

INFORME AUDITORIA XARXA BICIVIA

Març 2024



OBJECTIU: balanç global de l'evolució i l'estat actual del projecte de la Bicivia, a partir de:

- Recull de tota la documentació tècnica facilitada per l'AMB i l'Institut Metròpoli
- Entrevistes i sessions participatives, tant amb persones usuàries i entitats ciclistes, com amb les administracions públiques titulars de les vies.
- Diagnosi quantitativa i qualitativa i anàlisi de resultats amb perspectiva feminista.
- Conclusions i recomanacions per la continuació i millora de la implementació del projecte Bicivia, que actualment segueix en marxa.



1ª PART:

DEFINICIÓ TÈCNICA DE LA BICIVIA

1.1. JUSTIFICACIÓ I ANTECEDENTS

1.2. PARTICIPACIÓ I CONSENS TÈCNIC-POLÍTIC

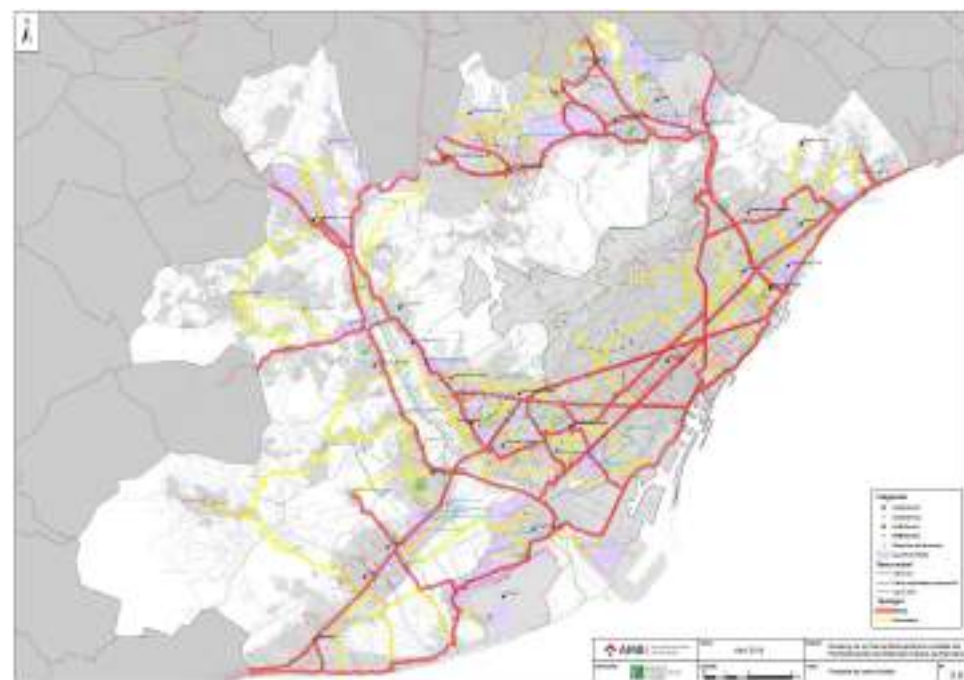
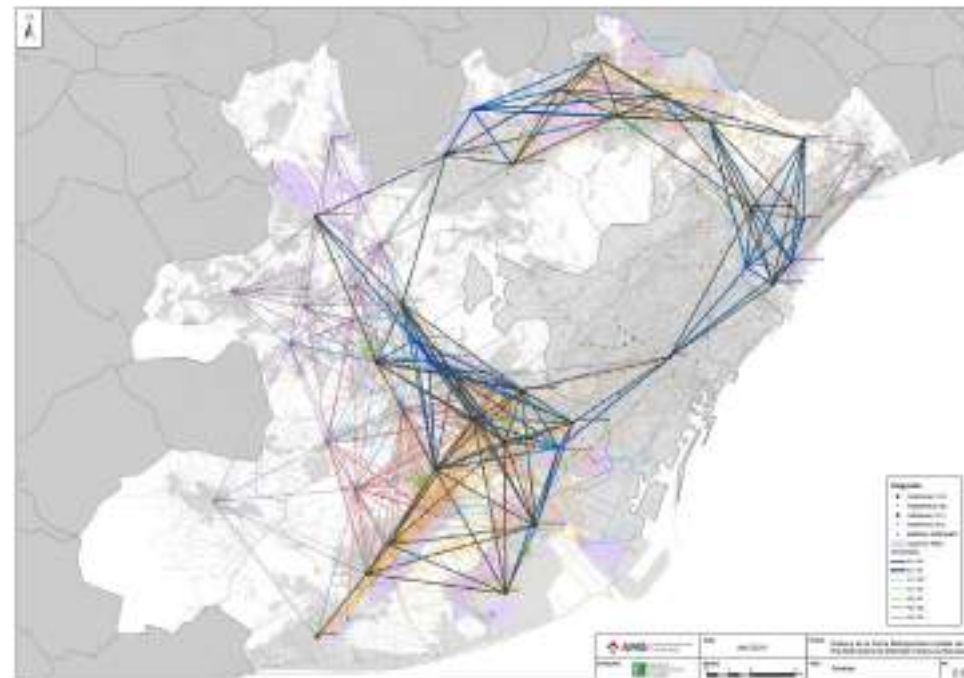
1.3. CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES DE LA BICIVIA

1.4. EIXOS XARXA PRINCIPAL

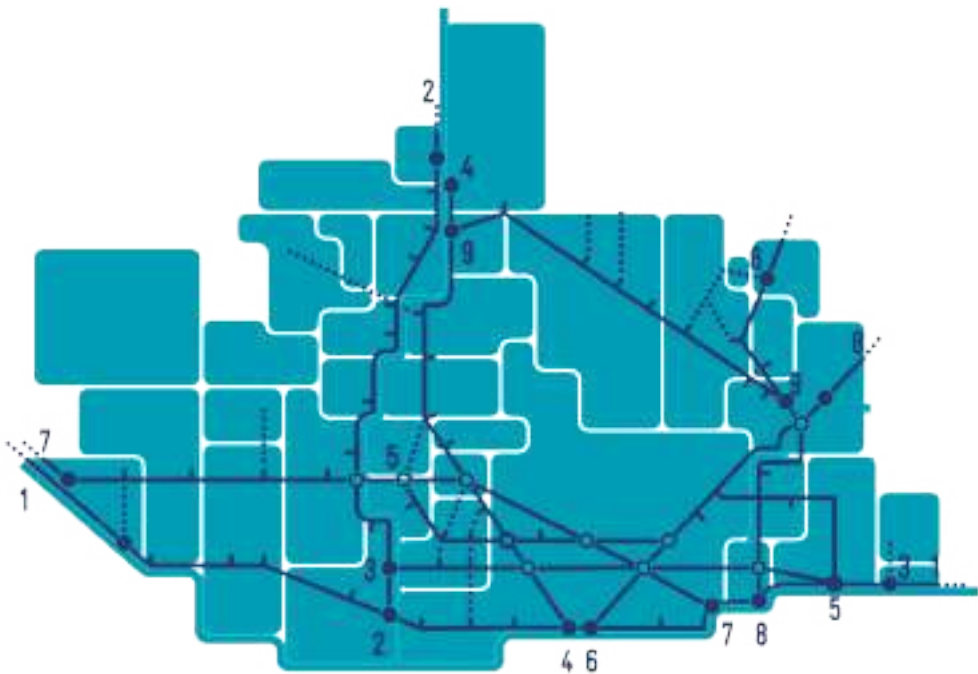
1.5. CRITERIS DE DISSENY

1.6. TRAMS DE COMPLEXITAT

1.7. ENTREVISTES A L'EQUIP TÈCNIC DE L'AMB REDACTOR DEL PROJECTE BICIVIA

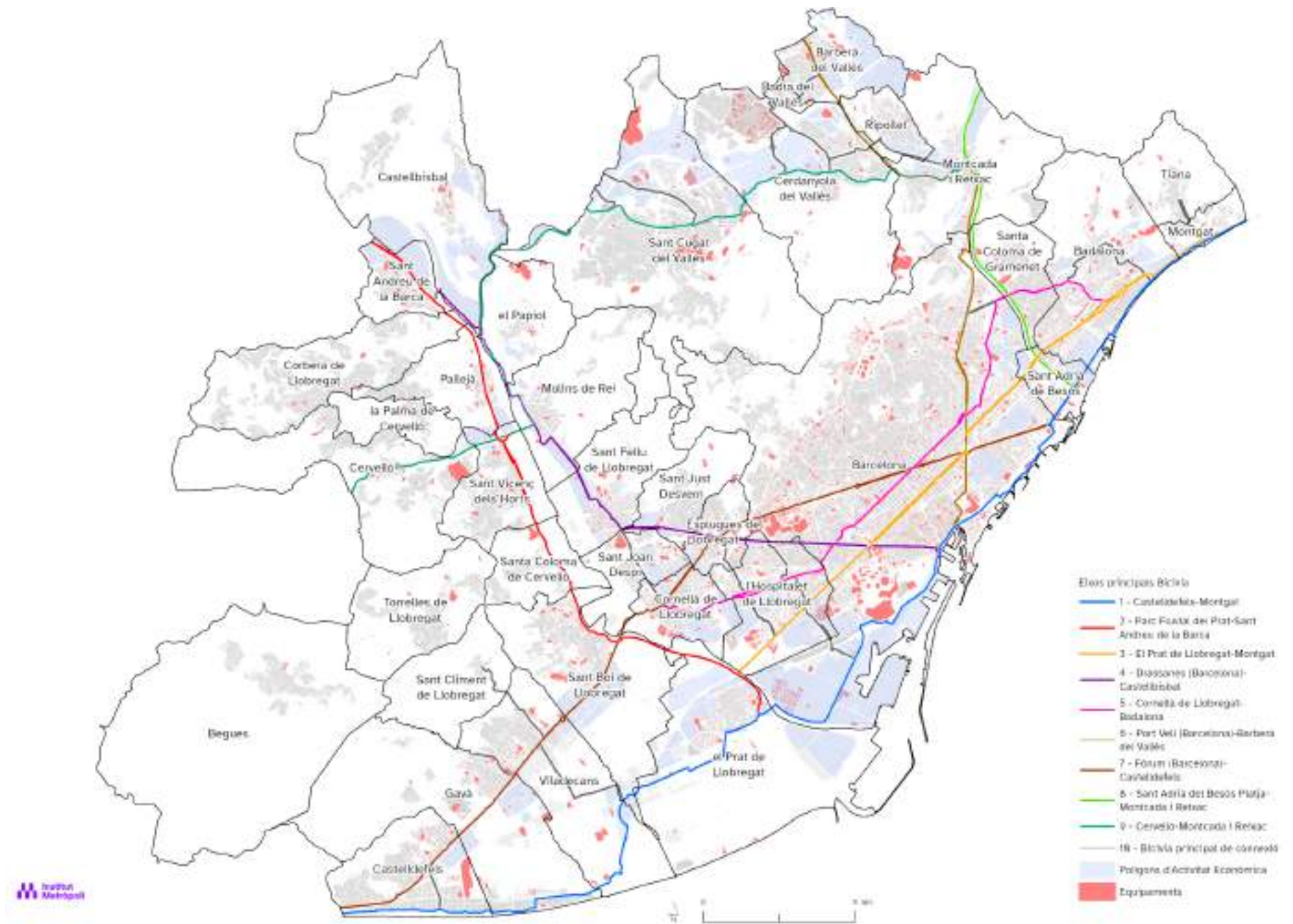


1.4. EIXOS XARXA PRINCIPAL



Gràfic Bicivia Xarxa Principal. Font: AMB, 2016

EIX	DESCRIPCIÓ	LONGITUD	POLS D'ATRACCIÓ QUE CONNECTA	
			MUNICIPIS	PAES / CGM
1	Connecta Castelldefels amb Montgat i recorre tot el front marítim metropolità	46 km	Castelldefels, Gavà, Viladecans, El Prat de Llobregat, Barcelona, Sant Adrià de Besòs, Badalona	Polígon Badalona Sud, Aeroport del Prat, Zona Franca, Port de Barcelona.
2	Connecta El Prat de Llobregat amb Sant Andreu de la Barca al llarg de l'eix urbà paral·lel al riu Llobregat	22 km	El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts, Sant Andreu de la Barca	Aeroport del Prat, espais naturals del Riu Llobregat, Zona Franca, polígon de Sant Andreu de la Barca
3	Connecta El Prat de Llobregat amb Montgat, creuant Barcelona a l'alçada de Gran Via	22 km	El Prat de Llobregat, Barcelona, Sant Adrià de Besòs, Badalona	Pol. Badalona Sud, Hospital de Bellvitge, la Fira de Barcelona
4	Connecta Castellbisbal amb Barcelona i discorre principalment pel traçat de l'antiga N-340	18 km	Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Esplugues de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat i Barcelona	Polígon El Pla, la Fira de Barcelona, Port Vell
5	Connecta Cornellà amb Badalona, creuant longitudinalment Barcelona a l'alçada del carrer Provença	22 km	Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet, Badalona	Carrer del Mig, estació de Cornellà, Sants i La Sagrera
6	Connecta Barberà del Vallès amb Barcelona i discorre principalment pel traçat de l'antiga N-150	18 km	Barcelona, Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès, Ripollet, Barberà del Vallès	Estació de trens i autobusos Fabra i Puig, La Sagrera, Hospital del Mar
7	Connecta Castelldefels amb Barcelona i el seu traçat discorre majorment per la C-245	34 km	Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Barcelona	UPC Baix Llobregat i Barcelona, estacions de trens de Castelldefels, Gavà i Cornellà, hospital Sant Joan de Deu
8	Connecta Sant Adrià de Besòs amb Montcada i Reixac al llarg de l'eix urbà paral·lel al riu Besòs .	11 km	Badalona, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Montcada i Reixac	Estació de Sant Adrià i Montcada i Reixac
9	Connecta Cervelló amb Cerdanyola del Vallès al llarg dels municipis del Vallès	25 km	Sant Vicenç dels Horts, Molins de Rei, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola del Vallès	Universitat Autònoma de Barcelona, Hospital General



Plànol: BiciVia Xarxa Principal. Font: Institut Metropol, octubre 2023.

