Olot pedala

Pla de foment de la mobilitat amb bicicleta i vehicles de mobilitat personal

Octubre 2021
L'Ajuntament d'Olot
Regidories de Mobilitat i Transició Energètica

ÍNDEX

1. Introducció 3

1.1. Estratègia participativa i metodologia de treball 3

1.2. Resum d'accions 7

1.3. Antecedents 8

1.4. Recull de projectes i estudis d'infraestructures ciclistes a l'entorn 9

1.5. Objectius 9

2. Anàlisi i diagnosi 10

2.1. Anàlisi i diagnosi tècnica 12

2.2. Anàlisi i diagnosi participada 21

2.3. Resum de documents generats durant el procés i publicats a la pàgina web d'Olot Pedala 36

2.4. Resum de la diagnosi participada 37

3. Proposta 39

3.1. Llistat de les propostes 39

3.2. Detall de propostes 40

3.3. Calendari 63

3.4. Pressupost 64

4. Seguiment del pla 70

5. Annexos 72

5.1. Fitxes de les accions 73

5.2. Fitxes de les tipologies de solucions 117

5.3. Plànols 139

5.4. Recull d'imatges del procés de participació 167

Aquest document i tota la informació en ell mostrada ha estat encarregada per la Regidoria de Mobilitat i Transició Energètica de l'Ajuntament d'Olot; produïda per les empreses Raons Públiques sccl i Vaic mobility.

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS

VAIC
MOBILITY

1 Introducció

Aquesta introducció us permetrà entendre l'origen del pla, els seus objectius, projectes precedents i influents i el punt de sortida des d'on arrenca tant el projecte tècnic com el procés participatiu que l'acompanya i complementa.

1. Introducció

La mobilitat és un element intrínsec de la condició humana; una necessitat de primer ordre i un fet quotidià, per la qual cosa és considerat un dret bàsic fonamental. Per aquest motiu, la mobilitat de persones i mercaderies en entorns metropolitans és un dels reptes principals de la societat contemporània pel seu efecte en la salut, la qualitat de vida, el desenvolupament econòmic i el medi ambient.

La generalització de l'ús del vehicle privat als països occidentals a partir de la segona meitat del segle XX va centrar la planificació de les polítiques de millora de l'eficiència del trànsit, deixant en un segon pla la resta de modes de transport. Tanmateix, l'experiència de més de mig segle en l'ús del vehicle privat en entorns metropolitans ha posat de manifest que una política centrada únicament en els cotxes i les motocicletes comporta grans externalitats negatives com l'elevat consum d'espai - tant en la circulació com en l'aparcament - i d'energia, les emissions de gasos d'efecte hivernacle i gasos contaminants, la sinistralitat, etc.

La planificació centrada en l'ús del vehicle privat en àmbits metropolitans ha arribat al seu límit, saturant les infraestructures viàries existents. La construcció de noves infraestructures per al vehicle privat ha demostrat no resoldre els problemes de congestió; ans al contrari, ha promogut la dispersió urbana i ha generat una major dependència d'aquest mètode de transport.

A Catalunya menys del 50% de la població té accés al vehicle privat (per motius diversos com pot ser l'edat mínima, estat de salut, possessió de carnet de conduir, tinença de vehicle, capacitat econòmica...), motiu pel qual esdevé clau l'impuls de sistemes de transport alternatius i amb menys barreres d'accés per garantir el dret a la mobilitat universal com l'anar a peu, en bicicleta o en transport públic.

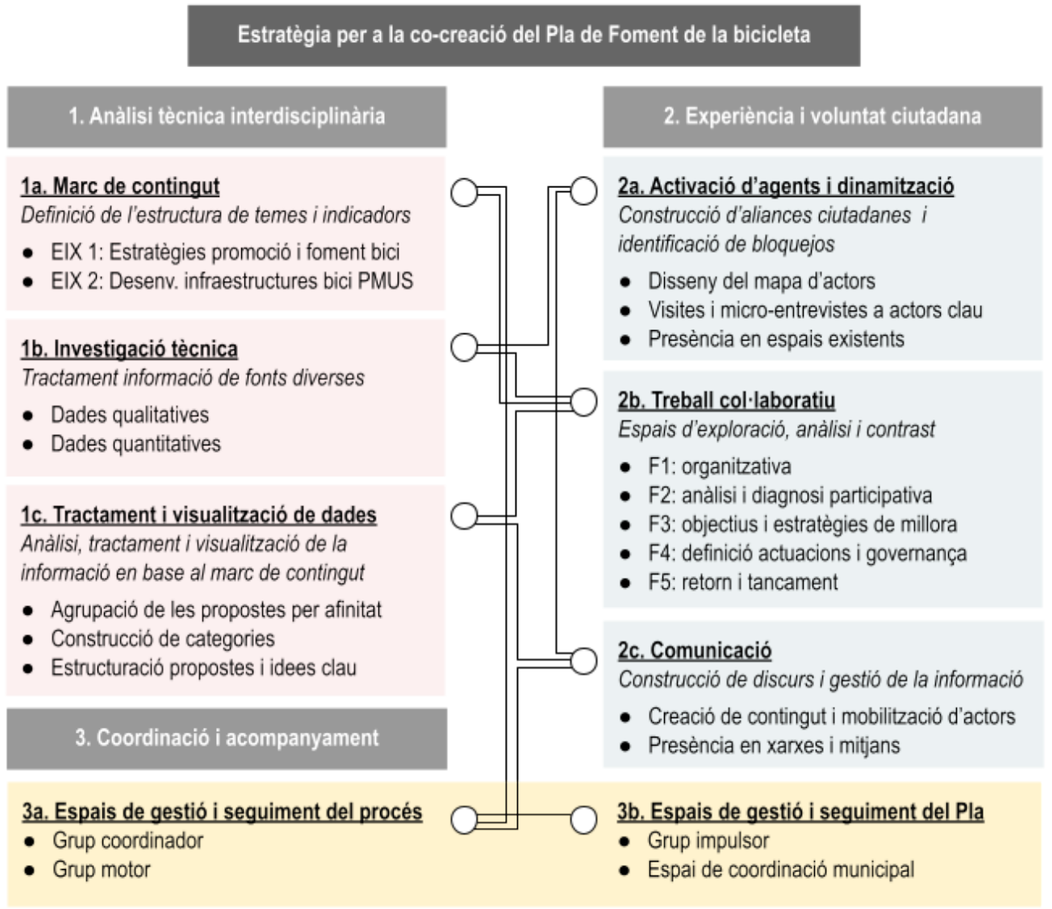
En el context actual, marcat per la COVID-19, el dret a la mobilitat pren una importància encara major, i el foment de la bicicleta i els VMP comparteixen l'objectiu de garantir una mobilitat saludable, sostenible, més eficient i competitiva.

El present Pla se centra en la planificació de la mobilitat en bicicleta, tant convencional com elèctrica, així com els vehicles de mobilitat personal (VMP) com a modes per a la mobilitat quotidiana a Olot.

1.1. Estratègia participativa i metodologia de treball

La presa de consciència social de l'emergència climàtica actual està impulsant una sèrie de canvis en la mobilitat que han estat accelerats en els últims temps arran la situació sanitària derivada de la pandèmia de la COVID-19. La finalitat del procés de redacció col·laborativa del Pla de foment de la mobilitat amb bicicleta i vehicles de mobilitat personal (VMP) d'Olot ha estat impulsar aquest canvi en la percepció i els hàbits de mobilitat de la ciutadania, afavorint una transició cap a models més sostenibles i saludables entre els quals tenen especial protagonisme la bicicleta i els VMP, amb els següents objectius específics:

- ➔ Definir i planificar les accions necessàries per a la millora de la mobilitat en bicicleta i VMP i augmentar-ne la quota modal a través del debat i la participació ciutadana.
- ➔ Redactar un Pla de forma participativa i amb el sistema de cocreació.
- ➔ Coordinar el desenvolupament de l'elaboració del Pla amb un equip interdisciplinari municipal.
- ➔ Difondre, informar i comunicar durant el desenvolupament el resultat del procés participatiu.



