconvenientes:

- No permite atar las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta al soporte.
- La rueda puede ser dañada fácilmente por vandalismo o incluso durante el uso normal, ya que es el único punto del vehículo que queda inmovilizado y cualquier movimiento de la bicicleta aplica presión en ese punto (ésta es la razón por la que este tipo de aparcamientos se conoce como *Wheel-benders* en inglés, “dobla ruedas”).
- No permite aparcar bicicletas con carga, por estar apoyada únicamente por una rueda

En los países en los que existe una importante cultura de bicicleta es habitual la implantación de este tipo de soportes en la vía pública para gestiones de corta duración. Se suelen situar en las zonas comerciales para facilitar las gestiones y compras de los ciclistas. También es habitual en estaciones de tren, donde se complementan con aparcamientos de bicicletas cerrados para usuarios que quieren mayor seguridad y comodidad.

**En España, no se recomienda la utilización de los aparcabicis con soportes de rueda en la vía pública debido a la baja seguridad que ofrecen frente al robo.**

**En cambio, sí que puede ser adecuado su uso en zonas cerradas o vigiladas, como soporte para aparcamientos de larga duración o en zonas comerciales para un uso de muy corta duración.**

En muchas ciudades españolas es frecuente ver estos aparcamientos instalados en lugares indebidos y empleándose para un uso más prolongado que aquél para el que están pensados, con lo que se están ofreciendo plazas de aparcamiento poco seguras y que aumentan el riesgo de robo (ver fotos a continuación).



Figura 15: Aparcamiento con soportes de rueda (Marcus Willcocks)



Figura 16: Aparcamiento con soportes de rueda (BACC)



Figura 17: Aparcamiento con soportes de rueda (BACC)



Figura 18: Aparcamiento con soportes de rueda (BACC)

### 3.1.3 Otros tipos de soportes

- Soportes de pared

Permiten sujetar la bicicleta a una pared, colocando la bicicleta en posición vertical, horizontal o inclinada. Tienen la ventaja de optimizar el espacio disponible, pero requiere por parte del usuario un esfuerzo físico más o menos grande, lo que reduce su accesibilidad.



Figura 19: Aparcamiento con soportes de pared inclinados (Fundació Terra/MODULAR)



Figura 20: Aparcamiento con soportes de pared verticales, My beautiful Parking (BACC)

- Soportes de doble altura

Permiten un aprovechamiento óptimo del espacio. Algunos modelos en el extranjero disponen de una guía extraíble en el soporte del nivel superior que permite realizar un menor esfuerzo para aparcar la bicicleta. Es muy común en las biciestaciones de algunas ciudades europeas.



Figura 21: Aparcamiento con soportes de doble altura, My beautiful Parking (BACC)



Figura 22: Aparcamiento con soportes de doble altura (ORION)

- Soportes verticales independientes

Permiten sujetar la bicicleta de forma vertical sin necesidad de una pared de apoyo.



Figura 23: Aparcamiento con soportes verticales independientes colectivo (CYCLEPOD)



Figura 24: Aparcamiento con soporte vertical independiente individual (Jordi Manuel)

- Los soportes con antirrobo incorporado

En ciudades europeas con larga tradición ciclista es habitual encontrar aparcamientos de bicicletas con antirrobo incorporados. Se trata de soportes con uno o varios elementos portadores que permiten atar la bicicleta, una vez ha sido aparcada, con la ayuda de un elemento móvil que se bloquea con el candado personal del ciclista.

En algunos casos los soportes son concebidos de tal manera que sólo se pueden cerrar mediante un candado específico adaptado al sistema previsto. En otros casos los soportes están equipados con un aparato que proporciona, después de introducir el importe exigido, una llave que permite cerrar el sistema. Se están viendo cada vez más antirrobo electrónicos integrados en el sistema, que se bloquean mediante una tarjeta electrónica. El sistema sólo se puede abrir con la tarjeta que ha permitido cerrar el candado. Cuando este sistema se instala en un espacio cerrado, esta tarjeta también permite el acceso al recinto.



Figura 25: Soportes con antirrobo incorporado en una biciestación de Londres (BACC)

## 3.2 Por el criterio de duración

### 3.2.1 Aparcamientos de corta duración

Son aparcamientos usados para periodos breves de pocas horas, como realizar las compras, gestiones varias o para asistir a actividades de ocio, cursos o reuniones.

Este manual ha hecho especial hincapié en presentar el modelo de aparcamiento con soportes de tipo U-Invertida o sus variantes, que cumple las funciones básicas para la mayor parte de usos de corta duración. Dado que los aparcamientos de larga duración son todavía poco frecuentes en las ciudades españolas, es preferible instalar estos soportes antes que otros modelos de aparcamientos menos seguros.

### 3.2.2 Aparcamientos de larga duración

Son aparcamientos utilizados para las etapas del trayecto en las que la bicicleta permanece estacionada durante todo el día y/o noche o más. Son necesarios en el lugar de residencia, en el lugar de trabajo o estudios y en las etapas intermedias como las estaciones de transporte público.

En el capítulo 8 se describen con más detalle algunos ejemplos de aparcamientos de larga duración.

- **Consignas**

Se trata de casetas que protegen cada bicicleta del robo, el vandalismo y las inclemencias del tiempo. Las consignas permiten no sólo dejar la bicicleta sino también otros bultos o accesorios (mochilas, casco, alforjas, ropa, etc.), lo que supone un servicio añadido para el ciclista. En España todavía son prácticamente desconocidos, por lo que hay que remitirse a los países del norte de Europa para encontrar algunos ejemplos.



Figura 26: Consignas en una estación de la ciudad de Friburgo, Alemania (Rocco Naya)



Figura 27: Consignas en una estación de la ciudad de Vancouver, Canadá (BACC)



El uso de las consignas puede ser:

- Mediante depósito: funcionan como las consignas para guardar las maletas en las estaciones, cualquier ciclista puede usarlas abonando la cantidad correspondiente.
- Mediante abono mensual: los ciclistas registrados que pagan una tarifa mensual son los únicos que tiene acceso a las consignas que tienen asignadas.

Los sistemas con funcionamiento mecánico mediante una llave o un candado propio son los más sencillos y económicos, pero también conviene considerar las ventajas de instalar un sistema de gestión electrónica mediante tarjetas.

Las consignas son recomendables para necesidades de aparcamiento de larga duración en estaciones de transporte público o lugares con baja afluencia de ciclistas, pero donde el riesgo de robo y vandalismo es alto. El uso de espacio es alto, el coste de inversión es elevado y se debe tener en cuenta un coste adicional de mantenimiento y gestión.

La Universidad de Lleida instaló unas consignas para guardar las bicicletas en el aparcamiento subterráneo de coches del campus de Cappont (ver foto). En este caso la posición de la bicicleta es vertical.



Figura 28: Consignas para guardar las bicicletas en la Universidad de Lleida (BACC)

Hace algunos años que la ciudad alemana de Stuttgart empezó a instalar consignas para el aparcamiento de larga duración para bicicletas. Actualmente hay 35 de estas cajas situadas principalmente cerca de las estaciones de tren. Se pueden alquilar por 5 euros al mes o 50 euros al año. El alquiler ha tenido mucho éxito e incluso hay lista de espera [Vogt, 2007].

Existen también consignas más grandes, con capacidad para varias bicicletas, ubicadas en la vía pública, de las que cada usuario posee una llave. Ofrecen las mismas prestaciones que las consignas individuales con la ventaja de ocupar menos espacio por bicicleta aparcada. Las bicicletas deben estar atadas a un soporte para mayor seguridad.



Figura 29: Consignas para 5 bicicletas en Róterdam, Países Bajos (Baldiri Salcedo)



Figura 30: Consignas para 5 bicicletas en Delft, Países Bajos (Ellywa/Wikipedia)

En la ciudad de Róterdam (Países Bajos), el ayuntamiento gestiona una red de consignas colectivas, como los que muestran las fotos anteriores, con capacidad para 5 bicicletas y ocupando la plaza que ocuparía un coche. Los usuarios deben presentar una solicitud y en el caso de haber una plaza libre, reciben una llave para abrir la consigna. El coste es de 3 euros mensuales.

Estas consignas colectivas podrían ser una opción muy adecuada para los entornos residenciales consolidados en los que no hay posibilidad de aparcar las bicicletas en el interior de los edificios.

- **Guardabicis**

Se trata de locales especialmente diseñados o locales reconvertidos en aparcabicis colectivo para usos públicos o privados. El acceso suele ser mediante tarjeta electrónica, con videovigilancia y en planta baja o en subterráneo con una rampa. El uso es exclusivo para bicicletas.



Figura 31: Aparcamiento colectivo en un barrio residencial de Friburgo, Alemania (Rocco Naya)



Figura 32: Aparcamiento colectivo en La Haya, Países Bajos (BACC)

En muchos casos es posible adecuar un espacio desaprovechado en un guardabicis, como muestran las fotos siguientes.



Figura 33: Aparcamiento colectivo para bicicletas en una estación de autobuses (BACC)



Figura 34: Aparcamiento colectivo para bicicletas en una escuela de idiomas (BACC)

- **Biciestaciones**

Se trata de aparcamientos pensados para albergar a cantidades importantes de bicicletas con personal de atención al usuario que ejerce también las funciones de vigilancia.

Estos aparcamientos pueden estar al aire libre, delimitados con vallas y con una caseta para el personal de recepción y vigilancia. En este caso puede tratarse de un servicio temporal, pensado para incentivar el uso de la bicicleta para desplazarse a actos multitudinarios puntuales como ferias, conciertos, etc., o bien de un servicio permanente, pensado para ofrecer un aparcamiento seguro en zonas de gran atracción durante determinadas horas del día como zonas comerciales urbanas, zonas de oficinas, playas, etc.



Figura 35: Aparcamiento vigilado al aire libre en Copenhague, Dinamarca (BACC)



Figura 36: Aparcamiento vigilado al aire libre en La Haya, Países Bajos (BACC)

Las biciestaciones son habituales como espacios integrados en estaciones de transporte público, donde además de ofrecer servicio de aparcamiento vigilado, se ofrecen servicios de venta de accesorios, mantenimiento y alquiler de bicicletas. Los aparcamientos acostumbran a ser gratuitos o de bajo coste, ya que si no, puede disminuir el número de usuarios, sobre todo los que poseen bicicletas baratas, que buscarán alternativas cerca de estos aparcamientos (aparcamiento espontáneo o en aparcamientos de bicicletas de superficie). En el capítulo 8 se expone el aparcamiento de la estación central de Basilea, Suiza y de Groningen, Países Bajos.



Figura 37: Aparcamiento colectivo de bicicletas en la Estación Central de Ámsterdam, Países Bajos (Jordi Manuel)



Figura 38: Aparcamiento colectivo de bicicletas en la estación de Friburgo, Alemania (Rocco Naya)

## 4. PLANIFICACIÓN

### 4.1 Prever una capacidad suficiente

Para determinar el número de plazas requeridas para responder a las expectativas actuales y futuras se deben realizar algunos cálculos. Se recomienda estimar la capacidad a partir del número de bicicletas aparcadas en la zona y dimensionar el aparcamiento inicialmente con estos datos.

Sin embargo, un aparcamiento que permanece siempre vacío o uno que está sobrecargado no produce buena impresión. Por eso, se debe realizar el cálculo teniendo en cuenta los momentos del día y de la semana durante todo el año. Si el número de ciclistas que van a la piscina se cuenta solo en invierno, los equipamientos previstos serán insuficientes en verano. Lo mismo pasa con las estaciones ferroviarias de las ciudades estudiantiles cuando se realiza la cuenta durante las vacaciones.

Las instalaciones se deben realizar teniendo en cuenta una posible ampliación posterior del 25% en el número de plazas, de modo que si se detecta que el número de bicicletas es superior se puedan añadir otros soportes. La experiencia demuestra que en lugares donde hay muchas bicicletas aparcadas, por ejemplo en las estaciones ferroviarias, si se ofrece menos capacidad hay menos bicicletas. Y al revés, si la capacidad aumenta, se atrae más bicicletas, pero cuando la ocupación es de un 80% de su capacidad, los ciclistas empiezan a buscar soluciones alternativas.

Es arriesgado construir importantes infraestructuras para el aparcamiento de bicicletas como anticipo a su necesidad. Es preferible ir inmediatamente detrás de la demanda, habiendo previsto el espacio necesario para las ampliaciones del aparcabici.

**Un buen aparcamiento de bicicletas estimula la demanda, por lo que conviene diseñarlos siempre con un 25% más de superficie en previsión a una futura ampliación.**

**Debe haber siempre suficientes plazas de aparcamiento: mejor algunas de más, que algunas de menos.**

### 4.2 Criterios para una correcta ubicación

La correcta ubicación de los aparcabici es una cuestión básica para que su uso sea masivo entre los ciclistas urbanos. En este punto es fundamental conocer el criterio de los potenciales usuarios de este equipamiento, pues ellos son quienes conocen los problemas y limitaciones a la hora de aparcar.

Hay que partir de la base de que un aparcabici que no sea cómodo, seguro y situado próximo al punto de destino, no será utilizado. El ciclista aparcará su bicicleta en cualquier sitio, debidamente amarrada, o renunciará a utilizarla para acceder a ese destino.

### 4.2.1 El aparcamiento espontáneo

La implantación de un estacionamiento en un determinado lugar no implica su uso a corto plazo, es necesario desarrollar hábitos y ello puede llevar años; más aún teniendo en cuenta que el auge del uso de la bicicleta no ha ido acompañado de un aumento paralelo de infraestructuras, por lo que la persona usuaria se ha habituado a la inexistencia de aparcabicis y, por lo tanto, se ha acostumbrado a utilizar cualquier elemento de la calle para atar su bicicleta.

A falta de un aparcabicis, los primeros ciclistas aparcen sus bicicletas en los soportes espontáneos. El aparcamiento espontáneo (ver fotos) consiste en aparcar la bicicleta en sitios no habilitados expresamente para ese uso, como por ejemplo atar la bicicleta a árboles, señales de tráfico o elementos del mobiliario urbano.

El aparcamiento espontáneo puede ser consecuencia de:

- Elevada demanda de aparcamientos de bicicletas no cubierta.
- Necesidad de aparcar de forma próxima al destino.
- Desconocimiento de la existencia de un aparcabicis (ya sea por parte del usuario o porque el aparcamiento no está señalizado o ubicado de forma visible).



Figura 39: Aparcamiento espontáneo (Marcus Willcocks)



Figura 40: Aparcamiento espontáneo (Marcus Willcocks)

Esta situación es inconveniente en determinados lugares, interrumpiendo el espacio peatonal o afectando al arbolado o determinado mobiliario urbano no adecuado para ese fin. Sin embargo, las ordenanzas municipales no deben ser excesivamente restrictivas frente al aparcamiento espontáneo en el mobiliario urbano mientras no exista una oferta de aparcamientos de bicicletas suficiente.

Es importante destacar el valor del aparcamiento espontáneo en la investigación antes de proponer soluciones de aparcamiento, tanto para identificar los hábitos de quienes lo utilizan como para ver qué lugares son los preferidos para aparcar. La observación previa de este tipo de aparcamientos puede aportar una valiosa información para el planificador de aparcamientos y ayuda a evitar gastos en instalaciones que después no se utilicen, eligiendo en su lugar el aparcamiento espontáneo.