1.5. CRITERIS DE DISSENY

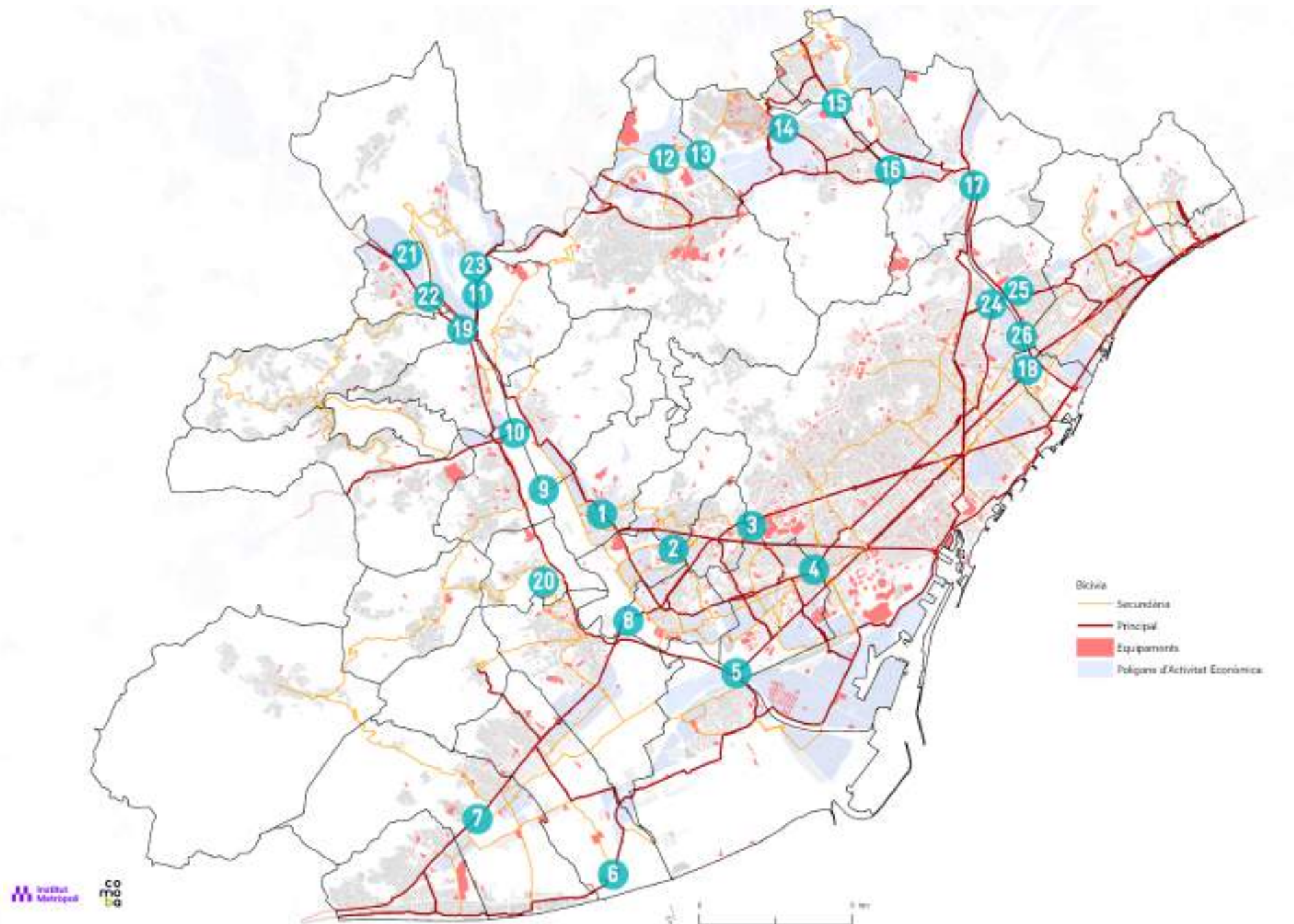
- **Ubicació del traçat**
- **Amplada de la secció de la via**
- **Construcció**
- **Enllumenat**
- **Senyalització**

TIPUS DE VIA	AMPLADA ÚTIL(*) DE LA SECCIÓ DE LA VIA		AMPLADA FRANJA DE PROTECCIÓ
	AMPLADA MÍNIMA RECOMANABLE	AMPLADA MÍNIMA	
Carril bici protegit unidireccional	≥2 m	1,5 m	≥0.5 m al costat de carril de circulació
Carril bici protegit bidireccional	≥2,5 m	2 m	≥0,7 m al costat de carril de serveis
Carril bici unidireccional en sentit de la marxa	≥1,75 m	1,5 m	Entre 0,1 m i 0,5 m
Carril bici unidireccional en sentit contrari de la marxa	≥1,75 m	1,5 m	
Pista bici o camí verd	≥4 m	2,5 m	-
Zona 30 compartida	Amplada del carril compartit		-
Vorera bici unidireccional	≥1,75 m	1,5 m	Entre 0,2 i 0,8 m
Vorera bici bidireccional	2,25 m	2 m	
Convivència amb vianants	Amplada del carril compartit		-

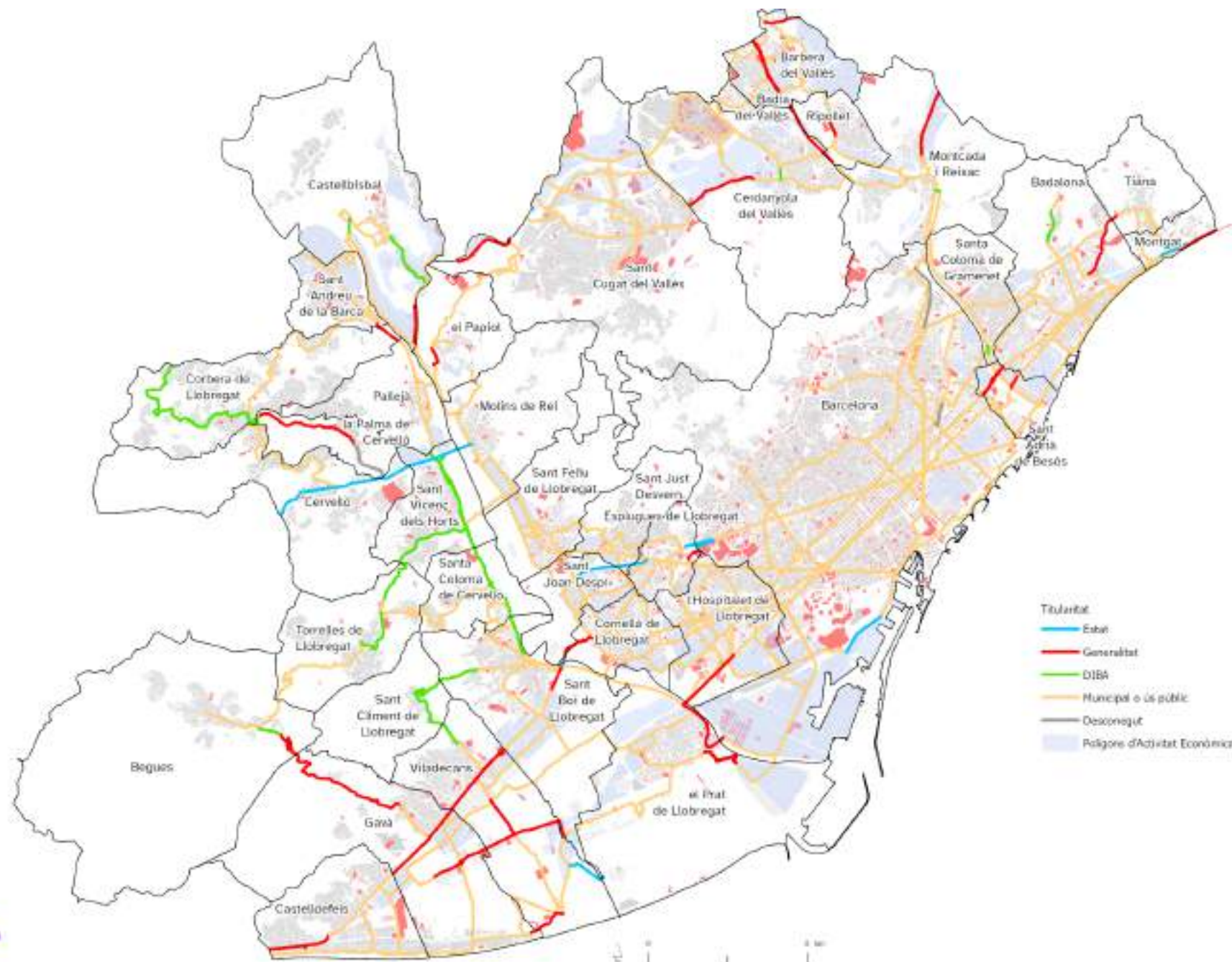
(*) Amplada útil o parcticable no inclou la rigola ni la franja de protecció.

1.6. TRAMS D'ALTA COMPLEXITAT

TRAM	MUNICIPI/S	DESCRPCIÓ	TITULARITAT/S	BICIVIA
1	Sant Feliu de Llobregat	Soterrament vies de tren	Adif	4
2	Sant Just Desvern	Pas per sobre B-23 (Av. Baix Llobregat)	Ministeri de Foment	Secundària
3	Esplugues de Llobregat	Entrada costat mar a la Diagonal	Ministeri de Foment i UAB	Secundària
4	L'Hospitalet de Llobregat	Soterrament vies de tren	Adif	5
5	El Prat	Pas per sobre el riu Llobregat (C-31)	Generalitat	3
6	Gavà-Viladecans	Pacificació C-31	Generalitat	1
7	Gavà	Tram interurbà C-245	Generalitat	7
8	Cornellà	Pas sobre riu Llobregat (C-245)	Generalitat	7
9	Molins-St. Vicenç dels Horts	Pont sobre el riu Llobregat (El Pla)	Ministeri de Foment	Secundària
10	Molins - St Vicenç dels Horts	Pont sobre riu Llobregat (N340)	Ministeri de Foment	9
11	El Papiol	Carretera c-1314 ^a	Generalitat	9
12	Sant Cugat del Vallès	Pont sobre AP7 (entre Av. Generalitat i Av. Via Augusta)	Generalitat	Secundària
13	Sant Cugat del Vallès	Pont sobre AP7 (Av. Alcalde Barnils)	Municipal	Secundària
14	Cerdanyola	Pont sobre AP7 (Ctra. UAB)	Municipal	Secundària
15	Cerdanyola-Barberà-Ripollet	Nus Baricentro	Ministeri de Foment	6
16	Montcada i Reixac	Nus N-150 (Progrés a Canaletes)	Ministeri de Foment	6
17	Montcada i Reixac	Pont Besòs (Av. Jaume I)	Diputació	8
18	St. Adrià de Besòs	Pont Besòs (Av. Pi i Maragall)	Municipal	3
19	Pallejà-Corbera-St Andreu de la Barca	Túnel de la Roca d'Adroc (N-II)	Municipal	2
20	Santa Coloma de Cervelló	Av. Lluís Companys	Incasòl	9
21	Castellbisbal	Pont riu Llobregat (Estació Renfe)	Ministeri de Foment i Diputació	2
22	Castellbisbal - St. Andreu de la Barca	Ctra. B-24 i N-II	Ministeri de Foment	2
23	Castellbisbal - El Papiol	Pont riera Rubí i rotonda ctra. C-1413 (sector El Canyet - El Papiol)	Ministeri de Foment i Diputació	9
24	Barcelona - Sta. Coloma de Gramenet	Pont antic Sant Coloma	Diputació	5
25	Santa Colma de Gramenet	Pg. Llorenç Serra	Diputació	5
26	Barcelona - Sta. Coloma de Gramenet	Pont del Molinet (Av Pius XII - Av. Sanatori - c/Santander)	AMB	Secundària



Plànol: Trams d'alta complexitat. Font: Institut Metròpoli i COMOBA, octubre 2023.



Plànol: Titularitats Bicivía. Font: Institut Metròpoli, octubre 2023.

1.7 ENTREVISTES A L'EQUIP DE L'AMB REDACTOR DEL PROJECTE:

CARLES CONILL VERGES

SILVIA CASORRAN MARTOS

Objectiu de la Xarxa Ciclable Metropolitana al seu inici al 2016?

L'impuls dels municipis

Evolució i futur de la Bicivia

Principals assoliments aconseguits

Governança de la Bicivia

Reptes presents i futurs



Foto: Sessió participativa tècnica per la redacció del projecte Bicivia, 13/01/2016. Font: AMB

2ª PART:

ANÀLISI DE DADES I DIAGNOSI DE L'EVOLUCIÓ DE LA BICIVIA

2.1 RECULL DE DADES I ANÀLISI D'INDICADORS QUANTITATIUS

2.2. SESSIONS PARTICIPATIVES I ANÀLISI D'INDICADORS QUALITATIUS

2.1 RECULL DE DADES I ANÀLISI D'INDICADORS QUANTITATIUS

2.1.1. KILÒMETRES DE TRAÇAT BICIVIA EXECUTATS

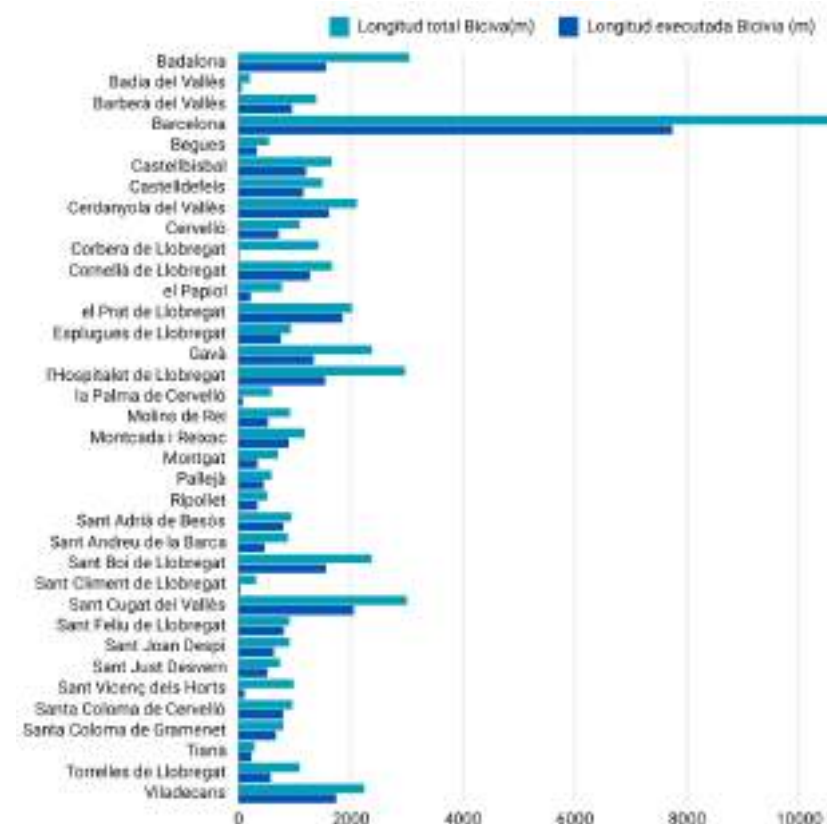
XARXA	KM PLANIFICATS	KM EXECUTATS	% EXECUTAT
Bicivia 1	46,308.22	36,003.70	77.75
Bicivia 2	22,286.37	13,712.18	61.53
Bicivia 3	21,671.09	16,246.10	74.97
Bicivia 4	17,603.04	17,313.88	98.36
Bicivia 5	21,496.73	14,831.33	68.99
Bicivia 6	17,973.19	9,538.35	53.07
Bicivia 7	34,433.93	27,988.80	81.28
Bicivia 8	11,464.89	7,867.46	68.62
Bicivia 9	24,603.02	14,996.41	60.95
Xarxa Principal (*)	57,122.22	38,784.45	63.64
Xarxa Secundària	269,709.07	164,229.68	60.89
TOTAL	544,672	361,512	66.37

Des del punt de vista dels **administracions titulars de les vies**, les següents taules recullen les dades d'execució de la xarxa principal per cada administració supramunicipal i per cada municipi.

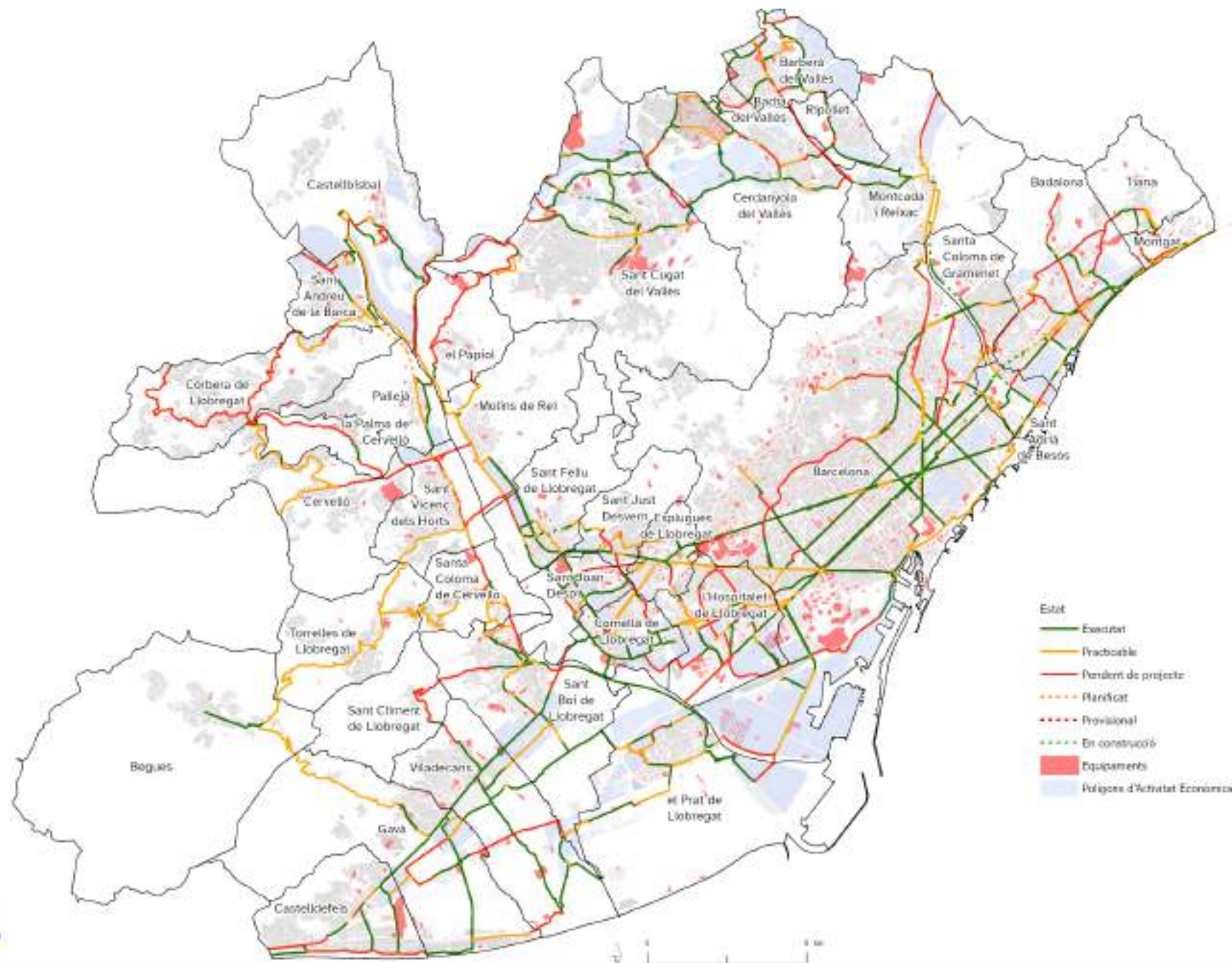
ADMINISTRACIONS SUPRA-MUNICIPALS	Eixos Bicivia Principal	Total kms Xarxa Bicivia	% respecta a la xarxa sencera	Total km executats	% Executat
Diputació de Barcelona	Bicivia 2	32,81	5,92	7,44	22,68
Generalitat	Bicivia 1, 2, 3, 6, 7, 8 i 9	55,36	9,99	21,56	38,95
MITMA	Bicivia 1, 7 i 9	14,33	2,59	5,08	35,46

(*) Xarxa que agrupa les vies pedalables considerades xarxa bàsica, tot i no pertanyer a cap eix principal.