Anàlisi tècnica interdisciplinària

És la producció de coneixement realitzada des de la mirada i eines dels equips tècnics a través de la interdisciplinarietat. Aquest àmbit requereix eines d'interacció entre disciplines, llenguatges comuns, debat tècnic i treball transversal de la informació.

1a. Marc de contingut: estructura de temes i indicadors

El marc de contingut és l'estructura de temes que s'han volgut treballar en el procés de participació i que constitueixen la base del document final. S'ha proposat estructurar el pla en dos eixos de treball d'acord amb la tipologia d'actuacions que ha de definir aquest document. S'ha fet també una primera proposta de temes de treball, amb caràcter orientatiu com a exemple, ja que la seva definició final ha estat objecte del treball amb el grup coordinador:

EIX 1: Definició de les estratègies de promoció i foment de la bicicleta i VMP.

- ➔ 1A. La bicicleta i els centres educatius.

Qüestions tractades: incorporar la circulació en bicicleta com un element d'accés als centres educatius, tant per adults com per nens, suport a iniciatives per a l'autonomia i el desplaçament infantil als centres educatius (vegeu el projecte europeu STARS) o el foment d'activitats de lleure infantil i juvenil vinculades a la bici.

- ➔ 1B. La bici i els centres de salut.

Qüestions tractades: mesures de formació als professionals de salut, la incorporació de la bicicleta a programes de salut en marxa (per exemple, les dinamitzacions als parcs urbans realitzades per DipSalut) o l'impuls de plans de mobilitat alternativa als centres hospitalaris i de salut.

- ➔ 1C. La bici i els centres de treball.

Qüestions tractades: desenvolupament de les accions del "Pla de Millora de la mobilitat i de l'accessibilitat dels polígons industrials del Pla de Poliguer i del Pla de Begudà", redacció de mesures similars para altres centres de treball, incentius a la realització de Plans de mobilitat al treball.

- ➔ 1D. La bici i el comerç.

Qüestions tractades: foment de sistemes de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) en bicicleta, programes de fidelització i adhesió dels comerços locals a iniciatives de difusió i de transformació de la mobilitat.

- ➔ 1E. La bici i els serveis públics.

Qüestions tractades: fomentar l'accés a peu i en bicicleta als centres de treball municipals, es podria estudiar les possibilitats de la bicicleta com a vehicle per a la prestació de serveis públics municipals (policia, neteja viària, etc.).

- ➔ 1F. La bici i la salut.

Qüestions tractades: incorporar la bicicleta en l'activitat física quotidiana i en la salut, amb formació i per estimular el pas de la pràctica esportiva de la bicicleta a l'activitat quotidiana, o programes de bicicleta i mobilitat sostenible en l'accés a les instal·lacions esportives.

EIX 2: Desenvolupament de les propostes d'actuació relatives a les infraestructures ciclistes contemplades al PMUS.

- ➔ 2A. Ampliar la xarxa d'itineraris ciclistes, que actualment és d'uns 9 km, amb 12 km nous de carrils segregats i 12 km de carrils compartits. Involucrar la ciutadania en la concreció física de la nova xarxa a partir del traçat proposat al PMUS, incorporant criteris d'usabilitat quotidiana a partir de la diversitat d'usuaris.

- ➔ 2B. Incentivar la connexió intermunicipal amb altres municipis (Les Preses, La Vall d'en Bas, Riudaura, La Vall de Bianya, Sant Joan les Fonts i Santa Pau). Involucrar els actors polítics i econòmics i de la resta de municipis en la concreció física de la xarxa, abordant la definició de les solucions tècniques concretes.

- ➔ 2C. Dotació d'aparcament per a bicicletes. Desenvolupar la proposta d'aparcaments del PMUS, amb l'estudi de la ubicació definitiva dels primers nous aparcaments i la seva senyalització, de manera que optimitzin les estratègies de foment de l'ús de la bicicleta mencionades anteriorment (especialment aquelles, com la 1A o la 1B, vinculades a equipaments).

- ➔ 2D. Promoció del registre municipal de bicicletes. Definir amb la ciutadania el seu abast, finalitat i la manera de fer-ne difusió (especialment a través del teixit associatiu), com a primer pas per a la creació d'espais de cogovernança de les polítiques de foment de la bicicleta.

- ➔ 2E. Servei públic municipal de bicicletes de lloguer. A partir de l'anàlisi d'experiències de municipis similars, estudiar les possibilitats i la demanda real d'un servei públic o, si s'escau, altres solucions que puguin ser equivalents.

1b. Investigació tècnica

Amb aquesta estructura s'ha gestionat la recopilació, anàlisi i tractament d'informació de dues naturaleses: les dades quantitatives i les dades qualitatives:

Dades quantitatives: infraestructura i serveis (xarxa de carrils urbans i interurbans, segregats i compartits, aparcaments), mobilitat i desplaçaments (fluxos i IMD, distribució modal, pautes de desplaçament, característiques dels desplaçaments), condicions i criteris per al disseny d'infraestructures, normatives i recomanacions, estratègies i experiències de referència. Possibles fonts d'informació: PMUS Olot, Estratègia Catalana Bicicleta 2025, Dep. Territori, Red Ciudades por la Bicicleta, etc.

Dades qualitatives: usos quotidians de la bicicleta (origen i destí, motivació, durada i distància dels desplaçaments), valoració i percepció social de la bicicleta, barreres per al canvi de percepció, propostes de millora i reivindicacions ciutadanes. Fonts d'informació: enquesta a ciclistes del PMUS, activitats participatives del procés.

1c. Tractament i visualització de les dades

S'ha treballat l'anàlisi i síntesi a partir de la Teoria fonamentada: un mètode sistemàtic de les ciències socials que aborda la construcció de teories a partir de la recol·lecció i anàlisi de dades i que, al contrari que el mètode hipotètic deductiu, és una metodologia de recerca inductiva. S'ha construït una base de dades única amb tota la informació i aportacions recollides (quantitatives i qualitatives), mitjançant la qual les propostes i aportacions han sigut agrupades i categoritzades per afinitat segons el marc de contingut (estructura de temes i indicadors). En un segon moment s'ha creuat la informació en categories segons la seva afinitat, i en un tercer moment d'anàlisi, estructurar les idees claus resultants de l'assimilació de les propostes en relació amb els eixos del procés.

El tractament i de les dades s'ha fet amb eines SIG (sistemes d'informació geogràfica) que permeten una visualització atractiva i entenedora tot mantenint el rigor i la precisió de la informació.

Experiència i voluntat ciutadana

Una comunitat amb la qual treballar el Pla, representa una complexitat amb moltes variables, per tant en aquest àmbit el que s'ha volgut és crear una aproximació a la realitat del territori, la més extensa i representativa possible.

Activació d'agents i dinamització

S'ha creat un mapa d'actors detallat i arrelat al territori amb la voluntat de garantir una xarxa d'agents que sigui representativa i diversa, que sigui capaç de combinar la magnitud dels objectius tot tenint en compte els mateixos límits inherents al procés. .

Treball col·laboratiu

El model d'intervenció de les activitats del procés s'ha basat en els següents tres pilars de l'acció deliberativa:

Àmbit de l'organització d'idees. En funció dels objectius, plantejament i context de cada sessió s'ha emprat una tècnica determinada, entre les quals: tècniques grupals per a l'exploració d'idees (open space, cafè diàleg, panells deliberatius...), tècniques de prospectiva per a la creació d'escenaris de futur i priorització de problemes i propostes, amb eines basades en el pensament visual per a la presa de decisions.

