

## **ÍNDEX DE CONTINGUTS**

### *ANNEX - Estratègia del Pla 2017-2025*

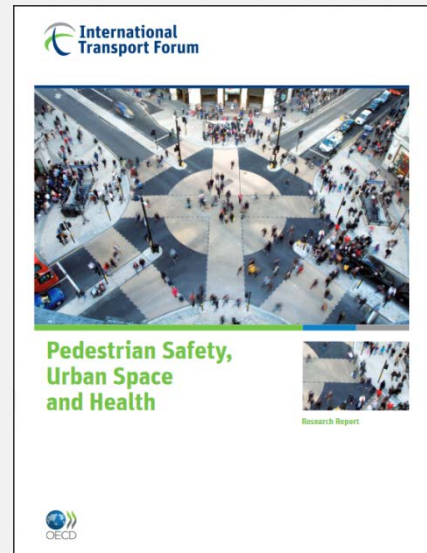
1. Benchmarking d'estratègies.....	2
1.1. Marc internacional.....	2
1.1.1.  Guies i manuals.....	2
1.1.2.  Documents d'abast municipal .....	17
1.1.3.  Documents d'abast supramunicipal .....	24
1.2. Marc estatal.....	32
1.2.1.  Guies i manuals.....	32
1.2.2.  Documents d'abast municipal .....	46
1.2.3.  Documents d'abast supramunicipal .....	56
1.3. Marc català.....	60
1.3.1.  Guies i manuals.....	60
1.3.2.  Documents d'abast municipal .....	69
1.3.3.  Documents d'abast supramunicipal .....	79

## 1. BENCHMARKING D'ESTRATÈGIES

### 1.1. MARC INTERNACIONAL

#### 1.1.1. Guies i manuals

**Pedestrian Safety, Urban Space and Health.**  
*Organització per la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (OCDE). 2012.*



El Fòrum Internacional del Transport de l'Organització per la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (OCDE) redacta l'informe *Pedestrian safety, Urban Space and Health (2012)*. En aquest informe es desenvolupen una sèrie de recomanacions per a la promoció dels desplaçaments a peu dirigides a les autoritats nacionals:

- Integrar la gestió de la mobilitat i el planejament urbà i tenir una major consideració de les necessitats dels vianants en els primers passos de projectes.
- Establir responsabilitats administratives clares entre tots els nivells i departaments dels governs per tal de coordinar les iniciatives i programes de desplaçaments a peu. (...) Això s'ha d'articular mitjançant un comitè nacional o interdepartamental recolzat per un observatori nacional del vianant.
- Metodologia de mesura estandarditzada dels desplaçaments i l'accidentalitat dels vianants (accidents de trànsit i caigudes). L'estandardització pot ajudar a mesurar el creixement dels desplaçaments a peu i, eventualment, ser un indicador central de la sostenibilitat urbana i l'habitabilitat. (...) A nivell nacional, aquesta informació l'ha de recollir l'observatori nacional del vianant.
- Incorporar els serveis de transport públic com una part integrada dins del desenvolupament de noves àrees urbanes i la regeneració d' àrees ja existents, a través de l'orientació en la planificació i el suport econòmic als serveis públics.
- Encoratjar a les autoritats responsables a donar major prioritat i espai als mitjans de desplaçament no motoritzats i al transport públic als centres de les ciutats.
- Desenvolupar una guia de planejament de vianants per a les administracions locals. Els plans han de tenir en consideració l'impacte dels projectes en vianants i ciclistes com una part de la seva valoració i impacte ambiental. (...) La seguretat viària ha de rebre una

atenció especial en el planejament.

- Encoratjar a les empreses a implementar una àmplia gamma d'incentius per als treballadors que utilitzin mètodes de transport no motoritzat en els trajectes a la feina. El sector públic ha de liderar aquestes iniciatives.
- Adoptar un enfocament segur del disseny de l'entorn de la via pública, de tal manera que els grups de risc no estiguin exposats a riscos evitables.
- Implementar polítiques de pacificació del trànsit.
- Promoure la introducció de programes educatius en seguretat viària a les escoles i centres cívics, a més de promoure els beneficis de caminar.
- Dur a terme una revisió crítica dels codis de circulació per enfortir la protecció legal dels vianants en cas d'accident i donar una major prioritat als usuaris més vulnerables per tal de disposar d'una major equitat entre tots els modes de transport.
- Desenvolupar una línia d'investigació per comprendre millor les tendències de mobilitat en una societat canviant.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

### Cycling and Urban Air Quality. A study of European Experiences.

*European Cyclists Federation (novembre, 2014).*



Hi ha hagut pocs estudis sobre l'impacte directe de les mesures del ciclisme sobre la qualitat de l'aire com a part d'un enfocament integrat de gestió de la qualitat de l'aire. El propòsit d'aquesta estudi és, precisament, proporcionar informació dels aspectes clau que promouen la transferència modal i que reforcen la posició de la bicicleta com una opció de política econòmica per a la millora dels nivells de qualitat de l'aire urbà i el més important, per a la conformitat amb els objectius de qualitat de l'aire establerts per la legislació europea.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9






10

## Cycling Plans. Strategies and Design Guidelines.

GIZ Transport and Mobility (gener, 2014).



Recull de plans guies estratègiques ciclistes d'arreu del món.

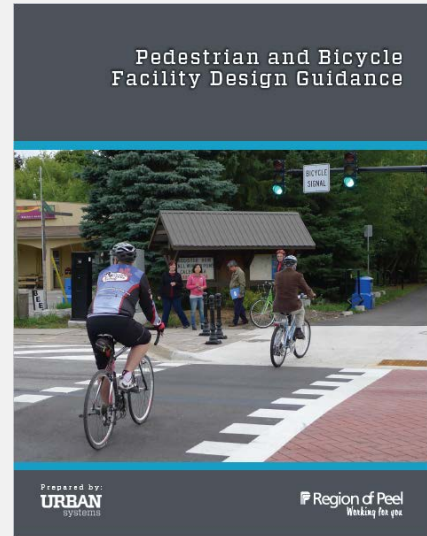
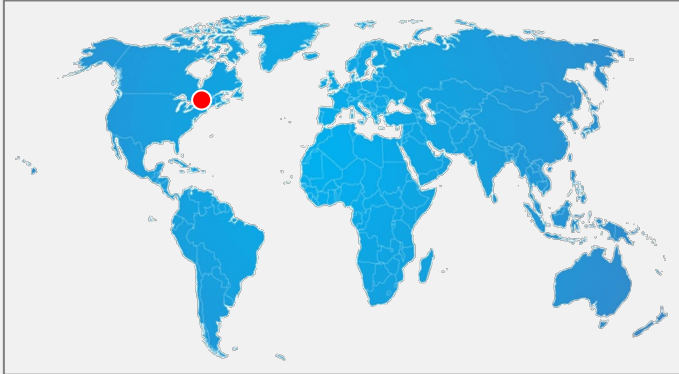
<p><b>1. Europe</b></p>  <p>Picture: Manfred Breithaupt</p>	<p>Austria                  Czech Republic                  Denmark                  Finland                  France                  Germany                  Ireland                  Netherlands                  Norway                  Portugal                  Slovak Republic                  Spain                  Sweden                  Switzerland                  United Kingdom</p>	<p><b>2. America</b></p>  <p>Picture: Adriana Lopez</p>	<p>Brazil                  Canada                  Chile                  Colombia                  United States</p>		
<p><b>3. Asia</b></p>  <p>Picture: Carlos Felipe Pardo</p>	<p>India                  Singapore</p>	<p><b>4. Australia and Oceania region</b></p>  <p>Picture: Ota</p>	<p>Australia                  New Zealand</p>	<p><b>5. Africa</b></p>  <p>Picture: Aron Wagner</p>	<p>South Africa</p>



## Pedestrian and Bicycle Facility Design Guidance

*Urban Systems.*

*Region of Peel.*



Aquest document té per objecte proporcionar als planificadors i els enginyers que dissenyen instal·lacions per a vianants i bicicletes, consells pràctics i exemples de disseny dels tractaments actuals per utilitzar en la planificació de les xarxes de vianants i ciclistes. Conté una revisió de les guies d'Amèrica del Nord, països europeus i Austràlia, així com una llista completa dels recursos que es poden utilitzar durant tot el procés de disseny.

Aquest document és un exemple del compromís per a la planificació integrada a la Regió de Peel, municipi regional situat al sud de la província d'Ontario, Canadà. Està format per tres municipis a l'oest i al nord-oest de Toronto: les ciutats de Brampton i Mississauga, i la ciutat de Caledon.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

### Estrategia integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América latina

Universidad de los Andes, BID, ITDT (febrer, 2016).



Estrategia integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina  
Apoyo para la Guía de Seguridad Vial Ciclista  
Ciudad de México  
Febrero de 2016

L'objecte d'aquest treball és contribuir al desenvolupament d'una guia amb directrius i recomanacions per a la construcció de Plans de Seguretat Vial per Ciclistes en ciutats d'Amèrica Llatina, d'acord amb el Conveni de Cooperació subscrit entre el Banc Interamericà de Desenvolupament (BID) i la Universitat dels Andes, Programa d'Estratègia Integral per a l'Ús de la Bicicleta a Ciutats d'Amèrica Llatina.

En el marc d'aquest treball comparatiu, el present estudi exposa una anàlisi de l'estat de la seguretat viària a la Ciutat de Mèxic amb especial èmfasi en la seguretat per a la promoció de la mobilitat amb bicicleta. Per entendre les polítiques i els processos relacionats amb la seguretat viària a la ciutat, s'analitzen les institucions a càrrec d'aquest tema, els sistemes de registre de fets de trànsit, la inclusió del component de seguretat en estratègies de prevenció i, en un apartat específic, les percepcions d'actors clau sobre els processos de la seguretat viària per a la mobilitat en bicicleta a la Ciutat de Mèxic.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

### Manual del ciclista urbano

Ayuntamiento de Medellín (abril, 2014).



Manual per a prendre a circular de manera segura, ràpida i eficient per la ciutat.



EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

## Manual para implementar y promocionar la ciclovia recreativa

Universidad de los Andes, etc. (2009).



## MANUAL PARA IMPLEMENTAR Y PROMOCIONAR LA CICLOVÍA RECREATIVA



La Ciclovia Recreativa es presenta com una alternativa atractiva per implementar a les ciutats de les Amèriques, ja que no només ofereix l'oportunitat de realitzar activitat física i prevenir les conseqüències d'estils de vida poc saludables, sinó a més contribueix a abordar altres reptes derivats de la vida urbana actual, com són la contaminació de l'aire, inseguretat i perill en els carrers i falta d'espais públics per a la gent. La Ciclovia Recreativa ha pres cada vegada més força en diverses ciutats de les Amèriques, on l'experiència ha demostrat que la seva implementació requereix grans dosis de determinació, col·laboració intersectorial i constància.

Tabla 4. Actividades Paralelas en las Ciclovías Recreativas.

Área	Actividades
Arte y Cultura	Obras de teatro, exposiciones de fotografía, conciertos musicales, clases de danza, espacios de lectura, bibliotecas y ludotecas, exhibición de artesanías.
Recreación y deporte	Fútbol, volley ball, aeróbicos, yoga, tai chi, tae bo, spinning, puntos de deporte extremo, clases de ciclismo, patinaje y defensa personal, caminatas, juegos de mesa gigantes (ajedrez, dominó, damas), juegos y actividades para niños como shows de magia, payasos, mimos, teatro, origami, dibujo y pintura.
Salud	Puntos de promoción de salud y recomendaciones de actividad física, puntos para toma de medidas antropométricas, puntos de vacunación, campañas de donación de sangre y de toma de citología.
Ciencia y tecnología	Juegos interactivos y exposiciones (por ejemplo robótica).
Desarrollo social	Campañas de educación contra el delito, talleres sobre protección del medio ambiente, otros talleres y juegos enfocados en el tema de género.
Varios	Reparación de bicicletas, puntos de hidratación, recomendaciones de seguridad, puntos de atención y exhibición de mascotas y exhibición de equipos de rescate.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

### Cómo impulsar ciclismo urbano. Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe

Universidad de los Andes, JB Mobility, Hill Consulting  
solutions + environment. 2016.



La guia pretén:

- Definir una visió: "El Plan maestro de la bicicleta"
- Modificar les organitzacions en dos aspectes: enfocament i estructura
- Explorar tres fonts de finançament: govern nacional, organismes multilaterals i gestió del sòl urbà.
- Enfortir les relacions amb quatre socis estratègics: les organitzacions ciutadanes, l'empresa privada, els mitjans de comunicació i les institucions educatives.
- Alinear cinc instruments de planificació: polítiques, programes, plans, projectes i matrius de resultats.
- Articular el PMB amb altres sis instruments de planificació urbana o regional.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

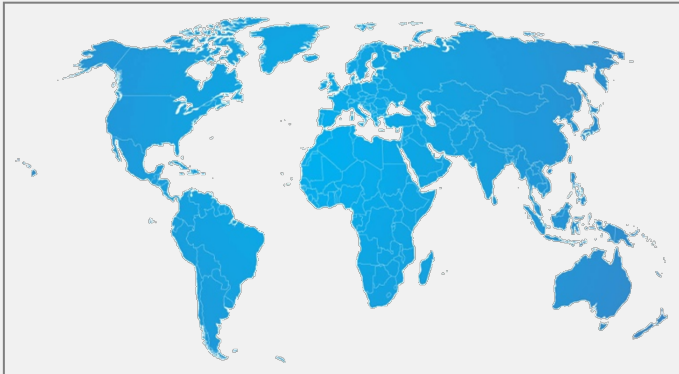
9

10



## Transport research Fourth Framework programme urban transport VII-56

Adonis, Unió Europea (1998).



D'aquest estudi de recerca es considera interessant el capítol 4, "*Basic considerations at the planning stage*". S'aconsella que qualsevol tècnic que es dediqui a la mobilitat ha de considerar els viatges ràpids, segurs i confortables. Són tres conceptes obvis que es tenen en compte en la planificació de trajectes en vehicles motoritzats però que quan es tracta de planificació pel vianant no ho són tan.

Es destaca també:

Directrius per crear un sistema de mobilitat sostenible:

- Incloure els mitjans no motoritzats en les polítiques de mobilitat.
- Estimular a la creació d'associacions per a vianants i treballar conjuntament per a la promoció dels mitjans no motoritzats.
- Millorar les infraestructures dels desplaçaments a peu i en bicicleta properes a escoles i centres educatius com a mesura de promoció i conscienciació.
- Ús dels mitjans de comunicació per millorar l'estatus dels desplaçaments no motoritzats.

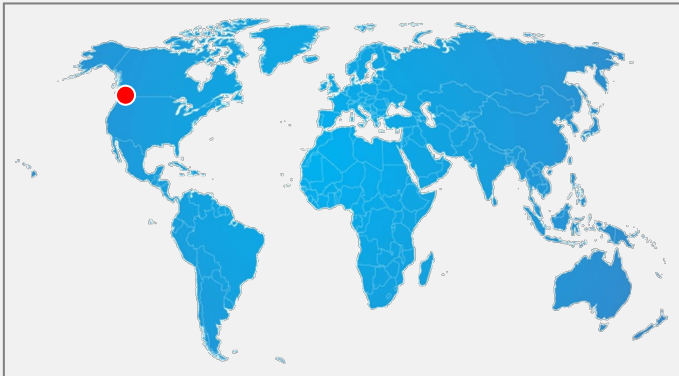
Criteris pel disseny d'una xarxa de vianants:

- Maniobres possibles.
- Continuitat en els passos de zebra.
- Previsibilitat a la xarxa de vianants (l'entorn dels carrers o carreteres poden ajudar al usuari a reconèixer i predir situacions).
- Continuitat d'una ruta a una altra (xarxa sense costures).

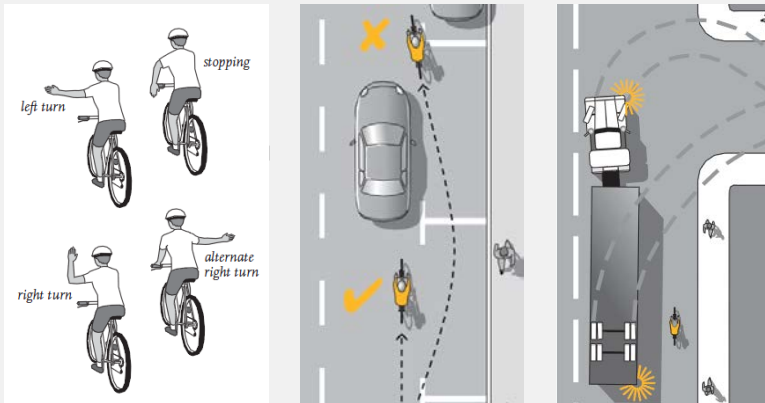
Entendre les diferències culturals entre països i adaptar les estratègies a les característiques d'aquest. S'ha de comprendre que les estratègies, mesures i campanyes que funcionen en un país no tenen perquè funcionar en un altre. La cultura és un element clau a considerar a l'hora de planificar.

### Bike Sense

*The Greater Victoria Cycling Coalition (2000).*  
 Victoria (Canada).



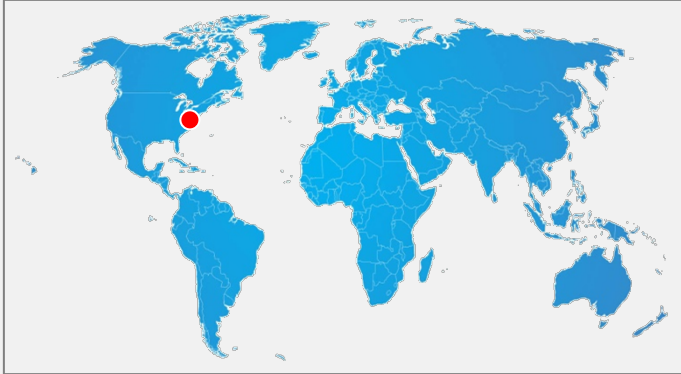
Guia de seguretat viària en els itineraris ciclables. El document està enfocat a informar als ciclistes de com moure's per la calçada i què fer en cas d'accident.



<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	2	3	4	<b>5</b>	<b>6</b>	7	8	9	10
--------------	----------	---	---	---	----------	----------	---	---	---	----

## Bike Smart – The official guide to Cycling in NYC

*New York City Department of Transport*  
Nova York (EUA)



Guia per als usuaris de la bicicleta a la ciutat de Nova York on s'explica de manera clara i accessible el codi de circulació, alguns consells de seguretat viària i les rutes més accessibles per circular amb bicicleta.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

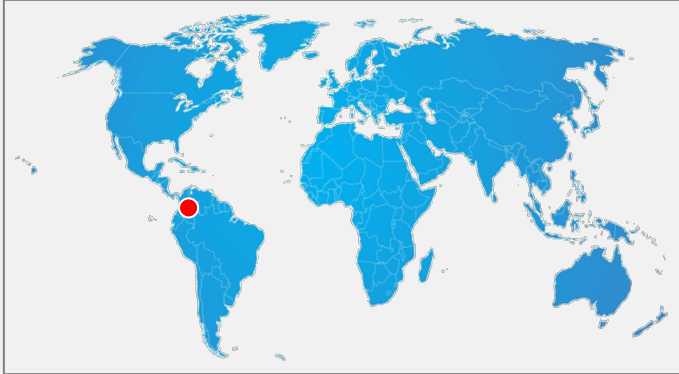
8

9

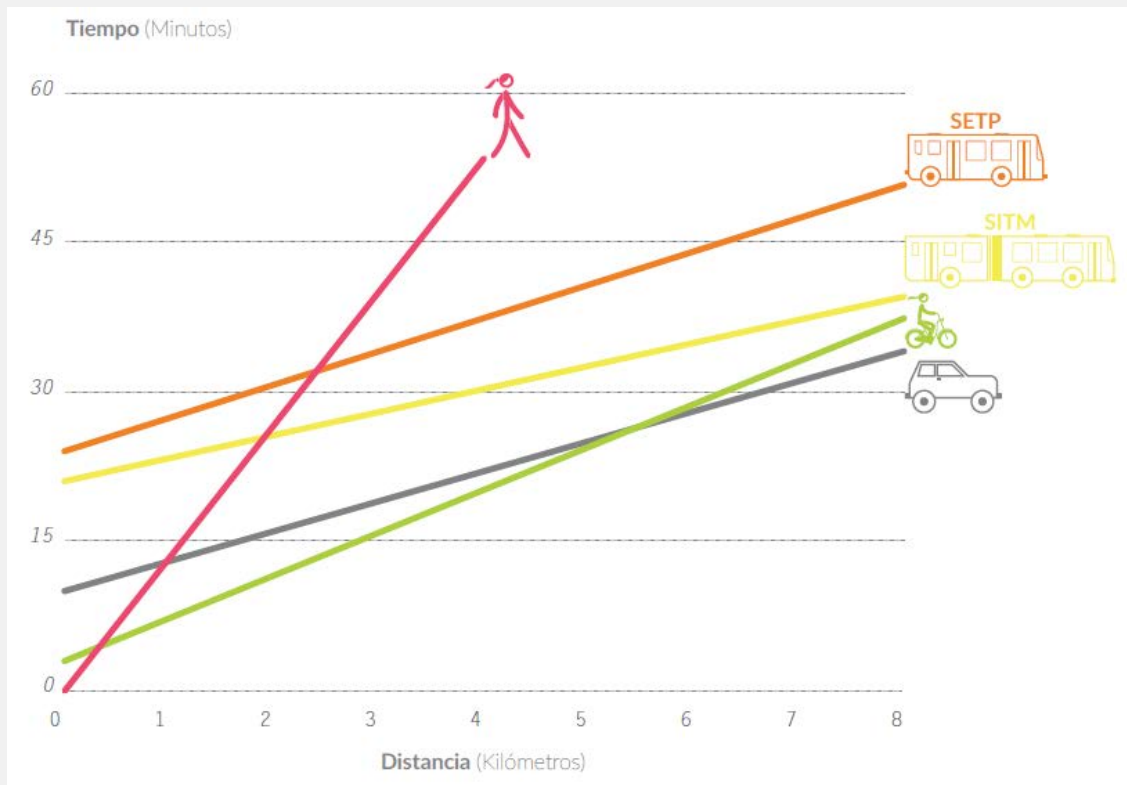
10

## Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas

Ministerio de Transporte  
 Bogotá (Colombia)



Una guía per a les administracions colombianes on es recullen uns criteris d'actuació i promoció de la mobilitat en bicicleta seguint cinc **eixos**: polítiques, fonaments de la xarxa, disseny de la infraestructura, aspectes complementaris (pacificació del trànsit, senyalització...) i educació/promoció de l'ús de la bicicleta.



EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

### International cycling infrastructure – Best practice study

*Urban Movement and Phil Jones Associates (2014).*  
 Londres (Regne Unit)



### INTERNATIONAL CYCLING INFRASTRUCTURE BEST PRACTICE STUDY



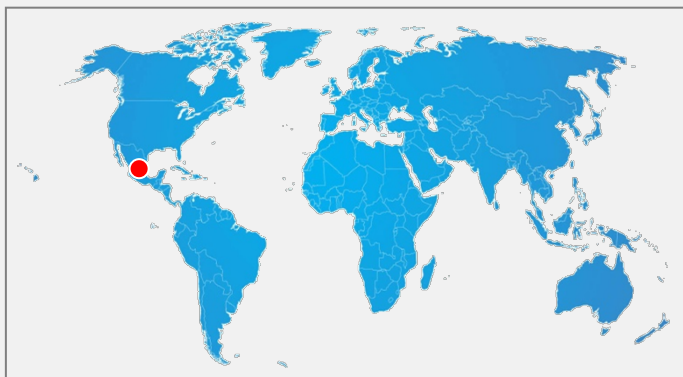
urban movement PHIL JONES ASSOCIATES Report for Transport for London

Un recull d'experiències en infraestructures ciclables de ciutats occidentals (nord-americanes i europees) amb la intenció de disposar d'exemples aplicables a la ciutat de Londres.