Finalmente, el ayuntamiento debe facilitar que los propios usuarios hagan llegar sus peticiones de instalación de aparcamientos de bicicletas mediante instancias.

#### 4.2.2 El criterio de proximidad

Para no perder una de las mayores ventajas de utilizar la bicicleta, el desplazamiento puerta a puerta, el aparcamiento se debe construir en un radio máximo de 50 m (30 segundos andando) alrededor de los puntos de interés. En caso contrario los usuarios recurren al aparcamiento espontáneo, atando las bicicletas a los árboles, papeleras, mobiliario urbano o señales de tráfico que se encuentren en las inmediaciones del lugar de destino. Será más apreciado un aparcamiento que se encuentre justo antes del destino, que justo después.

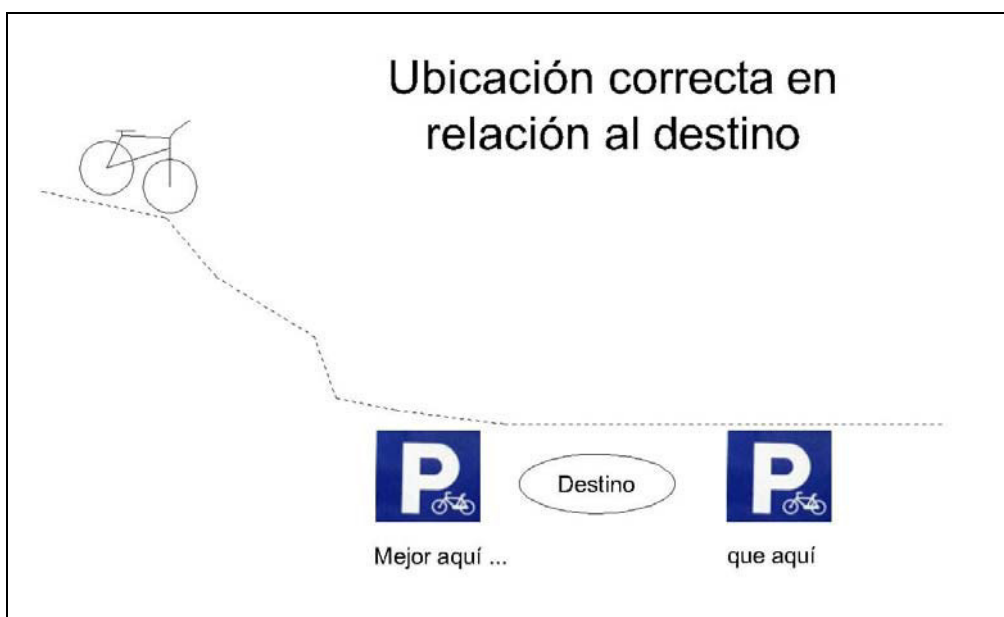


Figura 41: Ubicación correcta en relación al destino [DCF, 2008]

Los aparcamientos deben estar ubicados preferentemente en los accesos o en el interior de los destinos, sin por ello impedir el acceso a edificios ni complicar el movimiento de los peatones y personas con movilidad reducida. La integración estética y funcional favorece el apoyo de todos los usuarios y usuarias de los edificios al aparcabicis.



Figura 42: Aparcabicis correctamente ubicado en el acceso principal (Enric Martí)

Las fotos siguientes muestran un ejemplo de aparcabicis ubicado lejos de la entrada principal de un edificio público, mientras que el aparcamiento de motos se encuentra justo delante.



Figura 43: Aparcabis de un instituto, muy alejado de la entrada principal (BACC)



Figura 44: Detalle del aparcabis de un instituto, señalado en la foto anterior (BACC)

### 4.2.3 El criterio de dispersión

En menor o mayor medida, en la práctica totalidad de las calles de las ciudades españolas se ven bicicletas aparcadas en farolas, árboles o en cualquier otro elemento que sirva para sujetarla y atarla. Esa es una de las ventajas de este medio de transporte, que puede transportar de puerta a puerta y esto conlleva que se estacione en cualquier punto, siempre lo más cerca posible de su destino. Es muy difícil renunciar a esta comodidad, por eso se recomienda que, salvo en determinados puntos de concentración (estaciones, oficinas, equipamientos municipales, etc.), es conveniente instalar grupos de 6-8 soportes muy repartidos.

Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles deberían tener en cuenta los aparcabis como una parte más del equipamiento y proyectar su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Si hay dificultades para encontrar espacio para un aparcabis sólo hay que recordar que diez plazas de bicicletas pueden ocupar el espacio de una plaza de coche y dos plazas de bicicletas ocupan el espacio de una plaza de moto (ver foto).



Figura 45: Aparcabis en calzada, ocupando una antigua plaza de coche (BACC)



Los aparcabicis se deben instalar preferentemente en la calzada (ver fotos).



Figura 46: Aparcabicis situado en la calzada (Marcus Willcocks)



Figura 47: Aparcabicis situado en la calzada (BACC)

En aceras estrechas pueden colocarse de manera que las bicicletas queden alineadas paralelamente al bordillo. Pueden colocarse en la línea de los árboles o de los bancos, dejando espacio suficiente para el paso de peatones.



Figura 48: Soportes de tipo U-Invertida en aceras estrechas (BACC)



En la proximidad de cruces o pasos de peatones sin semáforo situados a mitad de las calles es conveniente colocar aparcabicis en la calzada para proporcionar mayor visibilidad tanto a conductores como a peatones. Pueden combinarse con espacios para aparcar motos ganando visibilidad.

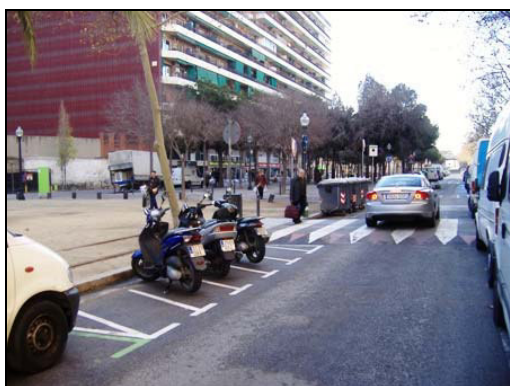


Figura 49: Aparcamiento de motos en la proximidad de un paso de peatones (BACC)



Figura 50: Aparcamiento de motos en la proximidad de un paso de peatones (BACC)

### 4.3 Criterios para cada tipo de función

#### 4.3.1 Zonas residenciales

Actualmente las opciones más comunes para aparcar la bicicleta de forma segura en las viviendas de las ciudades españolas son subir la bicicleta al domicilio o dejarla en la plaza de aparcamiento del coche propio.

La primera opción presenta numerosos inconvenientes, como tener que cargar con la bicicleta hasta el piso, si no hay ascensor o la comunidad de vecinos no permite su uso en estos casos, o la falta de espacio en la vivienda para guardarla. Esta posibilidad puede tener un cierto sentido si se trata de un uso ocasional o deportivo.

La segunda opción está reservada para aquellas personas que disponen de una plaza de coche en la propia vivienda, y tiene el principal inconveniente de cómo amarrar la bicicleta. La comunidad debe autorizar cualquier tipo de anclaje fijo en las paredes o columnas del aparcamiento comunitario, mientras que no es necesaria dicha autorización si el anclaje se realiza en el suelo de la plaza (artículo 3 de la Ley de Propiedad Horizontal).



Figura 51: Aparcabicis familiar ocupando una plaza de coche, vista global y detalle del soporte (BACC)

En algunos casos se puede aprovechar un espacio comunitario del edificio para ser convertido en aparcabicis: un patio interior, un espacio bajo las escaleras, la antigua casa de la conserjería, etc. También se puede habilitar un recinto cerrado y cubierto en el espacio comunitario exterior, si hay superficie suficiente. Los mejores argumentos para convencer a los miembros de la comunidad no ciclistas de las ventajas de adecuar este espacio son que no habrá movimientos de bicicletas en las escaleras y ascensor o, incluso, que las viviendas del bloque aumentarán de valor al disponer de esta infraestructura que puede convencer a más de un comprador potencial.

Si no existe la posibilidad de adecuar un espacio en el edificio, conviene que la comunidad estudie con el ayuntamiento la opción de habilitar aparcamientos en la vía pública. Éstos pueden ser simples soportes, tipo U-Invertida o sus variantes, o bien espacios cerrados tipo consignas colectivas. Esta última opción es muy frecuente en las ciudades europeas con larga tradición ciclista.

### 4.3.2 Estaciones de ferrocarril y autobuses

Las estaciones son lugares donde se aparcen las bicicletas durante periodos largos, medio día o todo el día, a veces incluso durante varios días (por ejemplo el fin de semana). Consecuentemente son lugares susceptibles al robo. Por ello no basta con prever suficientes soportes, también se tiene que velar para que haya una protección suficiente contra la intemperie y contra los robos.

En las grandes estaciones intermodales (que son a menudo también una confluencia con otros medios de transporte público) se debe considerar instalar una biciestación en un espacio cerrado y vigilado de manera permanente, pudiendo ser de pago. Las horas de apertura deben al menos cubrir las horas de funcionamiento de la estación. En caso de que el aparcamiento no esté situado cerca de la entrada de la estación o de los andenes, éste debe estar claramente señalizado. Asimismo, se recomienda prever, además de estos aparcamientos cerrados, soportes de tipo U-Invertida o sus variantes en el exterior de la estación y cerca de la entrada.

En las estaciones que emplean personal permanente se pueden prever aparcamientos cerrados (con paredes transparentes que permitan la vigilancia) y cubiertos. Si este aparcamiento da directamente acceso a la estación o a los andenes, mucho mejor. Es útil prever la instalación de consignas individuales para bicicletas de personas abonadas, además de soportes de tipo U-Invertida o sus variantes, lo más cerca posible del acceso a los andenes.

No hay que olvidar que una estación tiene normalmente dos entradas. Sea cual sea la entrada principal del edificio (del lado de las taquillas) se debe prever siempre plazas suficientes en sendas entradas de la estación. Por motivos prácticos, es recomendable tener previsto un aparcamiento vigilado en la entrada principal al lado de las taquillas y un aparcamiento cubierto cerca de la otra entrada de la estación.

Generalmente, en las paradas de tranvía y de autobús no hace falta colocar aparcamientos demasiado grandes, ya que el potencial es menor. No obstante, paradas finales de bus y de tranvía y los puntos de confluencia de varias líneas son lugares de amarre potencial de bicicletas que pueden estar aparcadas durante largo tiempo.



Figura 52: Guardabicis cerca de una estación de tranvía en Estrasburgo, Francia (Jordi Manuel)



Figura 53: Aparcabicis en la estación de Barcelona-Sants (BACC)

### 4.3.3 Zonas comerciales y de ocio

Las zonas comerciales y de ocio deben prever plazas de aparcamiento de bicicletas tanto para los clientes, como para los trabajadores de los diferentes equipamientos comerciales, preferentemente en espacios cerrados.

En el caso de no existir un espacio a nivel de calle, los centros comerciales, supermercados y similares deben prever un aparcabicis con soportes de tipo U-Invertida o sus variantes, dentro del aparcamiento de coches (mejor en superficie que subterráneo), que esté situado lo más cerca posible de la entrada al centro. Se deben prever espacios suficientes para el aparcamiento de bicicletas con remolque, ya que es la forma en que los ciclistas pueden transportar más cómodamente sus compras.

Las zonas peatonales están formadas por calles donde a la gente le gusta pasear tranquilamente y realizar sus compras. En todo el perímetro de esta zona comercial conviene instalar aparcamientos de bicicletas suficientes, para permitir que el o la ciclista pueda llegar lo más cerca posible a su destino, sin que tenga que confluir con los peatones en las horas de más afluencia.

En el caso de los comercios, los responsables municipales pueden animar a los comerciantes a instalar un mínimo de aparcamientos de bicicletas delante de sus tiendas. Estos aparcamientos pueden estar unidos a otro tipo de mobiliario urbano, como bancos, macetas o paneles publicitarios. La ventaja de tomar estas medidas es que no requieren espacios adicionales y el coste es bajo. Si no se prevé nada para los ciclistas, probablemente éstos utilicen el mobiliario urbano, lo inutilicen u obstaculicen el paso de los peatones.



Figura 54: Aparcamiento para clientes de una farmacia, Alemania (Rocco Naya)



Figura 55: Aparcamiento para clientes de una librería, Alemania (Eva Sterbova)

Cuando se trata de mercados, ferias y eventos culturales al aire libre, los aparcamientos de bicicletas a menudo sólo son necesarios durante el tiempo que duran estas festividades. Se recomienda instalar aparcamientos provisionales en las vías de acceso en un perímetro adecuadamente delimitado. Después de las festividades, los aparcamientos se pueden desmontar. La organización de estos aparcamientos puede ser autogestionada o subcontratada. Pero es importante que las autoridades competentes tomen la iniciativa o intervengan para que el coste final pagado por el usuario sea el mínimo posible.

### 4.3.4 Oficinas y centros de trabajo

El personal de las empresas debe tener la posibilidad de utilizar la bicicleta para ir al trabajo como medio de transporte cotidiano. Lo ideal es instalar un aparcamiento cerrado, cubierto y con control de acceso. Además, se aconseja prever la instalación de un vestuario con ducha y, si fuera posible, habilitar un local para realizar pequeñas reparaciones. Transformar plazas de coche en plazas de bicicletas más cercanas a la entrada envía un mensaje claro a los trabajadores.



Figura 56: Aparcabicis en un centro de trabajo (BACC)



Figura 57: Aparcabicis en centro de trabajo (Rocco Naya)

En ciudades con gran cultura de la bicicleta es habitual que los centros de atracción como oficinas o zonas comerciales, tengan recintos vigilados de pago en la vía pública para el aparcamiento de bicicletas durante las horas de máxima actividad laboral o comercial, y que se convierten en aparcamientos gratuitos no vigilados a partir de las 6 de la tarde.

### 4.3.5 Equipamientos educativos

Escuelas, institutos y universidades son lugares donde el uso de la bicicleta presenta un gran potencial. Conviene instalar aparcamientos de bicicletas en el interior del recinto para el alumnado y profesorado, así como un aparcamiento exterior para los padres y madres u otras personas que van esporádicamente de visita al centro educativo.



Figura 58: Aparcabicis en un instituto de secundaria (IES Marianao, Sant Boi de Llobregat)



Figura 59: Aparcabicis en una escuela de primaria de Friburgo, Alemania (Rocco Naya)

#### 4.4 Normativa sobre aparcamiento de bicicletas

Como parte de una política integral de la bicicleta, las administraciones públicas deben dotarse de una normativa, habitualmente la ordenanza municipal de urbanismo, que prevea una reserva mínima de plazas para bicicletas en los edificios nuevos y en los planes de ordenación urbanística futuros.