Àmbit pedagògic. Per contribuir a transformar la percepció i els hàbits de la ciutadania respecte a la seva mobilitat, s'han treballat tres aspectes complementaris: el currículum (definir què volem transmetre, amb la construcció d'un relat bàsic del projecte capaç d'adaptar-se a cada activitat i context), els agents (totes les activitats i les persones implicades en el procés han de ser agents transmissors de contingut) i els subjectes (adaptació del llenguatge i el contingut als participants).

Àmbit d'acompanyament emocional. Els conflictes són part inherent a aquests tipus de processos i és important anticipar-se per a detectar-los i treballar des de la seva gestió, sense amagar-los, reconeixent-los i donant espai a la seva expressió per transformar-los en diàleg. Per a cada un dels eixos proposats (estratègies de foment de la bici i desenvolupament de les mesures del PMUS) s'ha explorat de manera sistemàtica els actors implicats, les visions diferents i els punts i tipologies de conflictes específics (amb un llistat d'opcions i alternatives en referència als actors implicats).

Comunicació

La comunicació és entesa no només com la transmissió unidireccional d'informació, sinó com la implicació de les persones participants en la construcció i transmissió d'idees i missatges, amb la intenció de generar un impacte transformador i pedagògic en l'entorn.

Objectius del procés i del Pla de comunicació

Els objectius del Pla de comunicació han estat plantejats en coherència amb els objectius del procés de participació. D'aquesta manera els objectius específics són:

- **Informar sobre el procés.** Aconseguir que la ciutadania i els agents del territori coneguin el procés participatiu i garantir la transparència i el dret a la informació.
- **Impulsar canvis en la mobilitat de la ciutadania.** Facilitar la comprensió dels treballs tècnics realitzats per generar una experiència enriquidora i construir criteris sustentats en informació tècnica, fent molt d'èmfasi en l'accessibilitat de la informació tècnica per enriquir les idees i tenir una visió global de la ciutat, especialment de la seva mobilitat. El canvi de model de ciutat cap a la bicicleta que es vol assolir entre les ciutadanes i ciutadans, s'articula en 4 processos bàsics dels canvis de comportament o hàbits.
- **Conèixer.** Cal saber que l'opció d'anar en bicicleta pot ser fàcil i ràpida (quan realment ho pot ser).
- **Entendre.** Cal tenir coneixement per a utilitzar la bicicleta, cal tenir nocions bàsiques per circular amb seguretat, cal conèixer un bon itinerari per a realitzar el desplaçament de casa a la feina, cal saber on i com aparcar-la, etc.
- **Motivar.** Cal tenir clar que és el moment de provar-ho, de fer un pas, que valdrà la pena.
- **Fidelitzar.** Posteriorment d'haver realitzat la prova, cal consolidar aquells aspectes que no acaben de ser fàcils i còmodes i rebaixar les petites frustracions que puguin sortir.
- **Ampliar i diversificar la participació.** Motivar i implicar a tota la comunitat interpel·lada per aconseguir la seva participació en la diversitat d'activitats i espais plantejats, i així incorporar diversitat de veus.
- **Garantir el retorn i el sentiment de pertinença.** Fomentar la satisfacció de tots els agents implicats respecte a la seva participació en el procés i generar una dinàmica que pugui continuar més enllà en futurs processos participatius.

Estratègia comunicativa

S'ha desenvolupat una estratègia informativa i motivacional per tal de garantir la transparència en el procés i el foment de la participació, partint de les resistències al canvi que poden generar noves maneres d'entendre la mobilitat. Un aspecte important ha estat aconseguir visibilitat amb la presència en la quotidianitat de la vida de la vila i el foment de la convivència entre vehicles i vianants.

La informació facilitada en les sessions ha sigut adaptada als diferents col·lectius.

El marc d'anàlisi (eixos del diàleg ciutadà) sobre el qual pot incidir la ciutadania ha estat delimitat i comunicat per a no generar frustracions. Així doncs, s'ha focalitzat en els temes rellevants que des de l'Ajuntament d'Olot i l'equip redactor del pla han sigut validats per proposar a les sessions de diàleg i la resta d'accions participatives.

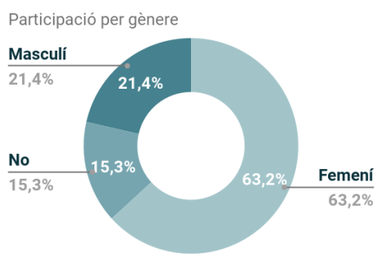
El relat ha estat marcat per la idea de futur i la voluntat interpel·lar a la ciutadania i els agents clau responent a la pregunta: Quin paper vull tenir en aquest procés de canvi en la mobilitat d'Olot?

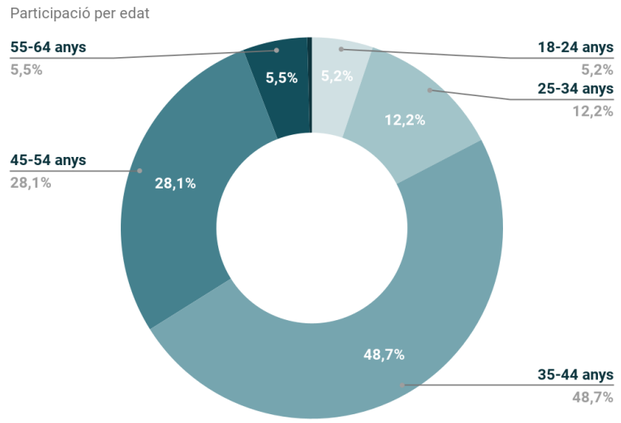
S'ha buscat garantir el seguiment i retorn en totes les fases i la comunicació d'una forma molt clara sobre quins diàlegs i aportacions han sorgit durant el procés participatiu.

1.2. Resum d'accions

El procés de participació, desenvolupat entre els mesos de gener i setembre de 2021, ha comptat amb un total de 1.147 participacions. A més, cadascuna de les fases del projecte ha comptat amb espais de seguiment on hi ha participat persones representants de fins a vuit departaments de l'Ajuntament d'Olot, les persones membres del grup motor, l'equip de govern i els representants de l'oposició.

Acció	Data	Nº participants
Fase 0: Preparació i activació d'agents		
Entrevista a 11 agents clau	12/01/2021 - 08/04/2021	11
Fase 1: Anàlisi i diagnosi		
Enquestes		943
Enquesta sobre hàbits de mobilitat escolar	02-03/2021	639
Enquesta de mobilitat sostenible	03/2021	153
Enquesta de mobilitat laboral	04/2021	151
Accions amb ciutadania		102
Reunió amb la comissió de famílies	03/03/2021	18
Primer taller de diagnosi: quins usos fem amb bici?	16/03/2021	13
Presentació del projecte a la Xarxa de Barris	22/03/2021	11
Sessió de diagnosi amb joves estudiants del pla de transició al treball	22-23.03	21
Segon taller de diagnosi: relació amb els entorns	25/03/2021	12
Sessió de diagnosi amb la coordinadora d'entitats de diversitat funcional	17/03/2021	4
Entrevistes a les persones representants de quatre botigues de bicicletes d'Olot	08/04/2021	4
Tercer taller de diagnosi: infraestructura ciclables urbana	08/04/2021	19
Fase 2: Definició dels reptes i les estratègies		
Accions amb ciutadania		15
Sessió oberta a ciutadania d'identificació de reptes	04/04/2021	5
Sessió oberta a ciutadania de proposta d'estratègies	12/04/2021	10
Fase 3: Definició de les actuacions i els espais de governança		
Accions amb ciutadania		61
Gimcana pedalada. Sessió de concreció actuacions relatives a les infraestructures	22/05/2021	53
Sessions de concreció i validació de les actuacions	11/06/2021	8
Fase 4: Retorn i tancament		
Accions amb ciutadania		15
Reunió amb les autoescoles d'Olot	13/09/2021	2
Presentació del pla	18/09/2021	13
Enquesta de tancament	11/2021	
		1.147