<b>EIXOS</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
--------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

### Más ciclistas, más seguros – Guía de intervenciones para la prevención de lesiones en ciclistas urbanos

*Secretaría de Salud*  
 Ciutat de Mèxic (Mèxic)



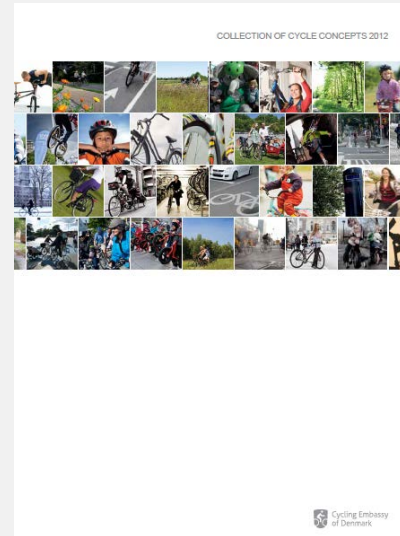
Al document es proposa una estratègia de seguretat viària integral per a ciclistes que té en compte diferents **eixos**: legislació, disseny urbà i cultura de la mobilitat.

<b>EIXOS</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
--------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----



### Collection of cycle concepts 2012

*Cycling Embassy of Denmark (2012).*



Recull de diferents **conceptes** que envolten als desplaçaments en bicicleta: campanyes de salut pública, planificació urbana, models de transport, infraestructura, aparcament de bicicletes, turisme, sistema de bicicletes públiques...

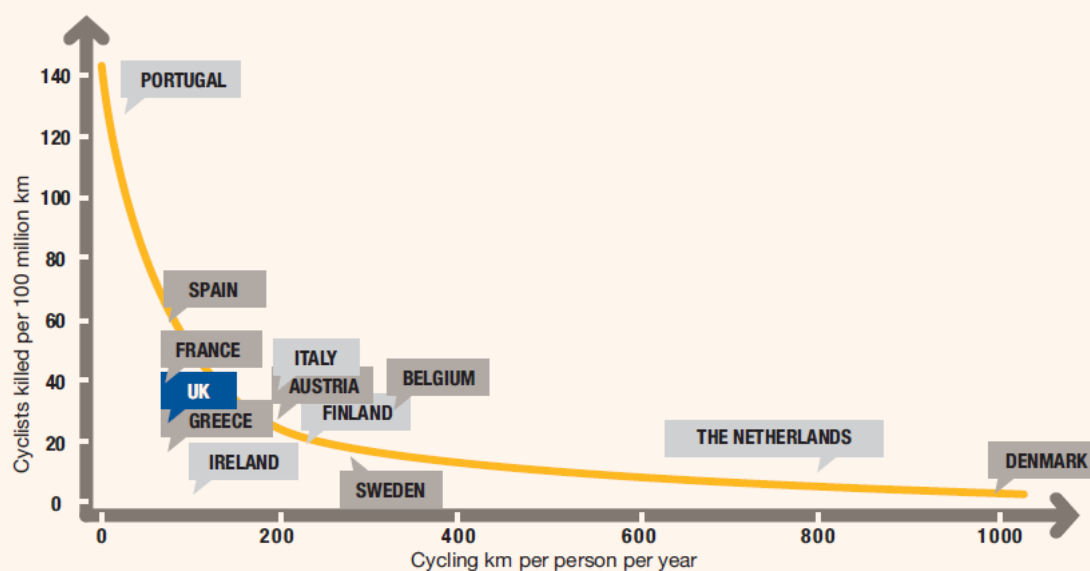
<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

## Safety In Numbers

CTC – working for cycling  
Regne Unit



Guia de conscienciació de l'accidentalitat dels desplaçaments en bicicleta en el Regne Unit i la resta d'Europa.



EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

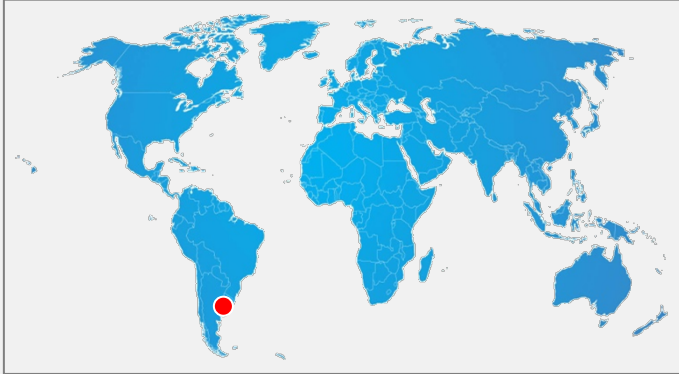
Altres guies informatives per a usuaris en matèria de seguretat viària:

- **Cycle Safe**, (Regne Unit), *Queen Elizabeth Hospital Birmingham*
- **Cycle safety – Some tips on safer cycling**, 2013 Dublín (Irlanda), *Road Safety Authority*
- **Cycling skills – Ontario's Guide to Safe Cycling**, Ontario (Canadà), *Ministry of Transportation of Ontario*
- **Manual del ciclista urbano de la Ciudad de México**, 2011 Ciutat de Mèxic (Mèxic), *Movilidad y Espacio Público A.C.*
- **Safe cycling guide**, Quebec (Canada), *Ministeri de Transport de Quebec*

### 1.1.2. Documents d'abast municipal

#### Intervenciones peatonales

*Ayuntamiento de Buenos Aires (2016).*



Aquest document ofereix diferents solucions low-cost de cara a redissenyar l'espai públic per donar-li prioritat a les persones i als mitjans de mobilitat saludable, promovent usos compartits i sostenibles de l'espai públic. Es busca afavorir la trobada entre els veïns a través de mesures innovadores que impulsin el desenvolupament econòmic dels comerços locals.

L'estudi il·lustra les intervencions de baix cost dutes a terme a la ciutat de Buenos Aires per millorar la qualitat, benestar i seguretat dels vianants.

Se centra en les millores d'interseccions més conflictives de diferents barris de Buenos Aires. La majoria d'intervencions són de pacificació del trànsit però aquestes conjuguen el disseny tècnic amb l'estudi del comportament i percepció del vianant.

Es considera interessant les conflictivitats generals que s'han identificat i la satisfacció del ciutadà amb les intervencions de baix cost:

- Alta velocitat vehicular per accés de calçada.
- Girs vehiculars perillosos pel vianant.
- Vianants que circulen i esperen sobre la calçada.
- Estacionament indegut que obstaculitza la visibilitat.
- Encreuaments per a vianants que no corresponen amb les línies de desig.
- Manca d'espais públic de descans.
- Passos de zebra massa llargs.

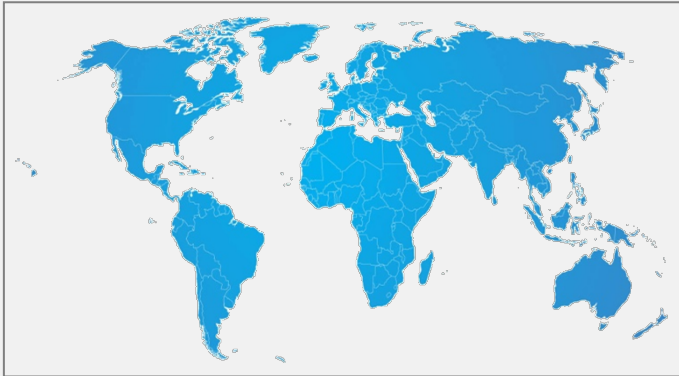
Es consideren mesures i actuacions de fàcil implementació i introduïbles en polígons industrials, àrees d'accés al transport públic, zones escolars...



<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

### The Copenhagenize Urban Cycling Index

Copenhagenize Design Company



Índex que realitza bianualment la consultoria danesa Copenhagenize en relació a les millors ciutats pedalables del món. L'índex té en compte 13 categories. Es publica el top-20. Interessant de cara a conèixer aquelles ciutats referents de la bicicleta.

2011	2013	2015
1. AMSTERDAM	1. [1] AMSTERDAM	1. [2] COPENHAGEN
2. COPENHAGEN	2. [2] COPENHAGEN	2. [1] AMSTERDAM
3. BARCELONA	3. [NEW] UTRECHT	3. [3] UTRECHT
4. TOKYO	4. [NEW] SEVILLE	4. [NEW] STRASBOURG
5. BERLIN	5. [NEW] BORDEAUX	5. [8] EINDHOVEN
6. MUNICH	6. [NEW] NANTES	6. [9] MALMO
7. PARIS	7. [NEW] ANTWERP	7. [6] NANTES
8. MONTREAL	8. [NEW] EINDHOVEN	8. [5] BORDEAUX
9. DUBLIN	9. [NEW] MALMO	9. [7] ANTWERP
10. BUDAPEST	10. [5] BERLIN	10. [4] SEVILLE
11. HAMBURG	11. [9] DUBLIN	11. [17] BARCELONA
12. GUADALAJARA	12. [4] TOKYO	12. [10] BERLIN
13. PORTLAND	13. [6] MUNICH	13. [NEW] LJUBLJANA
14. STOCKHOLM	14. [8] MONTREAL	14. [NEW] BUENOS AIRES
15. HELSINKI	15. [NEW] NAGOYA	15. [11] DUBLIN
16. LONDON	16. [18] RIO DE JANEIRO	16. [NEW] VIENNA
17. SAN FRANCISCO	17. [3] BARCELONA	17. [19] PARIS
18. RIO DE JANEIRO	18. [10] BUDAPEST	18. [NEW] MINNEAPOLIS
19. VIENNA	19. [7] PARIS	19. [20] HAMBURG
20. NEW YORK CITY	20. [11] HAMBURG	20. [14] MONTREAL

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

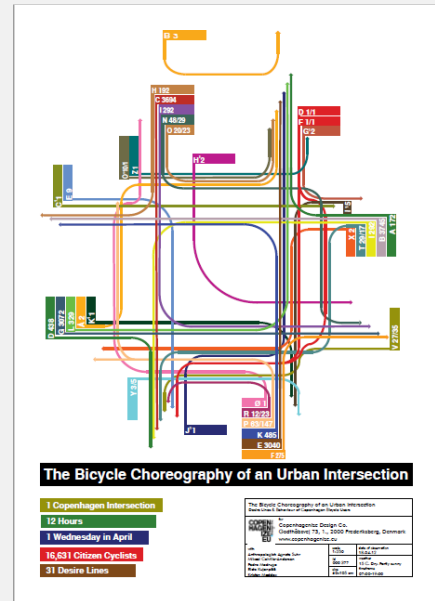
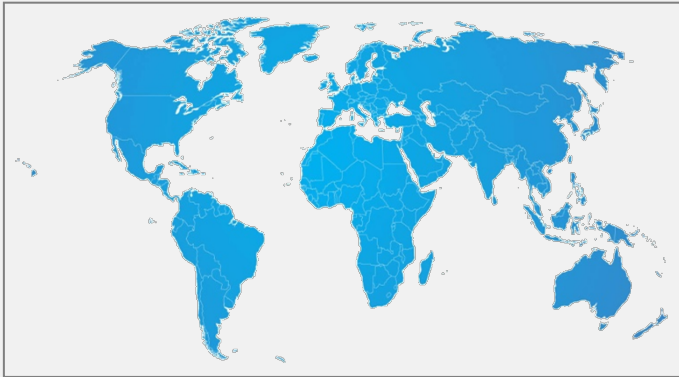
9

10



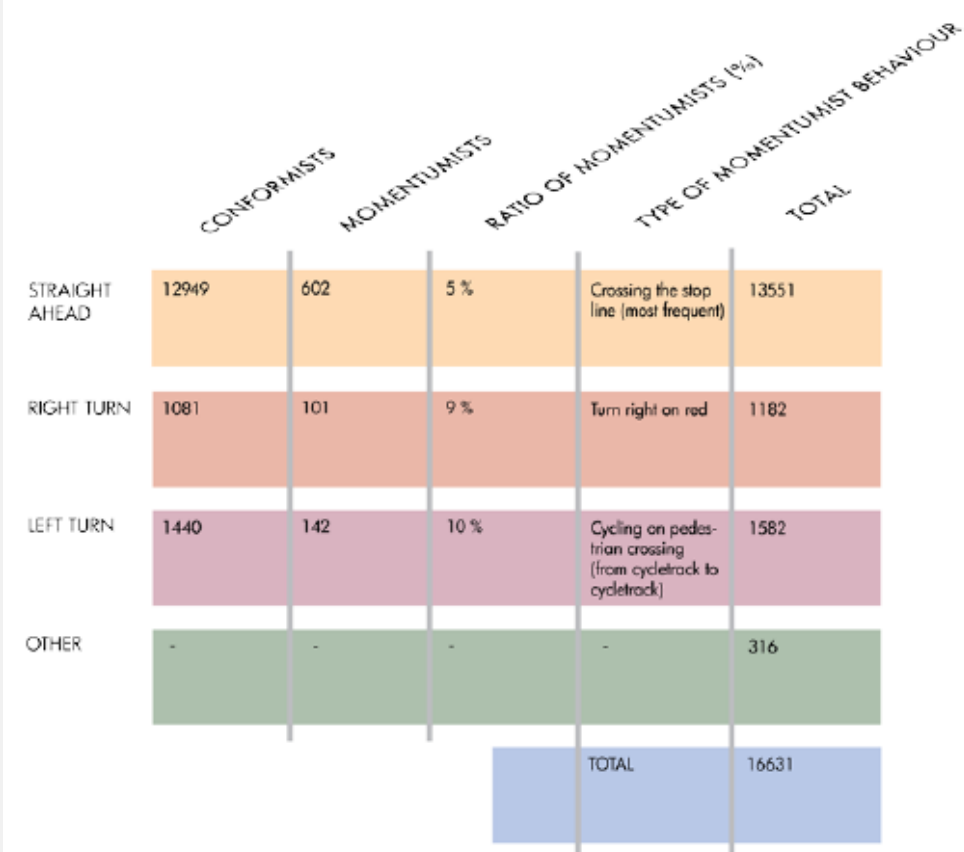
## The Bicycle Choreography of an Urban Intersection – an anthropological study

*Copenhagenize Design Company (maig, 2013).*



Projecte realitzat a la ciutat de Copenhagen. L'objectiu de l'estudi és explorar les dades antropològiques dels usuaris de la bicicleta per conèixer com interactuen amb altres usuaris del trànsit, incloent-hi el llenguatge corporal.

### Numbers of rule bending



EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

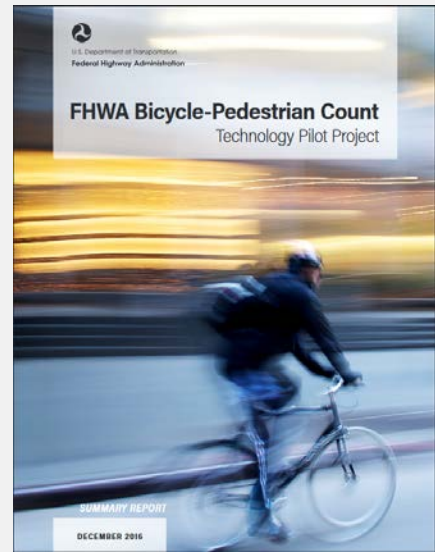
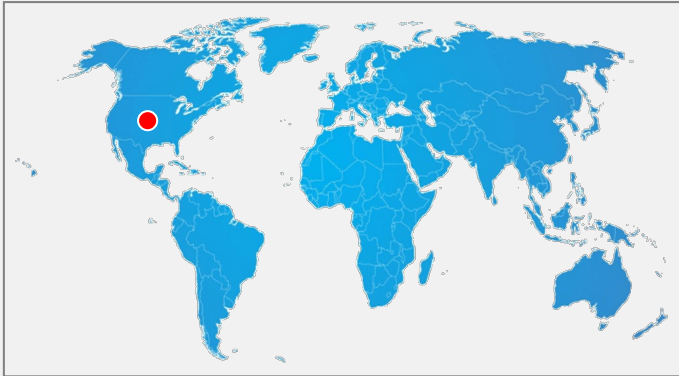
9

10

## FHWA Bicycle-Pedestrian Count Technology Pilot Project

Department of Transportation, Federal Highway Administration.

EEUU (Desembre, 2016).



Projecte pilot realitzat per la "Federal Highway Administration" (FHWA)<sup>1</sup> recull l'experiència extreta de l'instal·lació d'equips d'aforament de vianants i bicicletes en diferents ciutats d'aproximadament 1 milió d'habitants dels Estats Units. Un cop recollides i verificades les dades s'han evidenciat els beneficis de la recopilació d'aquestes per donar suport a activitats de planejament, com inversions en infraestructures per ciclistes i vianants, desenvolupar plans per a vianants i bicicletes i tenir una comprensió global del comportament i viatges dels mitjans no motoritzats.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

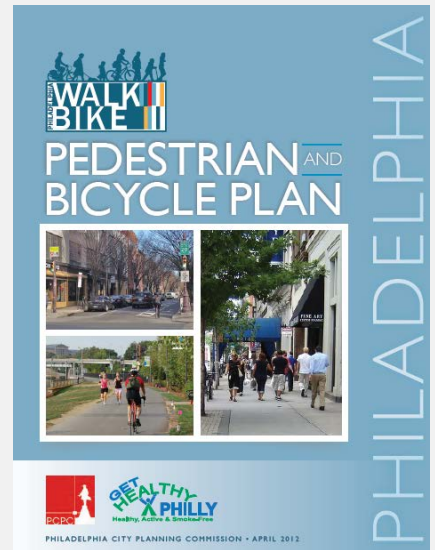
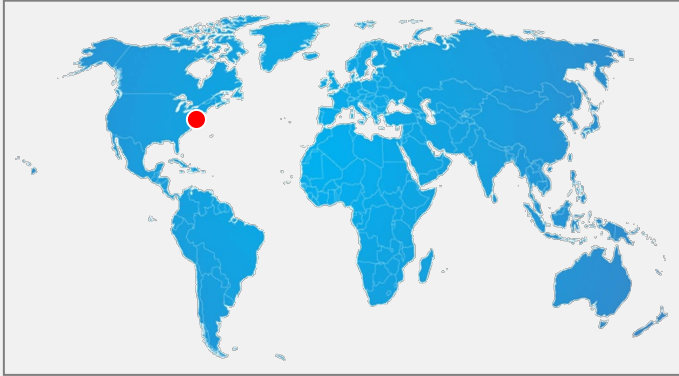
9

10

<sup>1</sup> Federal Highway Administration (FHWA). Agència dins del Departament de Transport dels Estats Units que dona suport a l'Estat i les administracions públiques (ajuntaments, consells comarcals...) en el disseny d'infraestructures.

### Pedestrian and bicycle plan

*Philadelphia city planning commission (2012).*  
*Philadelphia (EEUU).*

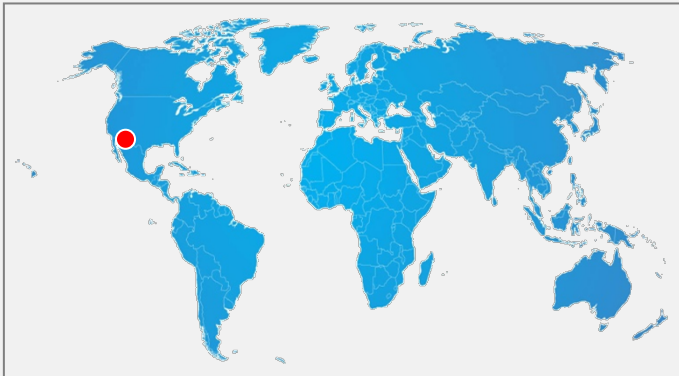


Document de millora de l'estratègia de vianants i ciclistes a la ciutat de Philadelphia, on es realitza una primera part de diagnosi de la situació actual i anàlisi de les polítiques aplicables a vianants i ciclistes. Acaba definint una xarxa per desplaçaments no motoritzats i unes propostes a implementar.

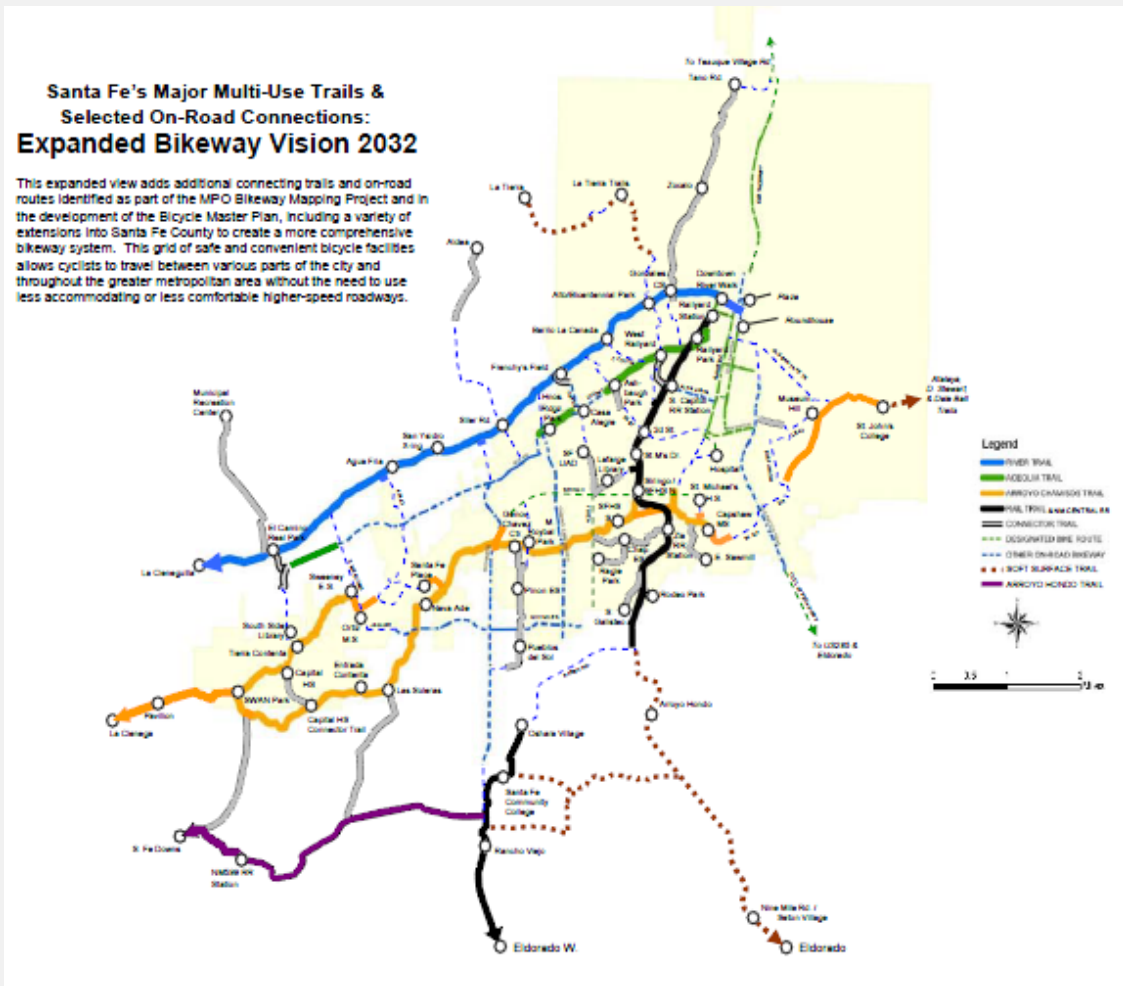
<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

### Santa Fe Metropolitan BICYCLE MASTER PLAN

New Mexico Department of Transportation (2012).  
 Santa Fe, New Mexico (EEUU).



A arrel de les recomanacions del PMU de Santa Fe, l'administració local elabora un Pla específic per a la mobilitat en bicicleta definint un objectiu de xarxa per l'any 2032.

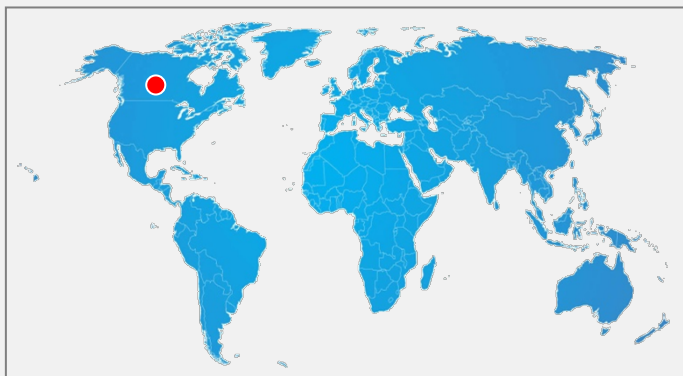


EIXOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
-------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

### 1.1.3. Documents d'abast supramunicipal

#### BiTiBi. FASTER, EASIER, COOLER.

European Union (2017).