Esta normativa debe ser de obligada aplicación tanto para los edificios de promoción privada como los de promoción pública. Especialmente en los nuevos edificios municipales, las actuaciones deben ser ejemplares para transmitir la voluntad del ayuntamiento de ofrecer la máxima calidad a usuarios y usuarias de la bicicleta.

No es fácil establecer mediante normativa el número exacto de plazas de aparcamiento de bicicletas que serán suficientes en un edificio nuevo. Cualquier estimación deberá ser completada con cálculos posteriores y encuestas sobre el terreno.

La dificultad de generalizar unos criterios para cada tipo de función a la que está destinado un nuevo edificio reside en el hecho de que el uso de la bicicleta dependerá de muchos factores como la orografía, la cultura de la bicicleta, la seguridad del entorno viario, etc.

A pesar de todo, es necesario establecer una normativa de referencia como punto de partida, y que en cada caso se podrá variar la reserva de plazas resultante, tanto por encima como por debajo, siempre que esté debidamente justificado y con el correspondiente visto bueno de una comisión de seguimiento de las políticas de la bicicleta del municipio.

En el caso de las nuevas construcciones, se ha de responder a las siguientes preguntas:

- ¿Se necesitan o se necesitarán aparcamientos de bicicletas?
- ¿Cuál es el potencial?
- ¿Cuál es el mejor lugar para ubicar el aparcamiento?
- ¿De qué entorno urbano se trata?
- ¿Se trata de un aparcamiento de larga o corta duración?
- ¿Este lugar es sensible al robo o puede llegar a serlo?
- ¿Qué medidas de seguridad o de vigilancia se pueden tomar?

En consecuencia, cuando se diseña el nuevo edificio se debe estudiar claramente cuáles serán los potenciales usuarios del aparcamiento de dicho edificio. Hay que determinar también si estos usuarios provendrán del entorno inmediato o no.

#### 4.4.1 Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya

A continuación se presentan las recomendaciones del Decreto 344/2006 del Gobierno de la Generalitat de Catalunya, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, fruto de la Ley 9/2003, de la movilidad. Este decreto prevé que las nuevas actuaciones urbanísticas que superen una determinada generación de movilidad no se podrán aprobar sin haber tenido en cuenta, entre otros requerimientos, la creación de itinerarios ciclistas y de aparcamientos de bicicletas.

En la tabla siguiente, se exponen las reservas de plazas para bicicletas para 11 tipos de funciones a los que está destinada la nueva construcción.

Tabla 3: Plazas mínimas de aparcamientos de bicicletas según el Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya [DOGC, 2006]

Función	Reserva de plazas de aparcamiento de bicicletas
Uso residencial	Máximo de 2 plazas por vivienda o 2 plazas/ 100 m <sup>2</sup> del techo o fracción
Uso comercial	1 plaza/ 100 m <sup>2</sup> techo o fracción
Uso de oficinas	1 plaza/ 100 m <sup>2</sup> techo o fracción
Uso industrial	1 plaza/ 100 m <sup>2</sup> techo o fracción
Equipamientos docentes	5 plazas/ 100 m <sup>2</sup> techo o fracción
Equipamientos deportivos, culturales y recreativos	5 plazas/ 100 plazas del aforo del equipamiento
Estaciones de ferrocarril	1 plaza/ 30 plazas ofertadas de circulación
Estaciones de autobuses interurbanos	0,5 plazas/ 30 plazas ofertadas de circulación
Otros equipamientos públicos	1 plaza/ 100 m <sup>2</sup> techo o fracción
Zonas verdes	1 plaza/ 100 m <sup>2</sup> suelo
Franja costera	1 plaza/ 10 m lineales de playa

#### 4.4.2 Plan Director de Bicicletas de Málaga

El Plan Director de Bicicletas de Málaga (una parte del Plan General de Ordenación Urbana) prevé la necesidad de reserva de plazas de aparcamientos para bicicleta en cualquier nueva urbanización, tanto residencial como destinada a otros usos, especialmente aquéllos que pudieran suponer una mayor demanda por parte de los usuarios potenciales de la red ciclable [PDB Málaga, 2007].

En toda edificación residencial de más de una altura sobre rasante y al menos con 2 viviendas debe ser obligatoria la reserva de un habitáculo, cerrado y protegido, destinado a aparcamiento de bicicletas. Sus dimensiones mínimas deben ser de 2,10 m de profundidad por 1,85 m de anchura ( $3,95\text{m}^2$ ) y de 2 m de altura para el aparcamiento de 2 bicicletas. La puerta de acceso debe tener una anchura mínima de 90 cm y una altura mínima de 1,90 m. Dicho espacio debe situarse donde se permita un acceso lo más directo posible desde el exterior. Igualmente, la superficie se verá ampliada en  $2\text{ m}^2$  por cada vivienda extra que contenga el edificio sobre las 2 mínimas de partida.

Por ejemplo, en un bloque de siete plantas y 28 viviendas en total, el recinto para bicicletas debería medir unos  $56\text{ m}^2$  ( $= 3,95\text{m}^2 + [28-2]\times 2\text{m}^2$ ).

Del mismo modo, toda rehabilitación o reforma en profundidad de un edificio residencial existente debe tener en cuenta el criterio anterior y, en su caso, exponer razonadamente los motivos por los que no es posible atender dichos requerimientos, proponiendo alternativas para el acceso de las bicicletas a las viviendas (por ejemplo instalación de un ascensor montacargas).

En el caso de equipamientos educativos, culturales y deportivos, así como centros públicos sanitarios o administrativos, la reserva de plazas se establecerá en función de la demanda efectiva, con un mínimo exigible del 20% del aforo, de modo que, por ejemplo, para un instituto de enseñanza secundaria con 500 alumnos, deben preverse al menos 100 plazas de aparcamiento de bicicletas. Preferentemente estas plazas de aparcamiento deben disponer de techado simple para la protección en caso de lluvia y, de acuerdo con las especificaciones recogidas en el plan, deberán contar con soportes para el anclaje efectivo y seguro de las bicicletas.

Finalmente, el plan recomienda que en las edificaciones de aparcamiento de nueva construcción, con independencia de su titularidad y gestión, se debe reservar para bicicletas un 20% de las plazas previstas para coches.



#### 4.4.3 El caso de Copenhague, Dinamarca

A continuación se presentan las recomendaciones de reservas de plazas según la normativa danesa. Ésta se basa principalmente en proporciones relativas al número de personas usuarias de los tipos de edificios considerados.

Se muestra este ejemplo para ilustrar lo que sería deseable para una planificación futura en que el uso de la bicicleta en España estará al mismo nivel que el de los países con más larga tradición de ciclismo urbano.

Tabla 4: Recomendaciones para el caso de una ciudad con alto uso de la bicicleta como Copenhague, Dinamarca [DCF, 2008]

Función	Reserva de plazas de aparcamiento de bicicletas
Área residencial	2 – 2,5 por vivienda
Residencias de estudiantes	1 por estudiante
Escuelas	1 plaza por alumno a partir de 4 años y 0,4 plazas por trabajador
Institutos y universidades	0,4 – 0,8 plazas por estudiante y 0,4 plazas por trabajador
Oficinas e industrias	0,4 plazas por trabajador
Estaciones de transporte público	10-30% del número de pasajeros diarios
Equipamientos deportivos	0,6 plazas por usuario habitual y 0,4 plazas por espectador

#### 4.4.4 Aparcamientos de larga duración en zonas urbanas consolidadas

Se ha de tener en cuenta que también son necesarias actuaciones en zonas urbanas consolidadas en las que la mayoría de los edificios ya están construidos. Las soluciones para garantizar una oferta suficiente de aparcamientos de bicicletas de larga duración puede ser la combinación de las medidas que se describen a continuación.

- **Aparcamientos de bicicletas en los aparcamientos públicos de coches**

La red existente de aparcamientos públicos de coches, ya sea de titularidad pública o privada, ofrece una buena oportunidad para el aparcamiento de bicicletas. El ayuntamiento puede comprar las plazas necesarias para cubrir la demanda y ofrecer abonos mensuales a los y las ciclistas. Siguiendo el ejemplo de Málaga (apartado 4.4.2) se debería llegar a un mínimo de 20% de las plazas previstas para coches.

También puede ser una posibilidad la construcción de aparcamientos subterráneos específicos para bicicletas o compartido con motos, como el ejemplo del apartado 8.3 de BSM en Barcelona.

- **Red de consignas en la vía pública**

Como se ha visto en el apartado 3.2.2, y en el apartado 8.1, las consignas colectivas de cinco o más plazas pueden ubicarse cómodamente en la calzada formando una red de aparcamientos de bicicletas a razón de una consigna por cada cinco plazas de coche, dando el resultado de una plaza segura de bicicleta en calzada por cada plaza de coche.

- **Transformación de locales comerciales en guardabicis**

Siguiendo el ejemplo de los guardabicis de Vitoria, detallado en el apartado 8.5, se pueden transformar locales comerciales en desuso en guardabicis para el vecindario. Estas iniciativas deben ser promovidas por el municipio, pero también pueden ser iniciativas privadas, como el caso de “My Beautiful Parking” expuesto en el capítulo 8.4.

- **Construcción de recintos específicos de uso colectivo**

Mediante una construcción ligera, es posible crear un guardabicis con un nivel de seguridad y comodidad suficientes. Los sistemas automáticos Biceberg y Bigloo, que se detallan en el apartado 8.6, utilizan la tecnología más avanzada para el aparcamiento de bicicletas.

**La gestión de la demanda y oferta de plazas de aparcamiento de bicicletas y la implantación de estas medidas puede ser una de las funciones de la oficina municipal de la bicicleta, el organismo responsable de coordinar las políticas de promoción de la bicicleta del municipio.**

## 5. LA INSTALACIÓN

A continuación se exponen las recomendaciones de instalación de algunos de los modelos de aparcabicis descritos en los capítulos anteriores. Se describen los materiales, las dimensiones, los sistemas de fijación y la señalización. Estas recomendaciones pueden servir de base para redactar los pliegos de condiciones de la compra e instalación de los aparcamientos de bicicletas.

### 5.1 Los materiales

Para cada producto, el fabricante y/o el proveedor deberá presentar una ficha técnica donde se describa detalladamente los materiales y sus propiedades. Estos materiales deben ser resistentes:

- Al robo: los materiales deben ser suficientemente eficaces frente a herramientas industriales de corte como las cizallas, las sierras para metales, sierras radiales portátiles con batería, etc. El tiempo para conseguir robar una bicicleta con la ayuda de herramientas portátiles debe sobrepasar los cinco minutos.
- Al vandalismo: los aparcabicis deben tener fijaciones sólidas que aguanten suficientemente los movimientos de torsión por acción humana o, incluso, por la acción involuntaria de un coche en marcha atrás.
- A las condiciones climáticas: los ambientes húmedos y salinos son los más agresivos con los materiales.
- Al uso intensivo: algunos acabados superficiales pueden ser sensibles a las rayadas y sufrir un desgaste que acelere la corrosión y empeore el aspecto visual del aparcamiento.

La mayoría de los soportes de los aparcamientos de bicicletas son de acero. En algunos entornos naturales se encuentran aparcamientos con soportes de madera o de plástico reciclado, el uso del cual no se recomienda en entornos urbanos.

Los tipos de materiales más comunes son los siguientes, ordenados de menor a mayor resistencia a la intemperie:

- Acero con acabado cincado electrolítico: se sumerge el material en un baño de cinc y mediante un proceso electrolítico se forma una capa protectora. Este acabado es adecuado para espacios interiores.
- Acero con acabado galvanizado en caliente: se sumerge el material en un baño de cinc en caliente que penetra en el interior y recubre todo el material. Este acabado es adecuado para espacios exteriores.
- Acero inoxidable: mediante la incorporación de cromo en el acero se obtiene un material resistente a la corrosión sin necesidad de tratamientos superficiales adicionales. Los acabados pueden ser múltiples, brillo o mate, aportando una estética final muy apreciada. Son aptos para todos los espacios exteriores y

existen categorías de acero inoxidable resistentes a ambientes salinos de las zonas costeras (AISI 316).



Figura 60: Aparcabicis con soportes oxidados (BACC)

## 5.2 Las dimensiones

La elección de las dimensiones se debe realizar respetando un compromiso entre una mínima ocupación de espacio y un confort óptimo para el usuario. Un tamaño demasiado ajustado de los soportes del aparcabicis puede presentar problemas de maniobrabilidad y lo contrario supone un desaprovechamiento del espacio público.

El espacio que ocupa una bicicleta está determinado por su longitud, anchura del manillar y altura. El diseño del aparcamiento debe considerar bicicletas con las dimensiones medias siguientes: 1,90 m de largo, 0,60 m de ancho y una altura de 1,10 m.

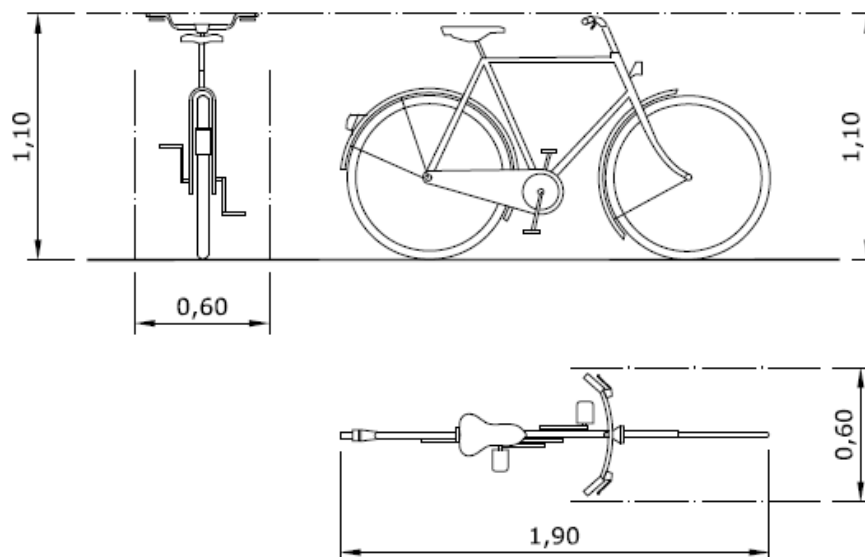


Figura 61: Dimensiones básicas de una bicicleta (en metros)

### 5.2.1 Aparcabicis con soportes de tipo U-Invertida

A continuación se describen las dimensiones básicas de los soportes de tipo U-Invertida.