Espais de seguiment	Data
Fase 0	
Primera reunió del grup de seguiment estratègic	11/01/2021
Primera presentació del projecte a l'equip de govern	21/02/2021
Presentació del procés en roda de premsa i mitjans de comunicació	22/02/2021
Fase 1: Anàlisi i diagnosi	
Primera reunió amb el grup motor	15/03/2021
Segona reunió amb el grup de seguiment estratègic	06/05/2021
Fase 2: Definició dels reptes i les estratègies	
Segona reunió amb el grup motor	21/04/2021
Fase 3: Definició de les actuacions i els espais de governança	
Tercera reunió amb el grup motor	02/06/2021
Tercera reunió amb el grup de seguiment estratègic	30/06/2021
Segona presentació del projecte a l'equip de govern	12/07/2021
Fase 4: Retorn i tancament	
Quarta reunió amb el grup motor	09/09/2021
Tercera presentació del projecte a l'equip de govern	13/09/2021
Quarta reunió amb el grup de seguiment estratègic	13/09/2021

1.3. Antecedents

1.3.1. Plans i programes municipals

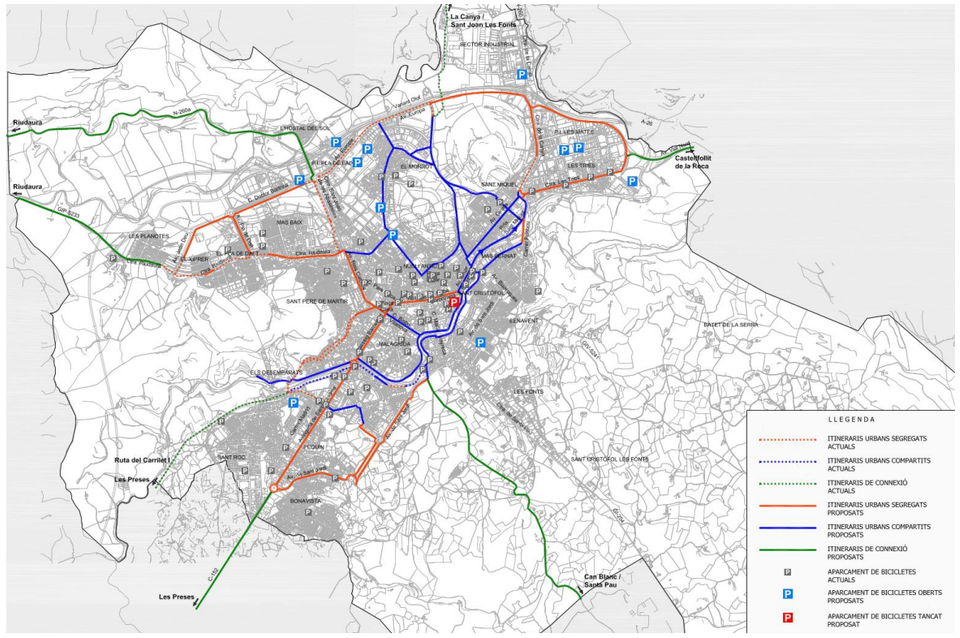
Pla de Mobilitat Urbana 2016

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible - d'ara endavant PMUS - d'Olot va entrar en vigor l'any 2016 i és el principal instrument vigent de planificació de la mobilitat a la ciutat. El document va ser publicat al BOP el 3 de juny de 2016.

El PMUS inclou diverses actuacions de millora de la infraestructura ciclable i de promoció de la bicicleta tals com:

- ➔ Ampliació de la xarxa d'itineraris ciclistes
- ➔ Incentivació de la connexió intermunicipal de vies ciclistes
- ➔ Incrementació de la dotació d'aparcaments per a bicicletes
- ➔ Promoció del registre municipal de bicicletes
- ➔ Pla de promoció de la bicicleta

A grans trets, la principal actuació que contempla el programa és la de la creació d'una xarxa bàsica ciclable. La Proposta estableix una xarxa que proposa itineraris segregats a les principals vies de la ciutat, així com un itinerari de ronda al nord i itineraris a ambdues bandes del riu.

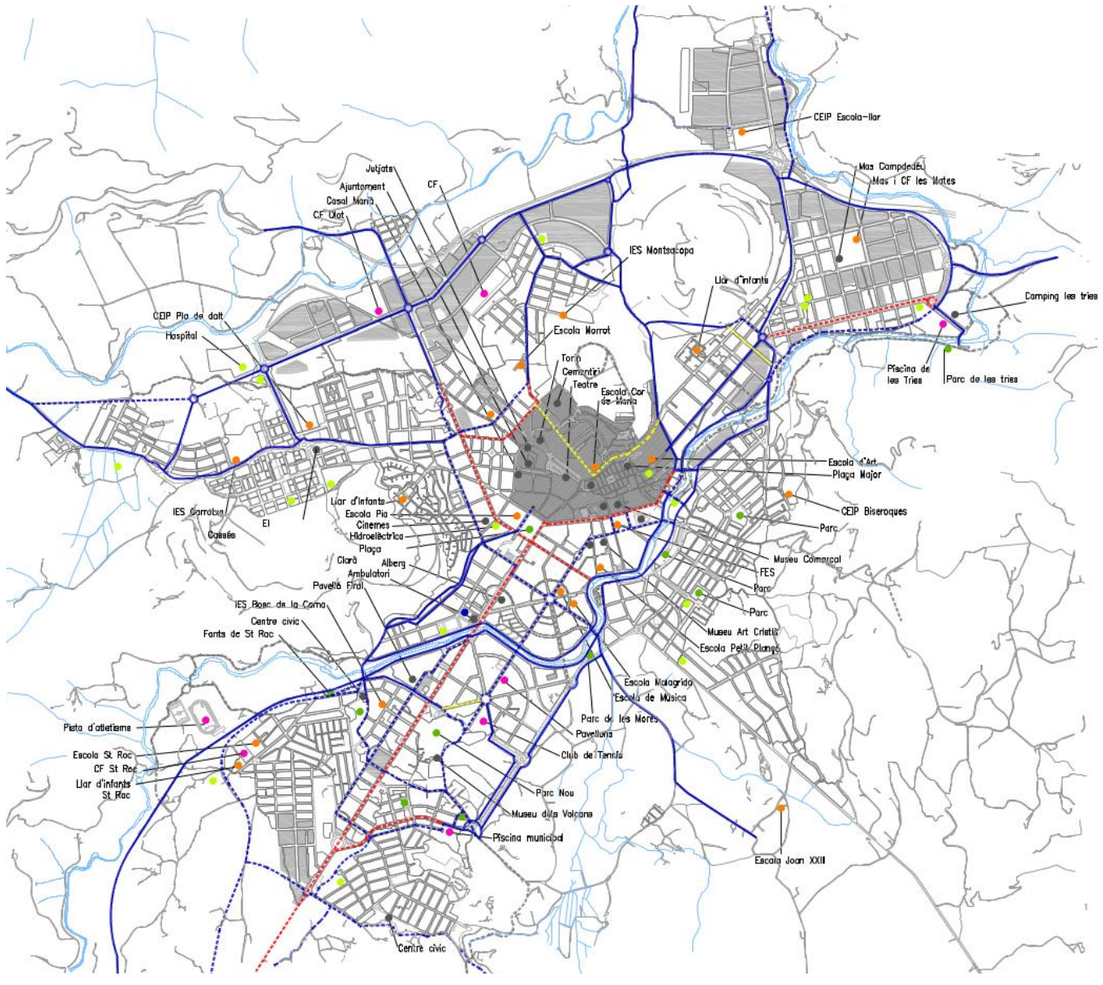


1.3.2. Pla d'Itineraris Ciclistes 2016

Davant la dificultat de desenvolupar la xarxa ciclable proposada al PMUS, l'any 2016 es redacta un pla d'itineraris ciclistes que explora recorreguts alternatius als principals itineraris que proposa el PMUS, amb l'objectiu de trobar alternatives als itineraris que transcorren per vies bàsiques.