BiTiBi pretén traslladar desplaçaments en cotxe cap a la combinació bici-tren-bici i, en darrera instància, augmentar la quota modal d'aquesta combinació modal de transport l'any 2017 en els projectes pilot i, l'any 2020, a la resta de la UE. L'objectiu de BiTiBi és disminuir l'ús del vehicle privat motoritzat en varis milions de km/any i reduir les emissions de CO2 en centenars de tones/any. En definitiva, BiTiBi treballa per crear ciutats i regions d'Europa més saludables, més habitables y menys congestionades.

Els projectes pilot tindran lloc a les regions de Barcelona (Sant Cugat del Vallès), Milà, Liverpool i a Bèlgica, amb l'ajuda dels 10 socis participants, amb la finalitat d'inspirar les ciutats europees a considerar un nou enfocament multimodal del transport.

Les accions:

- Proveir les estacions de tren d'aparcament segur i còmode per a bicicletes.
- Dotar d'un sistema de bicicleta pública adequat.
- Coordinar els actors de la intermodalitat bicicleta i tren.
- Integar el sistema de pagament dels serveis de bicicleta i tren.
- Informar dels avantatges que suposa la combinació de bicicleta i tren.

IXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

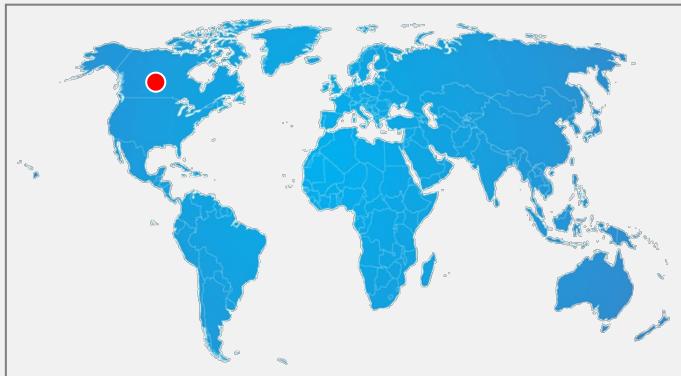
9

10



## Integrating Pedestrian and Bicycle Facilities into Large- scale Infraestructure Projects

Transport Canada (Novembre, 2011).



L'estudi realitzat per "Transport Canada" introdueix el debat de considerar un planejament comú entre vianants i ciclistes en aquells projectes de gran escala com a mesura per considerar els vianants i ciclistes en el procés de planificació i encoratjar millores i intervencions a xarxes existents.

Algunes de les accions que es consideren destacables són:

- Ponts i túnels subterranis per a vianants i ciclistes que garanteixin la seguretat en els encreuaments.
- Crear espais segurs per promocionar els desplaçaments a peu i en bicicleta en les grans infraestructures.

Reptes:

- Prioritzar les infraestructures per a vianants i bicicletes en polítiques encara beneficioses pel vehicle privat.
- Impulsar plans d'avaluació i supervisió dels impactes/resultats per a vianants i bicicletes, com a eina per justificar futurs projectes.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

### Bicicle interactions and streetcars

*Alta Planning + Design (2008).*  
*Portland (EEUU).*



#### BICYCLE INTERACTIONS AND STREETCARS: Lessons Learned and Recommendations



Prepared for: Lloyd District Transportation Management Association (LDTMA)  
Prepared by: Alta Planning + Design  
October 17, 2008



Estudi centrat en una enquesta als ciclistes de la ciutat de Portland i una revisió extensiva de bones pràctiques i exemples internacionals.

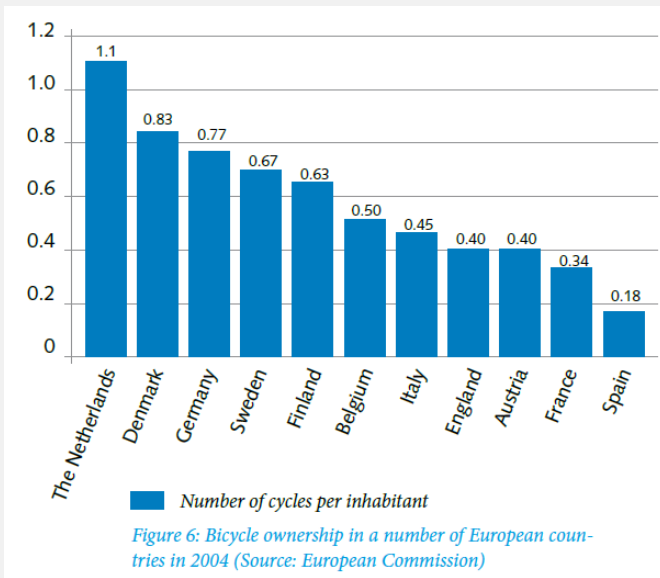
<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	2	3	4	5	<b>6</b>	<b>7</b>	8	9	10
--------------	----------	---	---	---	---	----------	----------	---	---	----

### Cycling in the Netherlands

Ministry of Transport, Public Works and Water Management  
 (2009). Països Baixos



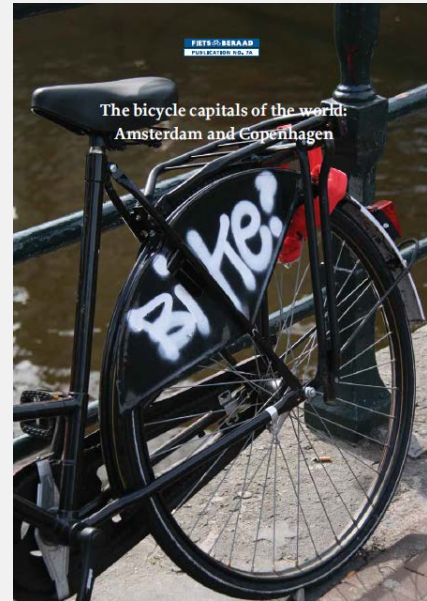
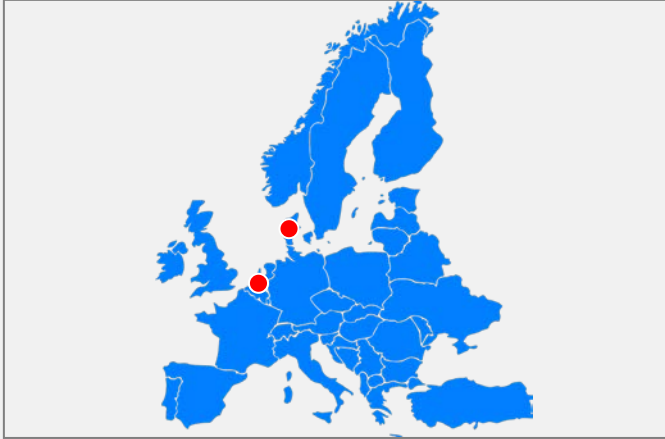
Visió global de la mobilitat amb bicicleta als Països Baixos i d'altres països presentats conjuntament amb dades comparatives.



EIXOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
-------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

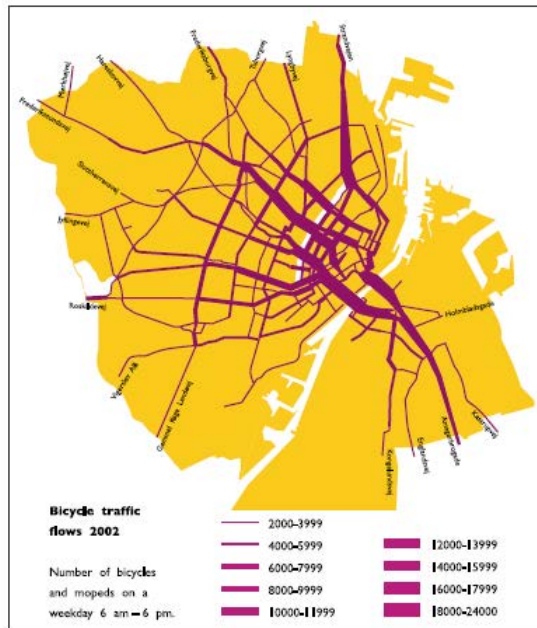
## The bicycle capitals of the world: Amsterdam and Copenhagen

*Fietsberaad-publication 7 (2010).  
 Copenhagen.*



La història i l'evolució de la mobilitat en bicicleta d'aquestes dues ciutats referents mundials en la mobilitat en bicicleta.

### Data on bicycles in Copenhagen



EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

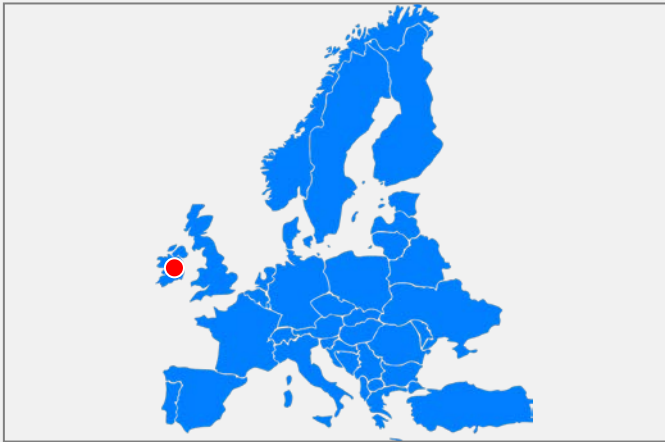
8

9

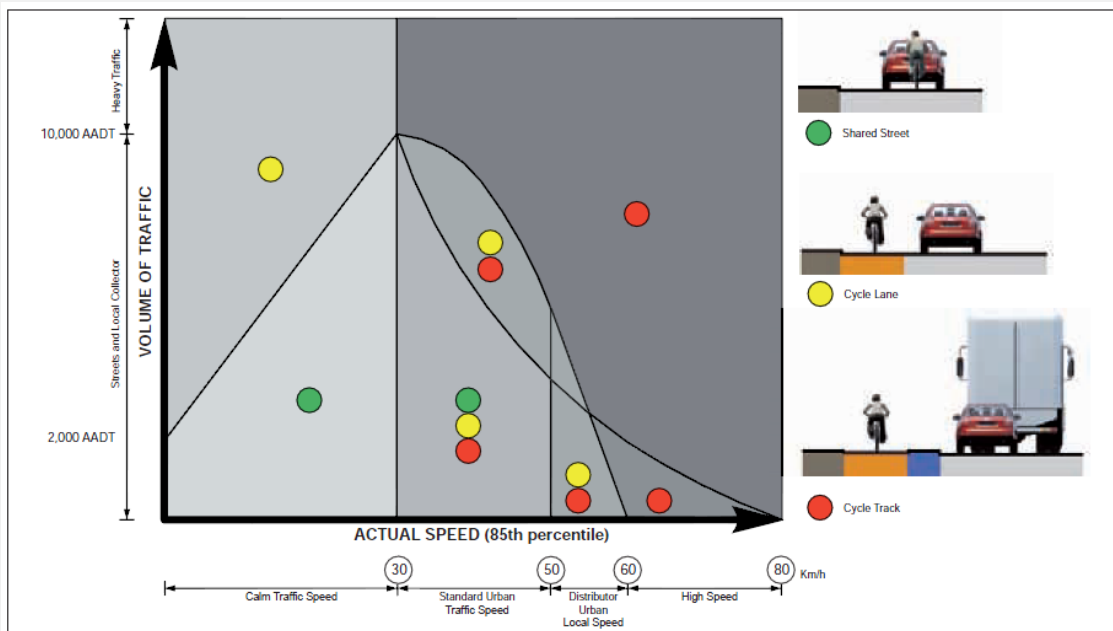
10

### National Cycle Manual

National Transport Authority (2011).  
 Dublin (Irlanda).



Una guia per a les autoritats locals que gira entorn a set **eixos** diferents: conceptes bàsics de mobilitat en bicicleta, legislació i polítiques, planejament, disseny urbà, detalls constructius, manteniment i indicadors.

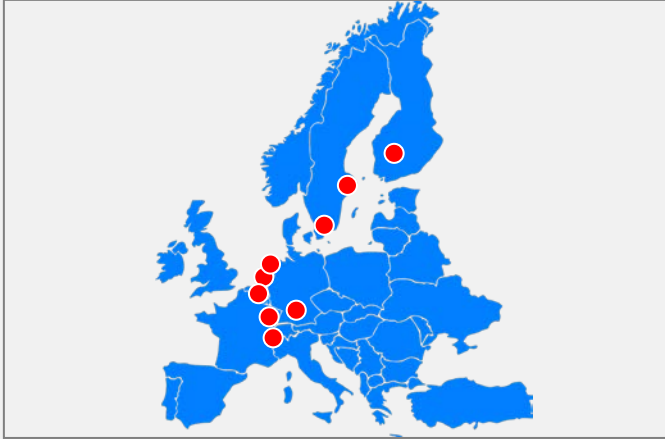


<b>EIXOS</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
--------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----



## Best European Practices in promoting cycling and walking

*Verne transport Research Centre (2011).  
Tampere (Finlàndia)*



PYKÁLÁ és un projecte de recerca i desenvolupament del *Verne transport Research Centre*, de la Universitat de Tecnologia de Tampere. El projecte s'ha realitzat per ajudar les ciutats i ministeris finlandesos en la planificació del trànsit i en els mitjans de transport no motoritzats, a peu i en bicicleta. El projecte analitza deu ciutats europees amb l'objectiu d'aplicar les bones pràctiques en vuit ciutats finlandeses. Els principals objectius del projecte són incorporar la bicicleta i els desplaçaments a peu, com a part del sistema de trànsit de les ciutats, així com augmentar els percentatges modals de vianants i ciclistes per millorar la salut de les ciutats. L'objectiu és oferir la informació més recent d'Europa per donar suport als processos estratègics de la bicicleta i el caminar, així com millorar l'atractiu de les ciutats.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

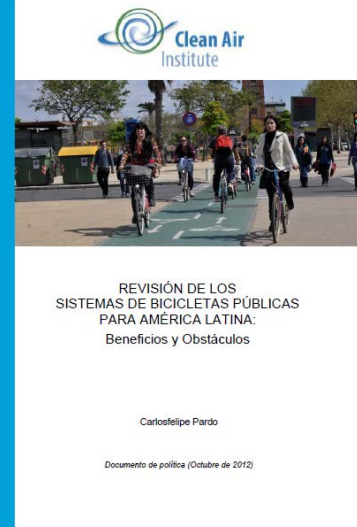
8

9

10

## Revisión de los sistemas de bicicletas públicas para América Latina: Beneficios y Obstáculos

Clean Air Institute (octubre, 2012).



En aquest document es presenten de manera detallada els components bàsics d'un sistema de bicicletes públiques, a més d'aportar alguns estudis de casos rellevants. Tot s'emmarca conceptualment dins d'un model general de polítiques i sistemes de transport urbà sostenible. El SBP pot ser efectiu, especialment quan les persones han de realitzar viatges curts que en una altra circumstància serien realitzats en un altre mitjà de transport, o quan la distància entre l'origen i l'estació de transport públic és massa llarga com per fer-la caminant. Els SBP també ajuden a incrementar l'ús de bicicletes particulars a la ciutat. Segurament aquest últim tema, és un dels resultats més rellevants que s'obtenen en la seva aplicabilitat.



Figura 2. Mapa de Sistemas de Bicicletas Públicas actualizado en Julio 2012.  
Fuente: <http://bike-sharing.blogspot.com/>

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

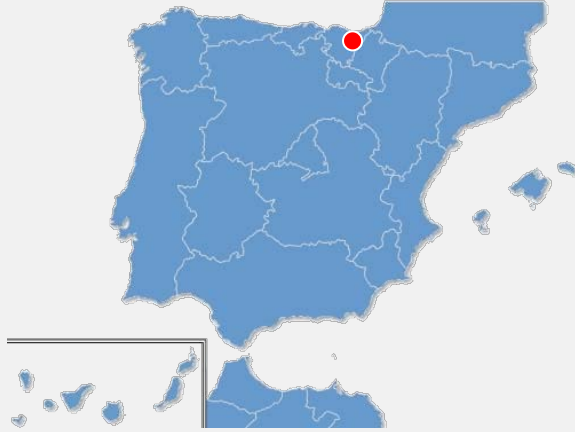
9

10

## 1.2. MARC ESTATAL

### 1.2.1. Guies i manuals

#### Guía municipal de la bicicleta. Cómo desarrollar políticas locales de movilidad ciclista *Diputación Foral de Gipuzkoa (2015).*



Aquesta guia incorpora les aportacions recollides en les "1as Jornadas sobre experiencias municipales a favor de la bicicleta" celebrades entre el 4 i l'11 de desembre de 2014 a San Sebastián i pretén contribuir a que les actuacions municipals de Guipúscoa en favor dels desplaçaments en bicicleta comparteixin criteris i pautes comunes, al temps que aconseguixin incrementar significativament i normalitzar l'ús quotidià de la bicicleta.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

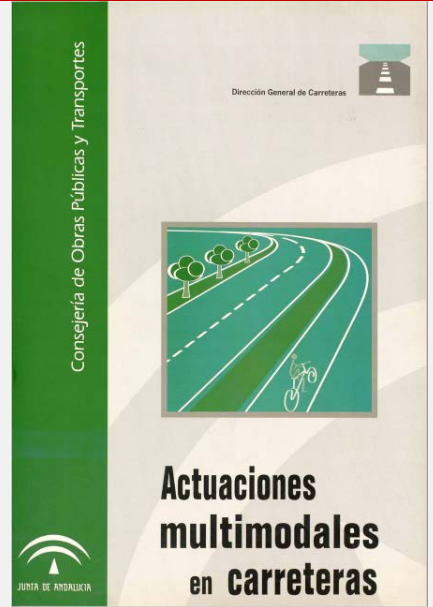
8

9

10

**Actuacions multimodales en carretera**

Consejería de Obras Públicas y transportes. Junta de Andalucía (1999).



Manual que pretén optimitzar la seguretat viària de les carreteres i donar una bona accessibilitat als territoris, per a tots els modes de transport:

- Condicionament de parades d'autobús amb la deguda accessibilitat i seguretat per als seus usuaris i el trànsit.
- Rotondes en interseccions pròximes a zones urbanitzades, que procurin a la reducció de la velocitat del trànsit.
- L'aplicació d'elements separadors que permetin una millor segregació entre la calçada de trànsit i la zona de ciclistes i vianants.

Hi ha molts exemples europeus, que inspiren una forma d'actuar per aconseguir el major nombre d'usuaris multimodals en aquelles carreteres, en general secundàries, que canalitzen el trànsit de curta distància i la mobilitat quotidiana, i les que proporcionen l'accessibilitat immediata a les àrees recreacionals i turístiques.

**Tabla 5.2. Dimensiones recomendadas para vías de bicicletas**

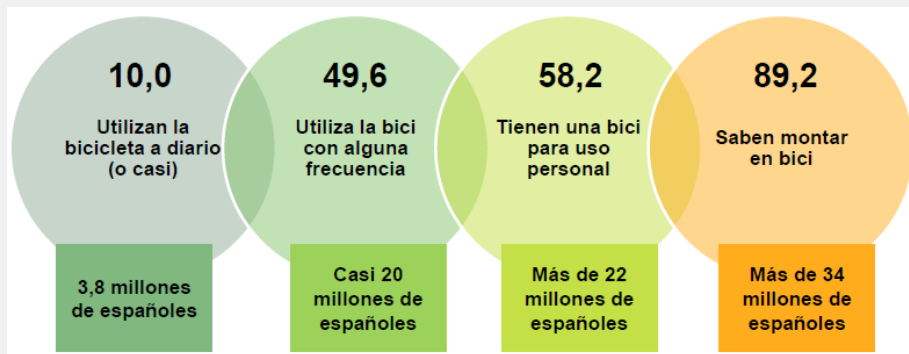
Tipo de carril	Recomendable	Mínimo
Carril de un sentido	2,00 m	1,50 m
Carril bidireccional	3,20 m	2,50 m
Pista de un sentido	1,90 m	1,30 m
Pista de dos sentidos	3,00 m	2,00 m

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

### Barómetro de la bicicleta en España. GESOP (septembre, 2015).



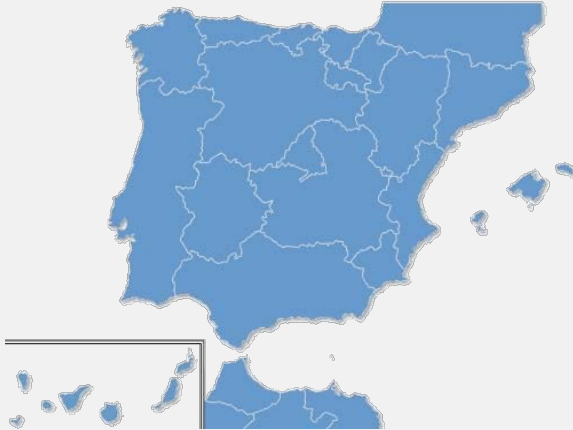
El document presenta els resultats de la cinquena edició del Baròmetre de la Bicicleta a Espanya, que ha realitzat GESOP per encàrrec de la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta. El seu objectiu és conèixer i seguir l'evolució de l'opinió, els hàbits i l'ús que els espanyols fan de la bicicleta i les necessitats i demandes que tenen en relació a aquesta.



<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------



**Caja de herramientas de movilidad sostenible**  
*ISTAS, Gobierno de España (2015).*



PROYECTO MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CAMBIO CLIMÁTICO.  
ESTE PROYECTO HA RECIBIDO EL APOYO DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE  
A TRAVÉS DE LA FUNDACIÓN BIODIVERSIDAD.  
CON LA COLABORACIÓN DE LA OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO (OECC).



Guia d'estratègies i bones pràctiques que ja funcionen, orientades al canvi de mobilitat sostenible.  
Sis categories:

- Mobilitat alternativa.
- Mobilitat col·laborativa.
- Gestió de la demanda en mobilitat.
- Urbanisme i planificació de la mobilitat.
- Mobilitat al treball.
- Mobilitat sostenible i treball.
- Annex de normativa relacionada amb el foment de la mobilitat sostenible.

**EIXOS**

**1**

**2**

**3**

**4**

**5**

**6**

**7**

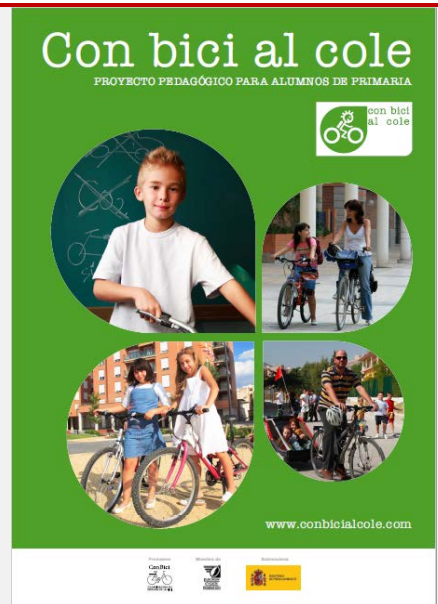
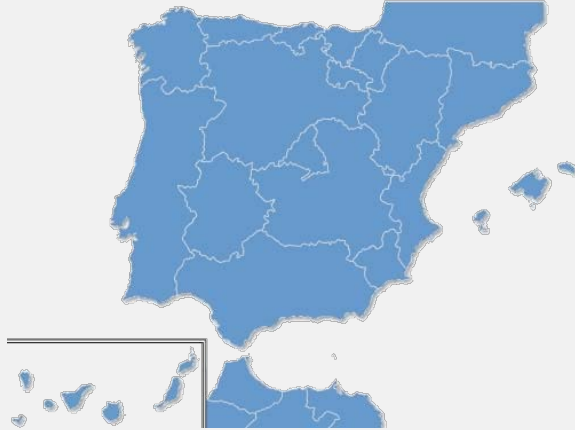
**8**

**9**

**10**

**Con bici al cole. Proyecto pedagógico para alumnos de primaria**

*Conbici, Gobierno de España (2007).*



Programa pilot d'educació per a una mobilitat sostenible i el foment de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport entre escolars d'Educació Primària.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	4	5	<b>6</b>	7	8	9	10
--------------	----------	----------	----------	---	---	----------	---	---	---	----

**Con bici al cole. Proyecto pedagógico para alumnos de primaria**

*DGT, Gobierno de España (2014).*



Aquesta guia pretén mostrar algunes recomanacions per millorar l'ús de la bicicleta a la via pública.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	4	5	<b>6</b>	7	8	9	10
--------------	----------	----------	----------	---	---	----------	---	---	---	----

### Guía del ciclista

DGT, Gobierno de España (2019).