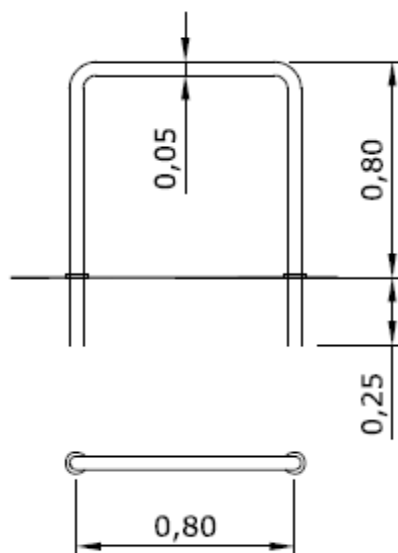
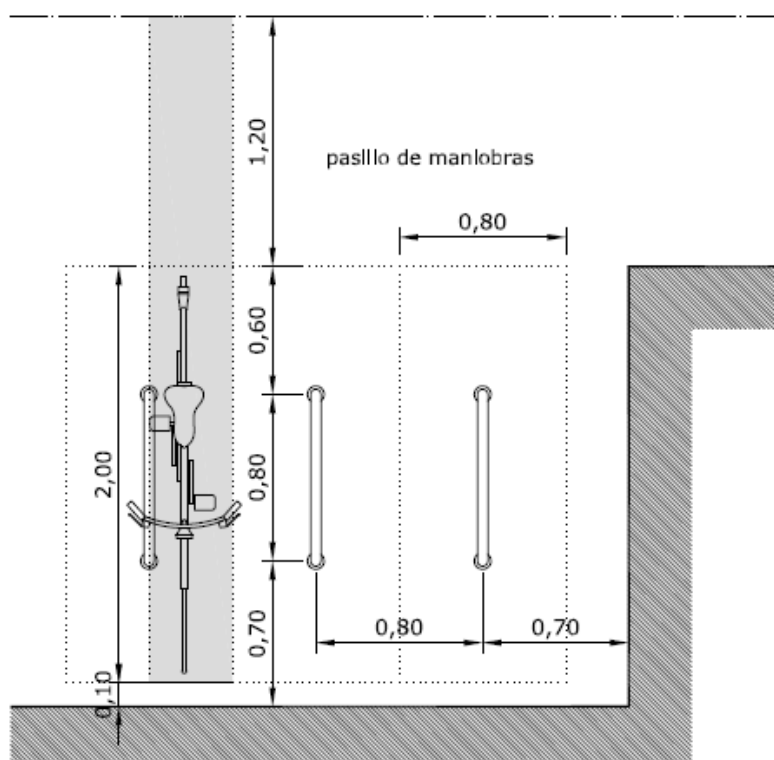


Figura 62: Dimensiones básicas de un soporte de tipo U-Invertida (en metros)



Superficie ocupada: 1,28 m<sup>2</sup>/bicicleta

Figura 63: Esquema de un aparcamiento con soportes de tipo U-Invertida con las medidas recomendadas para una correcta disposición (en metros)

### 5.2.2 Aparcabicis con soportes de rueda

Estos soportes requieren distancias de 0,60-0,70 m entre las bicicletas. Si se colocan de manera alterna o si se levantan sólo las ruedas delanteras de tal manera que los manillares no choquen, será suficiente disponer de una distancia de entre 0,30-0,35 m. En el caso de existir una altura de elevación, ésta no debe sobrepasar los 35 cm.

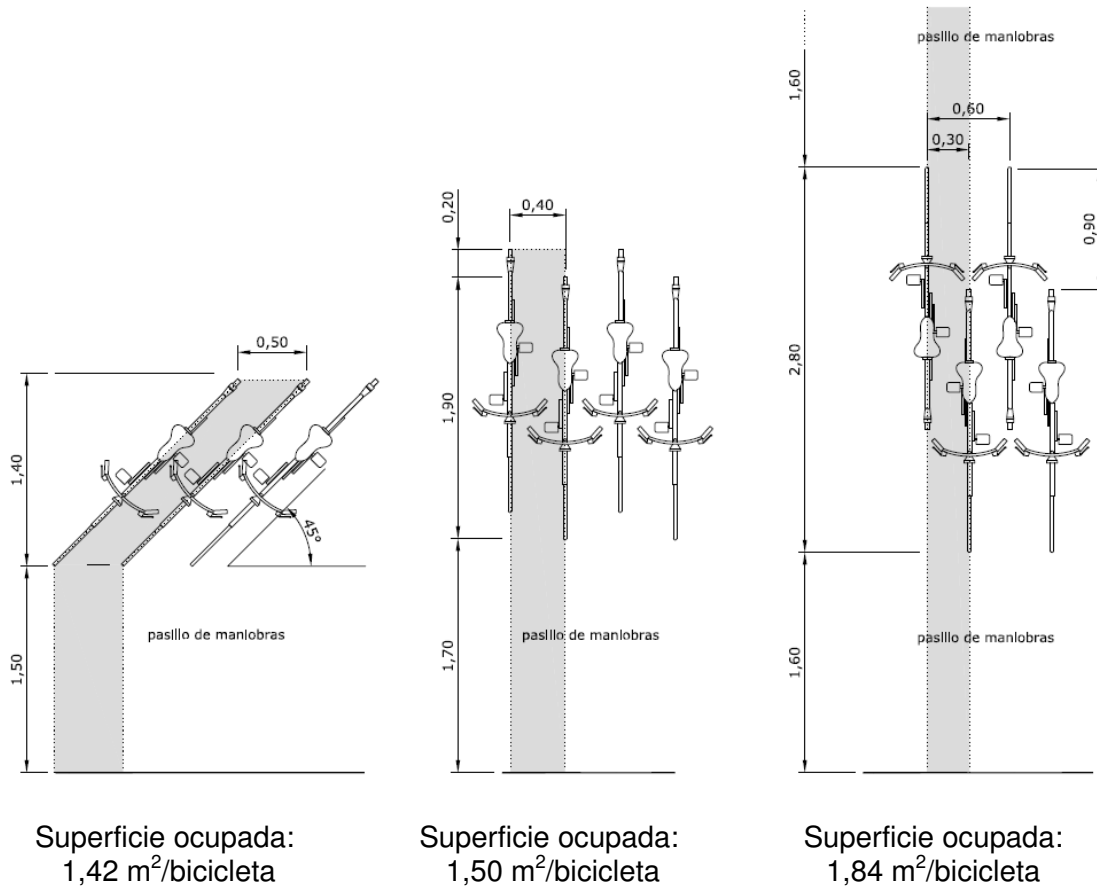
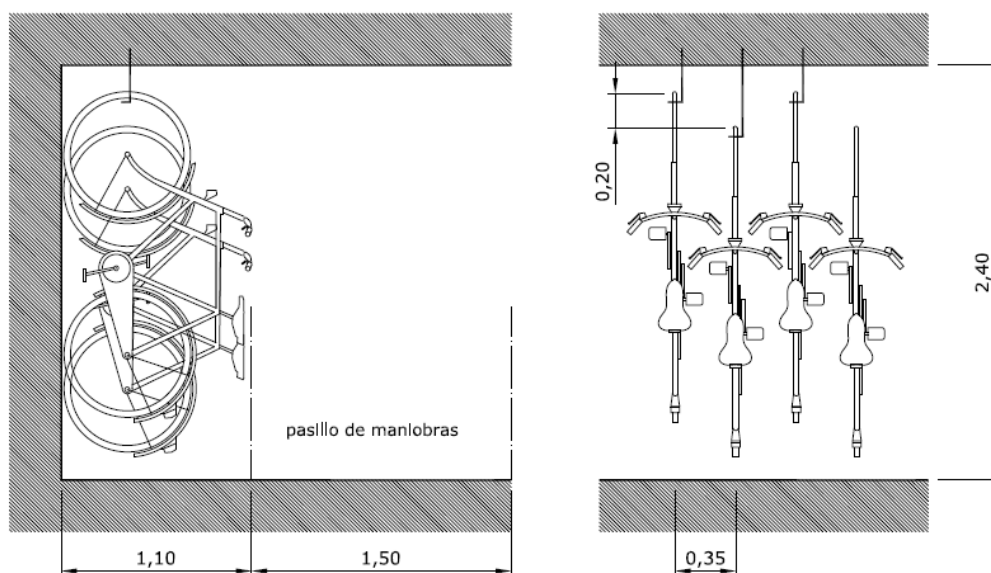


Figura 64: Dimensiones básicas de los aparcabicis con soporte de rueda en configuración alterna (en metros)

### 5.2.3 Aparcabicis con sujeción vertical

Este sistema de aparcamiento requiere una altura de 2,25-2,40 m y un soporte que aguante el peso de la bicicleta sin dañar las ruedas. Las distancias mínimas entre las bicicletas son de 0,60-0,70 m, si se colocan a la misma altura, y de 0,35 m, si se sitúan en alturas diferentes.

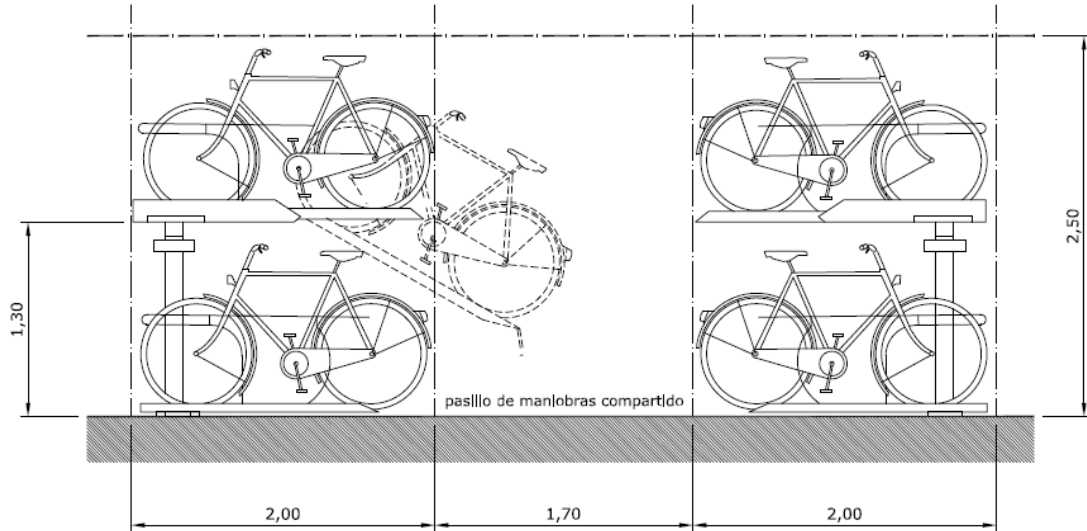


Superficie ocupada: 0,91 m<sup>2</sup>/bicicleta

Figura 65: Dimensiones básicas de los aparcabicis con sujeción vertical (en metros)

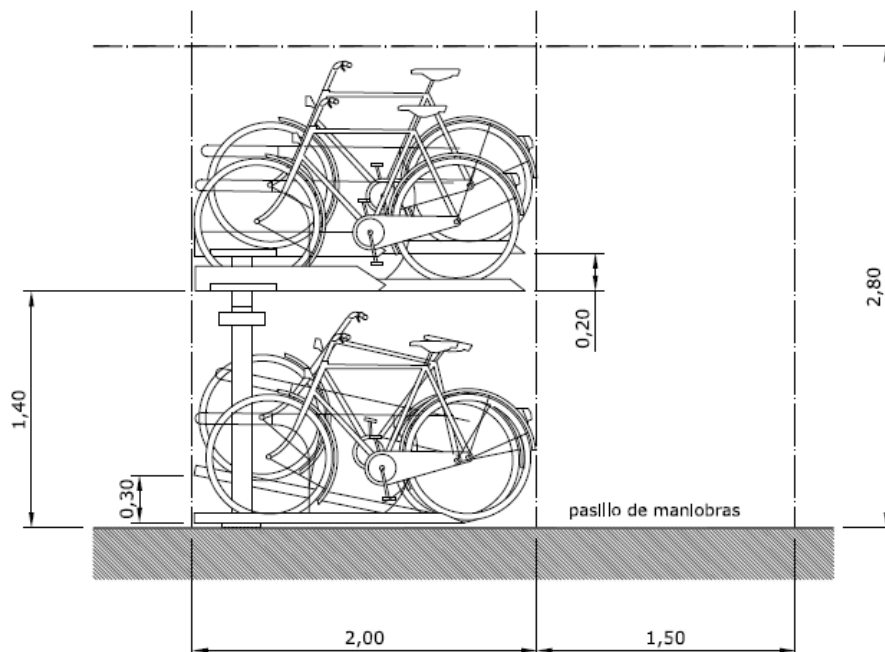
### 5.2.4 Aparcabicis de dos niveles

Este sistema de aparcamiento requiere una altura de 2,8 m y un pasillo de maniobras de 1,7 m para poder maniobrar y bajar la bicicleta del soporte superior con la guía extraíble.



Superficie ocupada:  $0,71 \text{ m}^2/\text{bicicleta}$  (separación entre bicicletas en planta de 0,50 m)

Figura 66: Dimensiones básicas de los aparcabicis de dos niveles, configuración con techo bajo (en metros)



Superficie ocupada:  $0,61 \text{ m}^2/\text{bicicleta}$  (separación entre bicicletas en planta de 0,35 m)

Figura 67: Dimensiones básicas de los aparcabicis de dos niveles, configuración compacta (en metros)



### 5.3 Los sistemas de fijación

El sistema de fijación o anclaje del soporte U-Invertida debe ser firme y resistente. Puede ser de tres tipos:

- Empotrado: los soportes penetran un mínimo de 25 cm en el suelo y son cimentados con un compuesto específico. Éste es el sistema de fijación más recomendable de forma general.
- Atornillado: los platos situados en la base de los soportes son fijados mediante un mínimo de 3 remaches o roblones de seguridad que impidan su fácil extracción por cada punto de fijación. Este sistema se recomienda para espacios interiores.
- Atornillado y unidos por una pletina: los soportes son unidos por la base mediante una pletina horizontal a ras de suelo, formando en general módulos de 4 soportes. Estos módulos son atornillados al suelo con tornillos de seguridad. Este sistema de fijación es aceptable para espacios exteriores y es especialmente adecuado para aquellas ubicaciones en las que puede ser necesaria la retirada temporal del aparcamiento de bicicleta, por ejemplo por eventos populares.

En las figuras siguientes se observa las consecuencias de una insuficiente fijación del aparcabicis en el suelo.



Figura 68: Mala fijación de los soportes (BACC)

## 5.4 La señalización

La señalización debe ser inequívoca y efectiva. La señal reglamentaria es la S-17 del Reglamento General de Circulación, que indica lo siguiente: “Estacionamiento. Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases”.

Puede indicarse por tanto mediante una inscripción o un símbolo que el estacionamiento está reservado a la bicicleta, tal como muestran las fotos siguientes.



Figura 69: Diferentes tipos de señales de aparcamiento de bicicletas (BACC)

Es muy conveniente señalar los aparcamientos en una primera fase de implantación, ya que la poca cultura de la bicicleta existente en las ciudades hace necesaria dar a conocer esta nueva infraestructura.

En aquellos lugares en los que ya hay muchos aparcabicis la señalización deberá ser mucho más selectiva (no generalizada), reduciendo el impacto visual de las señales.

## 6. CONSIDERACIONES DE SEGURIDAD

### 6.1 La vigilancia social

La vigilancia social es cualquier forma de vigilancia no organizada y ejercida por personas que no asumen ninguna responsabilidad directa o indirecta. El lugar de implantación y la estructura deben permitir la vigilancia por parte de los transeúntes, los habitantes u ocupantes de los edificios contiguos, el personal de taquillas de una estación de tren, etc.