MUNICIPI	Eixos Bicivia Principal	Total km Bicivia Principal	Total km Bicivia del municipi	% Executat de Bicivia municipal
Badalona	Bicivia 1, 3 i 5	12,80	30,48	51,58
Badia del Vallès	Xarxa local	0,00	2,06	29,88
Barberà del Vallès	Bicivia 6	3,00	13,98	68,69
Barcelona	Bicivia 1, 3, 4, 5, 6 i 7	62,00	105,75	73,28
Begues	Xarxa local	0,00	5,44	61,42
Castellbisbal	Bicivia 4 i 9	5,40	16,72	72,00
Castelldefels	Bicivia 1 i 7	9,90	15,03	77,19
Cerdanyola del Vallès	Bicivia 9	7,30	21,17	76,27
Cervelló	Bicivia 9	4,50	10,94	66,45
Corbera de Llobregat	Bicivia 2	0,80	14,32	1,46
Cornellà de Llobregat	Bicivia 5 i 7	6,00	16,74	76,93
El Papiol	Bicivia 4 i 9	1,80	7,83	28,54
El Prat de Llobregat	Bicivia 1 i 2	11,10	20,27	91,80
Esplugues de Llobregat	Bicivia 4 i 7	4,30	9,41	81,44
Gavà	Bicivia 1 i 7	6,80	23,86	56,49
L'Hospitalet de Llobregat	Bicivia 3, 4 i 5	9,90	29,76	52,15
La Palma de Cervelló	Bicivia 9	0,10	5,92	13,69
Molins de Rei	Bicivia 4 i 9	4,80	9,23	57,33
Montcada i Reixac	Bicivia 6 i 8	10,40	11,79	76,12
Montgat	Bicivia 1	4,50	7,05	49,32
Pallejà	Bicivia 2	3,70	5,92	75,65
Ripollet	Xarxa local	0,00	5,18	66,18
Sant Adrià de Besòs	Bicivia 1, 3 i 8	5,60	9,50	84,58
Sant Andreu de la Barca	Bicivia 2	3,40	8,84	52,84
Sant Boi de Llobregat	Bicivia 1, 2 i 7	7,80	23,82	65,78
Sant Climent de Llobregat	Xarxa local	0,00	3,21	13,18
Sant Cugat del Vallès	Bicivia 9	8,30	30,08	68,55
Sant Feliu de Llobregat	Bicivia 4	3,10	9,12	88,85
Sant Joan Despí	Bicivia 4	0,60	9,13	70,13
Sant Just Desvern	Bicivia 4	2,40	7,46	70,05
Sant Vicenç dels Horts	Bicivia 2	5,00	9,84	11,73
Santa Coloma de Cervelló	Bicivia 2	2,60	9,67	82,66
Santa Coloma de Gramenet	Bicivia 5 i 8	7,10	8,01	84,37
Tiana	Xarxa local	0,00	2,91	82,06
Torrelles de Llobregat	Xarxa local	0,00	10,93	52,66
Viladecans	Bicivia 1 i 7	5,80	22,46	77,76



Gràfic: Comparativa de km de xarxa pedalable planificada i executada per cada municipi.
Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pel Institut Metròpolis.



Plànol: Estat d'execució de la BiciVía. Font: Institut Metròpoli, octubre 2023.

2.1.2. FINANÇAMENT DELS PROJECTES BICIVIA

ANY - NUM.	MUNICIPI	ACTUACIÓ	EIX BICIVIA	PEC IVA inclòs	Subvenció AMB	Longitud (m)
2016 - 01	Ripollet	Avinguda del riu Ripoll (entre Font de Can Mas i Isaac Albéniz)	Xarxa Principal	€43,938.87	€20,670.69	200.00
2016 - 02	Sant Just Desvern	Condicionament CB (Millora de guals del CB Avinguda Indústria, reasfaltat + Av 11 de setembre + passeig Muntanya)	Xarxa Principal i Local	€55,768.39	€27,884.20	2,100.00
2016 - 03	Barcelona	CB Numancia (entre Av. Josep Tarra-dellas i General Mitre)	Xarxa Secundària	€111,321.02	€55,560.51	1,600.00
2016 - 04	Viladecans	CB antiga C-31 (entre rotonda Remolar-Filipines i Ronda camí del Mar)	Bicivia 1	€55,517.64	€24,886.65	1,400.00
2016 - 05	Esplugues de Llobregat	CB Avinguda dels Països Catalans (entre rotonda N-340 i pont B-20)	Bicivia 7	€259,337.20	€129,668.60	750.00
2016 - 06	Santa Coloma de Gramenet	CB Llorenç Serra (entre pont de Santa Coloma i Avda. Generalitat)	Bicivia 5	€412,927.48	€200,000.00	610.00
2016 - 07	Sant Joan Despí	Avinguda Barcelona (entre Francesc Macià i Mare de deu de la Mercè)	Xarxa Secundària	€296,458.70	€148,229.35	600.00
2016 - 08	Sant Cugat del Vallès	Ctra. Rubí - Fase Hipòdrom (entre rotonda carrer Cerdanya - i prat de la Riba)	Xarxa Principal	€320,290.96	€79,927.55	2,700.00
2016 - 09	Barcelona	Connexió Pg. de la Zona Franca amb carrer A	Bicivia 1	€619,397.18	€144,339.50	600.00
2016 - 10	Cervelló	Implantació d'un CB al casc urbà	Xarxa Local	€42,364.30	€21,182.15	3,720.00
2016 - 11	Sant Boi de Llobregat	Des d'estació fins passarel·la Av. Maria Girona	Bicivia 2	€138,768.60	€47,673.50	326.00
2026 - 12	Sant Andreu de la Barca	N-IIa, entre camí vell de Palau i Via de l'esport	Bicivia 2	€166,809.83	€83,404.92	1,800.00
2016 - 13	Tiana	c/ Riera de Tiana, entre camí dels Francesos i B-20	Xarxa Secundària	€216,738.40	€89,634.77	900.00
2016 - 14	Esplugues de Llobregat	Laureà Miró (entre Avinguda Països Catalans i final de terme municipal)	Bicivia 4	€325,597.65	€32,683.99	1,050.00
TOTAL				€3,065,236.22	€1,105,746.38	18,356.00



Foto projecte 2016-01 Font: AMB



Foto projecte 2016-02 Font: AMB



Foto projecte 2016-03 Font: AMB



Foto projecte 2016-04. Font: AMB



Foto projecte 2016-07. Font: AMB



Foto projecte 2016-05. Font: AMB



Foto projecte 2016-06. Font: AMB



Foto projecte 2016-08. Font: AMB



Foto projecte 2016-09. Font: AMB



Foto projecte 2016-12. Font: AMB



Foto projecte 2016-13. Font: AMB



Foto projecte 2016-10. Font: AMB



Foto projecte 2016-11. Font: AMB



Foto projecte 2016-14. Font: AMB

ANY - NUM.	MUNICIPI	ACTUACIÓ	EIX BICIVIA	PEC IVA inclòs	Subvenció AMB	Longitud (m)
2017 - 01	Sant Just Desvern	Carretera Reial (entre límit terme Esplugues i carrer Sagrat Cor)	Bicivia 4	€237,049.62	€118,524.81	490.00
2017 - 02	Pallejà	N-II (entre Avinguda Prat de la Riba i Ronda Santa Eulàlia)	Bicivia 2	€48,327.96	€24,163.98	850.00
2017 - 03	Sant Feliu de Llobregat	N-340 (entre carretera Samsó i Pou de Sant Pere)	Xarxa Secundària	€41,049.23	€20,524.61	880.00
2017 - 04	Sant Adrià de Besòs	Eduard Maristany (entre accés pont Ronda Litoral i camp de futbol)	Bicivia 1	€151,571.32	€75,785.66	840.00
2017 - 05	Barcelona	Cruïlles Diagonal (Av Diagonal: plaça Pius XII i plaça Maria Cristina)	Bicivia 7	€325,876.68	€162,938.34	300.00
2017 - 06	Gavà	c/ Barcelona (entre passera estació i Bertran i Güell)	Xarxa Secundària	€309,753.19	€143,957.63	288.00
2017 - 07	Viladecans	Francesc Macià (entre Santa Teresa i Av Segle XXI)	Xarxa Principal	€251,330.30	€125,665.40	830.00
2017 - 08	Barberà del Vallès	Ronda Indústria i Ronda de l'Est (entre ronda Santa Maria i Av. Del Cantàbric)	Xarxa Principal	€294,768.58	€147,384.28	1,610.00
2017 - 09	Montcada i Reixach	Ctra. N-150 (entre carrer dels Pins i Guillerries)	Xarxa Local	€736,846.50	€200,000.00	765.00
2017 - 10	Sant Joan Despí	Creu d'en Muntaner (entre Avinguda Generalitat i BV-2001)	Xarxa Secundària	€312,471.44	€156,235.72	1,660.00
2017 - 11	Badalona	Sant Bru (entre Bru i c/Prim i carretera de Mataró 119)	Bicivia 3	€483,006.10	€200,000.00	1,885.00
2017 - 12	Ripollet	Torrent Tortuguer (entre carretera de la Santiga i Avinguda del Mediterrani. El CB va per la zona parc no pel vial)	Xarxa Secundària	€149,997.30	€74,998.65	560.00
TOTAL				€3,342,048.22	€1,450,179.08	10,958.00



Foto projecte 2017-01. Font: AMB



Foto projecte 2017-02. Font: AMB



Foto projecte 2017-03. Font: AMB



Foto projecte 2017-04. Font: AMB



Foto projecte 2017-07. Font: AMB



Foto projecte 2017-05. Font: AMB



Foto projecte 2017-08. Font: AMB



Foto projecte 2017-10. Font: AMB



Foto projecte 2017-06. Font: AMB



Foto projecte 2017-09. Font: AMB



Foto projecte 2017-11. Font: AMB

El 2020, Acord per una Nova Mobilitat Metropolitana

ANY - NUM.	MUNICIPI	ACTUACIÓ	EIX BICIVIA	PEC IVA inclòs	Subvenció AMB	Longitud (m)
COVID - 01	L'Hospitalet - Esplugues	Eix N-340, des de Pont d'Esplugues fins terme municipal de Barcelona	Bicivia 4	€72,104.77	€72,104.77	2,800.00
COVID - 02	Sant Vicenç dels Horts	Eix BV-2022	Bicivia 2	€55,764.22	€55,764.22	270.00
TOTAL				€127,868.99	€127,868.99	3,070.00



Foto projecte COVID-01. Font: AMB

ANY - NUM.	MUNICIPI	ACTUACIÓ	EIX BICIVIA	PEC IVA inclòs	Subvenció AMB	Longitud (m)
2021 - 01	Santa Coloma de Gramenet	Remodelació Passeig Salzereda, Fase II.	Bicivia 8	€350,547.00	€96,866.00	620.00
2021 - 02	Cornellà de Llobregat	Millora seguretat carrils bici a Cornellà de Llobregat	Xarxa local	€484,125.00	€200,000.00	2,755.00
2021 - 03	Montcada i Reixac	Construcció carril bici a l'entorn del parc del Coll de Montcada	Xarxa local	€302,186.00	€151,093.00	250.00
2021 - 04	Viladecans	Carril Bici Parc de la Riera de Viladecans, tram Santa Teresa -Av. Fraternitat	Xarxa principal	€435,352.00	€200,000.00	1,003.00
2021 - 05	Sant Just Desvern	Carril bici de connexió del barri Mas Lluí Sud i la ctra. Real entre Sagrat Cor i Sant Feliu de Llobregat,	Xarxa Secundària	€1,165,086.00	€200,000.00	800.00
2021 - 06	Sant Cugat del Vallès	Projecte carril bici anella verda	Bicivia 9	€57,186.00	€28,593.00	2,000.00
2021 - 07	El Prat de Llobregat	Connexió carril bici Mas Blau- Aeroport	Xarxa Secundària	€151,590.00	€75,795.00	2,470.00
2021 - 08	Sant Joan Despí	Millora xarxa pedalable Av. Generalitat	Xarxa local	€400,000.00	€200,000.00	800.00
2021 - 09	Sant Feliu de Llobregat	Eix pedalable c/Marquès Monistrol, entre carrer Clementina Arderiu i Av. Marquesa Castellbell, i al carrer Ramón i Cajal, entre carrer Sant Joan i carrer Armenteres	Xarxa local	€43,174.00	€21,587.00	650.00
2021 - 10	Sant Feliu de Llobregat	Eix pedalable V1 a la carretera Sansón entre carrer Mataró i la rotonda amb el carrer Comerç	Xarxa local	€47,186.00	€23,593.00	800.00
2021 - 11	Castellbisbal	Implantació carril bici a El Canyet	Xarxa Secundària	€113,381.00	€56,691.00	2,122.00
TOTAL				€3,549,813.00	€1,254,218.00	14,270.00