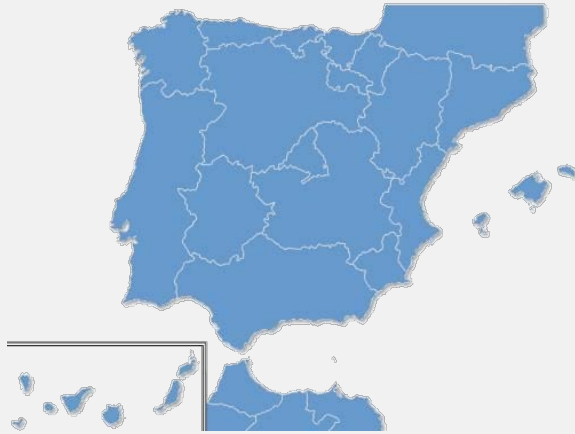
Aquesta guia pretén mostrar algunes recomanacions de com circular en bicicleta a la via pública.



<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	4	5	<b>6</b>	7	8	9	10
--------------	----------	----------	----------	---	---	----------	---	---	---	----

## Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España

Gobierno de España, IDAE (2007).



Guia metodològica per a la implantació de sistemes de bicicletes públiques a Espanya.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

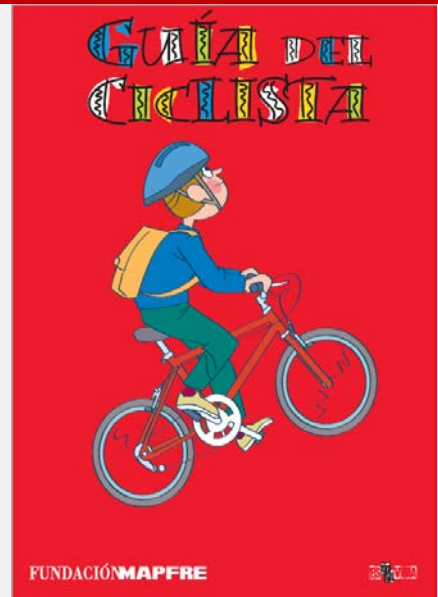
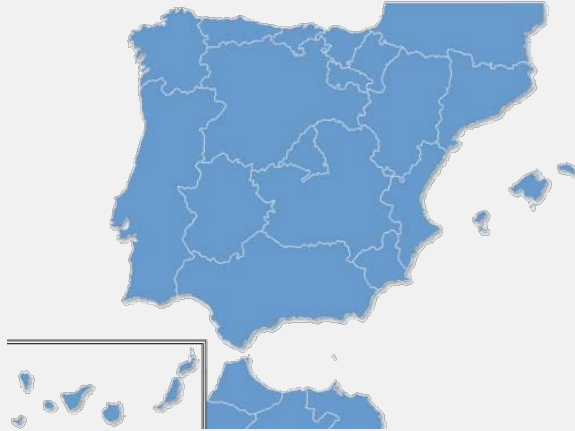
8

9

10

### Guia del ciclista

Fundación MAPFRE, IDAE (2007).



Aquesta guia està pensada perquè els més petits es preparin per fer front a les responsabilitats que vagin adquirint com a vianants, com a conductors de bicicletes o com a viatgers. Amb ella es pretén ensenyar i, en alguns casos, recordar quines són les regles i comportaments bàsics per desplaçar-se amb seguretat, de manera que els més petits comencin a adquirir hàbits encaminats a la creació d'un "sentit viari".



¿Que ciclistas circulan por lugar incorrecto? .....

¿Por qué? .....

.....

.....

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10



**Manual – Guia pràctica sobre el disseny de rutas ciclables. Directrices para su implantación**

*Diputación Foral de Bizkaia (deseembre, 2002).*



Aquest Manual pretén ser una eina per als que tenen responsabilitats en el disseny de l'entramat urbà dels nostres pobles i ciutats i un llibre orientatiu. No es tracta d'un llibre tancat sinó més aviat tot el contrari. És interès de la Diputación Foral contrastar totes les informacions i orientacions que es recullen en aquest Manual amb l'experiència dels que desenvolupen la seva activitat professional en el camp del disseny urbà (des d'una vessant tècnica i / o política).

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

**Manual de aparcamientos de bicicletas**

*Gobierno de España, Bacc.*

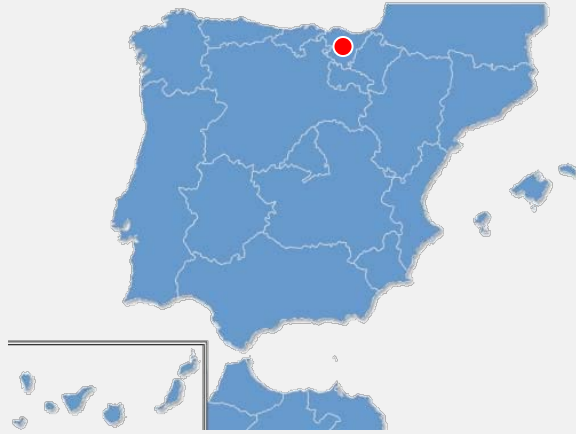


Aquest manual pretén servir com a guia amb l'objectiu de fomentar la creació d'aparcaments de bicicletes segurs, per la major comoditat del ciclista i per reduir els furtos de bicicletes.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

## Guia para actuaciones de mejora peatonal y ciclista novedosas y/o de coste reducido

Gobierno Vasco, Gea21 (2015).



Aquesta guia pretén contribuir a la reflexió sobre la recuperació de l'espai públic. De com reconvertir els carrers i l'espai públic, des de la mono-funcionalitat circulatòria i d'aparcament a la qual s'ha sotmès durant dècades, a la utilitat general PER A TOTHOM, tinguin o no tinguin vehicle motoritzat, siguin majors o menors d'edat, disposin o no de condicions físiques per desplaçar-se autònomament, puguin o no pedalar.

DENONTZAKO KALEAK. GUÍA PARA ACTUACIONES DE MEJORA PEATONAL Y CICLISTA NOVEDOSAS Y/O DE COSTE REDUCIDO

<b>38</b> <b>D4</b>	Incorporación de vía ciclista a rotonda		
	Lazarragatar J. Kalea OÑATI		

ANTES



DESPUÉS



38/ 58

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

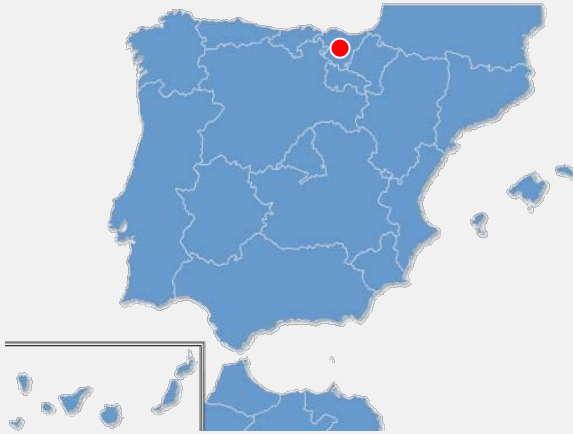
8

9

10

## Manual de convivencia para peatones, ciclistas y conductores

Gobierno Vasco.



L'objectiu d'aquest manual no és només mostrar una guia didàctica que incideixi en els aspectes legals de la circulació de conductors, ciclistes i vianants, sinó que també pretén aportar valors de solidaritat i fomentar la convivència i tolerància entre aquests tres col·lectius.



EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

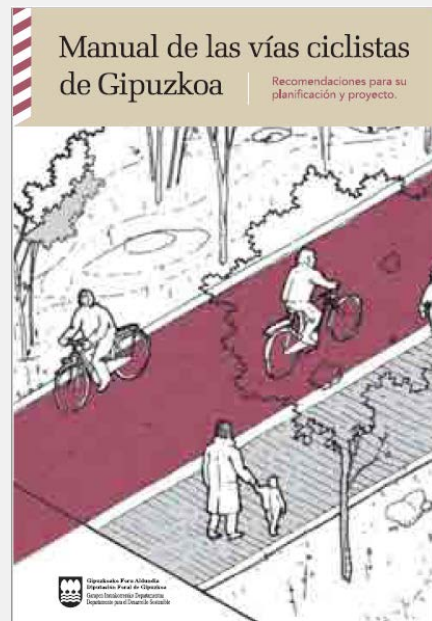
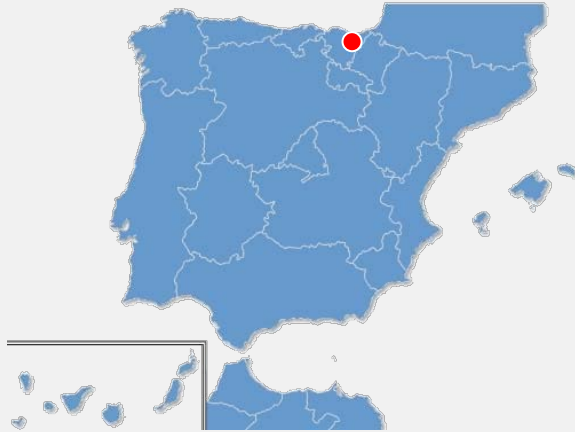
8

9

10

## Manual de vías ciclistas de Gipuzkoa. Recomendaciones para su planificación y proyectos

Diputación Foral de Gipuzkoa (setembre, 2006).



Aquesta guia tracta sobre la planificació i projectes de vies ciclistes.

• Firmes y pavimentos recomendados para vías ciclistas.

	Pista bici	Carril bici o arcén bici	Senda bici	Acera bici o vías compartidas con peatones	Vías compartidas con vehículos
S-1	(*)				(**)
S-2					(**)
S-3					
S-4				(**)	(**)
S-5					
S-6					
S-7					
S-8					
S-9					
S-10					

(\*) En entornos urbanos la capa de rodadura puede ser coloreada para diferenciarla más del resto de la sección.  
 (\*\*) El acabado podría ser coloreado y/o impreso.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

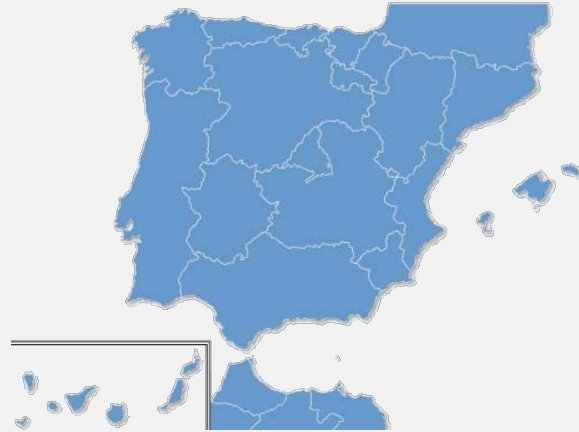
8

9

10

## Estudio sobre las estrategias de promoción de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades españolas

Bacc Bicicleta Club de Catalunya (juliol, 2011).



L'objectiu principal de l'estudi és definir les estratègies més encertades per aconseguir un augment del 50% del nombre de ciclistes de manera estable sense que augmenti l'accidentalitat ni les tensions amb la resta d'usuaris de la via pública: 1 milió de ciclistes més a les ciutats espanyoles en 2015.

Els objectius secundaris són:

- Realitzar una diagnosi de la situació general de la bicicleta a Espanya.
- Realitzar propostes de bones pràctiques comunicatives per promocionar i millorar la percepció de l'ús de la bicicleta.
- Realitzar propostes de millora per a les accions del sector associatiu per a la promoció de la bicicleta a Espanya.

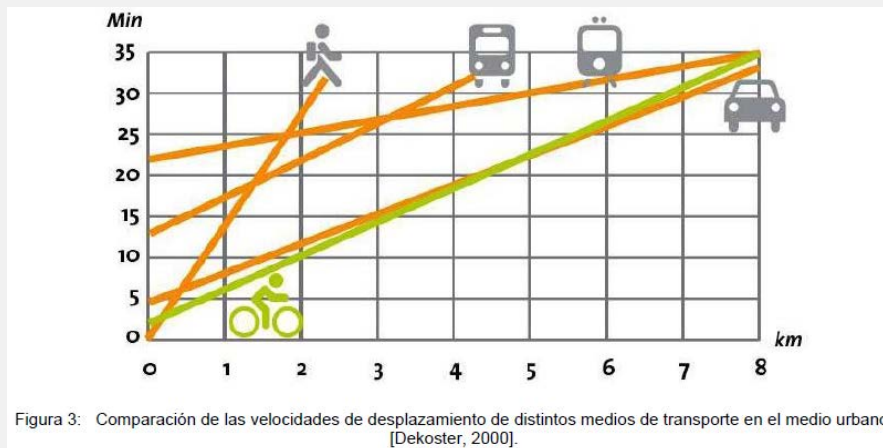


Figura 3: Comparación de las velocidades de desplazamiento de distintos medios de transporte en el medio urbano, [Dekoster, 2000].

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10



**PROBICI Guía de la Movilidad Ciclista. Métodos y técnicas para el fomento de la bicicleta en áreas urbanas**

Ministerio de Fomento (maig, 2010).



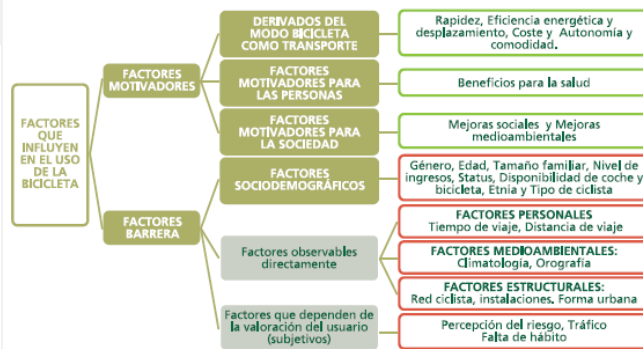
Aquesta guia pretén proporcionar una reflexió documentada sobre com implantar mesures de suport a la mobilitat ciclista, així com les pautes per determinar el potencial de la seva demanda, aportant una sèrie d'esquemes metodològics per a la seva modelització i prognosi.

Figura 1. Pilares de las estrategias de movilidad sostenible



Fuente: adaptado de presentación de Mário Alves, 2010.

Figura 6. Clasificación de los factores que influyen en el uso de la bicicleta



**EIXOS**

**1**

**2**

**3**

**4**

**5**

**6**

**7**

**8**

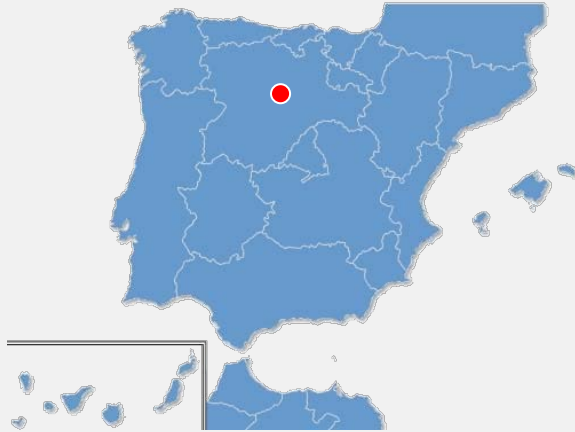
**9**

**10**

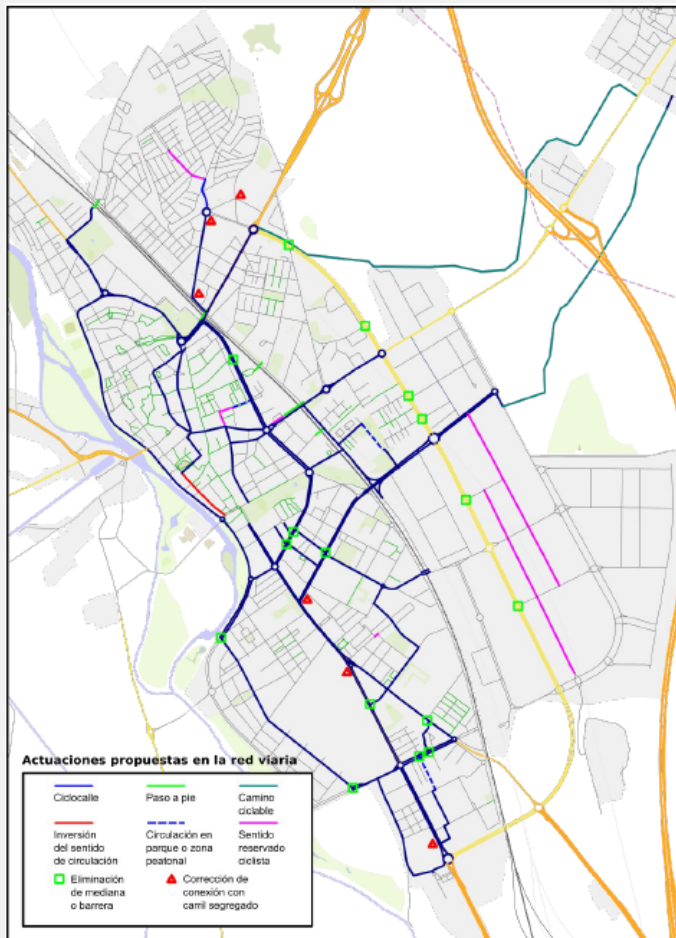
### 1.2.2. Documents d'abast municipal

#### Plan de movilidad ciclista Palencia 2017

Atizza (2016).

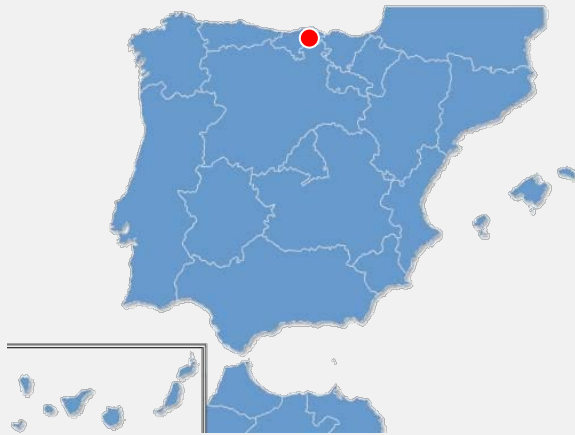


L'objectiu bàsic del document és definir una política municipal integral i coordinada, capaç d'involucrar els diferents departaments municipals, per donar a la bicicleta un paper significatiu en la mobilitat urbana a Palència. El document aprofundeix en la millora de la infraestructura ciclista.

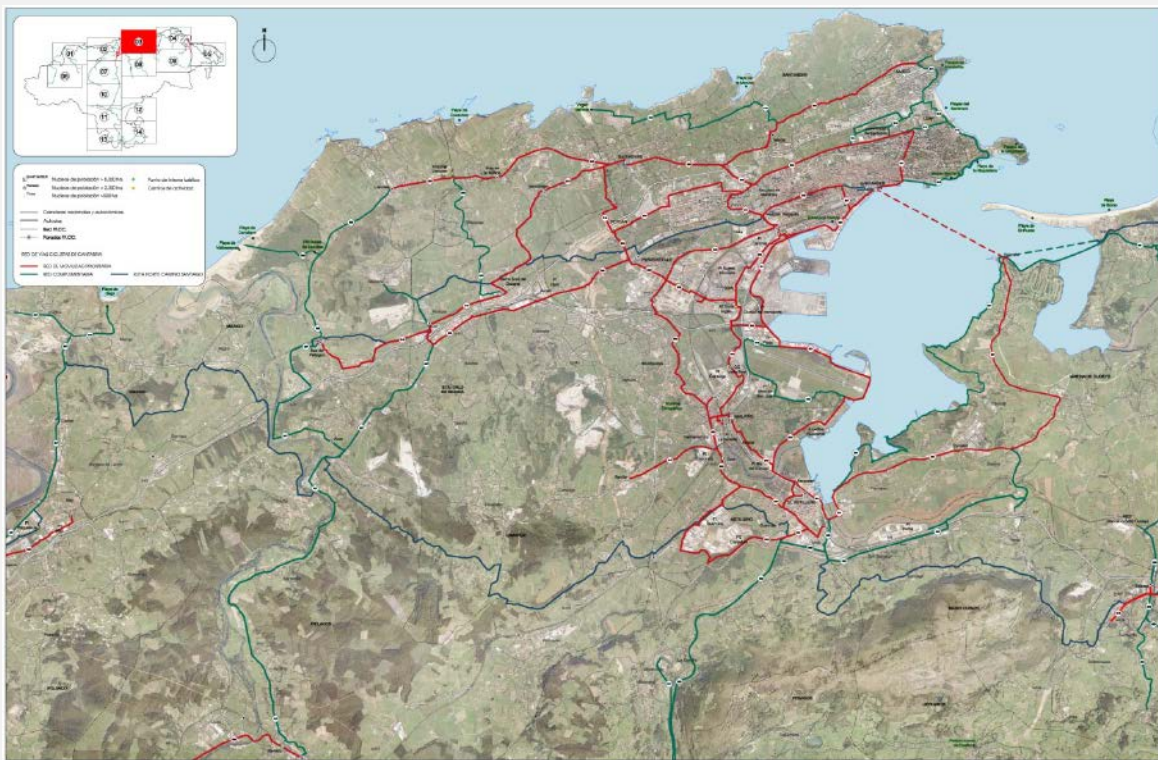


<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

**Pla de mobilitat ciclista de Santander**  
*AC PROYECTOS (novembre, 2016).*



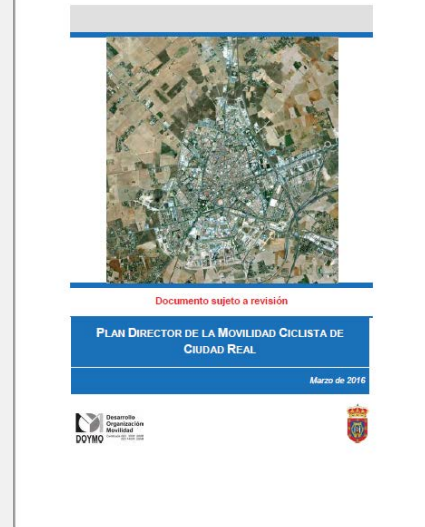
El Pla de mobilitat ciclista de Santander diagnostica la situació actual de la demanda i de les infraestructures ciclistes i seguidament desenvolupa una proposta de nova xarxa ciclista. La nova proposta incorpora una avaluació econòmica i una programació de les actuacions.



<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

## Plan Director de la movilidad ciclista de Ciudad Real

DOYMO (març, 2016).

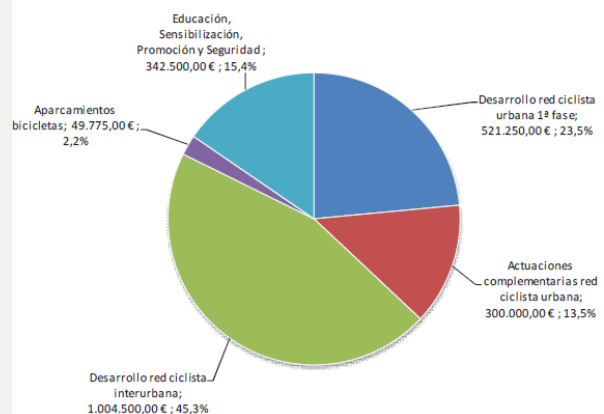


El Pla Director de la mobilitat ciclista de Ciudad Real té com a objectiu fonamental potenciar l'ús de la bicicleta al municipi. L'estudi realitza una diagnosi de la situació actual, proposa una nova xarxa ciclista i d'aparcaments de bicicletes, així com la revisió de la normativa relativa a la bicicleta, i finalment proposa un seguit de campanyes de cara a sensibilitzar i promocionar la bici entre la ciutadania. Finalment pressuposta les actuacions i mesures contemplades en el Pla.

Se plantea completar esta normativa con los siguientes aspectos:

- > Definición de los diferentes tipos de vehículos no motorizados (ciclos) y normas de utilización de las diferentes infraestructuras ciclistas.
- > Incorporar la normativa sobre los ciclo-carriles.
- > Incorporar la normativa sobre la circulación de bicicletas en carril-bus
- > Incorporar la normativa sobre la circulación de bicicletas en contrasentido por calles residenciales y calzadas laterales con señalización específica
- > Incorporar la normativa sobre limitación a 30 km/hora de todas las vías con un único carril de circulación, excepto las vías que determine el Ayuntamiento.
- > Establecer las condiciones de circulación (máxima velocidad principalmente) en carriles-bici y sendas ciclistas
- > Regulación de la circulación ciclista en convivencia con el peatón en aquellas intersecciones que no dispongan de infraestructura ciclista.