En concret, es defineixen itineraris alternatius a l'Avinguda Reis Catòlics, a la carretera de Santa Coloma, al carrer Camil Mulleras i a la carretera de les Tries.

De les vies que es van suggerir en aquest estudi, es va arribar a executar el carril bici del carrer Pou de Glaç com a alternativa al carril bici proposat per a l'Avinguda Reis Catòlics. Tot i això, l'itinerari del carrer Pou de Glaç presenta una secció molt canviant i no s'ha pogut completar, ja que manca un tram de vorera en un sector pendent d'urbanitzar entre els carrers Pere Llosas i Ronda Montolivet.

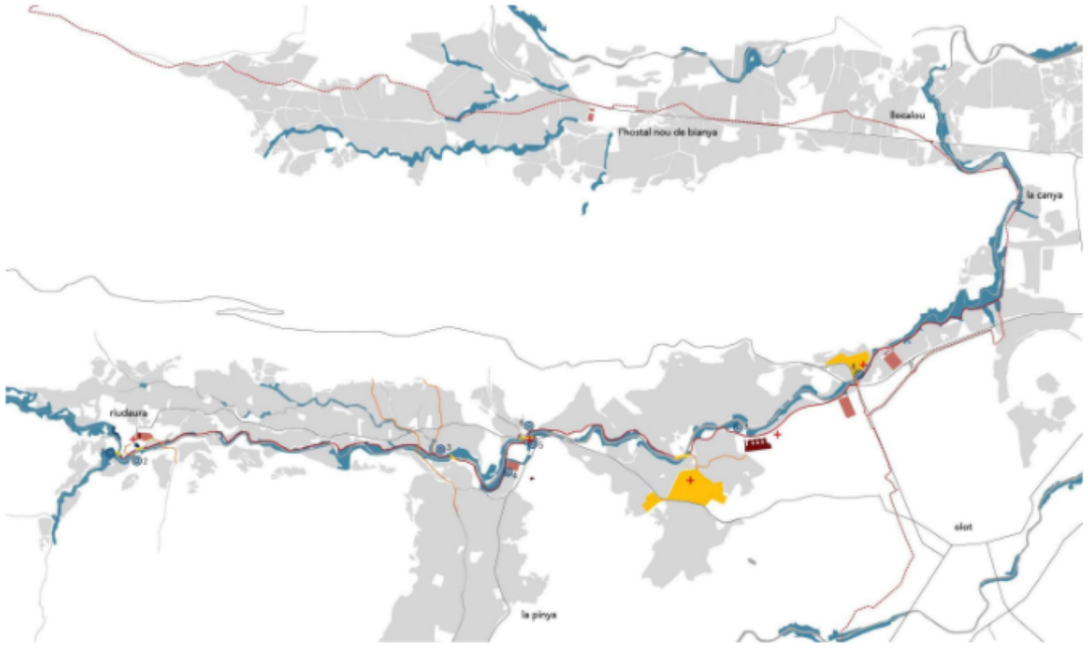


1.4. Recull de projectes i estudis d'infraestructures ciclistes a l'entorn

A continuació es fa un recull dels projectes de via ciclista que ja estan redactats o en procés de redacció i que han estat en consideració per al present estudi:

- ➔ Projecte de via ciclista a la GI-524 del PK 0+600 al 3+400. Tram Olot-Can Blanc (Santa Pau): projecte per crear un itinerari ciclable a la carretera del Triai per connectar amb la via verda cap a Santa Pau. Es proposa una secció amb carrils bici trepitjables al tram de la carretera del Triai i una pista bici independent al tram de la carretera de Santa Pau.

- ➔ Estudi de traçat i avaluació dels impactes sobre el territori de la via verda de Riudaura: estudi elaborat per l'Ajuntament de Riudaura en què s'estudien diferents alternatives de traçat per a la via verda de Riudaura. Es proposa que la via verda de connexió entre el nucli de Riudaura i la ciutat d'Olot es realitzi resseguint el traçat de la riera de Riudaura, facilitant d'aquesta manera la incorporació de la nova infraestructura a la xarxa d'itineraris del Consorci Vies Verdes. També es contempla la construcció de la via verda amb la Vall de Bianya i Sant Joan de les Abadesses així com la prevista entre Serinyà i Sant Joan les Fonts.



- ➔ Estudi de traçat de la via verda entre Serinyà i Sant Joan les Fonts: el consorci de vies verdes de Girona està desenvolupant un projecte de via verda entre Serinyà i Sant Joan les Fonts en paral·lel al riu Fluvià.

1.5. Objectius

L'objectiu del present Pla és planificar les principals línies estratègiques d'actuació per a l'impuls de la mobilitat en bicicleta a la ciutat d'Olot per a l'horitzó 2031.

Les línies estratègiques proposades es poden classificar en 3 grans eixos: Infraestructura, Gestió i Promoció.

- ➔ Infraestructura: xarxa ciclable bàsica, xarxa d'aparcaments, intermodalitat amb el transport públic i serveis de bicicletes.

- ➔ Promoció: difusió, educació i formació, motivació i fidelització.

- ➔ Gestió: normativa, control, manteniment, seguiment d'indicadors i participació.

A més, aquest pla té per objectiu crear els vincles interpersonals i amb el projecte suficientment forts perquè un ampli grup de persones tant de l'àmbit ciutadà (organitzat o a nivell individual), tècnic, administratiu i polític se sentin compromeses i empoderades per vetllar per l'adequada aplicació del pla durant els pròxims deu anys.

2 Diagnosi

Aquesta secció mostra tant la diagnosi tècnica com la derivada de la participació ciutadana creant així una anàlisi més complexa i rica.

2.1

Diagnosi tècnica

2. Anàlisi i diagnosi

2.1. Anàlisi i diagnosi tècnica

2.1.1. Anàlisi territorial i funcional de l'àmbit

Context geogràfic

El municipi d'Olot està situat a la comarca de La Garrotxa, a uns 40 km a l'est de Ripoll i a uns 50 km al nord-oest de Girona. Presenta una superfície de 29 km². Tal com es pot observar al plànol 1.01. La situació el terme municipal s'articula al voltant de la zona volcànica de la Garrotxa, la qual en marca l'estructura urbana.