Foto projecte 2021-01. Font: AMB



Foto projecte FEDER-02. Font: AMB



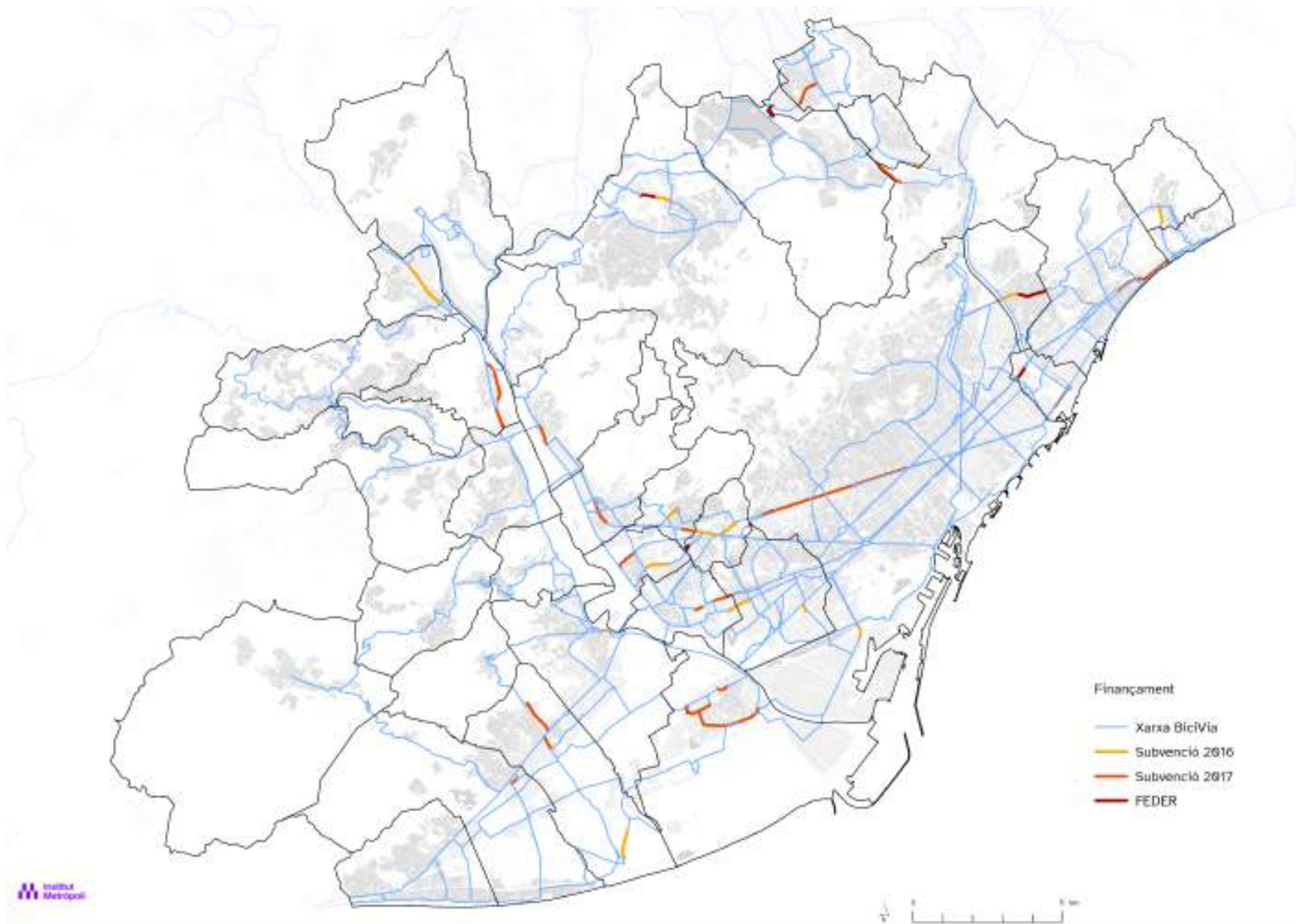
Foto projecte FEDER-04. Font: AMB



Foto projecte PSA-01. Font: AMB

ANY - NUM.	MUNICIPI	ACTUACIÓ	EIX BICIVIA	PEC IVA inclòs	Subvenció AMB	Longitud (m)
FEDER - 01	Esplugues - Barcelona	Camí pedalable Esplugues - Diagonal	Bicivia 7	€1,733,333.33	€0.00	900.00
FEDER - 02	Sant Adrià de Besòs	Pont de Passadors F1, Guipúscoa (Fase 1)	Bicivia 3	€2,499,764.25	€1,999,811.40	404.00
FEDER - 03	Sta. Coloma de Gramenet	Rambla de Sant Sebastià - Fondo	Bicivia 5	€206,267.95	€103,133.98	408.00
FEDER - 04	Badia del Vallès	UAB (camí) - Badia (passera)	Xarxa Principal	€933,329.76	€933,329.76	960.00
FEDER - 05	Esplugues - Sant Joan Despi	Angel Guimerà	Xarxa Secundària	€759,550.40	€537,592.20	232.00
FEDER - 06	Sant Cugat del Vallès	Carretera Rubí Fase 2 (entre Prat de la Riba i Paisos Catalans, F2)	Xarxa Principal	€461,893.30	€323,325.31	586.00
TOTAL				€6,594,138.99	€3,897,192.65	3,490.00

NUM./Ref.	MUNICIPI	ACTUACIÓ	EIX BICIVIA	PEC IVA inclòs
PSA - 01	Sant Adrià de Besòs	Tàctic Pont de Passadors	Bicivia 3	€249,531.04
PSA - 02	Ripollet	Projecte de pacificació tàctic de la N-150, implantació d'un carril bus i un carril bici entre Cerdanyola del Vallès i Ripollet	Bicivia 6	€280,000.00
PSA - 03	Cerdanyola del Vallès	Implantació d'un carril bus i un carril bici entre Cerdanyola i Ripollet	Bicivia 6	€324.286,76
PSA - 04	Montgat	Pacificació NII estació Montgat	Bicivia 1	€497,737.87
PSA - 05	Santa Coloma de Gramenet	Projecte d'execució per a la urbanització del carril i passeig per a vianants, entre cementiri i Montcada	Bicivia 8	€320,000.00
PSA - 06	Cornellà de Llobregat	Fase II Avinguda Alps	Bicivia 5	€2,300,210.82
PSA - 07	Begues	Pacificació del C/Ferran Muñoz, entre Rambla i c/Anselm Clavé	Xarxa local	€363,183.49
PSA - 08	Sant Vicenç dels Horts	Implantació de nous carrils bici i vies pedalables	Xarxa local	
PSA - 09	Badia del Vallès	Connexió ciclista i per a vianants, i recuperació ambiental del riu Sec entre Badia del Vallès i Cerdanyola del Vallès	Xarxa principal	€809,500.00
PSA - 10	Badalona	Urbanització del C/ Eduard Maristany	Bicivia 1	€1,000,000.00
PSA - 11	Esplugues de Llobregat	Carril bici segregat a l'avinguda Cornellà	Bicivia 7	€1,019,210.00
PSA - 12	L'Hospitalet de Llobregat	Xarxa ciclable bàsica	Xarxa local	€300,000.00
PSA - 13	Cerdanyola del Vallès	Pacificació carretera de Barcelona	Bicivia 6	€324,315.77
PSA - 14	Cerdanyola del Vallès	Carril bici entre Cerdanyola i Badia	Xarxa principal	€115,000.00
PSA - 15	Sant Cugat del Vallès	Construcció d'una passera a l'AP7 per a bicicletes i vianants entre Volpelleres i Can Sant Joan	Xarxa principal	€2,451,383.96
PACTE-01	Badalona	Av. Alfons XIII, tram J. Valera-Bogatell	Bicivia 3	-
PACTE-02	Gavà	Avinguda Eramprunyà	Xarxa local	-
PACTE-03	Montgat	Remodelació c/ Camí Ral (antiga N-II) fase I estació Montgat Nord	Bicivia 1	-
PACTE-04	El Prat de Llobregat	Reurbanització integral de l'Av.del Canal	Xarxa local	-
PACTE-05	Sant Boi de Llobregat	Adequació Rda.Sant Ramon, fase 2	Xarxa local	-
PACTE-06	Santa Coloma de Gramenet	Passeig Salzereda, fase 3	Bicivia 8	-



Plànol: Subvencions AMB i FEDER Font: Institut Metròpoli, octubre 2023.

2.1.3. TIPOLOGIA I PAVIMENTACIÓ DE LES VIES PEDALABLES IMPLEMENTADES

Els diferents trams de Bicivia que s’han anat implementant van canviant la seva tipologia per tal de poder adaptar-se al context, sobretot quan es tracta d’entorns urbans consolidats. En el cas de zones amb un entorn més rural o natural (llera dels rius, parc agrari, etc.), les vies pedalables són de la tipologia pista bici o camí verd.

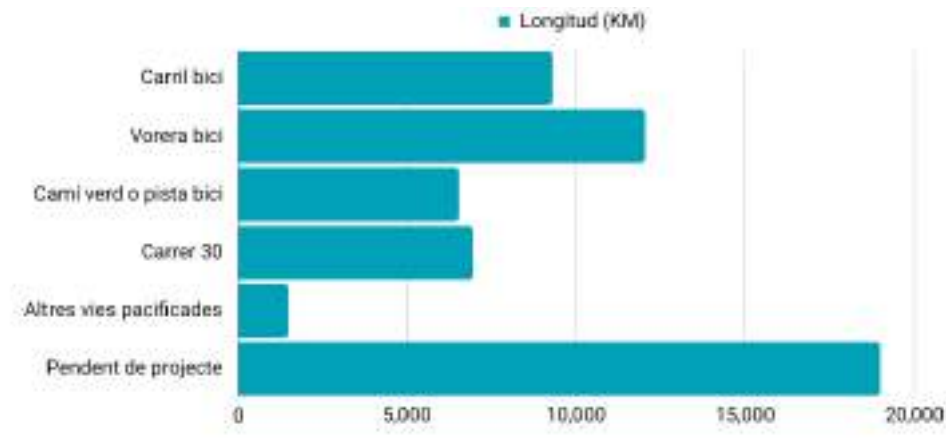
TIPOLOGIA DE LA VIA PEDALABLE	LONGITUD (KM)	% RESPECTE A LA XARXA
Carril bici	93,13	16,91
Vorera bici	120,51	21,88
Camí verd o pista bici	65,58	11,91
Carrer 30	69,45	12,61
Altres vies pacificades	14,92	2,71
Pendent projecte	190,20	34,54

Pel que fa als sentits de circulació, el 82% dels carrils bici existents són de tipus bidireccional.

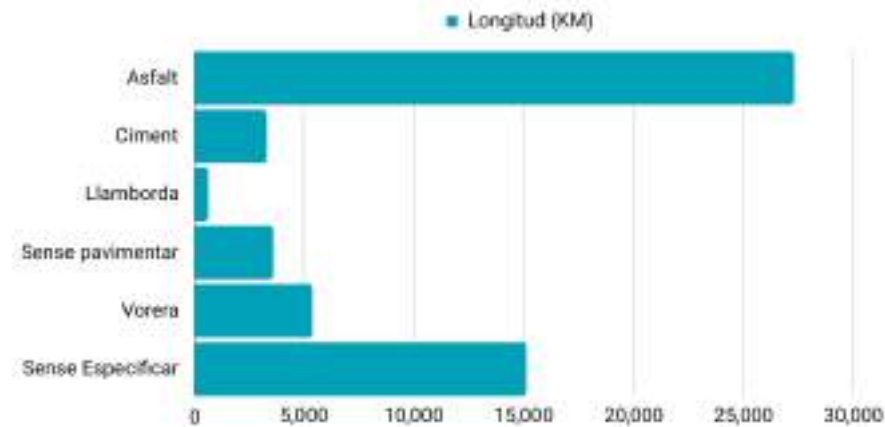
SENIT DE CIRCULACIÓ	LONGITUD (KM)	% RESPECTE A LA XARXA
Doble sentit	297,10	82,01
Sentit únic	64,80	17,90

I pel que fa a la localització de les vies pedalables, la gran majoria ocupen l’espai de la calçada o presenten una pavimentació contínua amb acabat asfaltat o de ciment. Així i tot encara resten trams que recorren per voreres, on la pavimentació és discontinua, per tant, no compleix amb els estàndards de disseny de la Bicivia.

PAIMENT DE LA BICIVIA	LONGITUD (KM)	% RESPECTE A LA XARXA
Asfalt	273,12	49,28
Ciment	33,10	5,97
Llamborda	6,57	1,19
Sense pavimentar	36,13	6,52
Vorera	53,75	9,70
Sense especificar	151,51	27,34

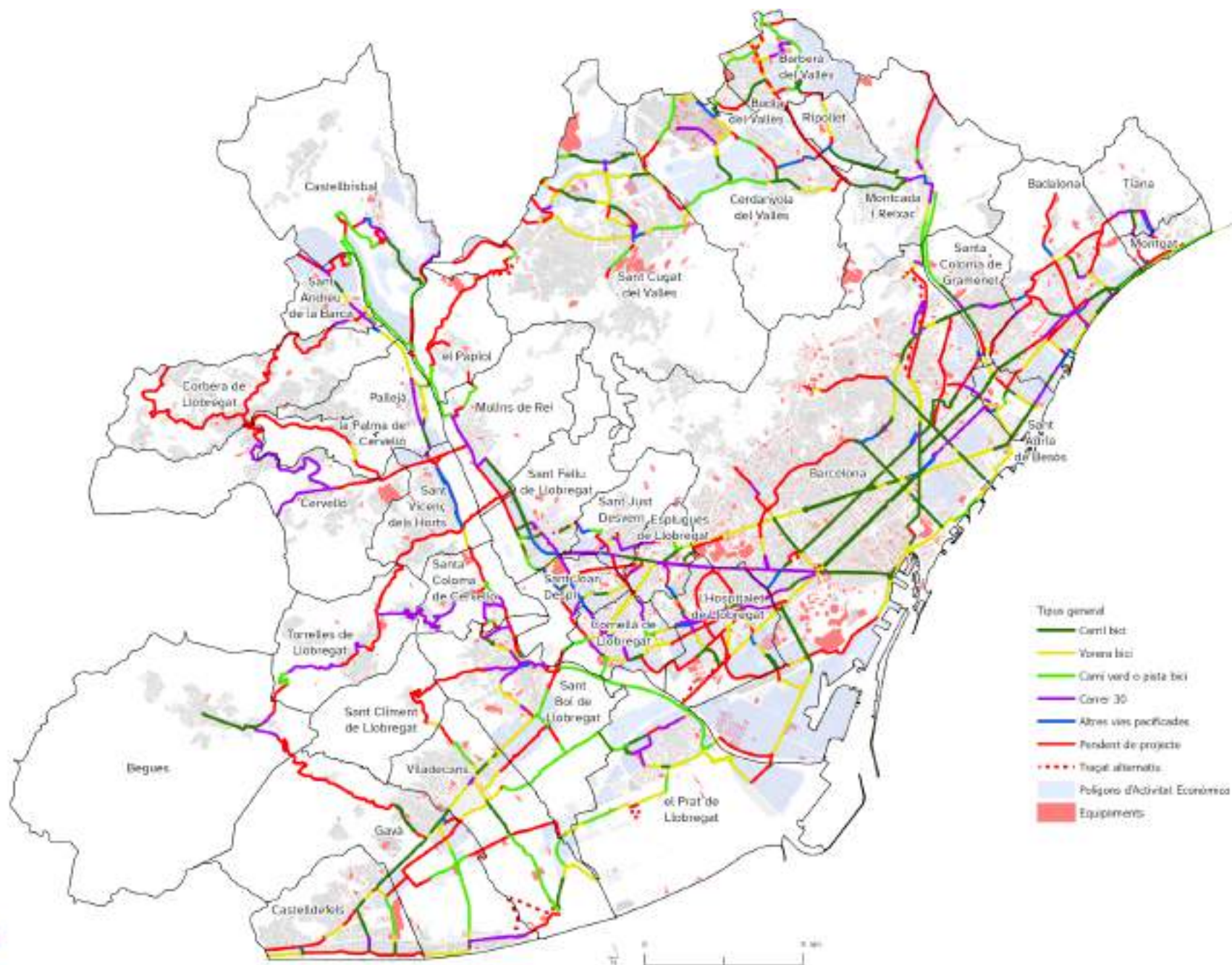


Gràfic: Tipologies de vies pedalables implementades a la Bicivia. Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pel Institut Metròpolis.

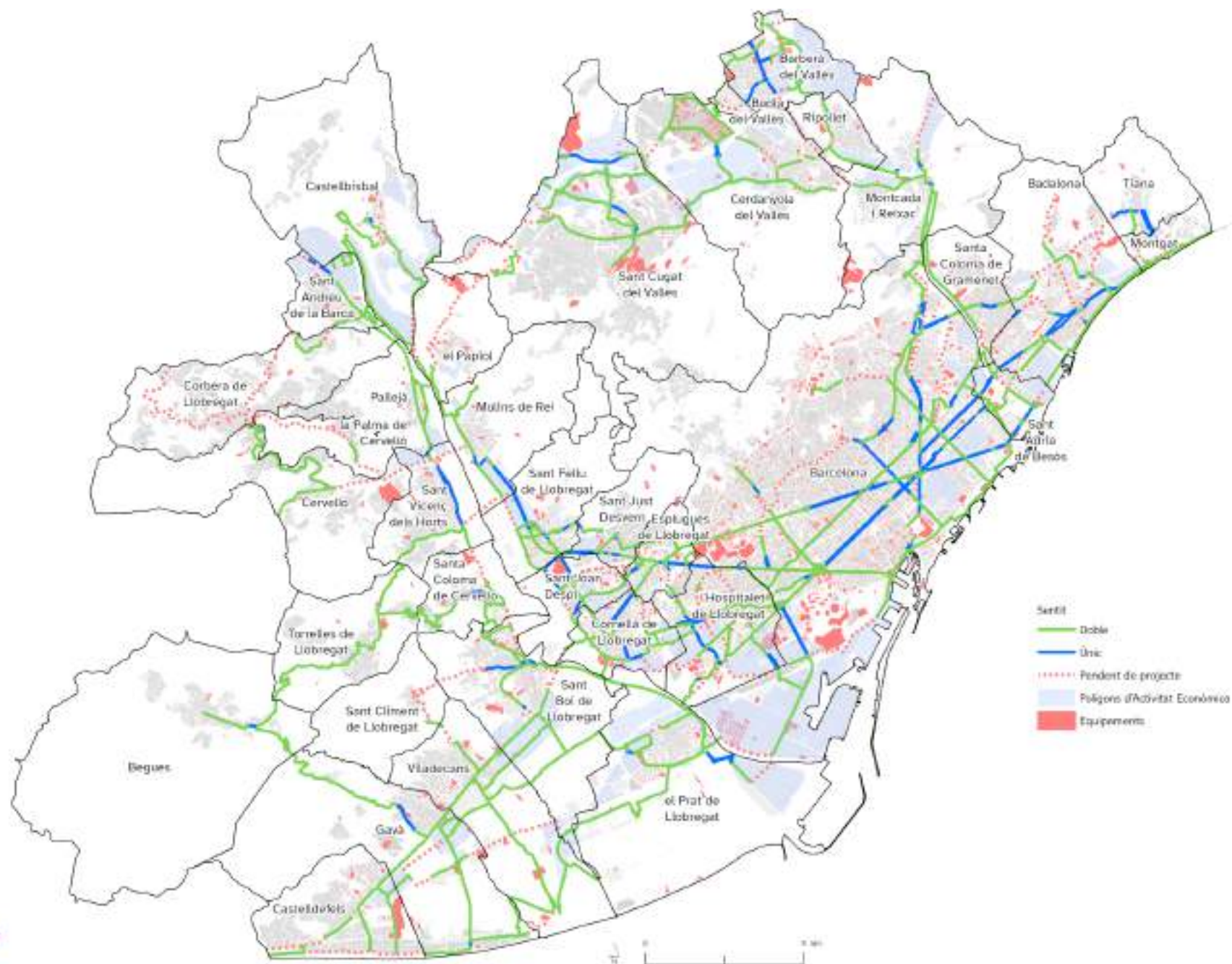


Gràfic: Tipus de pavimentació implementada a la Bicivia. Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pel Institut Metròpolis.