Línea estratégica	Inversión PMUS
Desarrollo red ciclista urbana 1ª fase	521.250,00 €
Actuaciones complementarias red ciclista urbana	300.000,00 €
Desarrollo red ciclista interurbana	1.004.500,00 €
Aparcamientos bicicletas	49.775,00 €
Educación, Sensibilización, Promoción y Seguridad	342.500,00 €
	<b>2.218.025,00 €</b>



EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

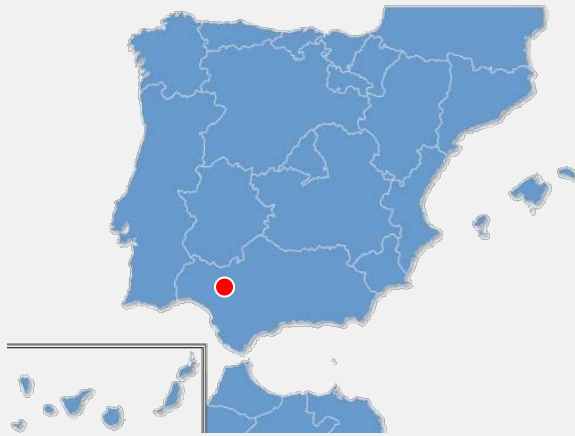
9

10



## Análisis sobre la movilidad ciclista en Sevilla. Año 2015

SIBUS (febrero, 2016).



Análisis sobre la movilidad ciclista en Sevilla  
 Año 2015

Equipo redactor  
 Ricardo Marqués (Coordinador)  
 Manuel Calvo-Salazar  
 Vicente Hernández-Herrador

Sistema Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla (SIBUS).  
 Sevilla, febrero de 2016.

Des de l'any 2011 el Sistema Integral de la Bicicleta de la Universitat de Sevilla (SIBUS) publica informes de periodicitat biennal sobre l'evolució de la mobilitat ciclista a Sevilla.

Aquest tercer informe conté de nou una avaluació del nombre total de desplaçaments amb bicicleta, sobre la base d'un recompte realitzat al mes de novembre de 2015. Al costat d'aquesta avaluació s'inclou un anàlisi específic de la mobilitat ciclista al Casc Històric de Sevilla i de la sinistralitat ciclista i de vianants a la ciutat.

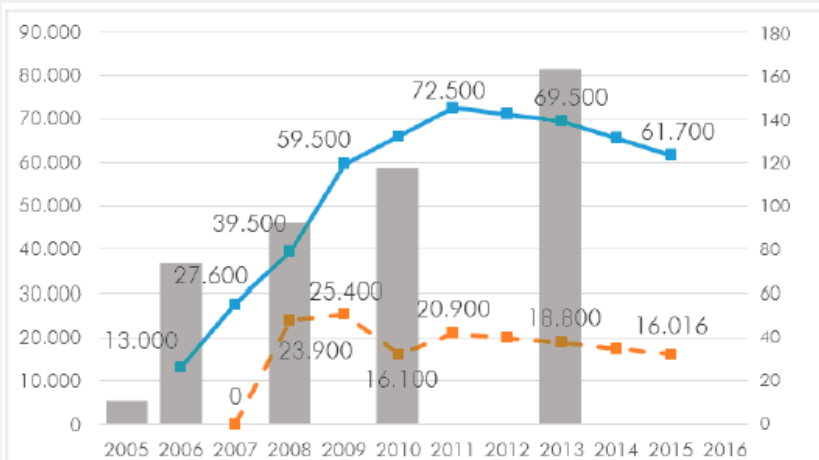


Figura 2: Evolución del número total de desplazamientos diarios en bicicleta (escala a la izquierda) en Sevilla, diferenciando entre el total de desplazamientos (línea continua) y los desplazamientos en SEVici. También se muestra en forma de diagrama de barras la evolución de la longitud de la red de vías ciclistas (en km, escala a la derecha).

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10



## Estrategia local sobre la Bicicleta

BITAKA (2013).  
Elorrio (Vizcaya).



Aquest document té com a objectiu una estratègia d'intervenció fonamentalment pública però també privada per a la recuperació i promoció de l'ús de la bicicleta en el context de la mobilitat quotidiana d'Elorrio, com un instrument més per a la sostenibilitat ambiental i l'eficiència energètica urbana. Es tracta d'un document tècnic de base, que pot servir com a proposta per al seu posterior debat a nivell institucional. El document defineix 6 línies d'actuació estratègica amb actuacions o accions associades.

ID		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6
1.1	Definir y desarrollar una red básica ciclable en Elorrio.						
1.2	Promover conexión ciclista con los municipios vecinos en condiciones de seguridad.						
2.1	Acondicionar un sistema de aparcamientos para bicicletas en Elorrio.						
3.1	Ordenanza sobre el uso de la bicicleta.						
3.2	Adecuar Planeamiento Urbanístico al uso de la bicicleta.						
4.1	Creación de una Biciescuela de Adultos sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte.						
4.2	Bizkiletaz eskolara Camino Escolar en Bicicleta.						
4.3	Plan de promoción Bicicleta y Cultura.						
4.4	Plan de promoción de la bicicleta al trabajo						
4.5	La compra en bicicleta. Comercio local y uso de la bicicleta.						
4.6	Diseñar una marca y una identidad (logotipo) para la difusión de la estrategia de la bicicleta .						
5.1	Aprobar una compromiso local de seguridad vial						
5.2	Realizar acciones formativas para colectivos específicos, ej. Policía Municipal, transportistas, madres y padres.						
6.1	Experiencia piloto sobre bicicleta y logística urbana.						
6.2	Bicicleta y turismo.						
6.3	Integrar la bicicleta y su uso en el parque de vehículos del Ayuntamiento de Elorrio.						

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

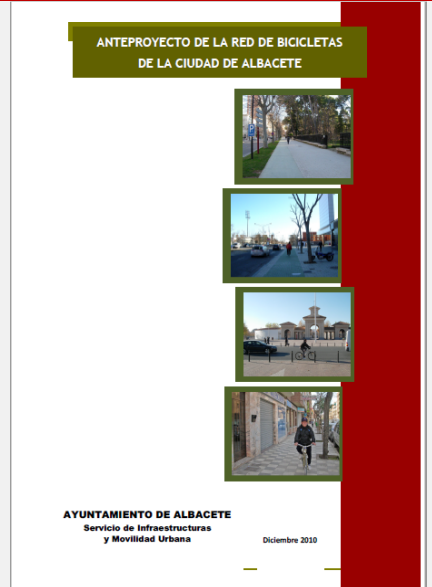
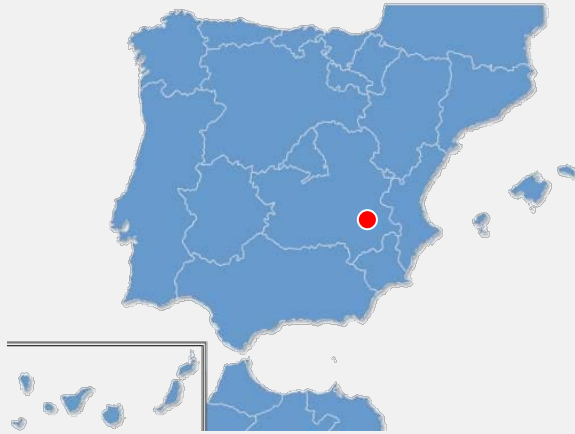
8

9

10

## Anteproyecto de la Red de bicicletas de Albacete

APOTEGMA (deseembre, 2010)



Document avant projecte de la xarxa de bicicletes d'Albacete. Primerament diagnostica la mobilitat ciclista existent, a continuació defineix unes línies estratègiques de configuració de la nova xarxa i seguidament, en detall, aborda la nova xarxa (criteris generals de disseny, tipologia de vies considerades, descripció de la xarxa i dels itineraris, proposta d'actuació i xarxa d'aparcament de bicicletes). L'estudi finalitza amb una valoració econòmica i una programació d'execució de la nova xarxa.



- RED PRINCIPAL DE ITINERARIOS BICI**
- ITINERARIO 1: RONDA CICLISTA (red existente)
  - ITINERARIO 1: RONDA CICLISTA (red planificada)
  - ITINERARIO 2: ARCO DEL ENSANCHE (red existente)
  - ITINERARIO 2: ARCO DEL ENSANCHE (red planificada)
  - ITINERARIO 3: LIBERTAD-CAMPOLLANO (red existente)
  - ITINERARIO 3: LIBERTAD-CAMPOLLANO (red planificada)
  - ITINERARIO 4: FERIA (red existente)
  - ITINERARIO 4: FERIA (red planificada)
  - ITINERARIO 5: CENTRO-UNIVERSIDAD (red existente)
  - ITINERARIO 5: CENTRO-UNIVERSIDAD (red planificada)

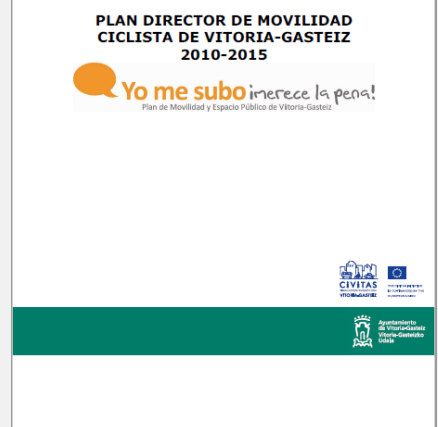
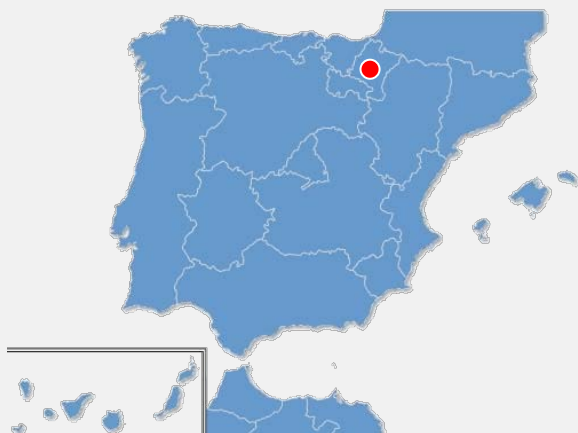
**RED COMPLEMENTARIA**

ANTEPROYECTO RED CICLISTA. PMUS Albacete 2010  
 Inventario  
 Plano: RED PRINCIPAL DE ITINERARIOS BICI  
 Ayuntamiento de Albacete  
 Redactor: APOTEGMA - CARLOS COPAL

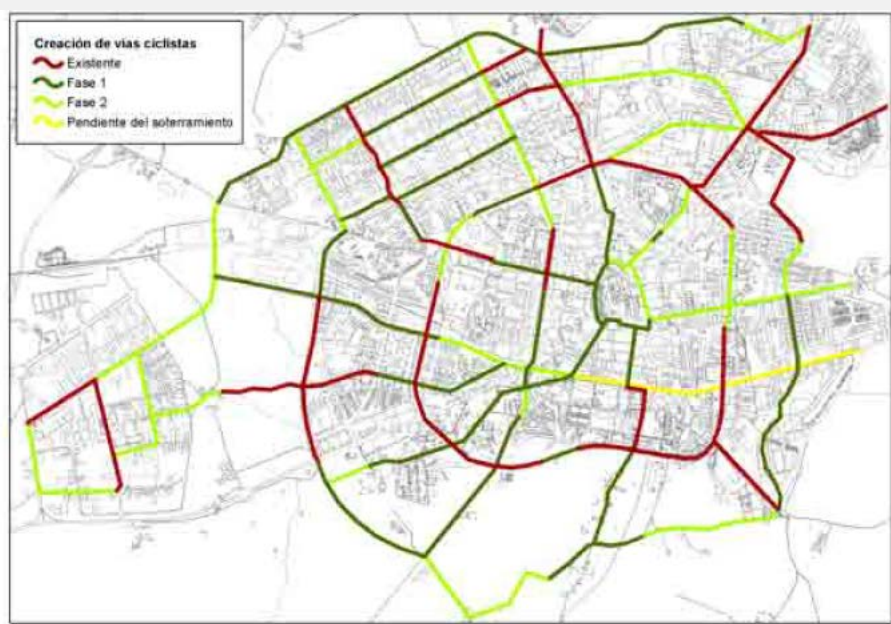
EIXOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
-------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

## Plan Director de Movilidad Ciclista de Vitoria-Gasteiz 2010-2015

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (octubre, 2010).



El Pla Director de Mobilitat Ciclista de Vitoria-Gasteiz persegueix impulsar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual i la possible substitució parcial del transport en automòbil privat per la bicicleta. Així doncs, les mesures passen no només per promoure actuacions a favor de la bicicleta, sinó també per delimitar l'ús del cotxe i integrar la mobilitat ciclista amb el transport públic. El document aborda en profunditat la qüestió de la normativa ciclista, a banda de tractar la infraestructura ciclista, l'educació, sensibilització i promoció ciclista i l'etapa de gestió, control i avaluació del Pla.



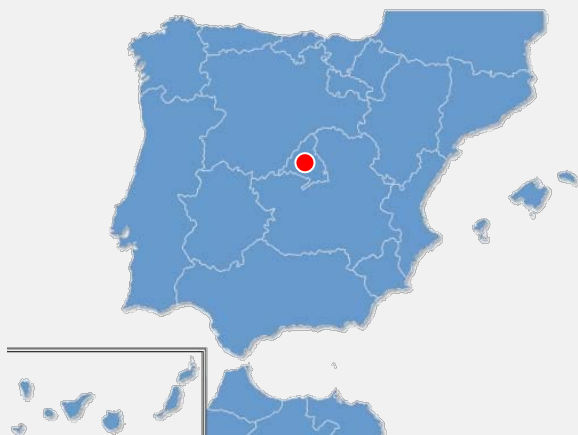
Plano de programación

Programación	Longitud (km)	%
2009 - 2011	29	37,2%
2011 - 2015	30,7	39,4%
Mejora y adecuación red actual (2010 – 2015)	16,6	21,3%
Pendiente del soterramiento de las vías de tren	1,6	2,0%
	<b>77,9</b>	<b>100,0%</b>

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

### Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid

Gea21 (abril, 2008).



El Pla Director de Mobiliat Ciclista de Madrid, es compon de diversos programes destinats a millorar la seguretat i la comoditat dels ciclistes en el municipi de Madrid. Inclou la concepció i disseny d'una xarxa bàsica de vies ciclistes dirigida a connectar els diferents barris i generadors de desplaçament de la ciutat. Conté també programes de promoció, canvi normatiu i difusió que pretenen normalitzar l'ús de la bicicleta a Madrid.

Tabla 3: Aceptación de cada modalidad de vía ciclista por parte de los distintos tipos de usuarios.

	pista-bici	carril-bici	arcén-bici	acera-bici	camino peatonal y ciclista (senda bici)	vías mixtas con tráfico motorizado	vías mixtas con los peatones
Urbano cotidiano	Idónea	Aceptable si no está orientada a ciclistas vulnerables en cuyo caso es preferible que sea protegido	Aceptable en tramos limitados sin otra alternativa y con limitaciones de la velocidad	Aceptable siempre que no tenga muchas interferencias peatonales	Aceptable o idónea si no le exige dar rodeos	Aceptable o idónea salvo para los ciclistas con menor experiencia en el tráfico	Aceptable en tramos limitados
Urbano y periurbano recreativo	Idónea	Aceptable si es protegido	No deseable	Aceptable para tramos limitados sin grandes interferencias peatonales	Idónea	Aceptable	Aceptable o idónea
Cicloturista de medio o largo recorrido	Idónea	Aceptable en tramos limitados	Aceptable en tramos limitados	Aceptable en tramos limitados	Idónea	Aceptable	Aceptable
Deportivo de montaña	Todas las modalidades de vías pueden ser aceptables en los tramos de acceso a los lugares propios de su práctica deportiva						
Deportivo de carretera	Aceptable si cuenta con dimensiones suficientes para adelantamientos y no se percibe mucho retraso respecto a la circulación por la calzada	Aceptable	Aceptable	No aceptable	No aceptable cuando transitan muchos ciclistas de baja velocidad o peatones que puedan interferir su circulación rápida.	Aceptable	No recomendable

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10



## Estudio de movilidad ciclista en el municipio de Pinto

Atizza (febrer, 2008).



L'estudi de mobilitat ciclista de Pinto aborda la millora de la xarxa ciclista del municipi i la promoció de l'ús de la bicicleta des de tots els vessants. Destacar la proposta de nomenament i formació d'un responsable de mobilitat ciclista a l'Ajuntament.

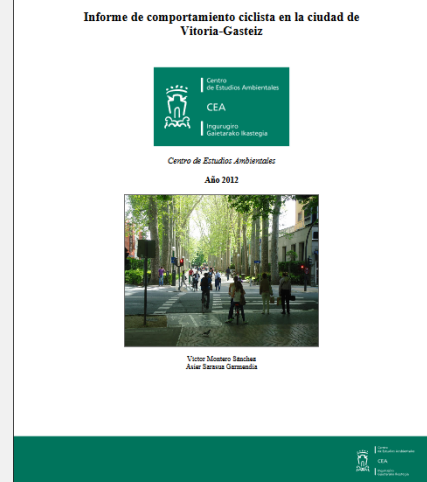
Adecuación de las normativas y procedimiento municipales	
Favorecer un crecimiento de la ciudad compatible con la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Revisar los criterios de diseño de las vías públicas, especialmente rotondas.</li> <li>■ Ordenanza municipal requiriendo espacios para bicicletas en los edificios de nueva construcción.</li> <li>■ Programa de colaboración con las empresas para favorecer el uso de la bicicleta en los desplazamientos al centro de trabajo.</li> </ul>
Mantenimiento de una política coordinada y eficiente.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Creación de un puesto de "Responsable de Movilidad Ciclista" en el Ayuntamiento.                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 25% del tiempo de un técnico.</li> </ul> </li> </ul>

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------



## Informe de comportamiento ciclista en la ciudad de Vitoria-Gasteiz

Centro de Estudios Ambientales (2012).



L'última enquesta de mobilitat realitzada a Vitoria-Gasteiz mostra que ja s'està produint el canvi de repartiment modal, amb un augment important dels usos ciclistes a la ciutat. Aquesta tendència reflecteix l'esforç realitzat des de l'administració local per impulsar aquest mode de transport, bé en forma de creació d'infraestructures bé des del camp de la conscienciació i educació en pro de la bicicleta.

El present estudi ve a completar les tasques de recopilació d'informació que s'estan realitzant des de l'Ajuntament per conèixer de forma més detallada tots els aspectes relacionats amb la circulació ciclista, per així poder donar suport a la presa de decisions que tingui a veure amb l'impuls del mitjà ciclista, d'acord amb els objectius del Pla de Mobilitat Sostenible i Espai Públic de Vitoria-Gasteiz.

### Sentido contrario por calzada

Se ha analizado cuáles son las calles con mayor índice de circulación en sentido contrario.

Calle	Nº de ciclistas
Calle Sancho el Sabio (hacia Avenida Gasteiz)	16
Calle Badaia (en carril bici)	3
Calle Independencia	2
Calle Domingo Martínez de Aragón	1
Calle Jesús Guridi	1
Calle Ramón Ortiz de Zárate	1
Av. Gasteiz Sur	1
Portal de Elorriaga	1
Av. Judimendi Sur	1
Calle Gorbea	1
Calle Ramón y Cajal	1
<b>TOTAL (excepto Badaia)</b>	<b>26</b>

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

### 1.2.3. Documents d'abast supramunicipal

#### Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa

Diputació Foral de Guipúscoa (juny, 2013).



La Diputació Foral de Guipúscoa juntament amb la resta d'administracions i agents socials, està promovent una mobilitat no motoritzada ciclista i de vianants per tot Guipúscoa.

Del Pla es destaca:

- L'àmbit d'estudi és interurbà.
- Considerar les vies ciclistes com vies per a mitjans no motoritzats, i no exclusives per a bicicletes. S'integra la convivència i el respecte entre els dos usuaris.
- Dotar de naturalesa jurídica al concepte de via ciclista com a tipus d'infraestructura viària específica pel desenvolupament de la mobilitat no motoritzada, preferentment ciclista, i amb unes característiques diferenciades del tradicional camí que contempla la normativa de carreteres.
- Estudi de demanda de mitjans no motoritzats de la xarxa interurbana existent.
- Destinar un organisme (Observatorio de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa) encarregat de realitzar el recompte i avaluació periòdica dels desplaçaments que s'efectuen a la Xarxa Foral de Vies ciclistes.
- Ús de les observacions i comptatges per a la millora de la gestió i manteniment de la xarxa.
- Considerar com a intervenció per a la millora i ampliació de la xarxa la reutilització d'antigues plataformes de ferrocarril, el curs natural dels rius o rieres, antics camins, etc.
- Desviar el vianant de la xarxa principal a itineraris secundaris quan sigui necessari.
- Senyalística comuna entre bicicletes i vianants.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

### Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Guipuzkoa

*Biziker (setembre, 2015).*



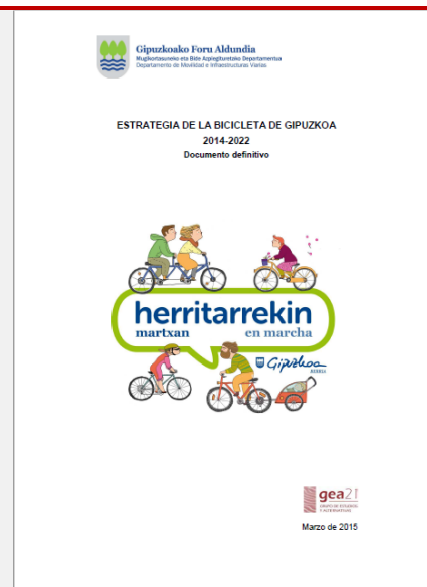
L'objectiu d'aquest estudi és conèixer les característiques dels usuaris de les vies ciclistes forals de Guipúscoa, a través de l'enquesta realitzada tant a vianants com a ciclistes. Des de la creació el 2007 del Observatorio de la Bicicleta de Guipúscoa, s'han desenvolupat dues eines principals per a l'estudi del funcionament de les vies ciclistes. D'una banda la xarxa de comptadors automàtics de ciclistes i vianants, més estesa cada any, i per altra banda l'enquesta abans esmentada.

Es considera una eina fonamental a l'hora de gestionar adequadament la xarxa de vies de ciclistes, de decidir de manera justificada la planificació de projectes i de dissenyar una política eficient per el foment de la utilització d'aquestes vies.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

### Estrategia de la Bicicleta de Guipuzkoa

*Gea21 (març, 2015).*



L'Estratègia de la Bicicleta és una de les peces previstes en la política foral de la bicicleta, tal com estableixen els dos principals documents juridicoadministratius de què disposa referent a això, el territori històric de Guipúscoa: la Norma Foral de Vies Ciclistes i el Pla territorial sectorial de Vies Ciclistes de Guipúscoa (PTSVCG).

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

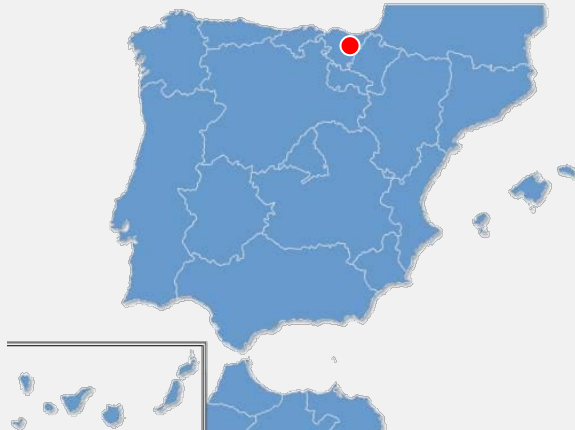
## Estrategia de la Bicicleta de Guipuzkoa

### - Plan de Gestión de 2015

*Gea21* (deseembre, 2014).

### - Informe de evaluación de 2015

*Edorta Bergua* (deseembre, 2015).