Estructura urbana

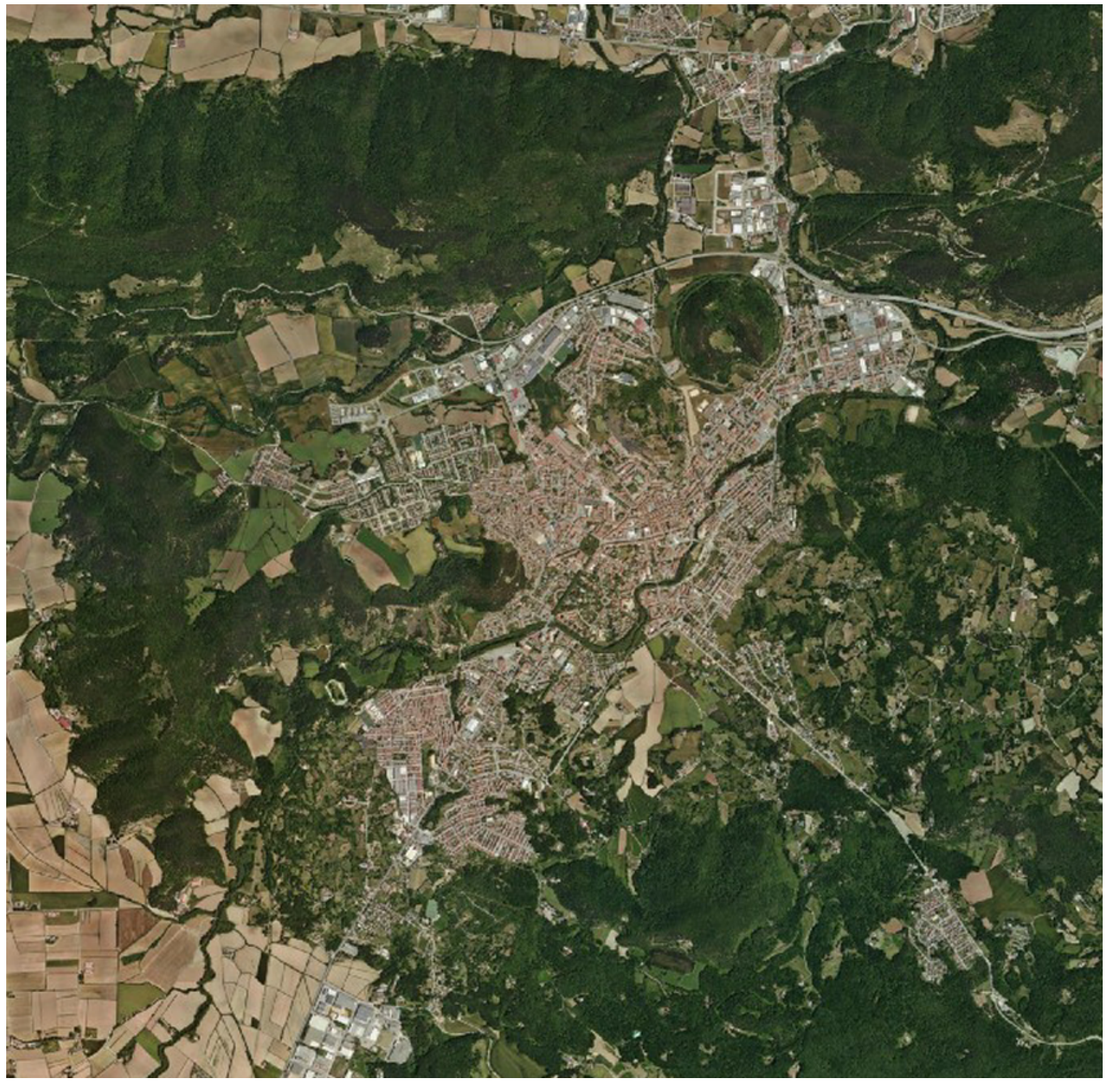
El nucli antic d'Olot està situat al sud dels volcans de La Garrinada i Montsacopa, i la ciutat creix al sud al voltant de la carretera de Santa Coloma en direcció al municipi de Les Preses, a l'oest cap a Riudaura i a l'est cap a Sant Joan les Fonts i al nord amb la Vall de Bianya.

L'eix de les Carreteres C-37/C-152 comuniquen Olot, pel sud, amb els municipis més propers de les Preses i la Vall d'en Bas i, posteriorment, per la C-37, amb els túnels de Bracons, amb Vic i la carretera C-25 Eix Transversal, principal eix de connexió amb Lleida-Saragossa, així com amb la C-17, principal accés a Barcelona. Pel mateix eix a partir de la Vall d'en Bas amb la carretera C-153 s'accedeix als municipis de la Vall del Llémena i a Santa Coloma de Farners.

Pel nord-est seguint la Vall del Fluvià, la carretera A-26 és l'accés principal amb Besalú, Banyoles, Figueres, Girona i, per extensió, a totes les poblacions de la costa i del territori francès.

Si es ressegueix cap nord-oest, a través l'N-260 a la Vall de Bianya, s'accedeix a Camprodon i Ripoll.

Altres vies d'accés a Olot d'àmbit comarcal són la GIP-5226 d'accés a Riudaura, la GI-524 que permet connectar amb Santa Pau, Mieres i Banyoles i, per últim, l'N-260z amb Begudà.



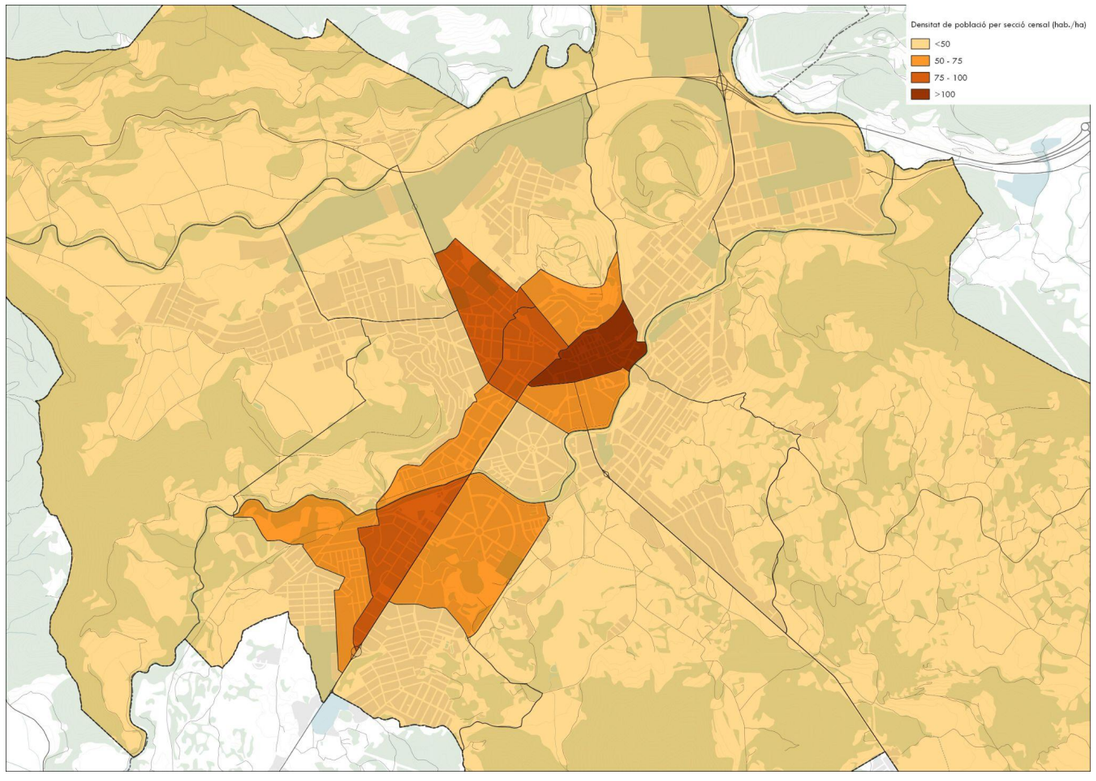
Principals infraestructures de transport

A continuació es desgranen les principals infraestructures de transport del municipi d'Olot, les quals en determinen la morfologia urbana i que són:

- ➔ Carretera de Santa Coloma: conforma l'eix vertical respecte al qual s'articula la zona sud del municipi. Recull el trànsit que prové de les Preses i del túnel de Bracons, que connecta al sud amb Vic i Barcelona
- ➔ N-260/A26: conforma el límit superior del municipi i connecta amb Ripoll a l'oest i amb Figueres a l'est.
- ➔ Avinguda de Sant Jordi: funciona com a ronda est del municipi i com a bypass del centre. Aquesta via presenta un nivell de trànsit molt elevat, especialment de vehicles pesants de transport animal que es dirigeixen als polígons del Pla de Baix. En aquest sentit, hi ha una llarga reivindicació al municipi de fer una variant a l'oest que connecti la carretera de Santa Coloma amb la A-26.