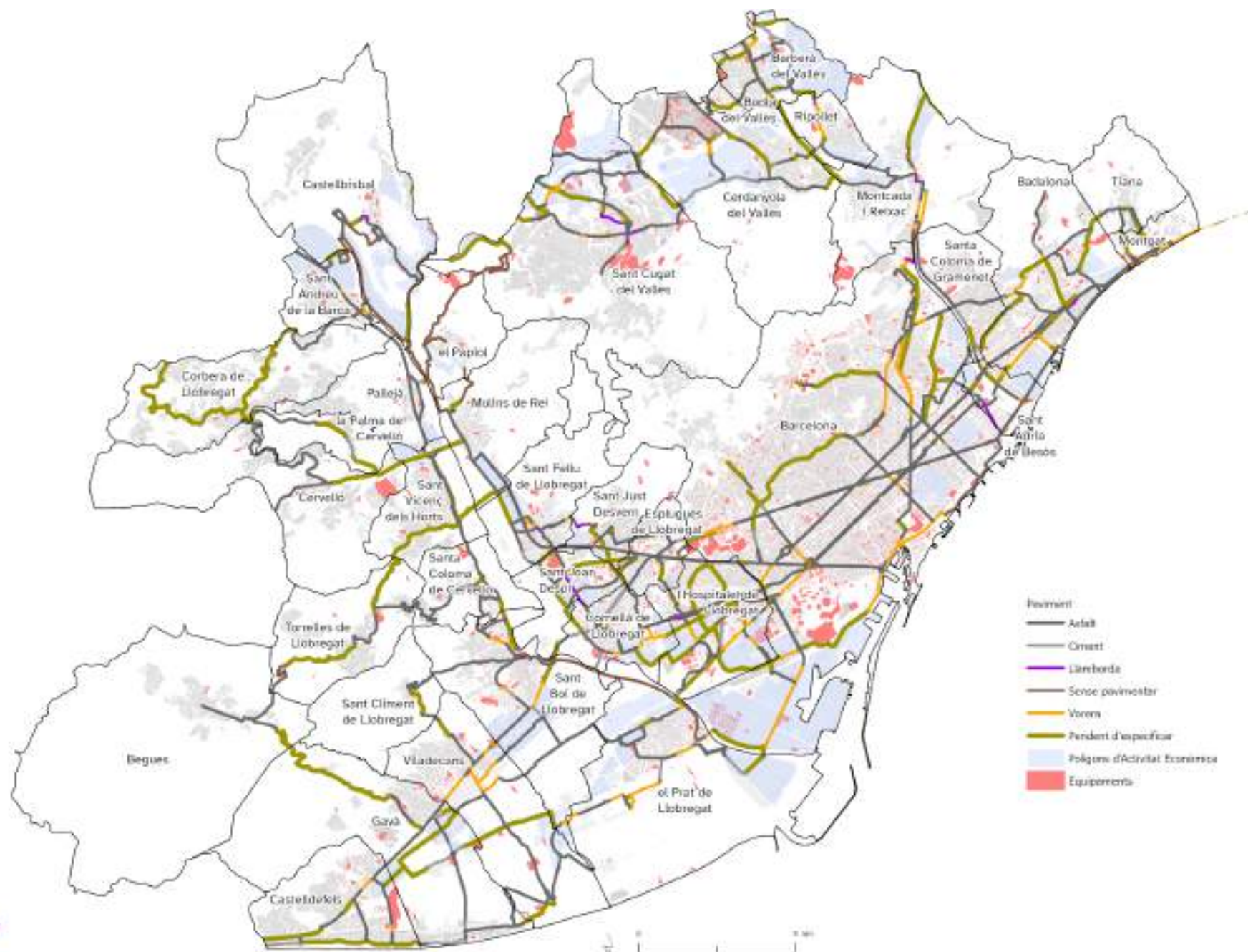
De les vies pedalables existents, la tipologia més estesa és la de vorera bici amb un 21,88%, seguida del carril bici amb un 16,91%. Tanmateix, la pavimentació de tipus continua (asfalt i ciment) és el acabat que presenta la major part dels kms de Bicivia, en total el 55,25 % de tota la xarxa.



Plànol: Tipologia de la via pedalable. Font: Institut Metròpoli, octubre 2023.



Plànol: Sentits de circulació. Font: Institut Metròpoli, octubre 2023.



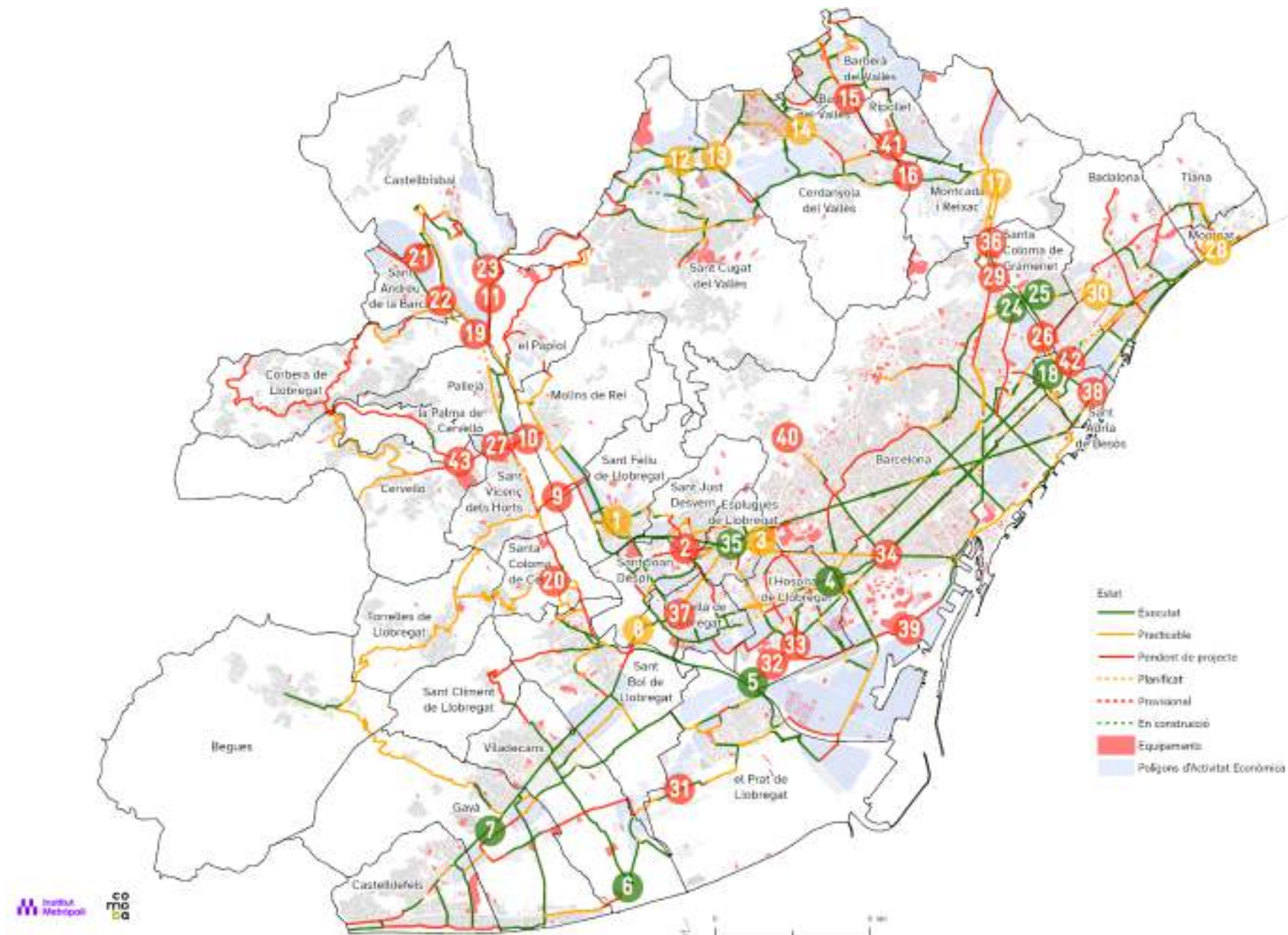
Plànol: Tipus de paviments a la BiciVía. Font: Institut Metropol, octubre 2023.

2.1.4. TRAMS D'ALTA COMPLEXITAT

Dels 26 punts recollits en la taula de "Trams d'alta complexitat" del projecte Bicivia de 2016, 7 trams han estat executats i 7 en projecte en redacció. Per tant, resten 12 trams pendents de projecte i execució.

TRAM	MUNICIPI/S	DESCRPCIÓ	TITULARITAT/S	BICIVIA	ESTAT
1	Sant Feliu de Llobregat	Soterrament vies de tren	Adif	4	REDACCIÓ
2	Sant Just Desvern	Pas per sobre B-23 (Av. Baix Llobregat)	Ministeri de Foment	Secundària	PENDENT
3	Esplugues de Llobregat	Entrada costat mar a la Diagonal	Ministeri de Foment i UAB	Secundària	REDACCIÓ
4	L'Hospitalet de Llobregat	Soterrament vies de tren	Adif	5	EXECUTAT
5	El Prat	Pas per sobre el riu Llobregat (C-31)	Generalitat	3	EXECUTAT
6	Gavà-Viladecans	Pacificació C-31 (costat mar)	Generalitat	1	EXECUTAT
7	Gavà	Tram interurbà C-245	Generalitat	7	EXECUTAT
8	Cornellà	Pas sobre riu Llobregat (C-245)	Generalitat	7	REDACCIÓ
9	Molins-St. Vicenç dels Horts	Pont sobre el riu Llobregat (El Pla)	Ministeri de Foment	Secundària	PENDENT
10	Molins - St Vicenç dels Horts	Pont sobre riu Llobregat (N340)	Ministeri de Foment	9	PENDENT
11	El Papiol	Carretera c-1314 ^a	Generalitat	9	PENDENT
12	Sant Cugat del Vallès	Pont sobre AP7 (entre Av. Generalitat i Av. Via Augusta)	Generalitat	Secundària	REDACCIÓ
13	Sant Cugat del Vallès	Pont sobre AP7 (Av. Alcalde Barnils)	Municipal	Secundària	REDACCIÓ
14	Cerdanyola	Pont sobre AP7 (Ctra. UAB)	Municipal	Secundària	REDACCIÓ
15	Cerdanyola-Barberà-Ripollet	Nus Baricentro	Ministeri de Foment	6	PENDENT
16	Montcada i Reixac	Nus N-150 (Progrés a Canaletes)	Ministeri de Foment	6	PENDENT
17	Montcada i Reixac	Pont Besòs (Av. Jaume I)	Diputació	8	REDACCIÓ
18	St. Adrià de Besòs	Pont Besòs (Av. Pi i Maragall)	Municipal	3	EXECUTAT
19	Pallejà-Corbera-St Andreu de la Barca	Túnel de la Roca d'Adroc (N-II)	Municipal	2	PENDENT
20	Santa Coloma de Cervelló	Av. Lluís Companys	Incasòl	Secundària	PENDENT
21	Castellbisbal	Pont riu Llobregat (Estació Renfe)	Ministeri de Foment i Diputació	2	PENDENT
22	Castellbisbal - St. Andreu de la Barca	Ctra. B-24 i N-II	Ministeri de Foment	2	PENDENT
23	Castellbisbal - El Papiol	Pont riera Rubí i rotonda ctra. C-1413 (sector El Canyet - El Papiol)	Ministeri de Foment i Diputació	Secundària	PENDENT
24	Barcelona - Sta. Coloma de Gramenet	Pont antic Sant Coloma	Diputació	5	EXECUTAT
25	Santa Coloma de Gramenet	Pg. Llorenç Serra	Diputació	5	EXECUTAT
26	Barcelona - Sta. Coloma de Gramenet	Pont del Molinet (Av Pius XII - Av. Sanatori - c/Santander)	AMB	Secundària	PENDENT

TRAM	MUNICIPI/S	DESCRPCIÓ	TITULARITAT/S	BICIVIA	ESTAT
27	Sant Vicenç dels Horts - Pallejà	Quatre Camins (N340 - NII)	Ministeri de Foment + Diputació + FGC	9 i 2	PENDENT
28	Badalona-Montgat	Carretera NII	Generalitat + Municipal	1	REDACCIÓ
29	Barcelona - Montcada i Reixac	Av. Meridiana - C17	Generalitat + Municipal	6	PENDENT
30	Santa Coloma - Badalona	Continuació del carril bici Rambla fondo per Montigalà	Municipal	5	REDACCIÓ
31	E Prat de Llobregat	Tram provisional Terminl 2	AENA	1	PENDENT
32	L'Hospitalet de Llobregat	Tram entre el pont sobre el riu Llobregat de la C-31 i l'hospital de Bellvitge	Ministeri de Foment	3	PENDENT
33	L'Hospitalet de Llobregat	Tram entre l'hospital de Bellvitge i el pas per sobre de les vies del tren a Gran Via	Generalitat + Municipal	3	PENDENT
34	Barcelona	Plaça Espanya	Municipal	3 i 4	PENDENT
35	Esplugues de Llobregat	Pont d'Esplugues	Municipal	4 i 7	OBRES
36	Barcelona - Montcada i Reixac	Connexió pel costat sud del riu Besòs	Municipal - ADIF	6	PENDENT
37	Cornellà	Per per sota de les vies	Municipal - ADIF	7	PENDENT
38	Sant Adrià de Besòs	Connexió Bicià 1 i 8, pas per sota les vies	Municipal	1 i 8	PENDENT
39	Barcelona	Pas pel port de Barcelona	Ministeri de Foment + Port de Barcelona + Municipal	1	PENDENT
40	Sant Cugat - Barcelona	Manca de connexió directa pel tunel	Generalitat	-	PENDENT
41	Ripollet-Cerdanyola	Pont vianants i bicicletes per sobre de la C-58	Generalitat	Secundària	PENDENT
42	Sant Adrià de Besòs	Connexió Bicià 3 amb Bicià 8	Municipal	3 i 8	REDACCIÓ
43	Cervelló	N-340	Generalitat	9	PENDENT



Plànol: Estat del projecte dels trams complexos identificats entre 2016 i 2023. Font: Institut Metròpoli i COMOBA, octubre 2023.

Anàlisi ponderat:

- 1. Situació envers la xarxa:** si pertany a la xarxa principal, secundària o local. (Xarxa principal 2pts, xarxa secundària 1pts, xarxa local 0pts).
- 2. Complexitat de l'entorn:** si es tracta d'un tram que presenta una discontinuïtat geogràfica (riera, muntanya, etc) o alguna barrera física (presencia de infraestructura viària d'alta velocitat o ferroviària). (Entorn complex o dicontinuo 2pts, entorn continuo 0pts).
- 3. Connectivitat intermunicipal:** si connecta 1 o més municipis. (2pts).
- 4. Ciclabilitat:** si es tracta d'un on anar en bicicleta o a peu resulta impracticable per la falta d'infraestructura segura per la mobilitat activa. (Tram impracticable 2pts, tram practicable però en un entorn poc segur 1pts, tram practicable 0pts).
- 5. Intermodalitat:** proximitat del tram a una estació de transport públic rellevant. (A una distància ≤500m, 2pts, i a una distància >500m, 0pts).
- 6. Connectivitat de la xarxa Bicivia:** si en tram connecta 2 o 3 eixos principals de la Bicivia (2pts).