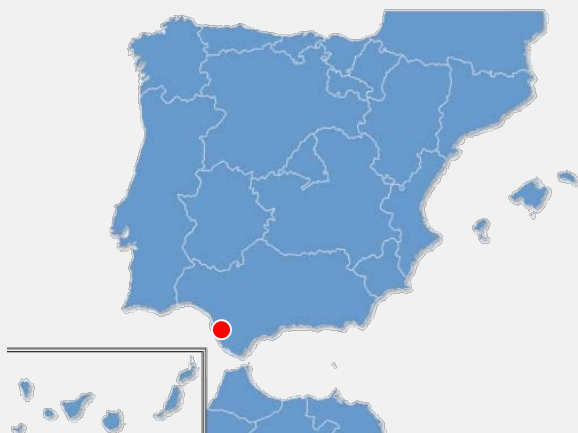
L'Estratègia de la Bicicleta de Guipúscoa 2014-2022, aprovada pel ple del Consell de la Bicicleta de Guipúscoa, és l'instrument que orienta la política i línies d'actuació sobre mobilitat ciclista d'aquesta Diputació Foral per als propers anys.

De cara a la seva materialització aquesta Estratègia preveu l'elaboració anual d'un Pla de Gestió que reculli el conjunt de programes d'actuació a desplegar durant aquest període. Així mateix, estableix com a mecanisme per a l'avaluació dels seus resultats la redacció d'un informe a partir dels resultats corresponents a un sistema d'indicadors derivats dels objectius establerts en l'Estratègia, i del grau d'execució de les accions previstes en el corresponent Pla de gestió anual.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

## Plan Director para el fomento del transporte en bicicleta en la Bahía de Cádiz

INTRA, IMEDES (2009).



intra m grupo imedes  
iniciativa  
mediterránea  
ENERO 2009

Plan Director para el fomento del transporte en bicicleta en la Bahía de Cádiz



Para  
Centro de Pasajeros, Baño de Cádiz

El Pla Director per al foment del transport en bicicleta a la Bahía de Cádiz aborda una àrea configurada per 7 municipis: Cádiz, Chiclana de la Frontera, El Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera, Puerto Real, Rota y San Fernando. El Pla pretén establir criteris i normes homogènies a l'àrea metropolitana per al desenvolupament de xarxes ciclistes, amb el propòsit final d'incrementar els desplaçaments quotidians en bicicleta i oferir també alternatives de mobilitat a visitants i turistes.

LINEAS ESTRATÉGICAS	AÑO 1		AÑO 2		AÑO 3		AÑO 4		AÑO 5	
	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2	SEM1	SEM2
<b>1. Planificación de una red ciclista territorial</b>										
1.1 Planificación de una red ciclista territorial y adecuación de existente	1.733.100				7.026.070				2.326.955	
<b>2. Medidas de mantenimiento y adecuación de carriles bici existentes</b>										
2.1 Diseño del mantenimiento y limpieza de infraestructuras ciclistas	10.650				27.750				33.000	
<b>3. Pacificación y medidas de seguridad para ciclistas</b>										
3.1 Normas básicas de referencia para futuras ordenanzas municipales										
3.2 Estudio para la implantación de un servicio de alquiler de bicicletas	60.000									
<b>4. Desarrollo de medidas de seguridad contra el robo</b>										
4.1 Mecanismos de disuasión contra el robo de bicicletas	10.000				5.000				5.000	
4.2 Fomentar la creación de espacios seguros para guardar bicicletas	30.000				30.000			5.000		
<b>5. Fomento de actuaciones para favorecer la intermodalidad</b>										
5.1 Homogenizar requisitos de admisión de los operadores de transporte										
5.2 Fomentar la adecuación de equipamientos específicos para bicicletas	16.900			3.100						
<b>6. Creación de políticas y campañas de promoción</b>										
Creación de políticas y campañas de promoción	20.000									
<b>7. Desarrollar programas de educación, formación e información</b>										
Impulsar el desarrollo de campañas educativas	25.000				50.000				50.000	
<b>8. Fomentar mecanismos de coordinación y participación: Comisión participativa de la bicicleta</b>										
Creación de herramientas de gestión para la bicicleta	15.000				15.000				6.000	
	FASE 1		FASE 2		FASE 3					
	1.920.650		7.156.920		2.425.955					
	11.503.525									

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

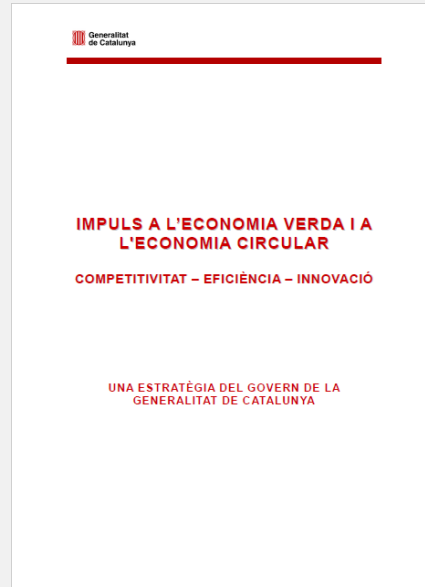
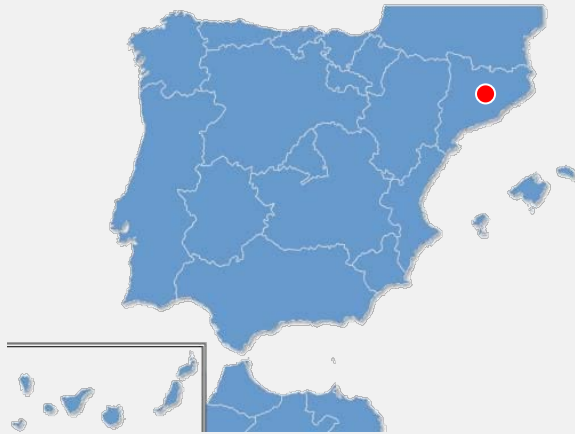


### 1.3. MARC CATALÀ

#### 1.3.1. Guies i manuals

## Estratègia d'Impuls a l'economia verda i a l'economia circular. Competitivitat – Eficiència – Circular

Generalitat de Catalunya (maig, 2015).



El Govern de Catalunya en aquests últims anys ha desplegat i desplega polítiques en matèria de creació de teixit empresarial, estratègia industrial, esforç inversor, de desenvolupament de talent humà i de producció sostenible que han tingut i tenen un impacte molt rellevant. L'estratègia d'Impuls a l'Economia Verda i a l'Economia Circular parteix de la continuïtat d'aquestes polítiques i alhora pretén donar un salt en les polítiques de competitivitat, esdevenint un element protagonista com a palanca de canvi del model econòmic.

L'estratègia d'Impuls a l'Economia Verda i a l'Economia Circular s'ha gestat en un grup de treball interdepartamental (GTI) amb presència de diversos departaments de la Generalitat, com ara TES, EMO, ECO i el DAAM amb la idea d'impulsar polítiques transversals en el context de l'Estratègia Catalunya 2020 (ECAT2020).

Aquesta estratègia es planteja com un acord entre agents rellevants, públics i privats, que permeti passar de manera eficaç del debat teòric a l'acció transformadora de l'economia catalana.

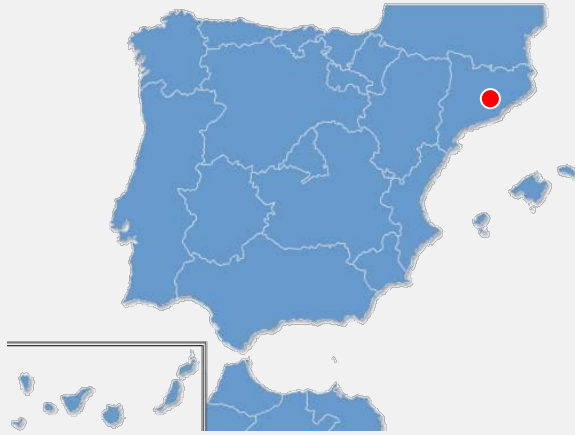
El document recull un annex amb un benchmarking d'experiències internacionals i un annex amb un llistat d'oportunitats de negoci, d'innovació i de creixement per als àmbits sectorials líders per tal d'avançar cap a una economia verda i circular.

Benchmark de polítiques públiques. Irlanda		Benchmark: Iniciatives rellevants a nivell europeu	
<b>Energies renovables</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tarifes Renewable Energy Feed-in Tariffs (REIT)</li> <li>Acords d'exportació i comercialització de l'energia renovable amb països veïns (East West Interconnector)</li> </ul>	<b>Eficiència energètica</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Programa de millora energètica de les llars: Better Energy Scheme (2011) i Sistema Pay As You Save (2016)</li> <li>Green Buildings, The Public Procurement Action Plan</li> <li>Accelerated Capital Allowance: inversions fidejats per la compra d'equipament eficient energèticament</li> <li>Comptadors intel·ligents: "Smart Meters"</li> <li>Dades d'energia intel·ligent: "Smart Grids" (col·laboració d'Enel i SCOR)</li> </ul>	<b>Energies renovables</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Incentius: <ul style="list-style-type: none"> <li>Tarifes Renewable Energy Feed-in Tariffs (REIT)</li> <li>Sustainable Energy Incentive Scheme Plus (SEI+) (màxim: 1.4 bilions €)</li> <li>Renewable Heat Incentive (RHI)</li> <li>Renewable Heat Premium Payment (RHPP)</li> </ul> </li> <li>Tarifes d'impost reduïdes per la generació a petita escala d'energia solar o d'altres energies</li> <li>Acció i col·laboració per la integració del mercat europeu, com el comerç de les energies renovables</li> <li>Concursos públics per desenvolupar Energies Renovables (ER): 1,5 bilions € en el Fons d'Iniciativa (França)</li> <li>Implantar mesures obligatòries: Renewable Obligation (RO) i Renewable Transport Fuel Obligation</li> </ul>	<b>Ecologia</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>National Waste Prevention Programme: Una de les seves iniciatives és el Local Authority Prevention Network (LAPN) ofereix suport i les eines necessàries per millorar a escala local l'ús eficient de recursos i la prevenció de la generació de residus. Una altra és "Stop Food Waste"</li> <li>Programa de disseny i distribució responsable dels productes, minimitzar l'aparcament de residus</li> <li>Programa Waste &amp; Resources Action Programme (WRAP) que inclouen iniciatives informatives com "Recycle now" i "Love Food Hate Waste"</li> </ul>
<b>Gestió de residus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Local Authority Prevention Network (LAPN) ofereix suport i les eines necessàries per millorar a escala local l'ús eficient de recursos i la prevenció de residus</li> </ul>	<b>Servis d'innovació</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Green IPSC: iniciativa de posicionament d' Irlanda com un centre de primer nivell i de cultura de suport a la indústria innovadora, vertida costant</li> </ul>	<b>Energia marina</b>	<b>Gestió de residus</b>
<b>Tarifes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Potencial la tarifa "Green" d'Irlanda a nivell internacional</li> <li>Promoció de programes com els Smartmeters i Smart Heatmeters Programs</li> </ul>	<b>Recerca, desenvolupament i innovació</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Donar continuïtat a les ajudes als projectes de recerca</li> <li>Establiment de clústers "verds" que posicioni Irlanda com un hub d'innovació de tecnologia energètica. Un exemple és el "The Green Way Cleantech cluster"</li> </ul>	<b>Bienergia</b>	<b>Gestió de residus</b>

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

## Economia circular i verda al món local. Pla de treball 2016-2019

Diputació de Barcelona, Xarxa de Ciutats i pobles cap a la Sostenibilitat (1016).



**ECONOMIA CIRCULAR I VERDA**  
**AL MÓN LOCAL**  
Pla de treball 2016 - 2019

Antecedents

L'economia circular és un model econòmic orientat a l'assoliment de sistemes de producció i consums regeneratius que busquen aconseguir productes i recursos dins d'un cicle continu, conservant el capital natural, optimitzant el recurs renovables i minimitzant els no renovables i els riscos del sistema. L'economia verda va més enllà i incorpora aspectes com la dimensió social i la resiliència dels ecosistemes.

Les ciutats juguen un paper important en l'economia circular i és una oportunitat per a la seva promoció econòmica, per al foment de l'ocupació i per al finançament de nous models de negoci. La indústria és, en aquest sentit, una àrea d'aplicació pràctica dels conceptes d'economia circular en el teixit productiu.

El municipi poden actuar amb diferents rols. D'una banda com a impulsors, aplicant l'economia circular no només en compra-verenda sinó també en la forma de coordinar i gestionar processos i recursos que tinguin interès. Per altra banda com a facilitadors, promouent la sensibilització i oferint eines a les empreses per orientar-les cap a l'economia circular. I també, realitzant accions de sensibilització per als mateixos ciutadans perquè coneguin quin rol es pot tenir com a consumidor/usuari per a promoure el canvi cap a l'economia circular.

La Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat – a través del Grup de treball d'Economia circular i verda – la Diputació de Barcelona volen posar en els seus objectius estratègics la promoció de l'economia circular i verda i l'acompanyament al món local en el procés de coneixement, formació i identificació d'oportunitats al voltant d'aquestes temàtiques.

En aquest sentit s'ha encarregat a la Fundació Forum Ambiental l'elaboració d'una proposta de Pla per a l'Impuls de l'Economia circular i verda al món local 2016 – 2019 de la Xarxa amb l'objectiu de treballar per assolir els objectius essencials, tot buscant implementar un conjunt d'activitats.

La proposta que aquí es presenta té un plantejament pràctic, amb línies de treball orientades a acompanyar el món local en "l'iteratge" del concepte d'economia circular, aportant eines per a la identificació d'oportunitats i per al seguiment i avaluació dels potencials projectes. Es preveu que els polítics i tècnics locals apliquin l'economia circular com a un concepte pràctic i diferenciador de la promoció econòmica, la millora ambiental i la competitivitat i resiliència territorial.

Aquesta proposta pot ser una oportunitat, també, per reforçar les capacitats del món local a l'hora de utilitzar projectes relacionats amb l'estratègia de recerca i innovació per le l'especialització intel·ligent de Catalunya (IS3CAT) i concretament el seu programa de Projectes d'Especialització i Competitivitat Territorial (PECT) procedents de l'Estratègia Europa 2020 de la Comissió Europea.

1

L'objectiu principal de la proposta és dotar de coneixement i eines als polítics i tècnics municipals per tal de passar del concepte teòric d'economia circular i verda a projectes pràctics.

El projecte s'emmarca dins de les reunions de treball realitzades per la Xarxa de ciutats i pobles per la sostenibilitat, específicament el Grup de treball d'Economia circular i verda, tot i que també d'interès per altres espais de la Xarxa com el Grup de treball d'Energia Sostenible Local o la Comissió per la gestió local del cicle de l'aigua.

### Cronograma:

Accions i/o documents associats	2016				2017				2018				2019			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>Acció 1.- Disseny i realització del cicle de tallers i seminaris d'economia circular i verda</b>								E1								
Taller 1: Com passar del coneixement a l'acció.																
Taller 2: Mètodes i eines per implementar l'economia circular i verda (fase I)																
Taller 3: Mètodes i eines per implementar l'economia circular i verda (fase II)																
Taller 4: Seminari tècnic d'un projecte públic experimental d'economia circular i verda								FT 1								
Taller 5: Seminari tècnic d'un projecte públic-privat experimental d'economia circular i verda								FT 2								
<b>Acció 2.- Disseny i edició de la guia d'economia circular i verda</b>																
Guia: <i>L'Economia Circular i Verda al món local. Com passar del coneixement a l'acció</i>												E2				
<b>Acció 3.- Disseny i edició del catàleg d'experiències d'economia circular i verda en el món local.</b>																
Catàleg d'experiències d'economia circular i verda																E3
<b>Acció 4.- Comunicació</b>																
Material de suport (tool-kit) al desenvolupament de projectes d'economia circular i verda												E4				
<b>Acció 5.- Finestreta Economia Circular</b>																
Suport expert a la planificació de propostes de projectes d'economia circular i borsa d'experts																

**EIXOS**

**1**

**2**

**3**

**4**

**5**

**6**

**7**

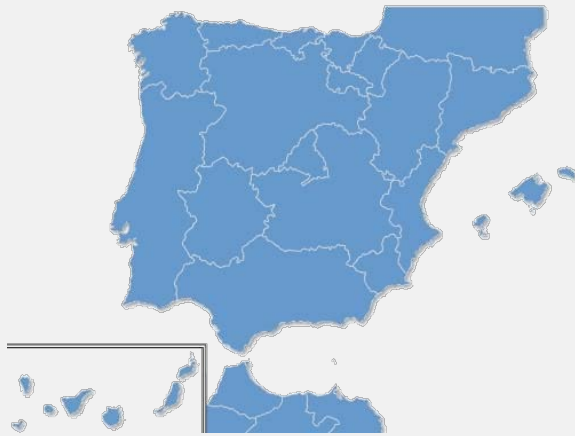
**8**

**9**

**10**

## Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible

AMB, IDOM (setembre, 2014).



MANUAL DE DISSENY DE  
LES VIES URBANES PER A LA  
MOBILITAT SOSTENIBLE



AMB Mobilitat

Aquest manual pretén ajudar al disseny de l'espai públic i dels seus elements, prioritant els autobusos, els vianants i les bicicletes.

### Voreres bici 2.6

**RECOMANACIONS DE DISSENY**

- La ubicació i l'estructura dels carrils de bicicleta pot variar: a l'urbanisme es poden aplicar els carrils de bicicleta al carril de vianants, al carril de vianants i al carril de vianants i al carril de vianants.
- En tots els casos, l'estructura dels carrils de bicicleta ha de tenir en compte la seguretat dels vianants i dels ciclistes, i ha de garantir la seguretat dels vianants i dels ciclistes.
- Quan hi hagi carrils de bicicleta i carrils de vianants, els carrils de bicicleta han de tenir una estructura que permeti als vianants i als ciclistes de compartir l'espai públic de manera segura.
- Quan hi hagi carrils de bicicleta i carrils de vianants, els carrils de bicicleta han de tenir una estructura que permeti als vianants i als ciclistes de compartir l'espai públic de manera segura.

**Quadre 2 - Tipologies de les voreres bici**

Tipologia	Amplada mínima (m)	Amplada màxima (m)	Indicador longitud	Longitud mínima (m)
Carril de vianants i carril de bicicleta	4,00	2,00	0-5%	240
Carril de vianants i carril de bicicleta	4,70	2,20	0-7%	120
Carril de vianants i carril de bicicleta	-	-	7-9%	80
Carril de vianants i carril de bicicleta	-	-	9-10%	60
Carril de vianants i carril de bicicleta	-	-	10-12%	30
Carril de vianants i carril de bicicleta	-	-	>12%	10

**CROQUIS**

a. Voreres bici i vianants. b. Voreres bici i vianants (carril en marxa).

**EXEMPLES**

AMB | Mobilitat MANUAL DE DISSENY DE LES VIES URBANES PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE 101

### Pistes bici 2.7

**RECOMANACIONS DE DISSENY**

- En tots els casos, l'estructura dels carrils de bicicleta ha de tenir en compte la seguretat dels vianants i dels ciclistes, i ha de garantir la seguretat dels vianants i dels ciclistes.
- Quan hi hagi carrils de bicicleta i carrils de vianants, els carrils de bicicleta han de tenir una estructura que permeti als vianants i als ciclistes de compartir l'espai públic de manera segura.
- Quan hi hagi carrils de bicicleta i carrils de vianants, els carrils de bicicleta han de tenir una estructura que permeti als vianants i als ciclistes de compartir l'espai públic de manera segura.

**Quadre 3 - Tipologies de les pistes bici**

Tipologia	Amplada mínima (m)	Amplada màxima (m)	Indicador longitud	Longitud mínima (m)
Carril de vianants i carril de bicicleta	4,00	2,00	0-5%	240
Carril de vianants i carril de bicicleta	4,70	2,20	0-7%	120

**Quadre 4 - Tipologies de les pistes bici**

Tipologia	Amplada mínima (m)	Amplada màxima (m)	Indicador longitud	Longitud mínima (m)
Carril de vianants i carril de bicicleta	0-5%	240	30	120
Carril de vianants i carril de bicicleta	0-7%	120	30	24
Carril de vianants i carril de bicicleta	7-9%	80	40	47
Carril de vianants i carril de bicicleta	9-10%	60	40	36
Carril de vianants i carril de bicicleta	10-12%	30	60	140

**CROQUIS**

a. Pista bici i vianants. b. Pista bici i vianants (carril en marxa).

**EXEMPLES**

AMB | Mobilitat MANUAL DE DISSENY DE LES VIES URBANES PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE 103

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

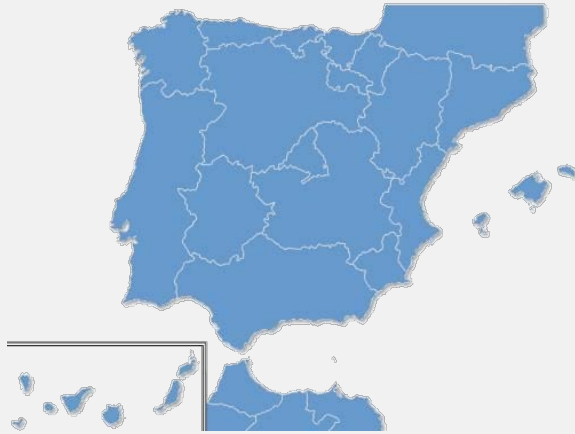
8

9

10

## Manual de disseny de vies ciclistes de Catalunya

Generalitat de Catalunya (maig, 2008).



Aquest manual va dirigit als responsables del disseny, la construcció i el manteniment de vies ciclistes, urbanes i interurbanes, i inclou, entre d'altres, aspectes com la metodologia de disseny, les tipologies de vies ciclistes i d'encreuaments i requeriments tècnics associats, els tipus de plataformes i fers i els seus criteris d'utilització, les normatives i requeriments funcionals dels estacionaments, els criteris de senyalització i altres aspectes relacionats amb el manteniment de les vies.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

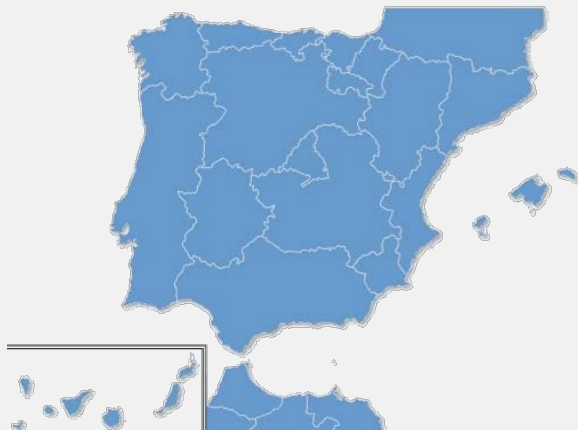
8

9

10

### Manual de disseny de carrils bici de Barcelona

Ajuntament de Barcelona (2016).



Manual de disseny de carrils bici de Barcelona

2016



L'extensió de la xarxa es planteja majoritàriament en calçada, establint nous carrils bici segregats i ben delimitats, de manera que s'estableixi una convivència adequada a calçada entre els diferents modes de transport. D'aquesta forma es podrà recuperar espai de vorera a favor del vianant.

Per dissenyar aquesta millora i extensió, l'Ajuntament de Barcelona disposava d'un manual per a la senyalització urbana, editat l'any 2014, que definia com s'havia d'efectuar la senyalització de la mobilitat a la ciutat. Aquest manual incloïa criteris de senyalització de carrils bici.

El present document parteix d'aquesta base per estudiar en profunditat la implantació de la bicicleta a Barcelona, no únicament des d'un punt de vista de senyalització, sinó amb una visió integral. La previsió d'ampliació de la xarxa de carrils bici i el possible increment del número d'usuaris feien necessari aquest nou estudi i visió general.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

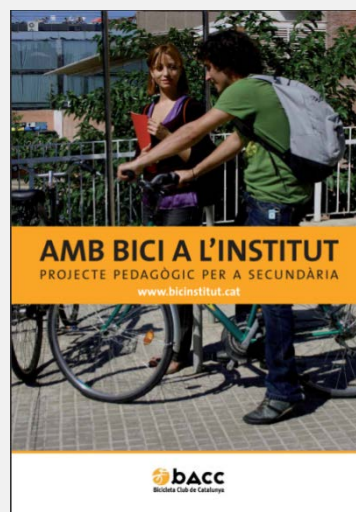
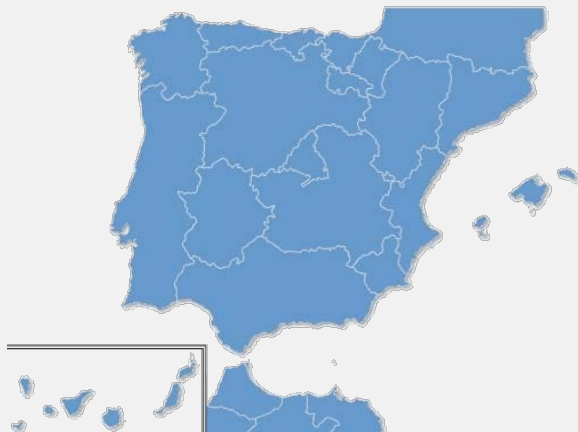
9

10



## Amb bici a l'institut. Projecte pedagògic per a secundària

*Bicicleta Club de Catalunya (gener, 2009).*



Aquest material forma part d'un projecte pedagògic, integral i transversal que té com a objectiu fomentar l'ús de la bicicleta entre els estudiants de secundària (i les persones joves en general) per desplaçar-se habitualment per la ciutat i, especialment, fins a l'institut.