Cuando el aparcamiento está formado por un techo y paneles laterales es necesario mantener la transparencia y disponer de una buena iluminación para evitar el sentimiento de inseguridad por parte de los usuarios del sistema y de los transeúntes. Además, el ladrón potencial se topará con más dificultades para “trabajar” con discreción. Si, por ejemplo, se utilizan paneles opacos del lado de la calle, el control por parte de los transeúntes será imposible. En las escuelas o en edificios de oficinas, se debe poder vigilar el aparcamiento desde las ventanas de un pasillo, pero si los techos son opacos se elimina este tipo de vigilancia.

Al contrario, si se trata de consignas para bicicletas se recomienda que éstas no sean transparentes para impedir que el ladrón potencial pueda elegir su bicicleta. Pero es importante que cada consigna esté perfectamente a la vista de los transeúntes.

Respetando el entorno y sin subestimar el impacto que pueda producir, siempre hay que velar para que la ubicación del aparcamiento permita la máxima vigilancia social. En este caso, se debe lograr un buen compromiso teniendo en cuenta el hecho de que un aparcamiento debe estar siempre situado lo más cerca posible del destino final. Es oportuno realizar una buena evaluación de las medidas adoptadas y al mismo tiempo prever la posibilidad de desplazar el aparcamiento, si fuera necesario.



Figura 70: Vigilancia social por parte de transeúntes (BACC)



Figura 71: Vigilancia social por parte de los usuarios de una estación de tren (BACC)

## 6.2 La vigilancia planificada

Cuando no se puede aplicar la vigilancia social o se quiera ofrecer un aparcamiento de bicicletas de gran seguridad se puede diseñar un sistema de vigilancia planificada. La elección de vigilar o no de manera esporádica, regular o permanente un aparcamiento de bicicletas depende de un gran número de factores, principalmente del grado de preocupación por el tema de los responsables del aparcamiento.

El problema inherente de la vigilancia es el coste. Cuando ya se han previsto algunas formas de vigilancia, por ejemplo en los aparcamientos subterráneos de coches, la solución más apropiada es ampliar las atribuciones de los vigilantes. Cuando se trata de gastos adicionales, es posible que éstos repercutan en parte en sus usuarios. Sin embargo, si se quiere que se utilice el aparcamiento, se debe ajustar el precio lo máximo posible.

El caso más habitual de vigilancia es aquella ejercida por personas contratadas no exclusivamente para realizar funciones de seguridad (como podría ser el caso de una persona de atención al público o conserjería). La efectividad de esta vigilancia dependerá de factores como la intensidad de trabajo de la persona, su motivación, el tipo de edificio, etc.

Se recomienda instalar los aparcamientos de bicicletas dentro del radio de visión de estas personas, cerca de las entradas de los edificios. El tipo de aparcamiento debe ser de tipo U-Invertida o sus variantes y, para que los usuarios del aparcamiento no reduzcan las medidas de autoprotección, puede ser conveniente poner un cartel avisando de que no se trata de un aparcamiento vigilado.

## 6.3 Los mecanismos de control

La vigilancia mediante mecanismos de control es posible tanto en los aparcamientos más simples como en los grandes aparcamientos de bicicletas, vaya o no acompañada de vigilancia con personal.

### La vigilancia por cámara

En algunos casos, la vigilancia por cámara puede ser muy disuasiva, y por ello conviene indicarlo en el propio aparcamiento para seguridad de las personas que lo utilizan e inseguridad de los ladrones. No obstante, si no va acompañada de cualquier otro tipo de control o si no se puede identificar o detener al infractor en caso de robo, esta medida corre el riesgo de tener un efecto limitado o temporal.

De hecho, las cámaras por sí solas no son suficientes. Para asegurar una vigilancia permanente deben ir acompañadas de otros sistemas que permitan el control por parte del personal de seguridad. Sólo así la vigilancia por cámara permite intervenir en caso necesario. Además, si se reciben quejas, con este tipo de vigilancia se puede identificar a el/los autor/es de la infracción gracias a la grabación. Se deben respetar todas las disposiciones de la ley sobre la protección de datos de carácter personal.

## El control de acceso

Cualquier tecnología que permita controlar la identidad de cualquiera que entre en un lugar es una forma de control de acceso. El sistema debe poder impedir cualquier tipo de abuso. Si se registran los datos, será posible identificar, llegado el caso, a la última persona que haya utilizado el aparcamiento. Sin embargo, si no va acompañado de medidas adicionales, el control después de un robo o de un acto de vandalismo es bastante limitado.

Por ello, el control de acceso sólo tiene un efecto disuasivo y es útil para prevenir o impedir la entrada de personas no autorizadas. El control de acceso puede ir asimismo acompañado de una vigilancia con personal que permita verificar si el visitante tiene derecho a entrar en dicho lugar.

## **6.4 Medidas para la disminución del robo de bicicletas**

Además de una buena estrategia de implantación de aparcamientos de bicicletas, existen otras medidas que contribuyen a mitigar el robo de bicicletas. La implantación planificada y simultánea de estas medidas será la mejor solución al freno que supone el miedo a los robos para el uso masivo de la bicicleta en las ciudades.

### **6.4.1 Registro de bicicletas**

Se trata de un sistema de control que vincula los datos de la bicicleta con los datos del propietario o propietaria en una oficina de registro habilitada para ello. Generalmente se utiliza el número de bastidor, junto con la descripción y una foto de la bicicleta. En caso de que se produzca el robo y la bicicleta sea recuperada, se podría devolver a su dueño gracias al registro de sus datos. Una bicicleta registrada se puede marcar con una pegatina especial o con un remache, dispositivos que son difíciles de extraer de la bicicleta. Actualmente este sistema está implantado en varias ciudades españolas siendo pioneras Barcelona, Donostia-San Sebastián y Sevilla.



Figura 72: Ejemplo del registro de bicicletas, Barcelona (Bicitronic)

Existen registros similares en muchos países europeos. En el caso de Holanda, existe un registro nacional de bicicletas y de robos de bicicletas. Se ofrece la posibilidad de que los ciclistas registren gratuitamente tanto sus bicicletas como las denuncias de los robos ocurridos. Se prevé que en el futuro esta base de datos se pueda consultar en Internet, con lo que será posible que el usuario, antes de comprar una bicicleta de segunda mano podrá averiguar si ha sido robada y comunicarlo a la policía [Weselink, 2008].

### 6.4.2 Los sistemas antirrobo

Los ciclistas deben aprender a autoprotegerse de los robos usando un conjunto de dispositivos antirrobo de buena calidad y usándolos de una forma correcta.

Una buena estrategia consiste en dotarse de un antirrobo externo de la máxima calidad para candar el cuadro y la rueda de la bicicleta al soporte o a un objeto fijo, la otra rueda se puede fijar con un segundo antirrobo de menor calidad (externo o fijo) y el sillín se puede fijar con un cable permanente u otros dispositivos.

El buen uso de los antirrobo es fundamental. Para evitar, por ejemplo que un antirrobo en U pueda romperse con la ayuda de un gato, se recomienda dejar el menor espacio libre posible en el interior del arco del antirrobo (figura izquierda). Tampoco es conveniente que el antirrobo repose en el suelo, ya que facilita la rotura por impacto (figura derecha).



Figura 73: Métodos habituales de robo (Bikeoff, Design Against Crime Research Centre)

Éstos son algunos de los sistemas antirrobo recomendados:

- **Sistemas antirrobo externos:** hay muchos tipos de antirrobo para atar las ruedas y el cuadro. Conviene utilizar antirrobo adecuados y de buena calidad, adaptándolos siempre según el tiempo que se vaya a tener la bicicleta aparcada y el riesgo de robo que se perciba. De forma general, un buen antirrobo cuesta más caro, pero sin duda es una inversión muy necesaria. Los dos tipos de antirrobo recomendados son los de tipo U y las cadenas de acero cementado.



Figura 74: Tipos de antirrobo externos recomendado (LUMA Izda. y ABUS dcha.)

- **Sistemas antirrobo fijos:** son sistemas montados de forma permanente sobre una bicicleta y que pueden considerarse como parte integrante de la bicicleta. Pueden estar equipados con accesorios tales como cadenas y cables que pueden cerrarse con el mismo sistema de cierre. Uno de los más comunes de antirrobo de este tipo es el llamado antirrobo de cuadro, que permite bloquear la rueda trasera. Son eficaces como medida adicional a los antirrobo externos o para gestiones de muy corta duración, como comprar el periódico, el pan, etc.



Figura 75: Bicicleta equipada con un antirrobo fijo, en primer plano, y uno externo, en segundo plano (BACC)

- **Otros sistemas de seguridad:** en el mercado hay más opciones para fijar partes de la bicicleta, como llaves especiales para los ejes de las ruedas y la llave de la tija del sillín. Una práctica muy común y sencilla para evitar el robo del sillín es atarlo de forma permanente con un candado fino al trasportín o al cuadro de la bicicleta. También se pueden sustituir los cierres fáciles por tornillos fijos.

### 6.4.3 Acciones coordinadas contra los robos de bicicletas

Es importante que exista una buena coordinación entre todas la partes implicadas y con responsabilidad en el asunto para frenar los robos de bicicletas.

La policía y las autoridades judiciales son las que tienen la responsabilidad de investigar el robo y perseguir a los ladrones de bicicletas. Un primer paso es promover entre los ciclistas víctimas de robo que se presente la correspondiente denuncia y que los sistemas informáticos dispongan de todos los campos necesarios para introducir los datos de la bicicleta, siendo el más importante el número de bastidor de la bicicleta. Seguidamente, las autoridades deben conocer las zonas donde hay más robos de bicicletas y los lugares de venta ilegal para poder tomar medidas y solucionar el problema.

## 7. CONSIDERACIONES DE COMODIDAD

Para que los ciclistas utilicen los aparcamientos de bicicletas, incluso los técnicamente perfectos, éstos deben ser fáciles y agradables de usar. Para que los ciclistas se atrevan a dejar allí la bicicleta, se debe tener en cuenta la distancia entre el aparcamiento y el lugar de destino, el tiempo invertido en candar la bicicleta y los obstáculos, tanto físicos como psicológicos, que se pueden encontrar hasta llegar al lugar de aparcamiento.

### 7.1 Los obstáculos físicos

#### 7.1.1 La proximidad

La recomendación principal es instalar siempre el aparcabicis lo más cerca posible del destino final. Si se trata de un edificio, no significa que se deba instalar lo más cerca posible del edificio, sino **lo más cerca posible de la entrada del edificio**.

El aparcabicis se debe poder encontrar con facilidad, es decir, debe estar ubicado en un lugar lógico: en el camino tomado entre la calle y la entrada del edificio. En caso contrario, disminuirá la proporción de usuarios que harán el esfuerzo de utilizarlo y aumentará el aparcamiento espontáneo en el mobiliario urbano en las inmediaciones del punto de destino.

En el caso de aparcamientos vigilados, el ciclista puede aceptar más contratiempos, y más si estos traen consigo ventajas. De este modo, se puede prever una ubicación menos cercana, señalizada claramente con flechas, pero que ofrezca un aparcamiento cubierto y seguro.

#### 7.1.2 La accesibilidad

Siempre se debe velar para que el ciclista pueda llegar al aparcamiento sin obstáculos, como pueden ser los bordillos de las aceras que le obligan a bajar de la bicicleta en medio del tráfico. Se debe asimismo evitar maniobras complicadas que obliguen al ciclista a quitar los ojos de la circulación para llegar al soporte que ha localizado. Hay que evitar los lugares que obliguen al ciclista a subir o bajar escaleras.

La instalación del aparcabicis debe cumplir con las normativas de accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida, sin entorpecer ni poner en riesgo su movilidad. Además, no puede ser ocupado o bloqueado por otros usuarios, como las motos o los coches aparcados en doble fila. Si fuera necesario, las zonas de aparcamiento deberán estar delimitadas con bolardos. En las fotos siguiente se observa un ejemplo de ocupación de los aparcamientos de bicicletas por motos y ciclomotores. Las ordenanzas municipales deben hacer hincapié en la prohibición de esta práctica.





Figura 76: Aparcabicis invadidos por motos (Eva Sterbova)

Se recomienda instalar elementos de segregación, ya que puede ocurrir que una mala maniobra de un coche o camión pueda dañar las bicicletas aparcadas o que las motos ocupen el aparcabicis. Una solución efectiva es la instalación de los soportes sobre una plataforma de hormigón (ver foto) o la delimitación del espacio mediante bolardos (ver foto).



Figura 77: Aparcabicis sobre una plataforma de hormigón en calzada (BACC)



Figura 78: Aparcabicis en calzada con bolardos de protección (BACC)

En Córdoba, la asociación Plataforma Carril Bici sugirió al Ayuntamiento la colocación de una barra horizontal soldada a los soportes a unos 20 cm del suelo para evitar el estacionamiento de motocicletas. Debido a su mayor peso, éstas no pueden ser levantadas, mientras que para las bicicletas no presenta mayor problema.



Figura 79: Aparcabicis con una barra contra la invasión de motos (Juanma Zurita)



Figura 80: Aparcabicis con bolardos contra la invasión de motos (BACC)

### 7.1.3 La diferencia de nivel

Cuando se deba salvar una diferencia de nivel para llegar al aparcamiento (por ejemplo, en un aparcamiento subterráneo) o si el aparcamiento tiene varios pisos, se debe prever la colocación de una rampa o de una escalera dotada de una canaleta.

En el caso de rampas, se recomienda anchuras de 2 m, plataformas de al menos 1,80 m de longitud en sus extremidades, una banda de rodamiento suficientemente uniforme y rugosa, y un ángulo de inclinación no superior a 10%.

En el caso de las canaletas, es preferible fijarlas en el hormigón, de los dos lados de la escalera, los pedales de la bicicleta no deben tocar la pared y se recomienda biselar la canaleta (ya que la bicicleta raramente está en la vertical). Las canaletas de metal deben tener una anchura de 10 cm y una profundidad de 4 cm.



Figura 81: Escaleras habilitadas para subir y bajar con la bicicleta en La Haya, Países Bajos (BACC)

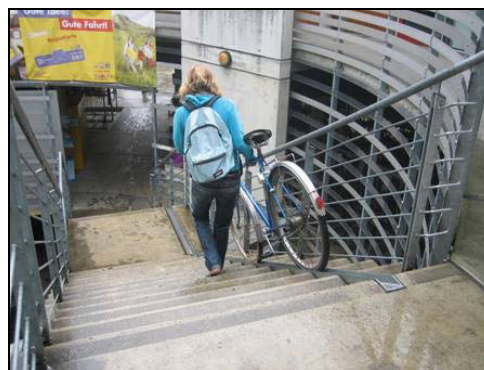


Figura 82: Escaleras habilitadas para subir y bajar con la bicicleta, en Friburgo, Países Bajos (Rocco Naya)

## 7.2 Los obstáculos psicológicos

### 7.2.1 El sentimiento de seguridad

Para no suscitar ningún sentimiento de inseguridad en los usuarios, un aparcabici debe disponer de una buena iluminación y debe ser visible por los transeúntes. El sentimiento de seguridad se debe reforzar con el fin de convencer al ciclista de que su bicicleta y él están seguros. Un aparcamiento disimulado detrás de un seto frondoso, aunque sea por razones estéticas, no es una solución eficaz.