TRAM	MUNICIPI/S	DESCRPCIÓ	TITULARITAT/S	BICIVIA	Situació envers la xarxa	Comple-xitat de l'entorn	Connec-tivitat inter-municipal	Ciclabilitat	INTER MODALITAT	Connecti-vitat de la xarxa	TOTAL PUNTUACIÓ
27	Sant Vicenç dels Horts - Pallejà	Quatre Camins (N340 - NII)	Ministeri de Foment + Diputació + FGC	9 i 2	2	2	2	2	2	2	12
9	Molins-St. Vicenç dels Horts	Pont sobre el riu Llobregat (El Pla)	Ministeri de Foment	Secundària	1	2	2	2	0	2	9
10	Molins - St Vicenç dels Horts	Pont sobre riu Llobregat (N340)	Ministeri de Foment	9	2	2	2	1	2	0	9
16	Montcada i Reixac	Nus N-150 (Progrés a Canaletes)	Ministeri de Foment	6 i 9	2	2	2	1	0	2	9
37	Cornellà	Per per sota de les vies	Municipal - ADIF	7	2	2	0	2	2	1	9

TRAM	MUNICIPI/S	DESCRPCIÓ	TITULARITAT/S	BICIVIA	Situació envers la xarxa	Comple- xitat de l'entorn	Connec- tivitat inter- municipal	Ciclabilitat	INTER MODALITAT	Connecti- vitat de la xarxa	TOTAL PUNTUACIÓ
15	Cerdanyola-Bar-berà-Ripollet	Nus Baricentro	Ministeri de Foment i Ge-neralitat	6	2	2	2	2	0	0	8
19	Pallejà-Corbera-St Andreu de la Barca	Túnel de la Roca d'Adroc (N-II)	Municipal	2	2	2	2	2	0	0	8
21	Castellbisbal	Pont riu Llobregat (Estació Renfe)	Ministeri de Foment i Diputació	2	2	2	1	1	2	0	8
29	Barcelona - Montca-da i Reixac	Av. Meridiana - C17	Generalitat i Municipal	6	2	2	2	2	0	0	8
41	Ripollet-Cerdanyola	Pont vianants i bicicletes per sobre de la C-58	Generalitat	Secundària	1	2	2	1	2	0	8
22	Castellbisbal - St. Andreu de la Barca	Ctra. B-24 i N-II	Ministeri de Foment	2	2	1	2	2	0	0	7
23	Castellbisbal - El Papiol	Pont riera Rubí i rotonda ctra. C-1413 (sector El Can-yet - El Papiol)	Ministeri de Foment i Diputació	Secundària	1	2	2	2	0	0	7
26	Barcelona - Sta. Coloma de Gramenet	Pont del Molinet (Av Pius XII - Av. Sanatori - c/San-tander)	AMB	Secundària	1	2	2	2	0	0	7
33	L'Hospitalet de Llobregat	Tram entre l'hospital de Bellvitge i el pas per sobre de les vies del tren a Gran Via	Generalitat - ADIF	3	2	2	0	1	2	0	7
34	Barcelona	Plaça Espanya	Municipal	3 i 4	2	0	0	1	2	2	7
36	Barcelona - Montca-da i Reixac	Connexió pel costat sud del riu Besòs	Municipal - ADIF	6	2	2	2	1	0	0	7
38	Sant Adrià de Besós	Connexió Bicivia 1 i 8, pas per sota les vies	Municipal	1 i 8	2	0	0	1	2	2	7
2	Sant Just Desvern	Pas per sobre B-23. Av. Baix Llobregat	Ministeri de Foment	Secundària	1	2	2	1	0	0	6
11	El Papiol	Carretera c-1314*	Generalitat	9	2	0	2	2	0	0	6
31	E Prat de Llobregat	Tram provisional Terminl 2	AENA	1	2	2	0	0	2	0	6
39	Barcelona	Pas pel port de Barcelona	Ministeri de Foment, Port de Barcelona i municipal	1	2	2	0	2	0	0	6
40	Sant Cugat - Barce-lona	Manca de connexió directa pel tunel	Generalitat	-	0	2	2	2	0	0	6
32	L'Hospitalet de Llobregat	Tram entre el pont sobre el riu Llobregat de la C-31 i l'hospital de Bellvitge	Ministeri de Foment	3	2	2	0	1	0	0	5
20	Santa Coloma de Cervellò	Av. Lluís Companys	Incasòl	9	2	0	0	0	0	0	2
43	Cervellò	N-340	Generalitat	Secundària	1	0	0	1	0	0	2

- 25 trams pendents de projecte
- 18 d'aquests trams es localitzen en la xarxa principal
- **19 trams es troben en un entorn geogràfic que presenta alguna barrera o discontinuïtat geogràfica**
- 15 trams connecten municipis diferents
- **12 trams la via existent és exclusiva per a l'ús de vehicles motoritzats**
- 9 trams es troben a una distància de menys de 500 m de estacions ferroviàries per tant facilitarien la intermodalitat
- 5 trams coincideixen amb l'encreuament d'eixos Bicivia de la xarxa principal.

TRAM 39			Pas pel port de Barcelona, Barcelona	
En vehicle motoritzat	5 km		6 min	
En bicicleta	7 km		22 min	



Font: Google



Font: Google

TRAM 29			Av. Meridiana - la C-17, connexió Barcelona i Montcada i Reixac	
En vehicle motoritzat	6 km		10 min	
En bicicleta	8 km		24 min	



Font: Google



Font: Google

TRAMS 32 i 33

Tram entre el pas sobre les vies a Gran Via i el pont sobre el riu Llobregat, L'Hspitalet de Llobregat

En vehicle motoritzat	4.8 km	6 min
En bicicleta	7.6 km	24 min



Font: Google



Font: Google

TRAM 8

Pas sobre el riu Llobregat (C-245), entre Cornellà i Sant Boi de Llobregat

En vehicle motoritzat	2.4 km	3 min
En bicicleta	3.7 km	12 min



Font: Google



Font: Google

2.1.5. DADES CAMPANYES D'AFORAMENTS 2019 I 2021

- Entre el 2019 i el 2021, s'estima un increment de la intensitat mitjana diària (IMD) global del 49% al conjunt de punts aforats a la BiciVIA. A Barcelona ciutat aquest creixement ha estat més moderat i s'ha situat en el 17%, segons dades d'aforament permanents carrils bici.
- D'aquest creixement global d'IMD a la BiciVIA, s'estima un increment de les bicicletes en el 34% i els patinets un 123%.
- El creixement en l'ús dels patinets des de l'any 2019 ha estat molt superior al de la bicicleta. Segons les dades d'aforaments a la xarxa BiciVIA metropolitana, el pes relatiu dels patinets ha passat el 22 al 33% entre 2019 i 2021, mentre que segons l'EMEF ha passat del 18 al 31% entre 2019 i 2020.
- Pel que fa a la segregació per gènere, la proporció de dones és molt similar entre aforaments a la xarxa BiciVIA i l'EMEF en el cas dels patinets, però en el cas de les bicicletes l'EMEF mostra una major proporció de dones ciclistes. Aquesta diferència probablement és atribuïble a què les dades de l'EMEF inclouen desplaçaments a Barcelona, a on la proporció de dones ciclistes és superior que a la resta de l'àmbit metropolità. Tot i així, existeix encara una bretxa de gènere gran, tant a les dades de l'EMEF però sobretot a l'aforament de la BiciVIA on les dones ciclistes representen només el 18% de les usuàries.



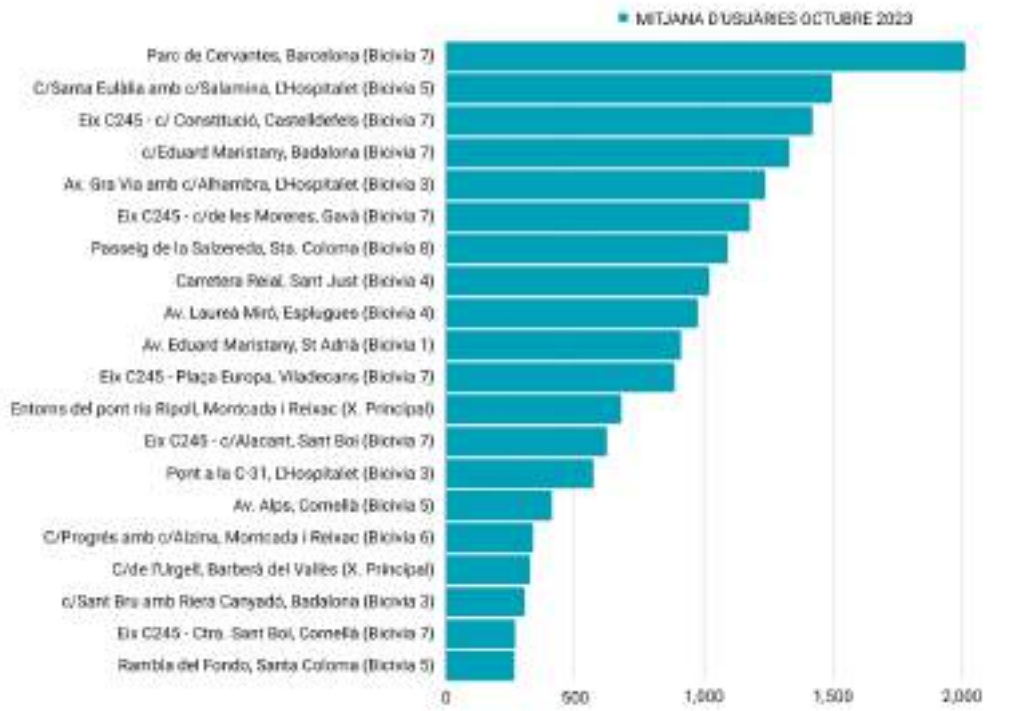
MODE	% de persones usuàries		
	Aforament BiciVIA 2021	EMEF 2019	EMEF 2020
Bicicleta	18%	31%	34%
Patinet	31%	29%	30%

Computadors automàtics amb visor de dades en temps real:

	LOCALITZACIÓ	MUNICIPI	EIX BICIVIA	DATA INSTAL·LACIÓ	MITJANA USUÀRIES OCTUBRE 2023
1	Parc de Cervantes	Barcelona	7	Març 2018	2.013
2	Pont a la C-31	L'Hospitalet de Llobregat	3	Desembre 2019	572
3	Av. Laureà Miró	Esplugues	4	Febrer 2019	976
4	Carretera Reial	Sant Just	4	Gener 2019	1.022
5	Rambla del Celler	Sant Cugat	9	Maig 2019	N/D
6	Camí Can Gatzet	Sant Cugat	9	Maig 2019	N/D
7	Av. Alps – Parc de Can Mercader	Cornellà	5	2023	410
8	Rambla del Fondo, 50-52	Santa Coloma de Grament	5	2023	265
9	Av. Gra Via amb c/Alhambra	L'Hospitalet de Llobregat	3	2023	1.237
10	Ctra. de l'Aviació	El Prat de Llobregat	1	2023	N/D

Comptadors automàtics sense visor de dades:

NÚM.	LOCALITZACIÓ	MUNICIPI	EIX BICI-VIA	DATA INSTAL·LACIÓ	MITJANA USUÀRIES OCTUBRE 2023
11	C/Progrés amb c/ Alzina, junt a la passera del Pont Roig	Montcada i Reixach	6	2023	337
12	Entorns del pont riu Ripoll	Montcada i Reixach	Principal	2023	680
13	Passeig de la Salzereda, 33-34	Santa Coloma de Gramenet	8	2023	1.093
14	Carrer Santa Eulàlia amb carrer Salamina	L'Hospitalet de Llobregat	5	2023	1.495
15	Eix c245 - c/ Constitució, entre plaça de l'estació i carrer Doctor Trueta	Castelldefels	7	2023	1.422
16	Eix c245 - a l'alçada del carrer de les Moreres	Gavà	7	2023	1.179
17	Eix c245 - Plaça Europa	Viladecans	7	2023	887
18	Eix c245 - a l'alçada del carrer Alacant	Sant Boi	7	2023	624
19	Eix c245 - Carretera Sant Boi núm. 29	Cornellà	7	2023	269
20	c/de l'Urgell, entre el carrer Verge Montserrat i Poeta Boscan	Barberà del Vallès	Principal	2023	326
21	Av. Eduard Maristany amb Av de la Catalana	Sant Adrià del Besòs	1	2023	912
22	c/Sant Bru amb Riera Canyadó	Badalona	3	2023	304
23	c/Eduard Maristany amb Mar Adriàtica)	Badalona	1	2023	1.333



Gràfic: Ranking mitjana diària de persones usuàries comptabilitzades de manera automàtica a 20 punts de la Bicivia. Font: elaboració pròpia.

2.1.6. DADES SINISTRALITAT

- El nombre de ciclistes que han viscut un sinistre ha crescut gradualment durant el període 2007-2021, **però la taxa de sinistralitat per desplaçament s'ha reduït** lleugerament durant el mateix període.
- Tot i que la ciutat de Barcelona concentra la majoria dels sinistres en bicicleta, la resta de l'àrea metropolitana es caracteritza per una major taxa de sinistralitat per desplaçament, així com un major grau de lesivitat dels accidents, especialment en carreteres interurbanes.
- Els sinistres entre turismes i bicicletes provoquen més del 50% dels ciclistes accidentats. També, s'ha determinat que més de la meitat dels ciclistes ferits, concretament un 54%, sofreixen els sinistres en interseccions.
- Sobre altres persones ferides en sinistres amb bicicletes involucrades, destaquen vianants (el 45%), i motociclistes (el 35%). Cal dir, no obstant això, que la majoria d'aquests sinistres són de caràcter lleu.

2.1.7. ANÀLISI COST-BENEFICI

DEFINICIÓ DELS TRAMS	COST (30 anys)	BENEFICI (30 anys)	Valor anual net (VAN) (30 anys)	Taxa interna de retorn (TIR)	Període de recuperació de la inversió (PIR)
TRAM 1: Connexió Esplugues - Barcelona Longitud: 1,5 km Apertura: març 2018	Construcció: 2.272.239€ Manteniment: 178.367€	Estalvi temps: 11.422.980 € Millora en salut: 6.086.331€ Estalvi CO2: 191.817€	15,3 M€	44,54 %	3 anys
TRAM 2: Connexió Barcelona - Polígon Industrial Zona Franca Longitud: 900 m Apertra: juny 2017	Construcció: 1.215.070€ Manteniment: 74.221€	Estalvi temps: 8.564.027€ Millora en salut: 2.458.916€ Estalvi CO2: 191.817€	9,9 M€	31,82 %	5 anys



Foto: Tram 1. Font: AMB



Foto: Tram 2 Font: AMB

2.1.8. ELEMENTS DE SENYALITZACIÓ I IDENTITAT DE LA BICIVIA



Foto: Tòtem Bicivia 7, Parc de Cervantes. Font: AMB



Foto: Tòtem Bicivia 4, Av. Laureia Miró. Font: AMB



Foto: Tòtem Bicivia 5, Pg. Llorenç Serra Font: AMB



Foto: Tòtem Bicivia 3, Rambla Guipuzcoa. Font: AMB

2.1.9. COMUNICACIÓ I DIFUSIÓ DE LA BICIVIA



Foto: Guia impresa Bicivia. Font: elaboració pròpia.



Foto: Festa de la Bici Barcelona. Font: AMB



Foto: Jornades de promoció de la bici. Font: AMB

2.2. SESSIONS PARTICIPATIVES I ANÀLISI D'INDICADORS QUALITATIUS

2.2.1. METODOLOGIA APLICADA A LA DIAGNOSI QUALITATIVA

MOBILITAT CICLISTA AMB PERSPECTIVA FEMINISTA

Què significa integrar una perspectiva feminista a la mobilitat?

Quan parlem d'aplicar una perspectiva feminista en la mobilitat, ens referim a entendre com podem avançar cap a l'equitat de gènere en la mobilitat en tres àmbits:

1. Garantir una **visió complexa i integral** de la mobilitat quotidiana.
2. **Ampliar el concepte de la seguretat** en la mobilitat atenent les violències masclistes i les percepcions de seguretat diferenciades.
3. Avançar cap a l'equitat de gènere i l'**increment de dones en tot el cicle de la mobilitat**: gestió, operació i construcció d'infraestructures.

Què significa en particular per a la mobilitat ciclista?