Es tracta d'un manual amb unitats de coneixement i recursos pedagògics i pràctics que s'emmarquen en el currículum de l'educació secundària obligatòria i que pretenen motivar l'estudi, el coneixement i l'ús de la bicicleta des de diverses perspectives i àmbits. És una proposta oberta que es pot ajustar a cada centre fent-ne un ús creatiu.

La guia també recull experiències de bones pràctiques:

- Projecte "Mou-te en bici".
- Projecte "L'ESO va que vola".
- Projecte "Portem la bici a l'escola".
- Crèdit variable "Bicicleta i temps lliure".
- Actuacions de promoció de la bicicleta.
- Projecte "Vélo-Education" (Bèlgica).
- Projecte "Bike it" (Regne Unit).

**EIXOS**

**1**

**2**

**3**

**4**

**5**

**6**

**7**

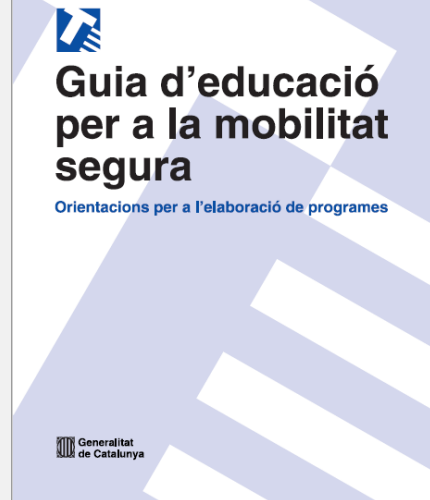
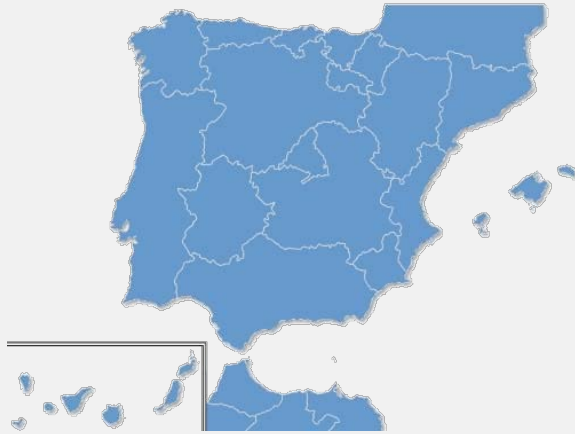
**8**

**9**

**10**

## Guia d'educació per la mobilitat segura. Orientacions per a l'elaboració de programes

Generalitat de Catalunya, SCT.



La GEMS dona un marc per millorar la mobilitat segura a partir de l'educació de totes les persones, des dels més petits als grans. No és un treball tancat, sinó un punt de partida de programacions, materials de sensibilització, campanyes i, en general, totes aquelles actuacions de prevenció que es puguin iniciar.

### 2n GRAU D'APROFUNDIMENT: 8-14 ANYS

#### A. INFORMACIONS I CONCEPTES:

són els mateixos temes però tractats amb més profunditat.



Fig. 9: Espais reservats als vianants i espais compartits amb els vehicles.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

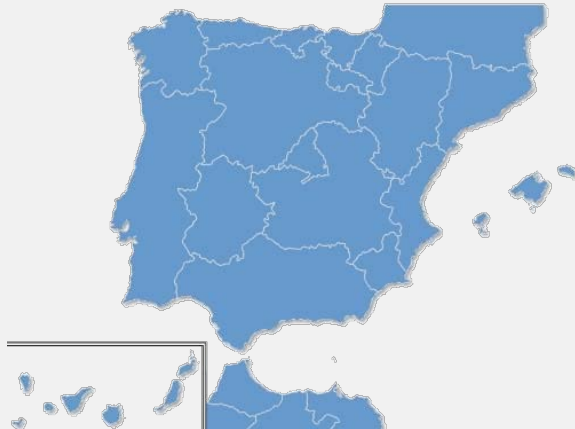
8

9

10

## Guia de recursos educatius per a l'escola

Generalitat de Catalunya, SCT (octubre, 2009).



La finalitat dels materials és proporcionar al professorat un seguit d'eines motivadores i atractives que facilitin el treball a l'aula de tots els aspectes relacionats amb la mobilitat segura i que són susceptibles d'incorporar-se a la programació d'àrea o matèria de la manera que cada professor o professora determini.

### Educació primària

**Les Tres Bessones**

**Descripció:** DVD amb jocs i dilemes relacionats amb la seguretat viària a través dels personatges de les Tres Bessones.

**Nivell educatiu**  
Cicle inicial i mitjà.

**Àrees**  
Coneixement del medi natural, social i cultural, i tutoria.

**Competències**  
Competència social i ciutadana.  
Competència d'aprendre a aprendre.

**Un dia amb bicicleta**

**Descripció:** DVD que dona idees per educar els infants que comencen a anar amb bicicleta, a partir de l'experiència d'un nen i la seva mare.

**Nivell educatiu**  
Cicle inicial i mitjà.

**Àrees**  
Educació física i tutoria.

**Competències**  
Competència en el coneixement i la interacció amb el món físic.  
Competència d'autonomia i iniciativa personal.

**El risc i la seguretat**

**Descripció:** Quaderns que fomenten la reflexió sobre comportaments de risc i seguretat de vianants i ciclistes.

**Nivell educatiu**  
Cicle mitjà i superior.

**Àrees**  
Educació física, coneixement del medi natural, social i cultural, i tutoria.

**Competències**  
Competència en el coneixement i la interacció amb el món físic.  
Competència d'autonomia i iniciativa personal.  
Competència d'aprendre a aprendre.

### Educació secundària

**Contra l'asfalt**

**Descripció:** Còmic que narra la història d'un noi que beu alcohol i condueix, tot i que la seva xicoteta ho vol impedir. Inclou activitats per fer a l'aula.

**Nivell educatiu**  
A partir del tercer curs d'ESO.

**Matèries**  
Educació per a la ciutadania i els drets humans, educació èticocívica i tutoria.

**Competències**  
Competència social i ciutadana.  
Competència d'autonomia i iniciativa personal.  
Competència en el coneixement i la interacció amb el món físic.

**Fes la teva sort. Conduïx segur**

**Descripció:** Conjunt d'unitats que tenen com a eix el ciclomotor per treballar coneixements però, sobretot, actituds i valors com la convivència, el civisme i la prevenció.

**Nivell educatiu**  
A partir del segon curs d'ESO.

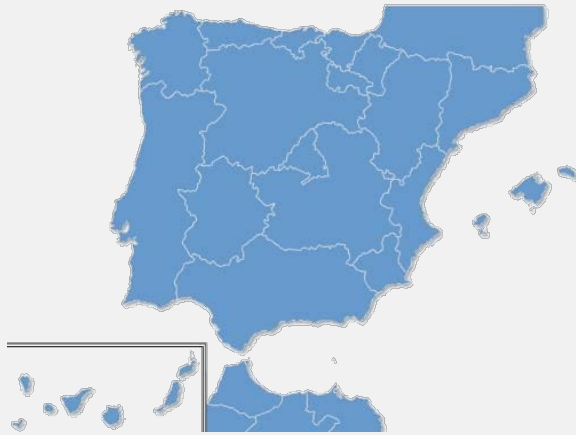
**Matèries**  
Educació per a la ciutadania i els drets humans, educació èticocívica, ciències de la naturalesa i tutoria.

**Competències**  
Competència social i ciutadana.  
Competència d'autonomia i iniciativa personal.  
Competència en el coneixement i la interacció amb el món físic.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

## El dret a la ciutat

*Institut de Drets Humans de Catalunya i l'Observatori DESC  
(octubre, 2011).*



El dret a la ciutat

A través de la Col·lecció "Sèrie Drets Humans Emergents" s'analitzen amb profunditat els drets enunciats en la Declaració Universal de Drets Humans Emergents. Aquesta setena publicació està dedicada al dret a la ciutat, recollit dins de l'article 7 dedicat al dret a la democràcia participativa, de la següent manera: "El dret a la ciutat, que assegura que tots els éssers humans i tota comunitat troben a la ciutat les condicions per a la seva realització política, econòmica, social, cultural i ecològica".

**EIXOS**

**1**

**2**

**3**

4

5

6

7

8

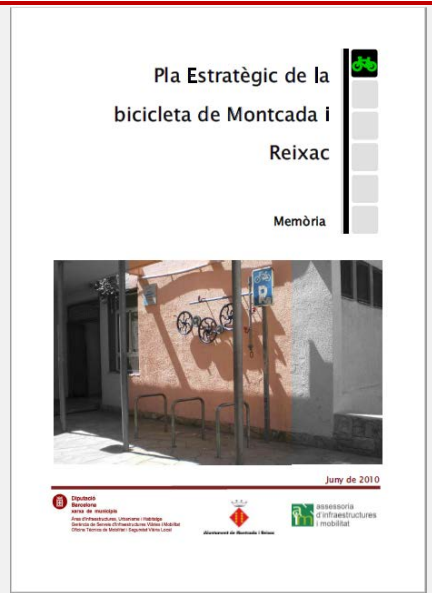
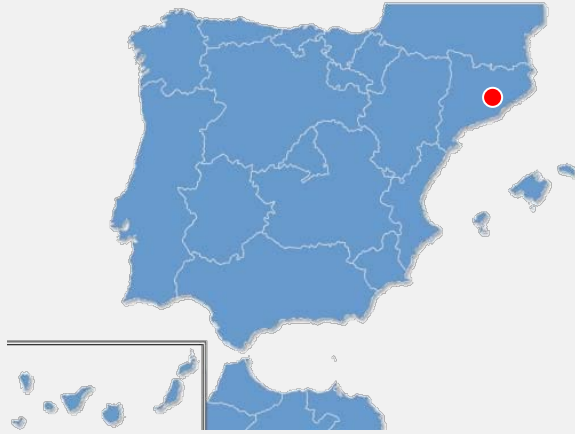
9

10

### 1.3.2. Documents d'abast municipal

#### Pla Estratègic de la bicicleta de Montcada i Reixac

AIM (juny, 2010).



El Pla estratègic de la bicicleta de Montcada i Reixac proposa una xarxa d'infraestructures ciclistes (itineraris i aparcaments) pel municipi i ho acompanya de mesures de promoció i educació per incrementar els usuaris ciclistes. També incorpora una proposta de bicicleta pública i d'avaluació i seguiment del Pla.

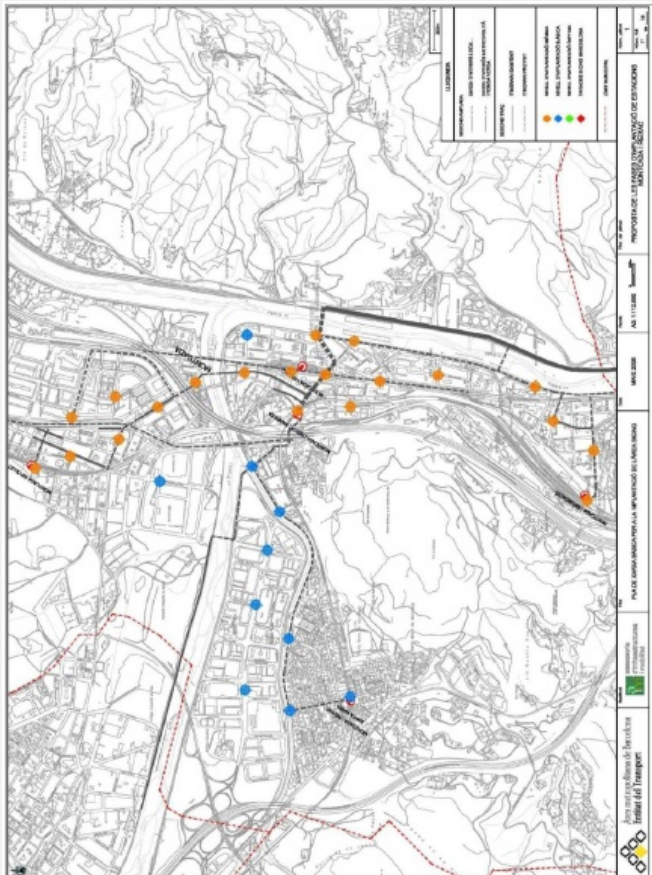


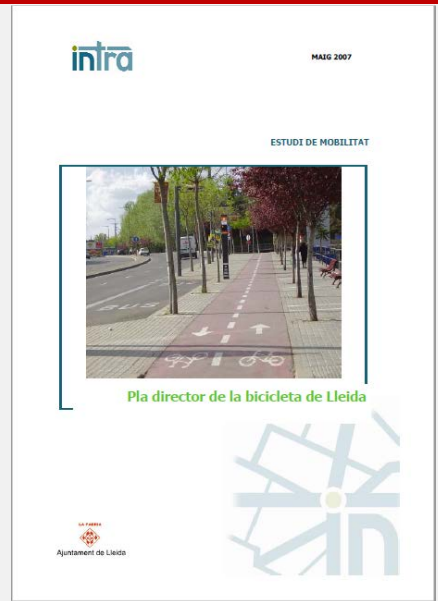
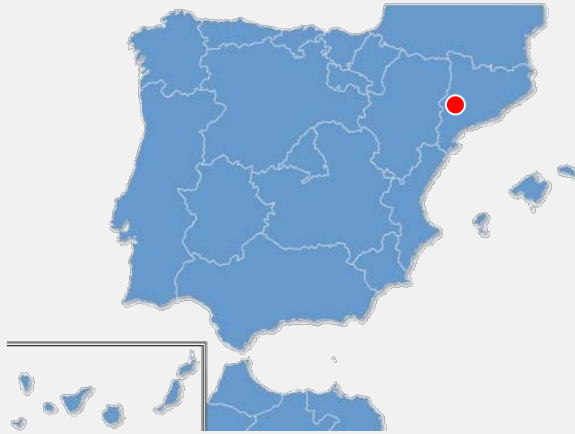
Figura 48. Plànol de proposta de les estacions del servei de bicicleta pública previst per a Montcada i Reixac (nivells d'implantació mínima i bàsica). Font: EMT.

<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

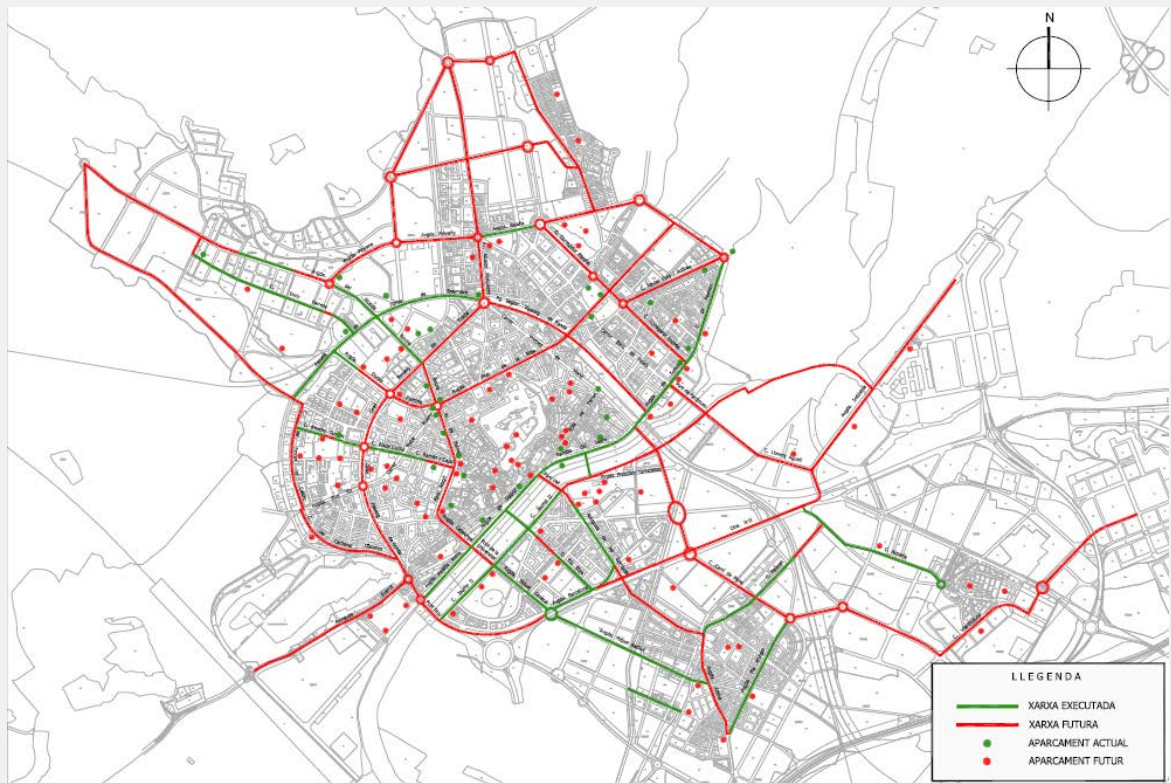


**Pla director de la bicicleta de Lleida**

INTRA (maig, 2007).



El Pla director de la bicicleta de Lleida, a partir d'uns objectius i línies estratègiques orientades a incrementar els usuaris de la bicicleta, proposa ampliar la xarxa d'aparcaments i de carrils bici a tot el municipi. El Pla també proposa actuacions de suport (educació, promoció i normativa) i instruments de gestió, participació, avaluació i seguiment del Pla.



<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

## Estudi d'implantació d'aparcaments per a bicicletes a la ciutat de Lleida

INTRA (maig, 2007).



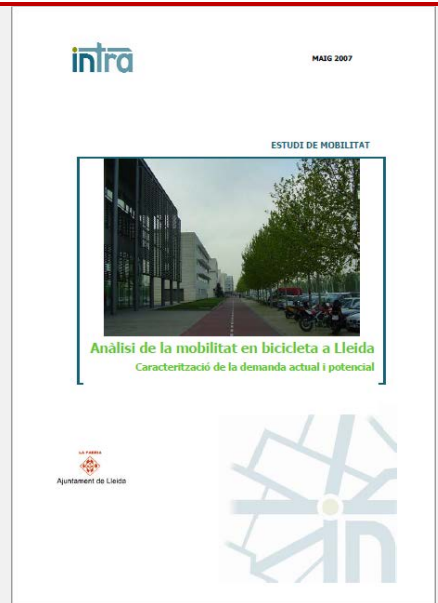
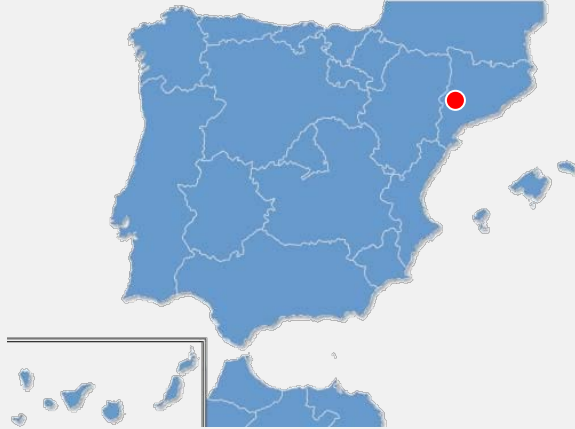
L'Ajuntament de Lleida amb aquest estudi analitza les possibilitats tècniques per dotar a la ciutat d'un bon servei d'aparcament de bicicletes, definint la ubicació de noves instal·lacions, els criteris del seu disseny i un conjunt de propostes de millora.

El present document dóna continuïtat a l'estudi "Linies estratègiques per a la planificació de la mobilitat en bicicleta a Lleida" en el seu apartat referent als aparcaments per a bicicletes, aportant un contingut del tot necessari per a la redacció del Pla Director de la Bicicleta. Així doncs, aquest document reforça, quantifica i planifica les actuacions a dur a terme sota l'estratègia del Pla Director de la Bicicleta.

<b>EIXOS</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
--------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

### Anàlisi de la mobilitat en bicicleta a Lleida. Caracterització de la demanda actual i potencial

INTRA (maig, 2007).

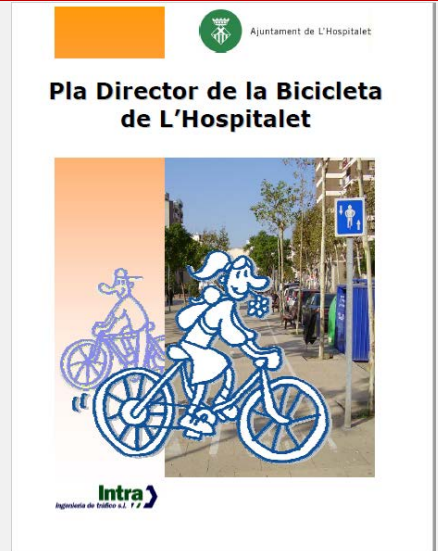
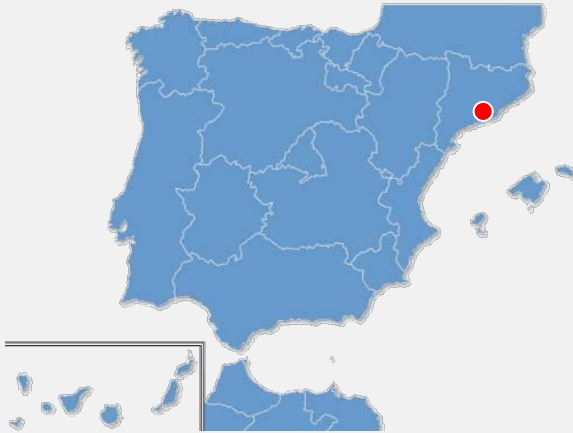


L'estudi analitza els usuaris de la bicicleta actuals i potencials de cara a validar tant la futura xarxa de carrils bicicleta com l'aportació d'elements indicadors que permetin potenciar aquest mitjà de transport.

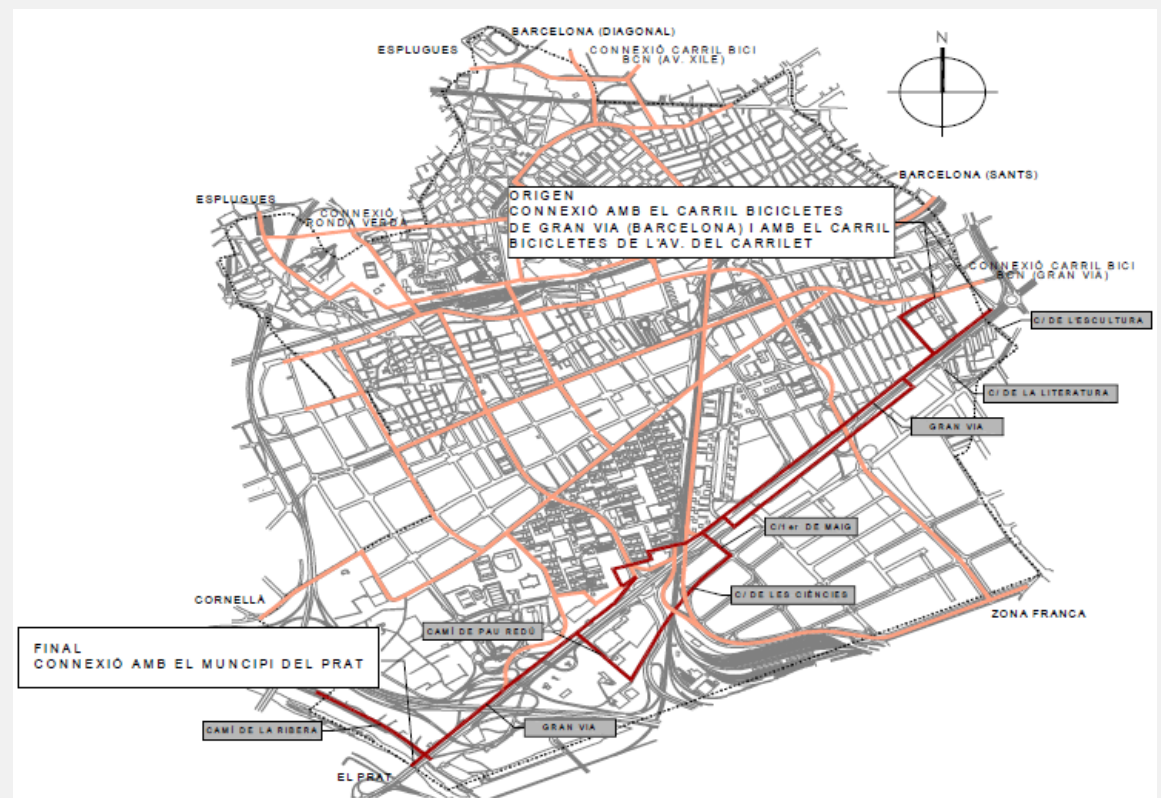
<b>EIXOS</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
--------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

### Pla Director de la Bicicleta de l'Hospitalet

INTRA (gener, 2006).