Es muy importante que el aparcabici tenga buena imagen porque eso da una sensación de buena calidad y seguridad. Los aparcamientos en mal estado incitan al vandalismo y caen en desuso.

En la foto siguiente se muestra una bicicleta aparcada de forma espontánea cerca de un aparcamiento infrutilizado, debido a la mala imagen que provoca el aparcamiento por estar invadido por desperdicios y estar oxidado.

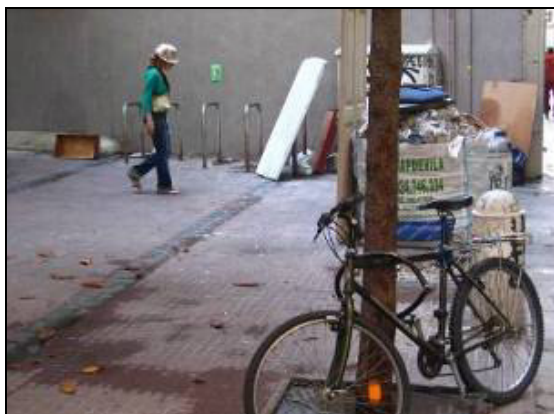


Figura 83: Alternativa espontánea a los aparcamientos reglamentarios mal implantados (Marcus Willcocks)



Figura 84: Bicicleta en mal estado en el aparcabici de una estación (Juan Merallo)

Conviene evitar que los aparcamientos de bicicletas permanezcan durante mucho tiempo con restos de bicicletas amarrados a él. Esta situación comporta un rechazo del potencial usuario a dejar ahí su bicicleta, además de ocupar un espacio inútilmente. Las policías locales deben dotarse de un protocolo de actuación para la retirada de bicicletas que determine claramente los criterios para considerar que una bicicleta está abandonada y el sistema de aviso para su retirada.

## 7.2.2 El mantenimiento

El mantenimiento de los aparcabici es primordial. Se debe evitar instalar el aparcamiento en un lugar donde el agua se acumule en caso de lluvia, o donde sea difícil realizar las tareas de limpieza de la vía pública. El diseño del aparcamiento debe permitir que sea fácil su mantenimiento y limpieza, y estas tareas deben realizarse con suficiente frecuencia.

El mantenimiento debe incluir inspecciones sobre la integridad de los soportes, por si han sido dañados o si han cedido los puntos de anclaje al suelo.



Figura 85: Mantenimiento inadecuado de un aparcabici (BACC)

### **7.2.3 El diseño**

Sea cual sea la forma o el diseño, el aparcamiento debe ser siempre apto para su uso. Debe ser compatible con los tipos de bicicletas habituales, sea cual sea la anchura de los neumáticos o del manillar. Además, debe ser compatible con la mayoría de antirrobo. El diseño no puede limitar la visibilidad del aparcamiento.

Un diseño sencillo tiene la doble ventaja de ser económico y fácilmente comprensible por quienes lo utilizan.

## 8. EJEMPLOS DE APARCAMIENTOS DE LARGA DURACIÓN

### 8.1 Aparcamientos cerrados GUBI, Bilbao y Vitoria

La empresa TRANSFORMADOS METALICOS INDUSTRIALES, SL (TRAMEINSA) ha diseñado el GUBI en respuesta a la necesidad de proteger la bicicleta en su estancia en la vía pública.

Los ayuntamientos de Bilbao y Vitoria han encargado a esta empresa un sistema que permitiese proteger las bicicletas públicas durante la noche para no tener que recogerlas. El sistema puede servir también para que vecinos de un entorno puedan compartir un guardabicis colectivo.

Actualmente el departamento de I+D+i de la empresa está desarrollando nuevas mejoras que incorporarán en breve al GUBI. Una de las mejoras de mayor importancia será la utilización individual del GUBI, distribuyendo el espacio en compartimentos individuales.



Figura 86: Guardabicis GUBI, Bilbao (Trameinsa)



Figura 87: Guardabicis GUBI, Vitoria (Trameinsa)

## 8.2 Aparcamientos en intercambiadores de transporte, Sevilla

Con la idea de fomentar la intermodalidad entre dos modos de transporte sostenibles (autobuses y bicicletas) y siguiendo las directrices del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, en el que se establece la necesidad de instalación de aparcamientos de bicicletas privadas de los usuarios del transporte público metropolitano en los intercambiadores de transporte y en las estaciones de autobuses, se ha construido un aparcamiento rotatorio con capacidad para 90 bicicletas privadas.

Este nuevo aparcabicis, situado en las instalaciones del Consorcio de Transporte Metropolitano que tiene dentro de la Estación de Autobuses Plaza de Armas, se complementa con el que ya existía, en el pasillo que conecta las oficinas del Consorcio y el Hall de la Estación de Autobuses Plaza de Armas. Tras recoger las opiniones de algunos usuarios, se ha optado por ofrecer un aparcabicis con un nivel mayor de seguridad.

El aparcamiento tiene carácter rotatorio con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como medio autónomo de transporte y la intermodalidad entre el autobús metropolitano y la bicicleta. De esta forma tienen un sitio seguro y resguardado de las inclemencias meteorológicas donde dejar la bicicleta por las noches y los fines de semana.

No se permite el estacionamiento continuado de bicicletas por periodo superior a 5 días hábiles. Para estacionamientos superiores a este periodo se debe solicitar, con carácter previo, autorización al Consorcio. El aparcamiento está abierto todos los días de 6:00 a 24:00 horas. Con carácter disuasorio el aparcamiento está dotado de cámara de seguridad. Se recomienda el uso de elementos de seguridad suficientes y el correcto anclaje de las bicicletas. Como prestación complementaria al aparcamiento en la entreplanta existe un servicio de repuestos y de mantenimiento de bicicletas, autorizado por el Consorcio, pero como actividad totalmente independiente de su ámbito de prestación de servicios.



Figura 88: Aparcabicis en la estación de autobuses de Sevilla (Consorcio de Transporte Metropolitano)

### 8.3 Aparcamientos subterráneos de BSM, Barcelona

La empresa municipal de aparcamientos Barcelona Serveis a la Mobilitat (BSM) gestiona 45 aparcamientos de coches subterráneos en la ciudad. Progresivamente se han ido incorporando plazas de bicicletas en cada una de las localizaciones y actualmente cada una tiene entre 20 y 40 plazas de aparcamiento para bicicletas.

Las plazas están ubicadas cerca del puesto de control en soportes de rueda. La mayoría de las plazas son para abonados y algunas localizaciones tienen todas las plazas alquiladas y hay una larga lista de espera. Los precios son de 1,20 euros/día y 13 euros/mes para los abonados.

El año 2008, BSM inauguró el primer aparcamiento exclusivo para motos y bicicletas. Se trata de un aparcamiento subterráneo con capacidad para unos 180 vehículos de dos ruedas, de los cuales un 15% están destinados a bicicletas.

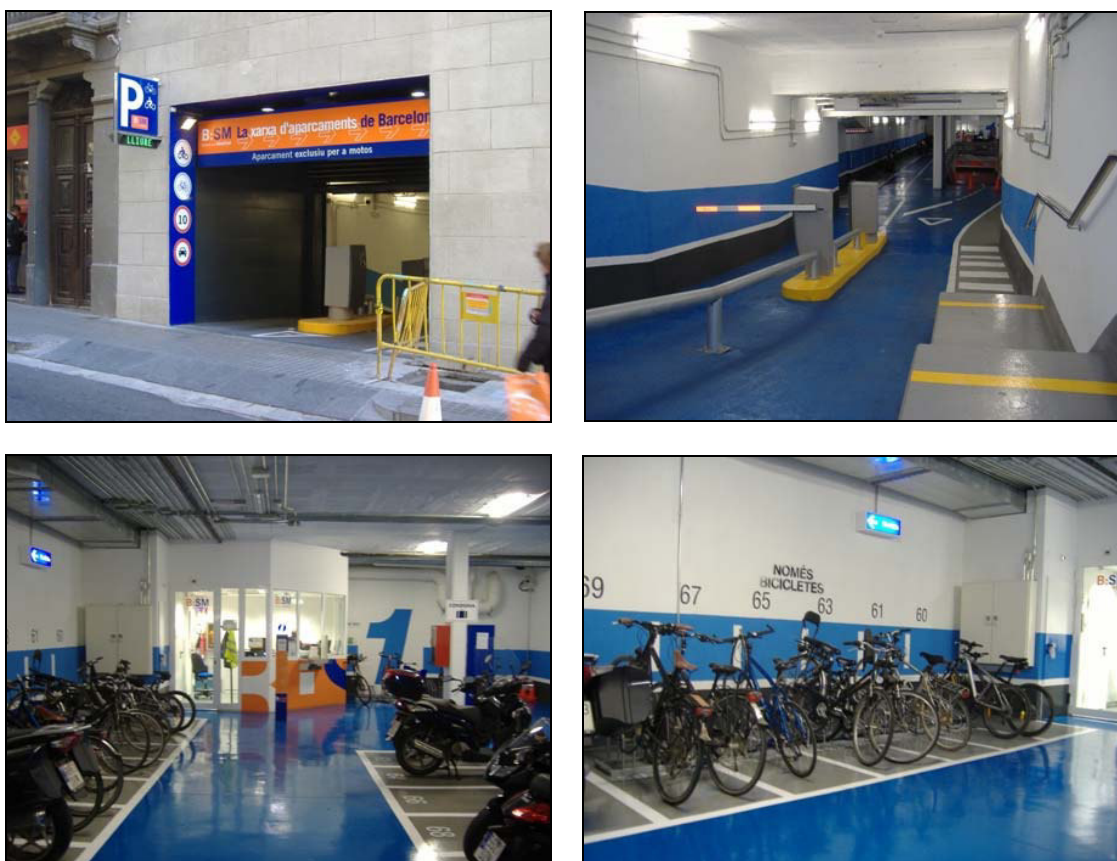


Figura 89: Aparcamiento subterráneo de motos y bicicletas, Barcelona (BACC)

Otras empresas de aparcamiento de coches han ido ofreciendo también plazas de aparcamiento de bicicletas con condiciones similares.

#### 8.4 “My Beautiful Parking”, Barcelona

My Beautiful Parking funciona como aparcamiento de bicicletas cerrado, de iniciativa privada, desde 2005 y está ubicado en el centro histórico de Barcelona. Ofrece un servicio de aparcamiento las 24 horas del día los 365 días del año con capacidad para 120 bicicletas. Los usuarios cuentan con una tarjeta-llave con la cual pueden entrar y salir del local en el momento que deseen, y tienen asignada una plaza a la que deben candar su bicicleta. El local dispone de un sistema de videovigilancia permanente.

Las plazas ofertadas son de 3 tipos diferentes: en disposición vertical con un gancho, en posición horizontal y a doble altura. Los precios oscilan entre 15 y 20 euros al mes.

Durante el día, el local ofrece también un servicio de alquiler de bicicletas, venta de accesorios y reparaciones.



Figura 90: Aparcamiento My Beautiful Parking, Barcelona (BACC)



## 8.5 Guardabicis en el Casco Viejo de Vitoria

La Agencia para la Revitalización Integral de la Ciudad Histórica de Vitoria - Gasteiz del Ayuntamiento de Vitoria ha convertido lonjas vacías del Casco Viejo en aparcamientos para bicicletas en función de la demanda.

El proyecto, bautizado como Txirrindu, se ha puesto a prueba en la calle Cuchillería, y se prevé que entre en funcionamiento a principios de 2009 con 50 plazas. Las plazas se adjudicarán por periodos de 5 años, los aspirantes deberán constituirse en comunidad de usuarios. Después, funcionarán de forma autogestionada, es decir, de manera similar a la comunidad de cualquier edificio de viviendas.

Serán ellos quienes, entre otras cosas, decidan cómo distribuir el espacio: determinarán, por ejemplo, la forma de agrupar las bicicletas de familias enteras o de qué manera guardar las bicis infantiles. También estará en sus manos la fórmula de acceso al guardabicis.

En adelante, la labor de la agencia consiste en nutrir el censo de usuarios y, en función de las demandas registradas, buscar lonjas de titularidad municipal en las que poder abrir otros guardabicis. No todas las lonjas encajan con estos planes: las candidatas son aquéllas que, debido a sus características, resultan poco atractivas para abrir comercios, oficinas o restaurantes.



Figura 91: Guardabicis Txirrindu, Vitoria

## 8.6 Biceberg y Bigloo

*Biceberg* es un aparcamiento automático y subterráneo para bicicletas. Recibe y devuelve la bicicleta a pie de calle y además permite guardar otros elementos necesarios para su uso, como la mochila o el casco.

El usuario realiza las operaciones mediante una tarjeta chip con código personal secreto, siguiendo un proceso tan sencillo como el de los cajeros automáticos. El tiempo de acceso hasta cada plaza de aparcamiento es de 30 segundos, tanto para su depósito como para su retirada.

Los aparcamientos *biceberg* tienen capacidad para 23, 46, 69 ó 92 bicicletas. *Biceberg* ofrece al usuario una garantía del 100 % contra el robo de la bicicleta y el equipaje, rapidez de acceso y una total comodidad de uso.

En España existen instalaciones en Zaragoza, Huesca, Vitoria y en varias ciudades de Catalunya. La Generalitat de Catalunya instaló, a principios del 2000, varios de estos aparcamientos en las estaciones de autobuses interurbanos de Vilafranca del Penedès, Valls, Quatre Camins, Blanes y Sant Feliu de Guixols. Hay uno cerca de las playas de Barcelona y el más reciente se instaló en 2007, en el campus de la Universidad Autónoma de Barcelona.

Los aparcamientos *Biceberg* ofrecen una gran seguridad para las bicicletas. La bicicleta se extrae rápidamente (30 segundos de promedio). Se recomienda su instalación en las zonas comerciales, deportivas y donde hay afluencia de usuarios y usuarias durante todo el día para tiempos de corta-media duración.

En el caso de la UAB Barcelona: la cuota del abono mensual es de 6 euros (durante los tres primeros meses el abono es gratuito). La tarifa es de 0,30 euros/hora o de 0,15 euros/hora para los abonados al Servicio de Actividad Física. El horario del *Biceberg* es desde las 6.00 hasta las 23.30 horas. Otros aparcamientos *Biceberg* suelen ser gratis las primeras seis horas.



Figura 92: Esquema de un Biceberg, Izda. (BICEBERG), y en funcionamiento, Dcha. (BACC)

*Bigloo* es un aparcamiento automático para bicicletas. Recibe y devuelve la bicicleta a pie de calle y ofrece un espacio consigna para la mochila, el casco u otros elementos transportados.

El usuario realiza las operaciones mediante una tarjeta RF, siguiendo un proceso tan sencillo como el de los cajeros automáticos, facilitando maniobras sin utilización de la tarjeta. *Bigloo* ofrece al usuario una garantía del 100% contra el robo de la bicicleta y el equipaje, rapidez de acceso y una total comodidad de uso.

Los aparcamientos *Bigloo* tienen capacidad para 24 bicicletas por módulo instalado.