Demografia

Olot disposa d'una població de 35.296 habitants (Idescat 2020) amb una densitat de població mitjana de 1.237,5 hab/km2. Els barris més densos de la ciutat són els situats a l'entorn del centre (Plaça Major, Firal i Eixample Balmes) i els barris del sud, a tocar de la carretera de Santa Coloma (Pequín i Sant Roc).



Equipaments

Els principals equipaments del municipi estan distribuïts pels diferents barris de la ciutat. El detall d'equipaments es pot consultar al plànol 1.05.

Al Barri del Pla de Dalt hi destaca l'Hospital Comarcal d'Olot i la Garrotxa, l'INS La Garrotxa, l'escola del Pla de Dalt i el camp de futbol del Joventut Sant Pere Màrtir.

Al Pla de Baix hi destaca l'estadi municipal i els camps de futbol del Morrot.

Al barri del Morrot hi ha els centres educatius INS Montsacopa i l'escola del Morrot.

Al barri de Montolivet es pot trobar la llar d'infants de Sant Pere Màrtir.

A Les Tries i a la Canya es disposa de l'IE Greda i l'escola Lluís Maria Mestes, la seu de l'Àrea d'Ocupació del Mas les Mates, les instal·lacions del Club Natació Olot i el càmping Les Tries.

Al barri de Sant Miquel es pot trobar la llar d'infants de Sant Miquel i el CAP zona nord.

Al barri de Sant Cristòfor i Mas Bernat compten amb l'escola Volcà Bisaroques.

A les Fonts hi trobem la llar d'infants de les Fonts.

A Bonavista es pot trobar la Piscina Municipal.

L'altre CAP de la ciutat es troba ubicat al barri dels Desemparats

Els principals equipaments situats al barri de Sant Roc són: les pistes d'atletisme, l'escola de Sant Roc, la Llar d'infants de Sant Roc i les instal·lacions del Club Futbol Sant Roc.

Al Barri de Pequín trobem l'IES Bosc de la Coma, el recinte Firal, l'Escola d'Adults, el Club Tennis Olot i els Pavellons d'Esports.

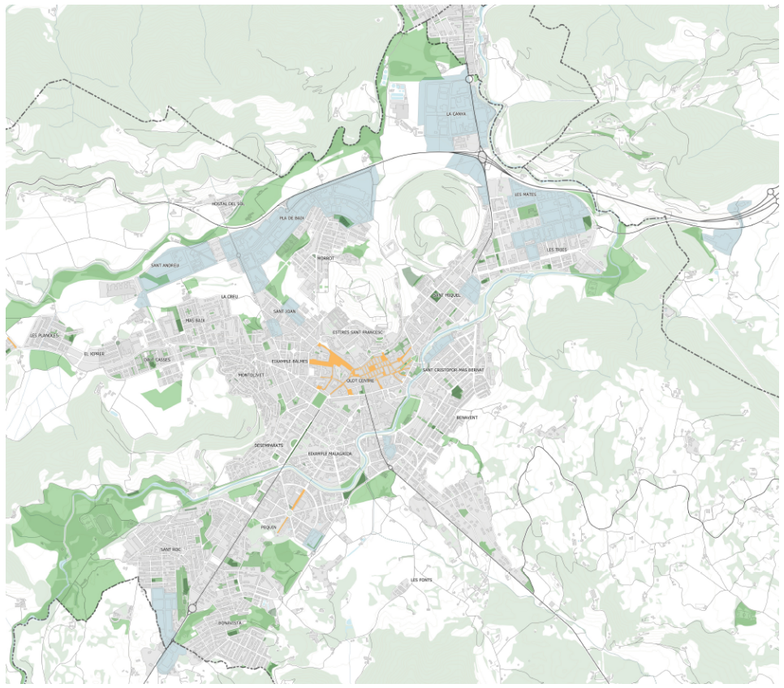
I finalment, al voltant del Nucli Antic de la ciutat, l'eixample Malagrida i el barri de Sant Francesc hi trobem la resta d'equipaments principals d'Olot tals com: l'Ajuntament, la Biblioteca Municipal, les escoles Petit Plançó, Escola Pia, Cor de Maria, Maria Reina, Escola d'Art d'Olot, el Museu Comarcal i Museu dels Sants, l'Arxiu Comarcal de la Garrotxa, la Plaça mercat i pròximament el nou Espai Cràter.

Zones verdes

El municipi d'Olot es troba en una ubicació privilegiada pel que fa a la presència de zones verdes i espais naturals.

Dins del nucli urbà de la ciutat els principals espais verds són el Parc del Malatosquer i Parc del Puig roig al barri de Sant Roc, el Parc de Pequín, el Parc Nou i el Parc de les Mores, situat al barri de Pequín. Paral·lelament, fruit de la configuració urbanística del barri, al Pla de Dalt s'hi poden trobar diversos espais verds entre les illes de cases i el parc del Pic del Bac. Al voltant del Pla de Baix i el Morrot està situat el Parc de la Mancomunitat de Catalunya, el Parc del Morrot, el Parc de l'Arturo Simon i altres espais verds que configuren la trama urbana. A les Tries hi trobem el Parc de les Mates, el Parc dels Ocells i altres espais verds al voltant del carrer compositor Prat Forga. Pel que fa als Barris de Sant Cristòfol i Mas Bernat i les Fonts hi ha el Parc de les Bisaroques i el Parc de les Fonts. A la resta de barris hi ha altres parcs de menys dimensió. Cal destacar que el curs del riu Fluvià està vorejat de passejos configurant un eix verd que creua la ciutat de nord a sud.

Fora del nucli urbà, Olot està envoltat d'espais verds que fan la funció de parcs periurbans. De tots aquests espais és important destacar els paratges de la Deu i la Moixina, la zona dels tossols on hi ha el Parc Atlètic, el volcà de Montolivet i la Muntanya Pelada sobre el barri de Montolivet i Batet a sobre els Barris de Les Fonts, Sant Cristòfol i Mas Bernat i les Tries. Des de la zona de Bonavista s'accedeix directament a la Fageda d'en Jordà i al centre, al costat del Nucli Antic i Sant Miquel hi ha el volcà Montsacopa que exerceix de pulmó verd de la zona amb més densitat de població de tota la ciutat. Tots els espais mencionats formen part del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