El Pla Director de la Bicicleta de l'Hospitalet es concep com una peça clau per al desenvolupament del Pla director de mobilitat sostenible aprovat pel Ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet el 5 de juny de 2002. Amb aquest pla es pretén, de forma específica en matèria de bicicletes, avançar cap a un model de mobilitat més sostenible i, alhora, més funcional.



<b>EIXOS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

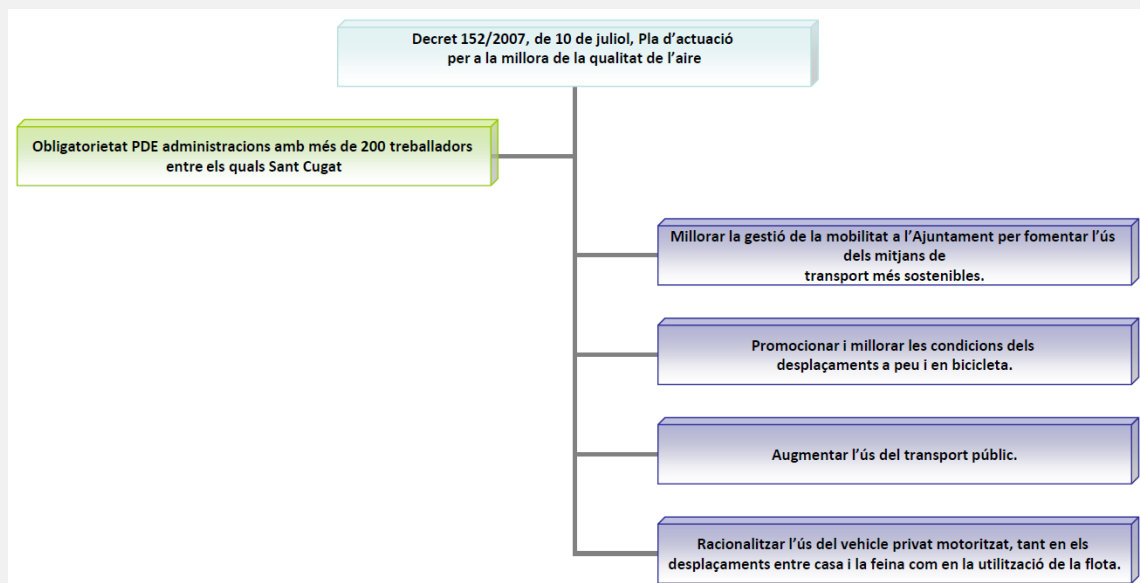


## Pla de desplaçament d'empresa a edificis municipals

Ajuntament de Sant Cugat del Vallès (juny, 2013).



L'Ajuntament de Sant Cugat ha posat en marxa el Pla de desplaçaments d'empresa a edificis municipals. Entre els objectius, l'Ajuntament es proposa doblar l'ús dels desplaçaments en bicicleta de la seva plantilla de treballadors/es (del 4% al 8% dels desplaçaments totals).



1 GESTIÓ GENERAL DE LA MOBILITAT	
1.1	Designar un Gestor de la Mobilitat
1.2	Pla de comunicació per la promoció dels desplaçaments en modes sostenibles
1.3	Actes de promoció durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura
1.4	Proposar a la Secció de Formació la realització de jornades formatives sobre mobilitat sostenible
1.5	Obrir un canal de suggeriments sobre mobilitat a la nova intranet de l'Ajuntament de Sant Cugat

2 MILLORA DE LA MOBILITAT A PEU	
2.1	Millora de l'accessibilitat als recorreguts de vianants

3 MILLORA DE LA MOBILITAT EN BICICLETA	
3.1	Habilitar un espai per a l'estacionament de bicicletes a l'aparcament de la Seu de l'Ajuntament.
3.2	Disposar de lloc dintre dels edificis municipals per a estacionar la bicicleta de forma segura.
3.3	Estudi per implantar aparcaments segurs per a la bicicleta a la via pública en els edificis municipals amb més treballadors i visitants
3.4	Augmentar el nombre de places d'aparcament de bicicleta al carrer
3.5	Habilitar / Informar dels vestuaris existents als edificis
3.6	Establiment del radi d'influència sobre el que es recomana especialment accedir en bicicleta en els desplaçaments laborals
3.7	Foment de l'ús de bicicletes elèctriques i convencionals en els desplaçaments laborals
3.8	Recerca i difusió d'ofertes d'empreses que contribueixin al foment de la mobilitat sostenible (per exemple, informació sobre descompte en la compra de bicicletes)

4 MILLORA DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	
4.1	Disposar de títols de transport públic en els desplaçaments dins l'horari laboral
4.2	Posar en la pantalla d'informació l'hora de pas dels autobusos en les parades més properes (informació per a visitants)
4.3	Posar els horaris a disposició en la intranet de l'Ajuntament (informació per a treballadors)
4.4	Millorar la coordinació de les línies urbanes d'autobús per accedir a l'estació de Rodalies

5 OPTIMITZAR LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT	
5.1	Destinar places d'aparcament en reserva per als vehicles d'alta ocupació segons criteris de prioritació.
5.2	Gestió des de l'Ajuntament del contacte entre el personal que comparteix vehicle motoritzat
5.3	Promoure cursos de conducció eficient, sobretot entre conductors habituals de la flota municipal
5.4	Incloure el control sobre la pressió dels pneumàtics en les tasques de manteniment rutinàries. Inclusió d'una fitxa de control.
5.5	Potenciar l'establiment de criteris d'eficiència energètica en la renovació de vehicles de la flota municipal

Vigència del pla : 6 anys (2012- 2018)



L'Ajuntament de Sant Cugat ha posat en marxa un pla de desplaçaments en bicicleta elèctrica per als treballadors del consistori, amb la voluntat de promoure la mobilitat sostenible. Així, un total de 6 treballadors es desplaçarà en bicicleta elèctrica del domicili a la feina, i viceversa, durant un total de 30 dies. Un cop passat aquest període de temps, les bicicletes passaran a disposició de 6 nous treballadors, i així successivament.



**Ara t'ho posem fàcil!**

- No cal reserva prèvia
- Hi haurà dues bicis al vestíbul de l'Ajuntament
- Només cal que ensenyis la targeta de fitxar al personal del taulell

**A la feina... Millor la bicicleta**  
Fes servir les bicicletes de la flota municipal en els teus desplaçaments de feina

*Ho feu pel medi ambient*

**Vine a la feina amb bici elèctrica**

Properament tindrem 5 bicicletes elèctriques a disposició dels treballadors de l'Ajuntament per desplaçar-se de casa a la feina.

Es podran fer servir durant llargs períodes en funció de les peticions.

Tindran prioritat les persones que desuin de venir en cotxe.

Si esteu interessats en fer-les servir contacteu amb: [serafimartinsantcugat.cat](mailto:serafimartinsantcugat.cat)

El pla té la voluntat de sensibilitzar els treballadors a incorporar la bicicleta en el seu dia a dia. L'Ajuntament calcula que, amb aquesta mesura, s'estalviarà l'emissió de 2,4 tones de CO<sup>2</sup> per any.

La flota de bicis elèctriques, que disposa d'un un enginyós sistema d'ancoratge d'Urbikes i de patent catalana, permet alhora l'ancoratge i la càrrega de les bateries.



*Bicicletes elèctriques situades davant de l'accés principal de l'Ajuntament de Sant Cugat*

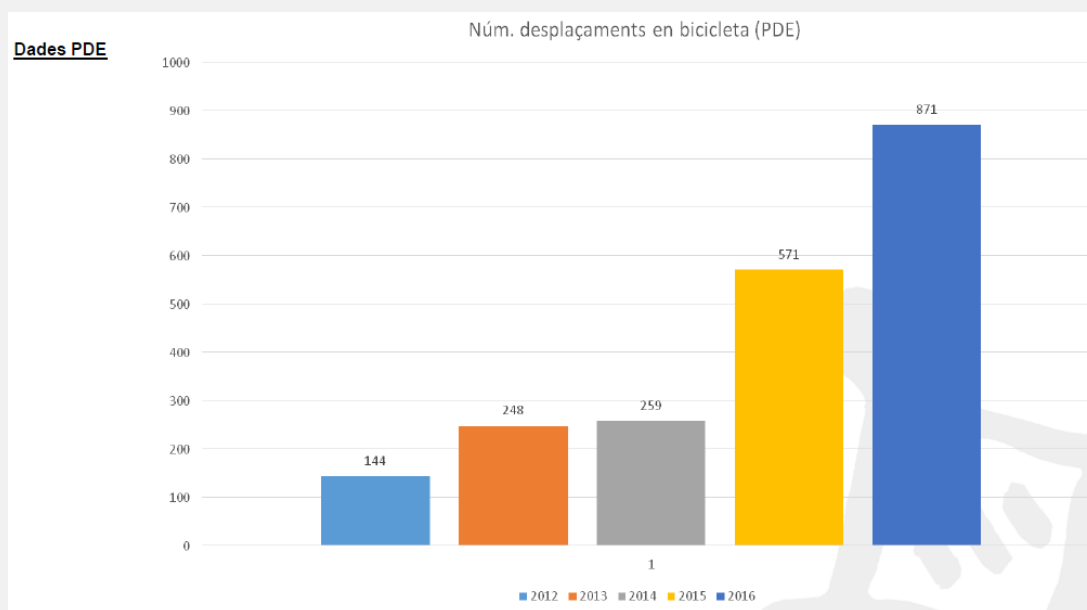
Per aquesta iniciativa, l'Ajuntament de Sant Cugat va rebre el **Premi a la Millor Pràctica Sostenible** que atorga la Fundació Renault per a la mobilitat sostenible.

El Premi s'englobava en la categoria d'Administració Pública pel "Pla de Desplaçament d'Empresa", el qual dona compliment a l'obligació dels centres de l'administració pública de més de 200 treballadors de dotar d'un programa que millori la gestió de la mobilitat, promougui els desplaçaments sostenibles i monitoritzi els seus indicadors públics.



Els treballadors i treballadores de l'Ajuntament també disposen de les bicicletes elèctriques per desplaçar-se en horari laboral, per a realitzar gestions al municipi i, en aquest sentit, cal dir que

en dos anys, els desplaçaments en bicicleta s'han triplicat.



Tanmateix, a Sant Cugat hi ha 11 estacions d'aparcaments segurs de bicicletes (bicibox) amb un total de 105 places:

- FGC Sant Cugat 1 (av. Lluís Companys): 7 places
- FGC Sant Cugat 2 (pl. Lluís Millet): 14 places
- FGC Sant Cugat (c. Andana): 7 places
- FGC Mira-sol (pl. Joan Borràs): 7 places
- Ajuntament 1 (pl. de la Vila): 14 places
- Ajuntament 2 (pl. de la Vila): 14 places
- Casa de Cultura (c. Castellví): 7 places.
- Teatre-Auditori - Biblioteca (av. Pla del Vinyet): 7 places
- FGC Valldoreix (pl. de l'Estació): 7 places
- FGC Volpelleres (pl. de la Vinya): 7 places
- ZEM La Guinardera: 14 places



EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

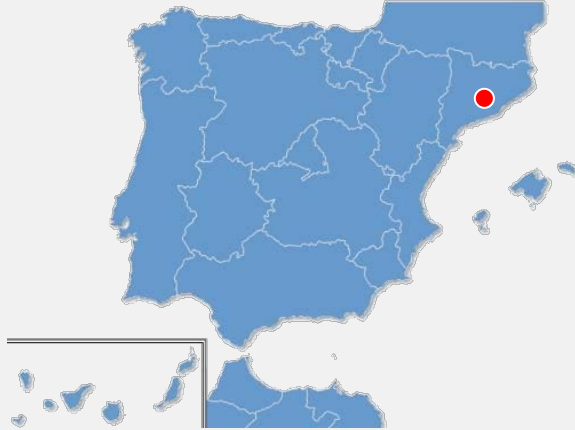
8

9

10

**Pla de promoció per a l'ús de la Bicicleta a Terrassa 2012-13**

*Ajuntament de Terrassa (maig de 2012).*



Instrument estratègic que es marca com a objectiu la potenciació i el foment de l'ús de la bicicleta com a mitja de desplaçament quotidià a la ciutat de Terrassa. El document preveu 18 accions a desenvolupar entre els anys 2012 i 2013.

1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (col·lectiu específic)	ÚS
2 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (general)	
3 Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta (col·lectiu específic)	
4 Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta (general)	
5 Dotar de visibilitat la bicicleta	FACILITADORS
6 Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic	
7 Incrementar la seguretat del desplaçament en bicicleta	
8 Minimitzar el risc de robatori de la bicicleta	
9 Facilitar la recuperació en cas de robatori de la bicicleta	
10 Establir canal de comunicació amb els usuaris	
11 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat	
12 Posar de moda la bicicleta	
13 Crear un espai de referència per a la bicicleta a la ciutat	
14 Afavorir la intermodalitat	
15 Incentivar l'ús de l'espai urbà (fer ciutat)	CIUTAT
16 Millorar la imatge de la ciutat	
17 Promoure el coneixement de la ciutat	
18 Reforçar i dinamitzar el teixit social	
19 Crear sinèrgies amb el teixit econòmic local	ALTRES
20 Fomentar pràctiques laborals més saludables	
21 Minimitzar l'impacte energètic i ambiental de la flota municipal	

**ACCIONS**

1. Flota de bicicletes municipals.
2. Ambicia't al Parc.
3. Ambicia't als hotels.
4. Bicicletes per a entitats.
5. Ambicia't a l'institut.
6. Biciregistre.
7. Aparcament segur.
8. Ciclovía Terrassa.
9. Activitats de promoció de la bicicleta.
10. Biciescola.
11. Bicicleta i festa.
12. Observatori de la bicicleta.
13. Habilitació per la conducció de grups.
14. La casa del ciclista.
15. Bicicleta i instituts.
16. Sortides urbanes.
17. Ambicia't a la feina.
18. Educació viària en bicicleta.

**EIXOS**

1

2

3

4

5

6

7

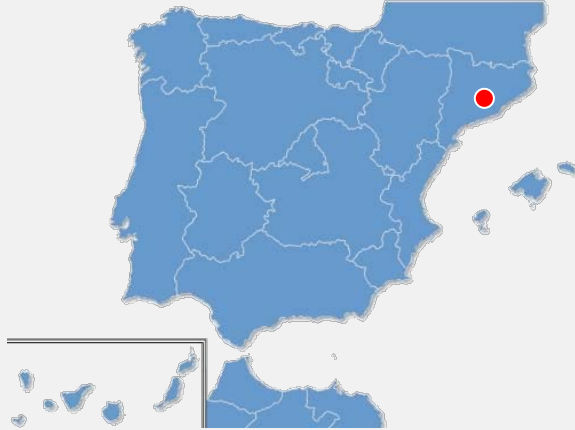
8

9

10

## Manual para impartir cursos de conducción de bicicletas en los centros educativos de Terrassa

*Ajuntament de Terrassa.*



El manual està dirigit al professorat, pares / mares, i a totes les persones que tenen responsabilitat de formació d'educació per a la mobilitat segura als centres educatius.

**EIXOS**

**1**

**2**

**3**

**4**

**5**

**6**

**7**

**8**

**9**

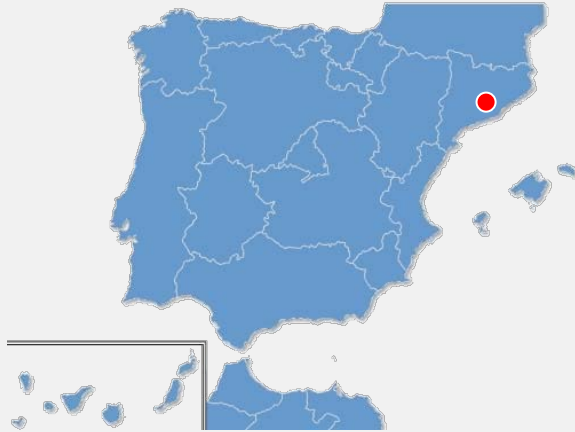
**10**



### 1.3.3. Documents d'abast supramunicipal

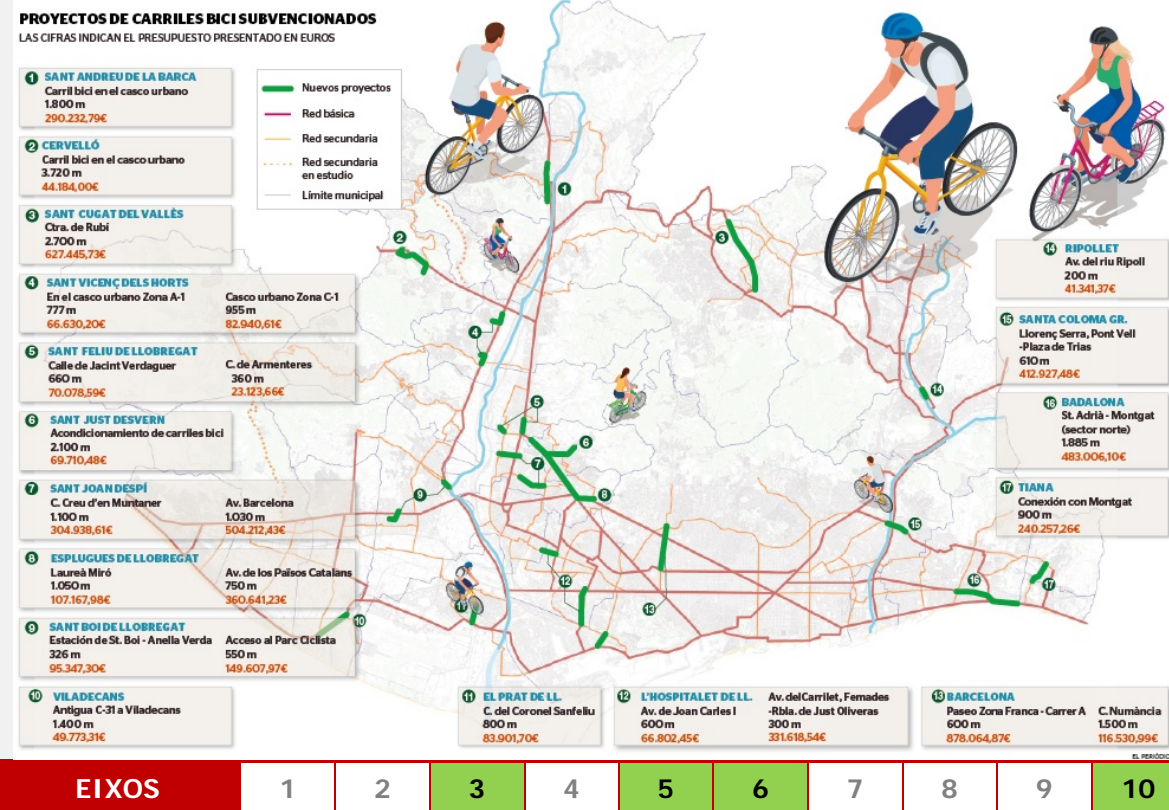
#### BICIVIA

AMB (2017).



Bicivía és una xarxa estratègica de grans eixos ciclables metropolitans que ha definit i dissenyat l'AMB amb l'objectiu de connectar, d'una manera ràpida, directa i segura, de nord a sud i d'est a oest, la metròpolis.

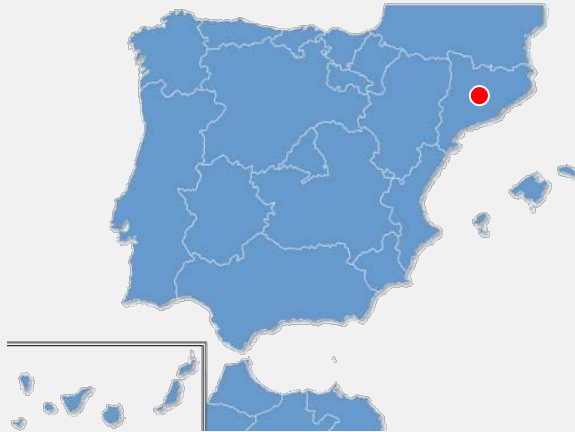
La xarxa Bicivía contempla un total de 414 km de carrils bici, dividits en xarxa bàsica i en xarxa secundària. D'aquests quilòmetres, 201 corresponen a xarxa bàsica (31% executats), i 213 corresponen a xarxa secundària (20% executats).





## Pla Estratègic de la bicicleta de Catalunya (2008 – 2012)

Departament de Política Territorial i Obres Públiques.  
Generalitat de Catalunya (2008).



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques engega aquest Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya amb la finalitat d'establir eines efectives de planificació i desenvolupament per a la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport, lleure, esport i turisme, amb les següents línies de treball:

- Dissenyar una xarxa per cobrir les necessitats de la demanda d'ús de la bicicleta.
- Connectar la bicicleta amb la resta de mitjans de transport, especialment el transport públic.
- Resoldre els conflictes amb la resta de mitjans de transport.
- Establir normes de disseny relatives a la construcció de la xarxa: característiques geomètriques, enllumenat, estacionament, senyalització,...
- Motivar la societat en l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport i d'oci.
- Vetllar per la seguretat del ciclista.

EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

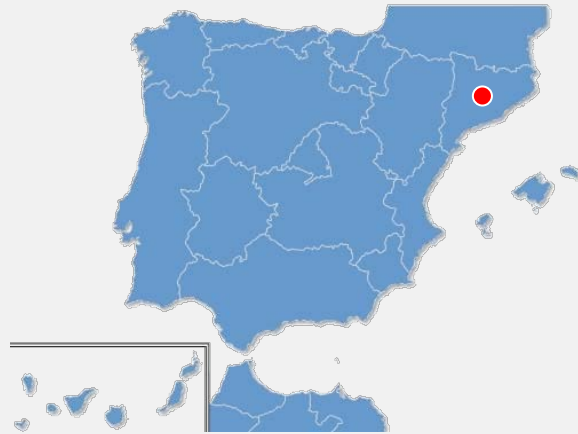
8

9

10

## Projecte Gesmopoli. Gestió integral de la mobilitat a polígons i zones industrials

Generalitat de Catalunya (novembre 2005 - octubre 2008).



Gesmopoli ha estat un projecte pioner al territori espanyol per a la gestió de la mobilitat sostenible als polígons industrials, liderat per l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona i cofinançat pel programa LIFE en l'Àrea de Medi Ambient de la Unió Europea. Hi han participat com a entitats associades el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, el Centre per a l'Empresa i el Medi Ambient SA. de la Generalitat de Catalunya, els sindicats CCOO i UGT, i la Federació de Societats Laborals de Catalunya (FESALC).

El projecte Gesmopoli, com a projecte pilot, es va desenvolupar a 6 polígons industrials triats d'entre un total de més de 400 d'arreu del territori de Catalunya.

L'objectiu del projecte Gesmopoli era intervenir sobre la mobilitat laboral dels polígons triats i simultàniament apropar l'experiència i els resultats a la resta de polígons del territori català. Es van triar les àrees següents:

- Polígon El Pla (Baix Llobregat).
- Polígon Santiga (Vallès Occidental).
- Polígon Mas Beuló (Osona).
- Polígon de l'Aeroport de Girona (La Selva).
- Polígon El Segre (Segrià).
- Polígon Agroreus (Baix Camp).

- ▶ Curs de formació per Gestors de mobilitat
- ▶ Guia metodològica per Gestors de mobilitat
- ▶ Implantació d'un gestor de mobilitat durant un any als 6 polígons per posar en pràctica els plans i pactes de mobilitat



EIXOS

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10