El modelo *Bigloo* supone una reducción importante de los costes de instalación respecto al modelo *Biceberg*, al no ocupar espacio subterráneo, sin embargo requieren un espacio mayor en superficie (7 m de diámetro). También destaca la ventaja de su portabilidad en el caso de tener que cambiar la ubicación del aparcamiento.

En estos momentos se encuentra en fase de pruebas previa, y listo para su presentación en el mercado.



Figura 93: Aparcamiento automático en superficie (BIGLOO)

Los dos sistemas anteriores pueden funcionar también como dispensadores de bicicletas públicas.

Los aparcamientos *Biciberg* y *Bigloo* brindan una total seguridad de la bicicleta y accesorios frente al robo, el vandalismo y la intemperie. Esta seguridad conlleva que los usuarios puedan utilizar bicicletas de mayor calidad y comodidad.

## 8.7 Biciestación de Basilea, Suiza

El año 2001, el Ayuntamiento de Basilea decidió realizar una importante inversión para solucionar el problema de las bicicletas estacionadas en las inmediaciones de la principal estación de tren. Como pasa en las ciudades con un elevado uso de la bicicleta, las estaciones intermodales son un polo de atracción de miles de bicicletas diariamente, con el consiguiente problema de accesibilidad de los peatones debido a las bicicletas atadas espontáneamente en cualquier lugar.

La solución fue construir un gran aparcamiento subterráneo exclusivo para bicicletas de 1.400 plazas con un coste de unos 7 millones de euros. El acceso al equipamiento se realiza mediante anchas rampas muy cómodas que permiten también el acceso peatonal al otro lado de la estación. El aparcamiento está dividido en dos zonas, una con 750 plazas gratuitas y otra con 650 plazas en una zona con control de acceso y abierta las 24h, ambas con videovigilancia. Cuenta también con 288 consignas individuales y 25 dobles que funcionan con monedas, plazas especiales para tándemes, remolques, puntos de recarga para las bicicletas eléctricas, alquiler de bicicletas, lavabos y una cafetería. Actualmente, la demanda ha crecido y hay planes de ampliar la instalación.

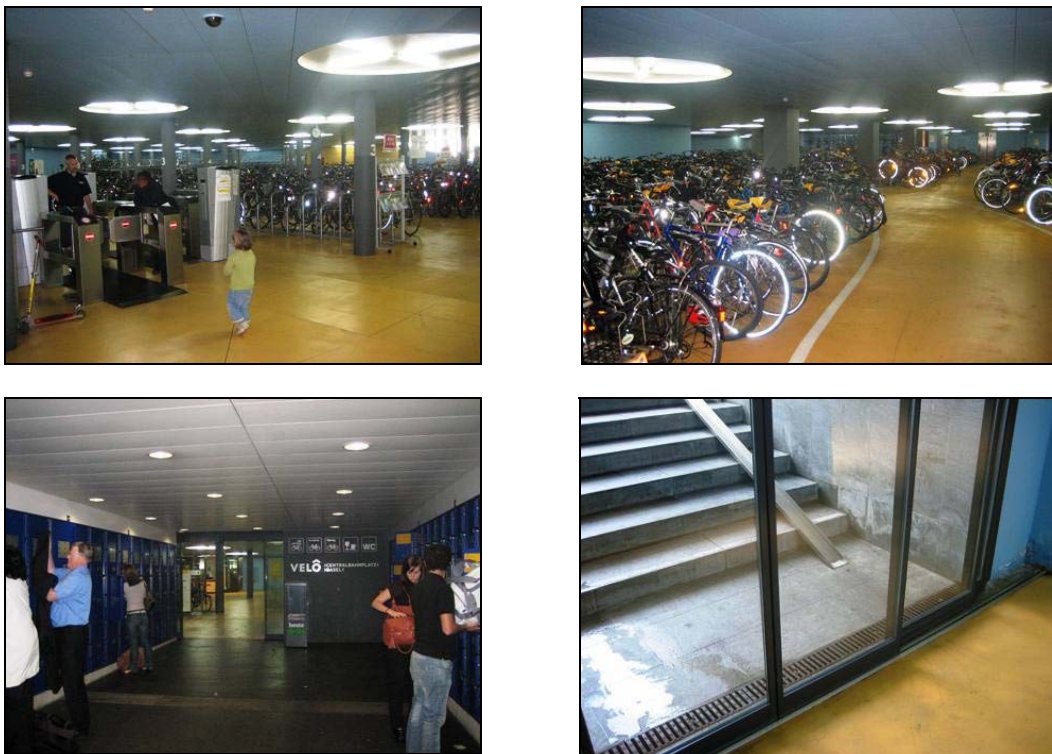


Figura 94: Aparcamiento de bicicletas en la estación de Basilea, Suiza (Rocco Naya)

## 8.8 Biciestación de Groningen, Países Bajos

En la ciudad de Groningen, al norte de Holanda, se construyó en el año 2006 un edificio de aparcamiento de bicicletas delante la estación de tren. Esta construcción generó cierta controversia por parte de la ciudadanía porque suponía un enfrentamiento estético con el viejo el edificio de la estación. Lo cierto es que al estar semienterrado, la cubierta del aparcamiento es transitable y actúa como plaza pública que da acceso a la estación sin tatarla ni relegarla a un segundo plano.

Los accesos al aparcamiento están permanentemente abiertos al exterior. El edificio dispone de varias entradas con escaleras en lugares estratégicos y dos rampas en los extremos que permiten acceder en bicicleta y atravesar el aparcamiento de punta a punta en los dos sentidos. Además, unas perforaciones circulares en la cubierta permiten una iluminación natural del nivel del aparcamiento y la comunicación visual entre éste y la plaza.

En el interior hay 5.000 plazas gratuitas para bicicletas pero, a la práctica, el edificio puede llegar a albergar hasta 7.000 bicicletas. Además, cerca de la estación todavía se conserva el antiguo aparcamiento y un centro de servicios con taller, alquiler y aparcamiento para abonados. Desde el puesto de control del nuevo edificio, ubicado bajo la plaza, se vigila el acceso de los usuarios y el estado de las bicicletas. El ayuntamiento marca las bicicletas con una cinta que según el color indica el número de semanas que lleva cada bicicleta aparcada. Cuando una bicicleta excede el plazo máximo de cuatro semanas es retirada y llevada al depósito municipal.

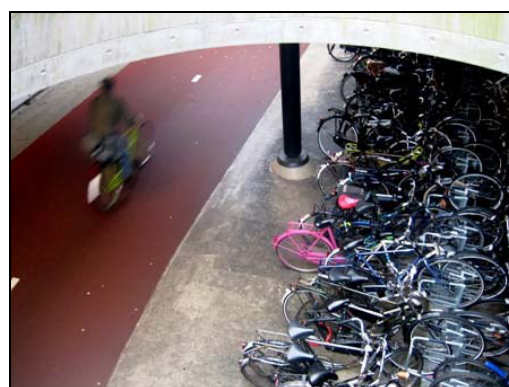


Figura 95: Aparcamiento de bicicletas en la estación de Groningen, Países Bajos (Jordi Manuel)

## 9. PÁGINAS WEB

### 9.1 Empresas españolas de aparcamientos de bicicletas

A continuación se presenta una lista no exhaustiva de las empresas de aparcamientos de bicicletas españolas. Un listado actualizado se puede consultar en la web: [www.aparcabicis.info](http://www.aparcabicis.info)

Tabla 5: Listado de empresas españolas de aparcamientos de bicicletas

GUARDABICIS	
BICEBERG	<a href="http://www.biceberg.es">www.biceberg.es</a>
BIGLOO	<a href="http://www.bigloo.es">www.bigloo.es</a>
TRAMEINSA	<a href="http://www.trameinsa.com">www.trameinsa.com</a>
SOPORTES	
BARCELONA DESIGN	<a href="http://www.bdbarcelona.com">www.bdbarcelona.com</a>
BICITRONIC	<a href="http://www.bicitronic.com">www.bicitronic.com</a>
BIKEHIVE	<a href="http://www.bikehive.com">www.bikehive.com</a>
CITYOR	<a href="http://www.yor.es">www.yor.es</a>
COLOMER	<a href="http://www.colomer-es.com">www.colomer-es.com</a>
COMUNICAL	<a href="http://www.comunical.net">www.comunical.net</a>
CUBIS	<a href="http://www.cubis.es">www.cubis.es</a>
DAE	<a href="http://www.dae.es">www.dae.es</a>
DÍEZ Y CIA	<a href="http://www.dycmv.es">www.dycmv.es</a>
DISSENY BARRACA	<a href="http://www.dissenybarraca.com">www.dissenybarraca.com</a>
DOUBLET	<a href="http://www.doublet.es">www.doublet.es</a>
EQUIDESA	<a href="http://www.equidesa.com">www.equidesa.com</a>
ESCOFET	<a href="http://www.escofet.com">www.escofet.com</a>
FUNDICIÓN DÚCTIL BENITO	<a href="http://www.benito.com">www.benito.com</a>
GEOFOTÓN	<a href="http://www.geofoton.com">www.geofoton.com</a>
GRUPO FÁBREGAS	<a href="http://www.grupfabregas.com">www.grupfabregas.com</a>
INDUSTRIAS SALUDES	<a href="http://www.isaludes.es">www.isaludes.es</a>
INENTOR	<a href="http://www.inentor.es">www.inentor.es</a>
ITABONA	<a href="http://www.itabona.com">www.itabona.com</a>
JORDI MANUEL GALÍ	<a href="http://www.jordimanuelgali.com">www.jordimanuelgali.com</a>
MAPROVER	<a href="http://www.maprover.com">www.maprover.com</a>
MOBIPARK	<a href="http://www.mobipark.com">www.mobipark.com</a>
MODULAR	<a href="http://www.modular-bike.com">www.modular-bike.com</a>
MOYCOSA	<a href="http://www.moycosa.com">www.moycosa.com</a>
OCIONA	<a href="http://www.ociona.es">www.ociona.es</a>
PROIEK	<a href="http://www.proiek.com">www.proiek.com</a>
PROSEÑAL	<a href="http://www.prosenal.es">www.prosenal.es</a>

SANTA & COLE	<a href="http://www.santacole.com">www.santacole.com</a>
SEÑALIZACIÓN Y DISEÑOS URBANOS	<a href="http://www.disenos-urbanos.es">www.disenos-urbanos.es</a>
SETGA	<a href="http://www.setga.es">www.setga.es</a>
SPORTESBICI	<a href="http://www.sportesbici.com">www.sportesbici.com</a>
TECNOLOGIA Y DISEÑO CABANES	<a href="http://www.tdcabanes.com">www.tdcabanes.com</a>
URBABIL	<a href="http://www.urdabil.es">www.urdabil.es</a>
URBE	<a href="http://www.urbe-sbd.com">www.urbe-sbd.com</a>
URDADEP	<a href="http://www.urdadep.com">www.urdadep.com</a>

## 9.2 Más información

Tabla 6: Listado de páginas web relacionadas con el aparcamiento de bicicletas

ABUS	<a href="http://www.abus.es">www.abus.es</a>
AGUIDON PLUS	<a href="http://www.aguidonplus.fr">www.aguidonplus.fr</a>
AUTOPA	<a href="http://www.autopa.co.uk">www.autopa.co.uk</a>
BARCELONA SERVEIS MOBILITAT (BSM)	<a href="http://www.bsmsa.es">www.bsmsa.es</a>
BIKE PARKING AND SECURITY ASSOCIATION	<a href="http://www.bpsa.info">www.bpsa.info</a>
BIKE TREE	<a href="http://www.biketree.com">www.biketree.com</a>
BIKEAWAY	<a href="http://www.bikeaway.com">www.bikeaway.com</a>
BIKEOFF	<a href="http://www.bikeoff.org">www.bikeoff.org</a>
BIKEY	<a href="http://www.bikey.com">www.bikey.com</a>
BROXAP	<a href="http://www.broxap.com">www.broxap.com</a>
CALZOLARI	<a href="http://www.calzolarisrl.it">www.calzolarisrl.it</a>
CONSORCIO DE TRANSPORTES SEVILLA	<a href="http://www.consorciotransportes-sevilla.com">www.consorciotransportes-sevilla.com</a>
CYCLE WORKS	<a href="http://www.cycle-works.com">www.cycle-works.com</a>
CYCLEPODS	<a href="http://www.cyclepods.co.uk/">www.cyclepods.co.uk/</a>
CYKELPARKERING	<a href="http://www.cikelparkering.info">www.cikelparkering.info</a>
DERO	<a href="http://www.dero.com">www.dero.com</a>
DIXON BATE	<a href="http://www.dixonbate.co.uk">www.dixonbate.co.uk</a>
FALCO	<a href="http://www.falco.nl">www.falco.nl</a>
FCL	<a href="http://www.futurecity-group.com">www.futurecity-group.com</a>
HAGS	<a href="http://www.hags.com">www.hags.com</a>
JOSTA	<a href="http://www.josta.de">www.josta.de</a>
LOCK IT SAFE	<a href="http://www.lisproducts.co.uk">www.lisproducts.co.uk</a>
LUMA	<a href="http://www.luma.es">www.luma.es</a>
MY BEAUTIFUL PARKING	<a href="http://www.mybeautifulparking.com">www.mybeautifulparking.com</a>
ORION	<a href="http://www.orion-bausysteme.de">www.orion-bausysteme.de</a>
PEDALIBRE	<a href="http://www.pedalibre.org/evitar_robotos.htm">www.pedalibre.org/evitar_robotos.htm</a>
PINHEAD	<a href="http://www.pinheadcomponents.com">www.pinheadcomponents.com</a>
PITLOCK	<a href="http://www.pitlock.com">www.pitlock.com</a>
SECURABIKE	<a href="http://www.securabike.com">www.securabike.com</a>
SEKURA-BYK	<a href="http://www.sekura-byk.co.uk">www.sekura-byk.co.uk</a>
URBAN ENGINEERING	<a href="http://www.urbanengineering.co.uk">www.urbanengineering.co.uk</a>
VEKSO	<a href="http://www.veksoe.com">www.veksoe.com</a>

## 10. GLOSARIO

- **Antirrobo:** Dispositivo destinado a impedir mecánicamente la utilización de una bicicleta y/o amarrar la bicicleta a un soporte de un aparcabicis.
- **Aparcamiento de bicicletas o aparcabicis:** Lugar donde se colocan las bicicletas cuando no están en uso o, también, el conjunto de elementos de señalización, protección y soporte que posibilita dicha localización.
- **Aparcamiento espontáneo:** El que se realiza aprovechando árboles, farolas o elementos del mobiliario urbano.
- **Biciestación:** Aparcamiento pensado para albergar a cantidades importantes de bicicletas con personal de atención al usuario que ejerce también las funciones de vigilancia. Incluye habitualmente servicios adicionales como alquiler de bicicletas, reparaciones, venta de accesorios, información y aseos.
- **Candado:** Dispositivo independiente de cierre que incluye un cuerpo, un mecanismo de cierre y un arco.
- **Candar:** Acción de cerrar con llave el antirrobo que sujeta la bicicleta al soporte del aparcamiento de bicicletas.
- **Consigna:** Caseta cerrada que protegen cada bicicleta del robo, vandalismo y las inclemencias del tiempo
- **Guardabicis:** Aparcamiento de bicicletas de larga duración, generalmente cerrado y con control de acceso.
- **Ordenanza municipal de urbanismo:** Marco normativo propio de un ayuntamiento que regula temas relacionados con el urbanismo y, en particular, las reservas de plazas de aparcamiento que deben cumplir los nuevos edificios.
- **Registro de bicicletas:** Sistema de control que vincula los datos del vehículo con los de su propietario o propietaria en una oficina de registro habilitada para ello.
- **Soporte:** Elemento al que se candan o amarran (atan y aseguran por medio de cadenas, candados, etc.) las bicicletas. El aparcamiento de bicicletas está formado por varios soportes, los cuales pueden servir, generalmente, para una o dos bicicletas.
- **U-Invertida:** Tipo de soporte con forma de U invertida. Es el más aceptado y recomendado por su nivel de seguridad y comodidad.