CRITERIS DE GÈNERE PER A LA MOBILITAT

SENYALITZADA

VISIBLE

VITAL

VIGILADA

EQUIPADA

ACCESSIBLE

QUOTIDIANA I CUIDADORA

SEGURA I LLIURE

NOCTURNA I FESTIVA

PARTICIPATIVA I EQUITATIVA

2.2.2. METODOLOGIA DE LA PARTICIPACIÓ

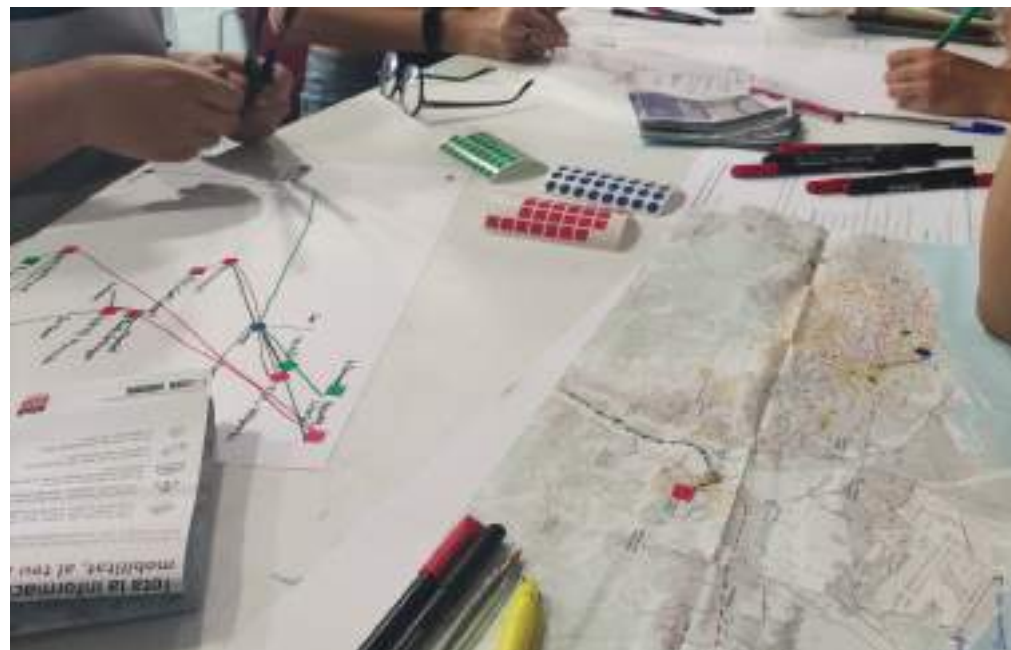
SESSIONS PARTICIPATIVES AMB PERSONES USUÀRIES I ENTITATS



Sessió participativa entitats i persoens usuàries 20/06/2023, Pou de la Figuera.



Sessió participativa entitats i persoens usuàries 26/06/2023, Can Batlló.



Sessió participativa entitats i persoens usuàries 20/06/2023, Pou de la Figuera.

MARXA EXPLORATÒRIA AMB USUÀRIES



Marxa exploratoria no mixta amb entitats i persoens usuàries 03/07/2023.



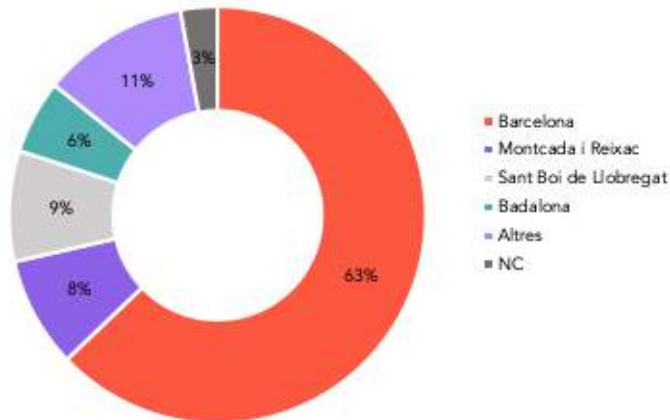
Marxa exploratoria no mixta amb entitats i persoens usuàries 03/07/2023.



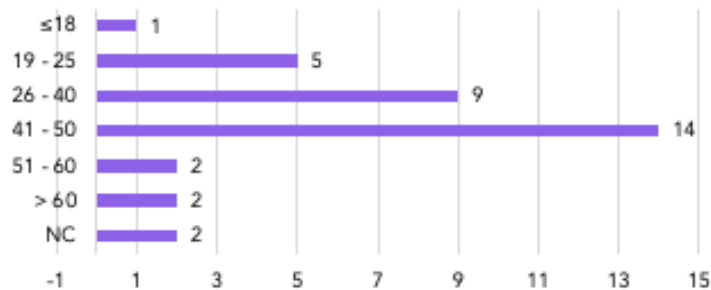
Marxa exploratoria no mixta amb entitats i persoens usuàries 03/07/2023.

2.2.3. DADES DE PARTICIPACIÓ DE LES SESSIONS AMB USUÀRIES I SESSIONS TÈCNiques

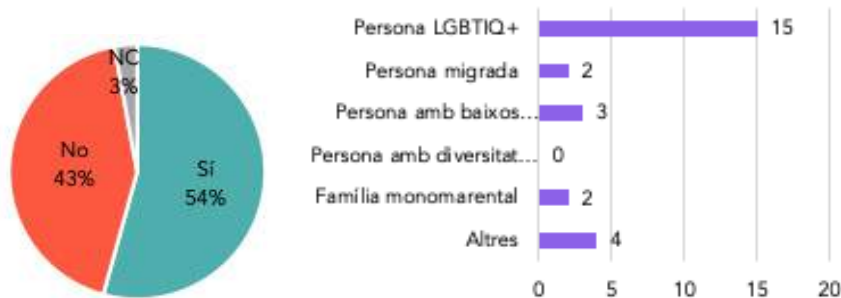
Sessions participatives persones usuàries i entitats



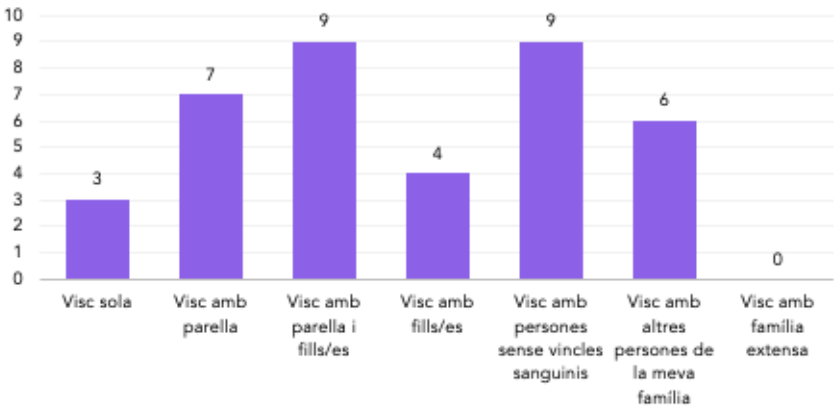
Gràfic 1: Procedencia de les persoens participants.



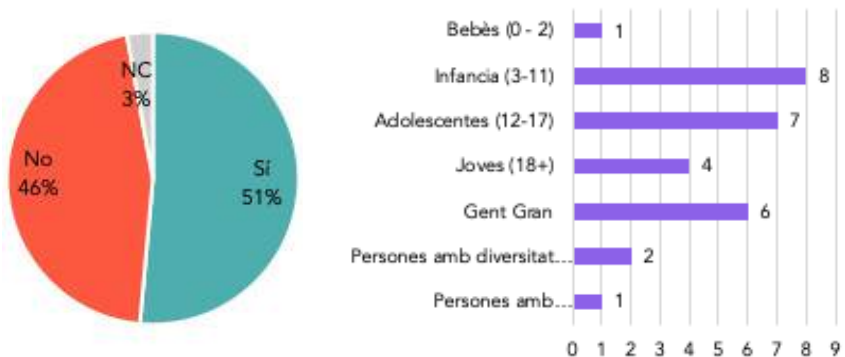
Gràfic 2 Edat de les persoens participants.



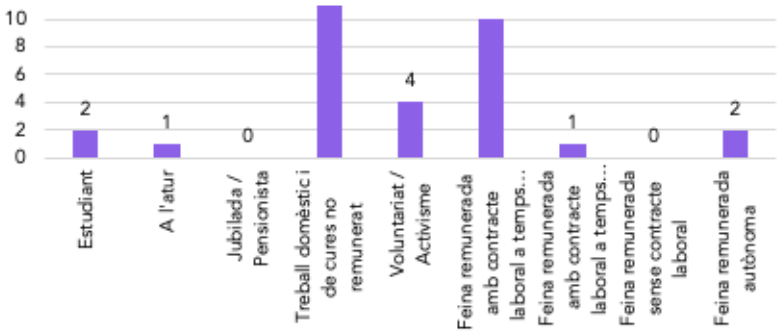
Gràfic 3 i 4: Pertinença a collectius per les participants.



Gràfic 5: Unitat de convivència.



Gràfic 6 i 7: Cures de persoens dependents



Gràfic 8: Ocupació.

SESSIONS PARTICIPATIVES AMB PERSONAL TÈCNIC

En total van participar personal tècnic de 22 municipis metropolitans, l'AMB, la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya, tant de manera presencial com online o mitjançant formularis.

El 9, 11, 16 i 17 d'octubre es van portar a terme sessions tècniques participatives presencials. En aquestes sessions hi van participar en total 8 dones tècniques i 14 homes tècnics. També va participar en una de les sessions una tècnica de la Diputació de Barcelona, i en totes les sessions personal de l'AMB.



Sessió participativa amb personal tècnic a l'AMB.



Sessió participativa amb personal tècnic a l'AMB.



Sessió participativa amb personal tècnic a l'AMB.

2.2.4. RESULTAT I AVALUACIÓ SESSIONS PARTICIPATIVES

ÀMBIT XARXA BICIVIA

- Caracter metropolità
- Lideratge de l'AMB per la connexió pedalable intermunicipal i per la coordinació general
- Necessitat de completar la xarxa Bicivia i resoldre les connexions que inacabades, tant de la xarxa principal com de la secundària.
- Revisar les prioritats, tant de la xarxa principal, com de la secundària
- Incorporar la visió de mobilitat quotidiana més complexa
- Desconeixença per part de la població de la Bicivia i per part d'algunes de les persones tècniques
- Millorar i ampliar la senyalització horitzontal i vertical de la Bicivia, per tal de poder-se orientar i situar-se dins de la mateixa xarxa.
- Manca de criteris comuns de disseny de carrils bici i també la dificultat d'alguns municipis per poder complir la secció corresponent.
- A l'actualitat la qualitat i l'amplada dels carrils bici és limitada, hi ha diversitat d'amplades, carrils unidireccionals i bidireccionals,
- Diversitat de paviments: trams de terra o grava, i encara queden carrils bici en vorera en alguns municipis.
- Hi ha molts trams que no disposen d'il·luminació
- Manca d'elements que acompanyen la mobilitat ciclista
- Es proposa generar trams homologables des de l'AMB que garanteixi un "segell de qualitat" de la Bicivia.
- Intermodalitat. es valora la necessitat de millorar-la a tota l'AMB, tant en tren com en bus: cal continuar ampliant Bicibox a les estacions de trens i busos.
- Necessitat de tenir una guia de criteris de disseny de la Bicivia es vincula directament amb la gestió i el manteniment de la xarxa.
- Seguretat viària i en particular, l'assetjament viari.

MESURES COMPLEMENTÀRIES

- Valoració molt positiva del Bicibox, excepte a Barcelona, on aquest servei encara no ha entrat en funcionament.
- Servei AMBici es valora molt positivament la seva instauració.
- Les mesures complementàries essencials dels municipis de l'AMB varien depenent dels recursos dels que disposi cada municipi.
- Es reconeix que el moviment d'activisme de la bicicleta a la metròpolis és essencial per tal de promoure l'ús i desenvolupament de la Bicipia. Cal incorporar una perspectiva de gènere en aquest moviment, visibilitzar i valorar el coneixement de les dones i altres identitats ciclistes que poden aportar moltes propostes de millora i expansió de la Bicipia.

USOS I PERSONES USUÀRIES

- Desconeixement general de la diversitat de persones que fan servir la Bicipia
- Cal recollir dades qualitatives i quantitatives, no només d'infraestructura, sinó de les persones usuàries i dels usos, segregades per gènere, edat i altres variables identitàries

3ª PART:

RECOMANACIONS

3.1. RECOMANACIONS GENERALS

3.2. RECOMANACIONS ESPECÍFIQUES PER ÀMBITS

3.1 RECOMANACIONS GENERALS

EQUIPADA:

- Finalització del disseny i execució dels trams restants de Bicivia,
- Bicivia equipada amb il·luminació i paviments accessibles i mantinguts en el temps, amb fonts d'aigua, estacions d'autoreparació, bancs i espais de descans en punts de connexió de la xarxa.
- Aparcaments segurs per bicicletes

VISIBLE:

- Millora de la visibilitat entre la xarxa ciclista en relació a altres tipus de mobilitat (vianants, trànsit motoritzat)

SENYALITZADA:

- Millora dels elements d'informació i orientació de la xarxa de Bicivia amb senyalització horitzontal i vertical

ACCESSIBLE

- Carrils bici amb paviments de la Bicivia accessibles i amb suficient amplada que permetin la circulació de diferents tipus de cicles.
- Eliminació d'obstacles a les interseccions de manera que sigui possible veure i escoltar a persones que circulen amb diversitat de cicles.

VITAL

- Organització de recorreguts en bici grupals, adreçades a col·lectius diversos, per donar a conèixer la infraestructura
- Incloure a l'App de Bicibox i AMBici seccions que permetin a les persones usuàries fer comentaris, avaluar la xarxa pedalable, reportar averies o desperfectes, entre altres.
- Organitzar activitats/tallers que permetin mapificar i identificar les xarxes quotidianes i identificar grups d'usuàries.
- Alhora de planificar i dissenyar nous trams de Bicivia, cal integrar les connexions amb equipaments quotidians i no només amb grans centres de treball.

VIGILADA

- Elaboració d'un protocol marc d'abordatge de l'assetjament viari a la xarxa Bicivia amb perspectiva feminista,
- Campanyes de sensibilització i prevenció sobre la seguretat en bici dirigides a persones conductores de vehicles motoritzats

QUOTIDIANA I CUIDADORA

- Foment de la intermodalitat i les connexions entre la Bicivia amb estacions de tren i ferrocarril com implementant la possibilitat de poder pujar la bici al bus

SEGURA I LLIURE

- Impuls de programes específics de foment de l'ús de la Bicivia que vagin dirigits a trencar amb la bretxa de gènere i incrementar el nombre de dones usuàries de la Bicivia
- Continuació del suport a la promoció de iniciatives relacionades amb la mobilitat ciclista escolar, laboral, la formació en la circulació ciclista segura i els projectes desenvolupats per les entitats ciclistes del territori.

NOCTURNA I FESTIVA

- Il·luminació contínua i homogènia als carrils bici, adaptada a l'entorn, amb l'objectiu que es puguin utilitzar les 24 hores, independentment del trajecte i el tram de la Bicivia.
- Auditories de seguretat nocturnes a la xarxa Bicivia amb dones ciclistes per avaluar percepció de seguretat diferenciada

PARTICIPATIVA I EQUITATIVA

- Participació de les dones als diferents nivells de disseny de polítiques ciclistes
- Vetllar per la incorporació de la perspectiva de gènere en la realització d'estudis de la mobilitat ciclista metropolitana i en la redacció d'enquestes de mobilitat.
- Creació d'un òrgan tècnic participatiu, que pugui incloure la participació de les entitats ciclistes de la metròpoli que ajudi a co-desenvolupar la xarxa Bicivia.

3.1 RECOMANACIONS ESPECÍFIQUES PER ÀMBITS

3.2.1. INFRAESTRUCTURA: XARXA (PLANIFICACIÓ)

34% RESTANT PER EXECUTAR

- Redacció dels projectes restants per tal de poder fer un anàlisi cost-benefici de cada tram que permeti dimensionar la inversió, prioritzar-la i calendaritzar-la.
- Coordinació al transport públic d'alta capacitat (estacions ferroviàries, de bus o multimodals per garantir l'accessibilitat de la Bicivia, ja que la intermodalitat és clau per la mobilitat sostenible de llarga distància.

CONTINUÏTAT O DE CONNEXIONS ENTRE ELS CARRILS BICI EXISTENTS

- Identificar les discontinuïtats de la xarxa existent de vies pedalables i dissenyar la sol·lucions de connexions pedalables que puguin garantir la seguretat i comoditat de les persones usuàries.
- Pel que fa als projectes en redacció i pendants, cal que aquests incorporin les connexions corresponents amb els eixos pedalables al llarg de tot el seu recorregut.
- Garantia de que els nous projectes i els ja existents milloren la connexió amb la diversitat d'espais i activitats quotidianes.



Foto: carril bici Numància amb Av. Diagonal.
Font: Google



Mapa: xarxa carrils bici Barcelona
Font: Ajuntament de Barcelona, web de la bicicleta.

NECESSITAT D’ESTUDIAR UN POSSIBLE NOU EIX PRINCIPAL DIRECTE ENTRE EL VALLÈS OCCIDENTAL I BARCELONA

- El departament de Territori de la Generalitat, el passat juliol va encarregar un estudi de viabilitat: pas pel túnel i via pedalable de connexió (10 km),

Connexió entre Barcelona i Sant Cugat pel tunel de Vallvidrera. Titularitat: Generalitat		
En vehicle motoritzat	13 km	12 min
En bicicleta	14,7 km (405 m desnivell)	1 h 10 min



Font: Google



Font: Google

3.2.2. INFRASTRUCTURA: DISSENY DE LES VIES PEDALABLES

BICIVIA: TIPOLOGIA, LOCALITZACIÓ, CONTINUÏTAT, CRUÏLLES

REVISIÓ DELS CRITERIS DE DISSENY

- Amplada lliure de la via pedalable

Tipologia del carril bici	Amplada lliure òptima	Amplada lliure mínima
Carril bici bidireccional	3.6 m	2.5 m
Carril bici unidireccional	2.5 m	2 m

Segons el document de recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona (1), els aspectes que determinen la necessitat de més amplada a les vies ciclistes són:

a) L'envolvent (geometria) ha **d'incloure els paràmetres cinètics i dinàmics** propis de l'equilibri i altres necessitats **d'espai de la conducció ciclista**, és a dir **1m per ciclista i 0,5m de separació entre ciclistes**. En total, l'amplada practicable seria de 2.5 m, que és l'amplada mínima segons el manual CROW (Manual de disseny de vies pedalables d'Holanda).

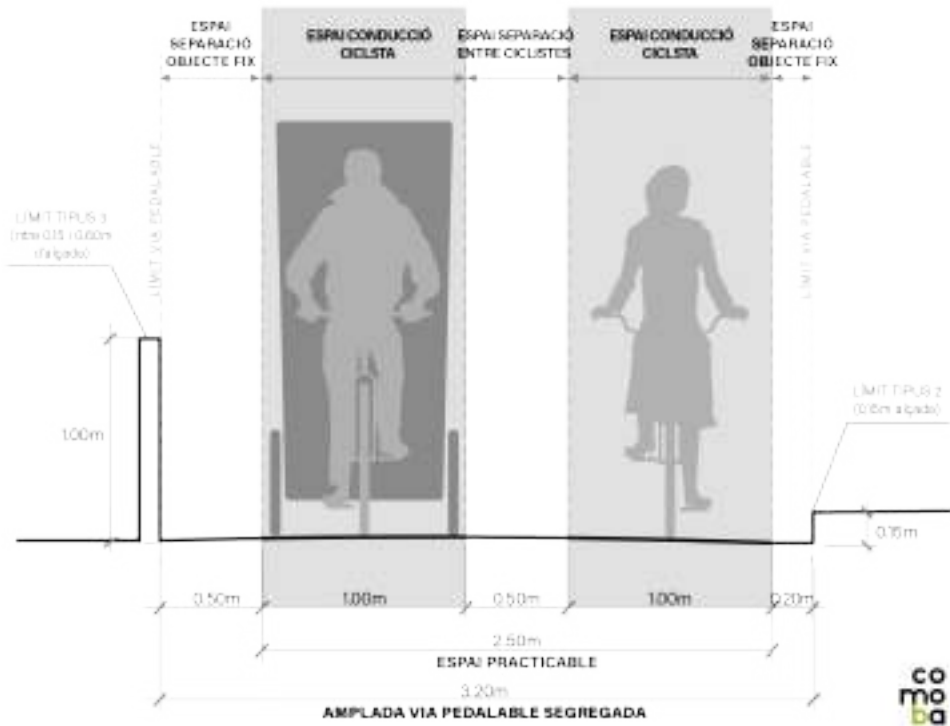
b) La **inclusió de cicles no convencionals** fa que l'envolvent sigui més ample que l'estàndard marca per bicicletes convencionals.

c) **Distància addicional amb objectes fixes delimitant les vies ciclistes.**

LÍMIT	Tipus d'elements que delimiten la via pedalable	Espai de separació entre els elements limitants de la via i l'espai de conducció ciclista
1	Rigola o desnivells no superiors a 60 mm	No cal espai de separació addicional
2	Vorera o peces separadores (0.15 m alçada)	200 mm
3	Elements separadors verticals (entre 0.15 i 0.60m d'alçada)	250 mm
4	Elements de la via més alts de 0.60 m	500 mm

d) **Necessitats d'avançament** entre usuàries

Carril bici unidireccional		Carril bici bidireccional	
Intensitat en hora punta (bicicletes/hora)	Amplada (m)	Intensitat en hora punta (bicicletes/hora)	Amplada (m)
0-150	2.00	0-150	2.50
150 – 750	3.00	150 – 750	2.50 – 3.00
>750	4.00	>750	3.50 – 4.00



- Pavimentació i rigola
- Rampes
- Semaforització
- Altres elements d'infraestructura vinculats a la cura

Recomanació:

- Validació dels criteris de disseny de la Bicivia amb un consens tècnic i polític de les administracions involucrades en la redacció i execució de la Bicivia
- Introducció dels nous criteris, un cop aprovats, en el Manual de Disseny de Vies Urbanes per a la Mobilitat Sostenible de l'AMB.

BICIVIA: ESTANDARS DE DISSENY

CARRIL BICI SEGREGAT:

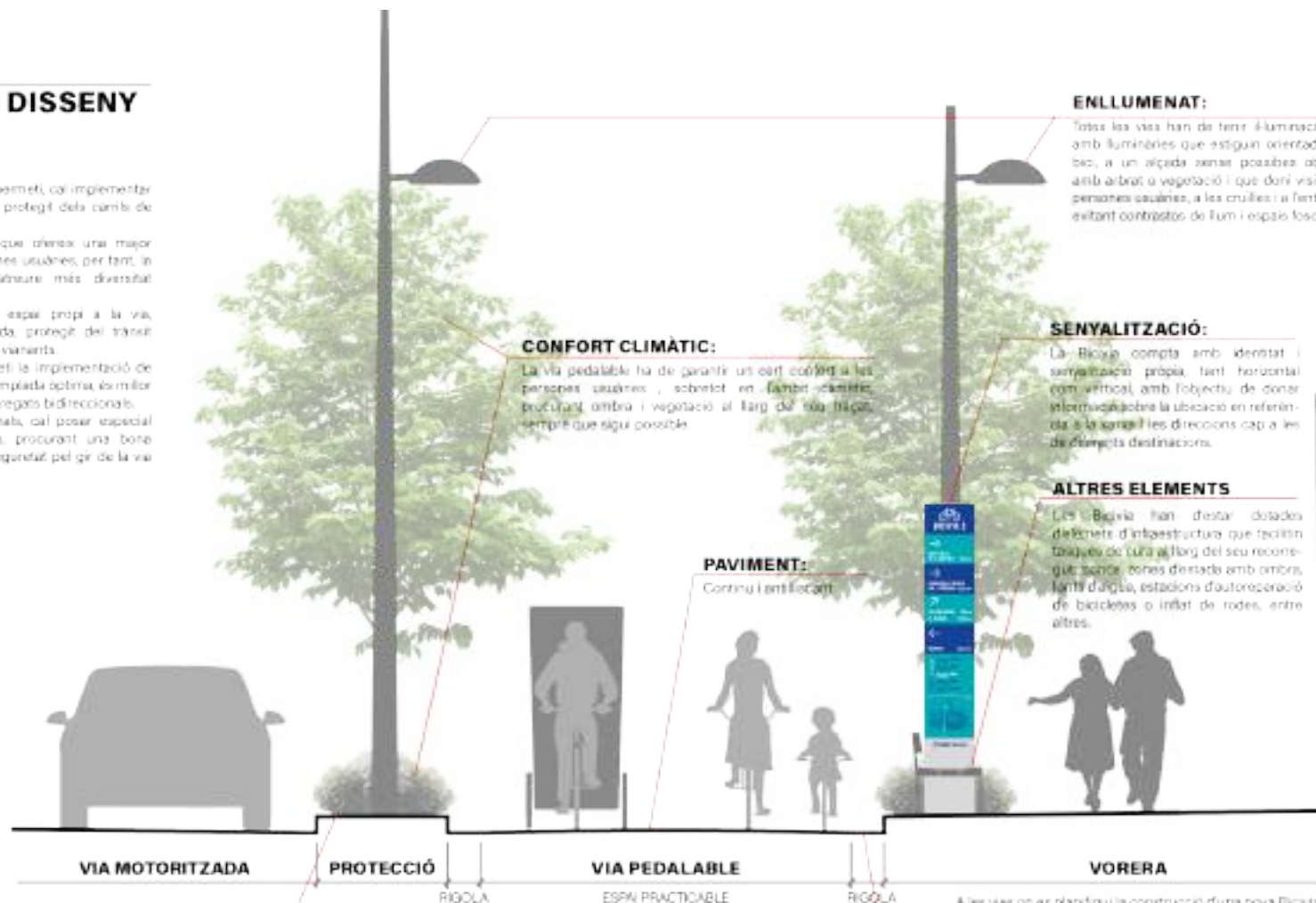
Sempre que l'amplada de la via ho permeti, cal implementar la tipologia del carril bici separat i protegit dels carrils de circulació motoritzada.

És la tipologia de via pedaleable que ofereix una major percepció de seguretat a les persones usuàries, per tant, la solució més recomanada per aconseguir més diversitat d'usuàries.

El carril bici segregat ocupa un espai propi a la via, preferiblement l'espai de la calçada, protegit del trànsit motoritzat i diferenciat de l'espai de vianants.

Quan l'amplada de la via no permeti la implementació de carril bici unidireccional amb una amplada òptima, és millor optar per l'opció dels carrils bici segregats bidireccionals.

En cas dels carrils bici bidireccionals, cal posar especial atenció al disseny de les cruïlles, procurant una bona visibilitat del carril bici i espai de seguretat pel gir de la via motoritzada.



ELEMENTS DE SEPARACIÓ:

Tant les característiques constructives com l'amplada dels elements de protecció entre el carril bici i la via motoritzada contigua, depenen de la velocitat i la intensitat del trànsit motoritzat del carril de circulació dels vehicles motoritzats.

A major intensitat i velocitat del carril motoritzat (vies interurbanes), major haurà de ser l'amplada de l'espai de separació, així com els elements de protecció hauran de ser més contundents i resistents. A menor velocitat i intensitat del trànsit (vies urbanes), menor amplada i els elements constructius poden anar variant, des d'elements de mobiliari urbà (jardineres, bollards, etc.) fins a la creació de parterres, línies d'arbrat, etc.

Urbanisme tàctic: les peces separadores de caubú es recomanen en cas de carrils bici efímers o de ràpida implementació a baix cost.

CONFORT CLIMÀTIC:

La via pedaleable ha de garantir un cert confort a les persones usuàries, sobretot en l'àmbit climàtic, procurant ombra i vegetació al llarg del seu trajecte, sempre que sigui possible.

PAVIMENT:

Contingut antilliscant.

ENLLUMENAT:

Totes les vies han de tenir il·luminació contínua amb lluminàries que estiguin orientades al carril bici, a un alçada sense possibles obstruccions amb arbrat o vegetació i que doni visibilitat a les persones usuàries, a les cruïlles i a l'entorn proper, evitant contrastos de llum i espais foscos.

SENYALITZACIÓ:

La BiciVia compta amb identitat i senyalització pròpia, tant horitzontal com vertical, amb l'objectiu de donar informació sobre la ubicació en referència a la xarxa i les direccions cap a les diferents destinacions.

ALTRES ELEMENTS

Les BiciVies han d'estar dotades d'elements d'infraestructura que facilitin tasques de cura al llarg del seu recorregut: zones d'estada amb ombra, fonts d'aigua, estacions d'autoreparació de bicicletes o inflat de rodes, entre altres.

A les vies on es planifiqui la construcció d'una nova BiciVia i no hi hagi espai per vianants o voreres, es reservarà un espai separat per la mobilitat a peu.

RIGOLA:

L'amplada de la rigola constitueix l'espai addicional de separació dels elements que delimiten el carril bici. Generalment, aquest espai a base de peces prefabricades presenta discontinuïtats i sobers llires, per tant, no es considera part de l'espai practicable de la via pedaleable.

AMPLADA:

Sempre que sigui possible, s'ha de procurar una amplada que permeti la convivència segura de les diferents velocitats i tipus de cicles, així com garantir maniobrabilitat pels avançaments segurs entre ciclistes.

	Amplada òptima	Amplada mínima
Carril bici bidireccional	3,6 m	2,8 m
Carril bici unidireccional	2,6 m	2 m



VIES COMPARTIDES AMB TRÀNSIT MOTORITZAT

- Les solucions de disseny que es poden implementar per aconseguir reduir la velocitat i la intensitat del trànsit d'una via urbana, poden ser molt diverses, la majoria es basen en la col·locació de senyalització horitzontal i vertical, així com elements de reducció de la velocitat. Igualment s'han d'evitar els traçats rectes llargs, i si fes falta, implementar canvis en el sentit de la circulació dels vehicles motoritzats per reduir la intensitat del trànsit de pas.

SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL

- Implementació de la senyalització horitzontal de 'identitat i orientació.
- Visibilització en un plànol entenedor les principals vies de connexió entre municipis: Utilitzar plànols entenedors similars al metro pot ajudar a l'accessibilitat de la BiciVía per a les usuàries d'aquesta, ja que d'aquesta manera es podrien indicar els principals eixos ciclistes de la ciutat i veure (com el metro) de quina manera es poden enllaçar per adaptar-ho als recorreguts de cada una.
- Informació sobre el temps de les destinacions: Buscar les formes d'unir la senyalització amb el temps, de manera que indiqui el temps que es pot trigar amb bicicleta entre municipis. Aquesta mesura pot incentivar l'ús de la bicicleta ja que sovint subestimem el temps i ens pensem que amb bicicleta serà molt més temps del que realment és, aspecte que pot ajudar a molta gent fer canvis modals.

ALTRES INFRAESTRUCTURES: AMBICI I BICIBOX

- Integració total dels sistemes de bicicleta pública de Bicing i Ambici, per tal de cobrir els desplaçaments intermunicipals amb un mateix sistema.
- Extensió progressiva de la xarxa Bicibox al municipi de Barcelona. En primer lloc, a les estacions de transport públic de gran capacitat, a estacions de metro i altres pols d'atracció de mobilitat i finalment als llocs d'origen i destí.

3.2.3. GOVERNANÇA

PARTICIPACIÓ

- Implementació d'espais de participació al llarg de l'any per tractar els diversos projectes de la xarxa BiciVía, tant amb persones tècniques i polítiques de les administracions públiques titulars de les vies, com amb les persones usuàries i entitats ciclistes.

MANTENIMENT DE LES BICIVIES

- Inici d'un debat o estudi de la possibilitat que sigui l'AMB la responsable del manteniment de les vies pedalables metropolitanes, almenys de les vies de la xarxa principal.

3.2.4. NORMATIVA

ASSETJAMENT VIARI

- Elaboració d'un protocol d'assetjament viari amb perspectiva feminista, que funcioni com a protocol marc per als municipis de l'AMB

3.2.5. COMUNICACIÓ

- Campanyes i accions per donar a conèixer la BiciVía. La reproducció i distribució d'un plànol metre-minut de la BiciVía podria facilitar la comprensió de la xarxa i la seva dimensió a les persones usuàries.
- Orientació dels missatges de les campanyes de comunicació de la BiciVía a la mobilitat ciclista quotidiana, sostenible i saludable, no esportiva.

3.2.6. PROJECTES DE PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA

La promoció de la BiciVía i de la utilització de la BiciVía, a part de les infraestructures, té altres dimensions que van en paral·lel al creixement de la xarxa i que actualment s'estan desenvolupant des de l'Oficina Metropolitana de la Bicicleta a diversos àmbits. Aquestes mesures de promoció han estat valorades molt positivament des de les sessions participatives per par de les usuàries i de les administracions públiques del territori.