## 11. REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

### 11.1 Referencias

[BACC, 2008] Bicicleta Club de Catalunya – BACC, González D., “Estudio de la evolución del robo de bicicleta y su uso en Barcelona 2003 a 2008”, 2009.

[DCF, 2008] Danish Cyclists’ Federation (DCF), Celist P. et al., “Bicycle parking manual”, 2008.

[DOGC, 2006] Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, “Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d’avaluació de la mobilitat generada”, DOGC núm. 4723 de 21/09/2006, p. 39388, 2006.

[FUBicy, 2007] Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy), Giroud M. et al., “Bicycle theft prevention: impact, solutions and side-effects”, Velocity, Múnic, 2007.

[Gamman, 2004] Gamman L., Thorpe A., Willcocks M., “Bike Off! Tracking the Design and Terrains of Cycle Parking: Reviewing Use, Misuse and Abuse. Crime Prevention and Community Safety”, An International Journal, vol.6., Nr.4, p19-36, 2004. ([www.bikeoff.org/topics/seminars-papers](http://www.bikeoff.org/topics/seminars-papers))

[Gamman, 2008] Gamman L., Willcocks M., “The Bikeoff Initiative, Cycle Theft Versus Socially Responsive Innovation”, Design Against Crime Research Centre (DAC), 2º Congreso Catalán de la Bicicleta, L’Hospitalet de Llobregat, 2008. ([www.bikeoff.org/topics/seminars-papers](http://www.bikeoff.org/topics/seminars-papers))

[GESOP, 2008] GESOP, “Percepción y uso de la bicicleta”, 2n Congreso Catalán de la Bicicleta, [www.congresbicicat.org](http://www.congresbicicat.org), 2008.

[IDAE, 2007] Guía práctica de la energía. Consumo eficiente y responsable 2ª edición, 2007. IDAE

[MMA, 2005] Ministerio de Medio Ambiente. Observatorio de la movilidad metropolitana 2003. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, 2005.

[MMA, 2006] Ministerio de Medio Ambiente, Perfil ambiental 2006.

[OMS, 2005] Organización Mundial de Salud (OMS), “Health effects of transport-related air pollution”, 2005.

[PDB Málaga, 2007] Plan Director de Bicicletas de Málaga, 2007.

[Sanz, 1999] Sanz A., “La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte”, Ministerio de Fomento, Madrid, 1999.

[Vogt, 2007] Vogt W. et al., “Promoting Bicycle Use by Providing safe Mobile-Phone Bicycle Garages in the City of Stuttgart”, Institut Fuer Strassen- und Verkehrswesen, Universitaet Stuttgart, Velocity, Múnic, 2007.

[Wesselink, 2008] Wesselink G., "Bicycle theft - Identificación y registro", 2º Congreso Catalán de la Bicicleta, 2008.

## 11.2 Bibliografía

- Association of Pedestrian and Bicycle Professionals (APBP), "Bicycle Parking Guidelines", Washington, 2002. [Estados Unidos]
- Board of the Stichting FietsParKeur, "Standards for bicycle parking systems", Version 2.0 November 10., 2004. [Países Bajos]
- CERTU, "Le stationnement des vélos sur les espaces privés". [Francia]
- CROW, "Bicycle Parking in the Netherlands", 1997. [Países Bajos]
- CROW, "Design manual for bicycle traffic", Traffic Engineering, Record 25, Ede, 2007. [Países Bajos]
- Danish Cyclists' Federation (DCF), Celist P. et al., "Bicycle parking manual", 2008. [Dinamarca]
- Jensen S. et al., "Collection of Cycle Concepts", Denmark, Ed. Road Directorate, 2000. [Dinamarca]
- Krag T., "Predicting the Need for Bicycle Parking", Velocity, Múnic, 2007. [Varios países]
- PRO VELO Suisse, "Guide pour la planification et la mise en service de vélostations", 2006. [Suiza]
- Secrétariat permanent à la politique de Prévention (VSPP), "Le guide du stationnement pour vélos", Ministère de l'Intérieur, 1998. [Bélgica]
- Sustrans-CTC, "Cycle parking - INFORMATION SHEET FF37", 2004. [Reino Unido]
- Transport for London - "Workplace cycle parking guide", 2006. [Reino Unido]
- UNE-EN 15496 "Requisitos y métodos de ensayo para los elementos antirrobo para bicicletas", 2008. [España]
- Vélo Québec, "Les stationnements pour vélos - Guide pour le gestionnaire d'édifice", 2005. [Canadá]

## 12. ÍNDICE DE FIGURAS Y TABLAS

### • Figuras

Figura 1: Robo de las partes de la bicicleta [Gamman, 2008] .....	9
Figura 2: Mapa conceptual sobre la planificación de aparcamientos de bicicletas .....	13
Figura 3: Aparcabicis con soportes de tipo U-Invertida (BACC) .....	15
Figura 4: Ejemplos de cómo candar la bicicleta correctamente al soporte de tipo U-Invertida [Gamman, 2008] .....	16
Figura 5: Placa complementaria informativa (MODULAR) .....	16
Figura 6: Pegatina informativa (Jordi Manuel) .....	16
Figura 7: Soporte “Frontwheel enclosure” (BROXAP-caMden) .....	17
Figura 8: Soporte “M stand” (BROXAP-caMden) .....	17
Figura 9: Soportes de tipo circular (MODULAR) .....	17
Figura 10: Soportes de tipo semi-circular (Marcus Willcocks) .....	17
Figura 11: Soportes de tipo circular (LAGRANJA DESIGN / SANTA & COLE) .....	17
Figura 12: Soportes de tipo semi-circular con marquesina (Consortio de Transporte Metropolitano) .....	17
Figura 13: Aparcabicis con soportes de rueda verticales (Marcus Willcocks) .....	18
Figura 14: Aparcabicis con soportes de rueda horizontales (BACC) .....	18
Figura 15: Aparcamiento con soportes de rueda (Marcus Willcocks) .....	19
Figura 16: Aparcamiento con soportes de rueda (BACC) .....	19
Figura 17: Aparcamiento con soportes de rueda (BACC) .....	19
Figura 18: Aparcamiento con soportes de rueda (BACC) .....	19
Figura 19: Aparcamiento con soportes de pared inclinados (Fundació Terra/MODULAR) .....	20
Figura 20: Aparcamiento con soportes de pared verticales, My beautiful Parking (BACC) .....	20
Figura 21: Aparcamiento con soportes de doble altura, My beautiful Parking (BACC) .....	20
Figura 22: Aparcamiento con soportes de doble altura (ORION) .....	20
Figura 23: Aparcamiento con soportes verticales independientes colectivo (CYCLEPOD) .....	21
Figura 24: Aparcamiento con soporte vertical independiente individual (Jordi Manuel) .....	21
Figura 25: Soportes con antirrobo incorporado en una biciestación de Londres (BACC) .....	21

Figura 26: Consignas en una estación de la ciudad de Friburgo, Alemania (Rocco Naya) .....	22
Figura 27: Consignas en una estación de la ciudad de Vancouver, Canadá (BACC).....	22
Figura 28: Consignas para guardar las bicicletas en la Universidad de Lleida (BACC).....	23
Figura 29: Consignas para 5 bicicletas en Róterdam, Países Bajos (Baldiri Salcedo) .....	24
Figura 30: Consignas para 5 bicicletas en Delft, Países Bajos (Ellywa/Wikipedia).....	24
Figura 31: Aparcamiento colectivo en un barrio residencial de Friburgo, Alemania (Rocco Naya).....	25
Figura 32: Aparcamiento colectivo en La Haya, Países Bajos (BACC).....	25
Figura 33: Aparcamiento colectivo para bicicletas en una estación de autobuses (BACC).....	25
Figura 34: Aparcamiento colectivo para bicicletas en una escuela de idiomas (BACC) .....	25
Figura 35: Aparcamiento vigilado al aire libre en Copenhague, Dinamarca (BACC) .....	26
Figura 36: Aparcamiento vigilado al aire libre en La Haya, Países Bajos (BACC).....	26
Figura 37: Aparcamiento colectivo de bicicletas en la Estación Central de Ámsterdam, Países Bajos (Jordi Manuel).....	26
Figura 38: Aparcamiento colectivo de bicicletas en la estación de Friburgo, Alemania (Rocco Naya) .....	26
Figura 41: Ubicación correcta en relación al destino [DCF, 2008].....	29
Figura 42: Aparcabicis correctamente ubicado en el acceso principal (Enric Martí) .....	29
Figura 43: Aparcabicis de un instituto, muy alejado de la entrada principal (BACC) .....	30
Figura 44: Detalle del aparcabicis de un instituto, señalado en la foto anterior (BACC) .....	30
Figura 45: Aparcabicis en calzada, ocupando una antigua plaza de coche (BACC) .....	30
Figura 46: Aparcabicis situado en la calzada (Marcus Willcocks) .....	31
Figura 47: Aparcabicis situado en la calzada (BACC) .....	31
Figura 48: Soportes de tipo U-Invertida en aceras estrechas (BACC) .....	31
Figura 51: Aparcabicis familiar ocupando una plaza de coche, vista global y detalle del soporte (BACC).....	32
Figura 52: Guardabicis cerca de una estación de tranvía en Estrasburgo, Francia (Jordi Manuel) .....	33
Figura 53: Aparcabicis en la estación de Barcelona-Sants (BACC).....	33
Figura 54: Aparcamiento para clientes de una farmacia, Alemania (Rocco Naya) .....	34
Figura 55: Aparcamiento para clientes de una librería, Alemania (Eva Sterbova) .....	34
Figura 56: Aparcabicis en un centro de trabajo (BACC).....	35

Figura 57: Aparcabicis en centro de trabajo (Rocco Naya) .....	35
Figura 58: Aparcabicis en un instituto de secundaria (IES Marianao, Sant Boi de Llobregat) .....	35
Figura 59: Aparcabicis en una escuela de primaria de Friburgo, Alemania (Rocco Naya) .....	35
Figura 60: Aparcabicis con soportes oxidados (BACC) .....	42
Figura 61: Dimensiones básicas de una bicicleta (en metros) .....	42
Figura 62: Dimensiones básicas de un soporte de tipo U-Invertida (en metros) .....	43
Figura 63: Esquema de un aparcamiento con soportes de tipo U-Invertida con las medidas recomendadas para una correcta disposición (en metros) .....	43
Figura 64: Dimensiones básicas de los aparcabicis con soporte de rueda en configuración alterna (en metros) .....	44
Figura 65: Dimensiones básicas de los aparcabicis con sujeción vertical (en metros) .....	45
Figura 66: Dimensiones básicas de los aparcabicis de dos niveles, configuración con techo bajo (en metros) .....	46
Figura 67: Dimensiones básicas de los aparcabicis de dos niveles, configuración compacta (en metros) .....	46
Figura 68: Mala fijación de los soportes (BACC) .....	47
Figura 69: Diferentes tipos de señales de aparcamiento de bicicletas (BACC) .....	48
Figura 70: Vigilancia social por parte de transeúntes (BACC) .....	49
Figura 71: Vigilancia social por parte de los usuarios de una estación de tren (BACC) .....	49
Figura 72: Ejemplo del registro de bicicletas, Barcelona (Bicitronic) .....	51
Figura 73: Métodos habituales de robo (Bikeoff, Design Against Crime Research Centre) .....	52
Figura 74: Tipos de antirrobo externos recomendado (LUMA Izda. y ABUS dcha.) .....	52
Figura 75: Bicicleta equipada con un antirrobo fijo, en primer plano, y uno externo, en segundo plano (BACC) .....	53
Figura 76: Aparcabicis invadidos por motos (Eva Sterbova) .....	55
Figura 77: Aparcabicis sobre una plataforma de hormigón en calzada (BACC) .....	55
Figura 78: Aparcabicis en calzada con bolardos de protección (BACC) .....	55
Figura 79: Aparcabicis con una barra contra la invasión de motos (Juanma Zurita) .....	55
Figura 80: Aparcabicis con bolardos contra la invasión de motos (BACC) .....	55
Figura 81: Escaleras habilitadas para subir y bajar con la bicicleta en La Haya, Países Bajos (BACC) .....	56
Figura 82: Escaleras habilitadas para subir y bajar con la bicicleta, en Friburgo, Países Bajos (Rocco Naya) .....	56

Figura 83: Alternativa espontánea a los aparcamientos reglamentarios mal implantados (Marcus Willcocks).....	57
Figura 84: Bicicleta en mal estado en el aparcabicis de una estación (Juan Merallo) .....	57
Figura 85: Mantenimiento inadecuado de un aparcabicis (BACC) .....	57
Figura 86: Guardabicis GUBI, Bilbao (Trameinsa).....	59
Figura 87: Guardabicis GUBI, Vitoria (Trameinsa) .....	59
Figura 88: Aparcabicis en la estación de autobuses de Sevilla (Consortio de Transporte Metropolitano) .....	60
Figura 89: Aparcamiento subterráneo de motos y bicicletas, Barcelona (BACC) .....	61
Figura 90: Aparcamiento My Beautiful Parking, Barcelona (BACC) .....	62
Figura 91: Guardabicis Txirrindu, Vitoria.....	63
Figura 92: Esquema de un Biceberg, Izda. (BICEBERG), y en funcionamiento, Dcha. (BACC).....	64
Figura 93: Aparcamiento automático en superficie (BIGLOO) .....	65
Figura 94: Aparcamiento de bicicletas en la estación de Basilea, Suiza (Rocco Naya).....	66
Figura 95: Aparcamiento de bicicletas en la estación de Groningen, Países Bajos (Jordi Manuel) .....	67

#### • **Tablas**

Tabla 1: Riesgo de robo de varios medios de transporte [Gamman, 2008] .....	9
Tabla 2: Condiciones óptimas para un aparcamiento de bicicletas.....	14
Tabla 3: Plazas mínimas de aparcamientos de bicicletas según el Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya [DOGC, 2006] .....	37
Tabla 4: Recomendaciones para el caso de una ciudad con alto uso de la bicicleta como Copenhague, Dinamarca [DCF, 2008] .....	39
Tabla 5: Listado de empresas españolas de aparcamientos de bicicletas.....	68
Tabla 6: Listado de páginas web relacionadas con el aparcamiento de bicicletas .....	69