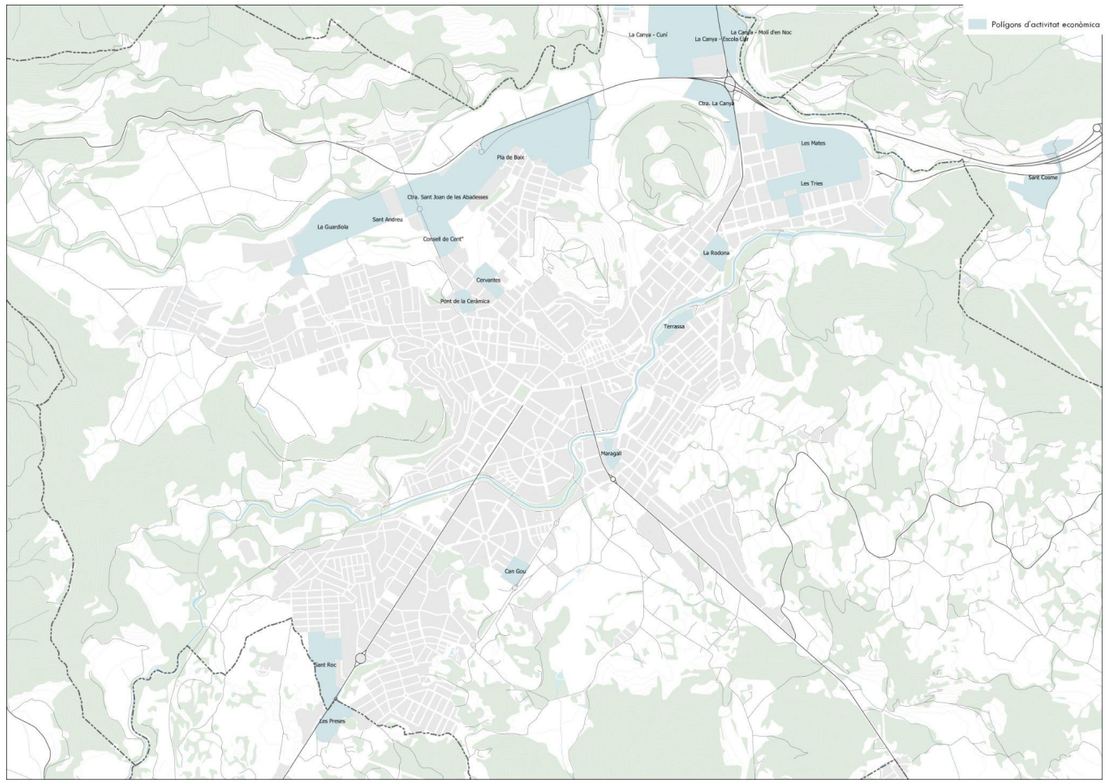


Polígons d'activitat econòmica

Els principals polígons d'activitat econòmica del municipi es concentren a la zona nord, al voltant de la Carretera N-260a (Vial Nord) - N260 i A26. Es tracta del polígon de la Guardiola, el polígon del Pla de Baix, el polígon de la Canya i el polígon de les Mates.

L'accés als polígons de la Guardiola i el Pla de Baix es pot fer pels carrils bici de la carretera de Sant Joan les Abadesses i de l'Avinguda Europa.

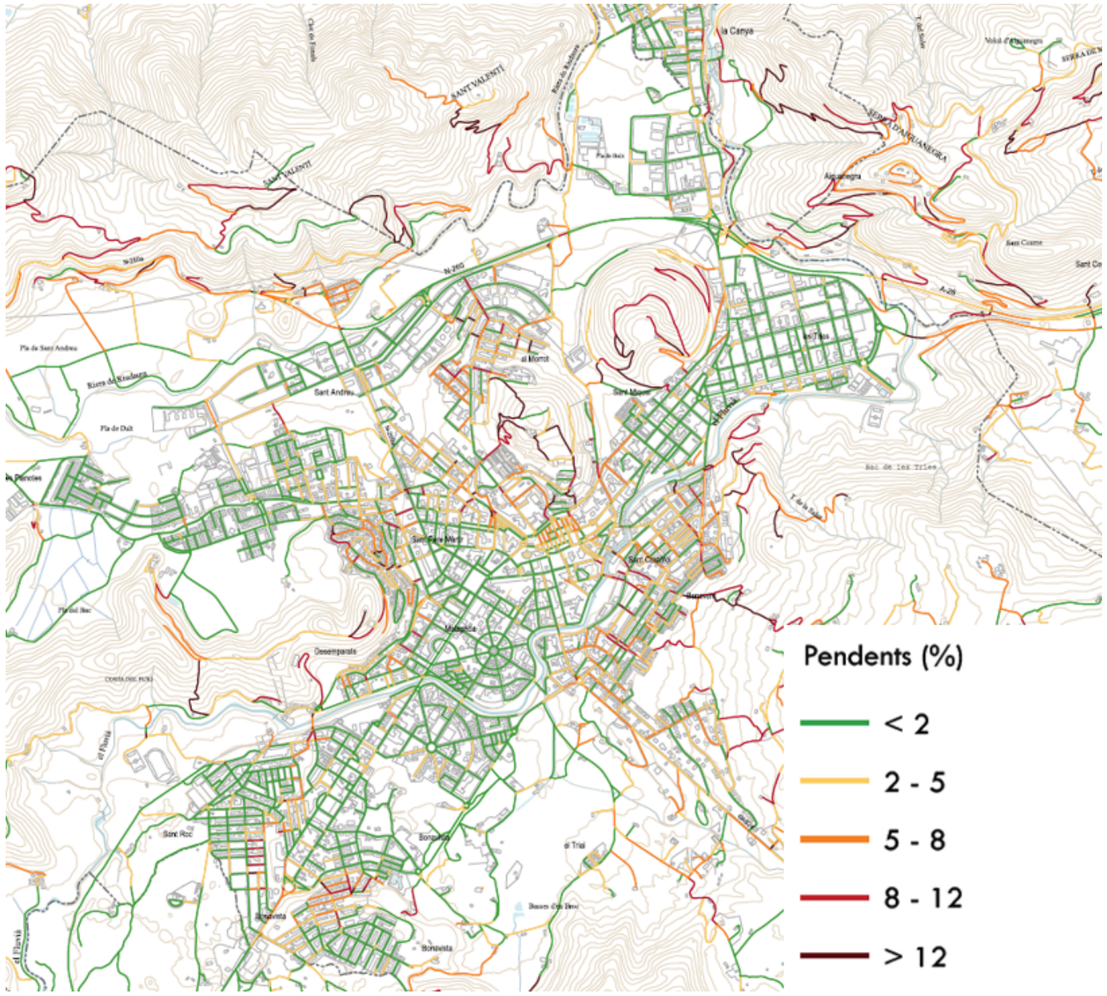
Els polígons de la Canya i les Mates no tenen cap infraestructura específica dedicada a la bicicleta. Al sud de la ciutat hi ha el sector industrial de Sant Roc, proper a la Via Verda.



Pendents

El municipi d'Olot presenta pendents inferiors al 2% a la majoria del seu circuit viari, la qual cosa la converteix en una ciutat adient per desplaçar-se en bicicleta i VMP. No obstant això, alguns dels barris d'Olot sí que presenten grans pendents, especialment els barris de Bonavista, Sant Cristòfor, Sant Roc i Montolivet, a banda dels viaris a l'entorn dels volcans de Montsacopa i la Garrinada.

Els pendents de la xarxa viària es poden consultar al plànol 1.08 Pendents de la xarxa viària.



2.1.2. Dades de mobilitat

La principal font de dades de mobilitat vigents prové del PMUS del 2016, que es troba basat en l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) de l'any 2006, segons la qual es va detectar que els desplaçaments en bicicleta suposen un 2% dels desplaçaments interns i un 0,5% dels desplaçaments de connexió.

Cal tenir en compte que aquesta enquesta es va realitzar amb anterioritat a l'aparició dels Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) a les ciutats. Així doncs, cal esperar disposar de noves dades per tal de poder avaluar correctament la incidència del pla en aquesta tipologia de vehicles.

Desplaçaments	Flux total (desplaç.)	Quota (%)	Temps mitjà per desplaç. (min)	Flux total (desplaç.)	Quota (%)	Temps mitjà per desplaç. (min)	Total
	Interns			Connexió			
A peu	32.417	50%	15	485	1%	48	**32.902**
En bicicleta	1.500	2%	10	250	1%	70	**1.750**
Transport públic	539	1%	21	2.450	6%	47	**2.989**
Vehicle privat	30.395	47%	9	40.435	92%	25	**70.830**
Flux	**65.101**			**43.621**			**108.722**
Pes relatiu	**60%**			**40%**			

2.1.3. Anàlisi de la xarxa ciclable actual

Tipologies estàndard de vies per a bicicletes i VMP

Per tal de poder analitzar la xarxa ciclable existent, primer es defineixen les diferents tipologies de solucions que existeixen actualment a la ciutat d'Olot. Aquests itineraris es classifiquen segons si són exclusius per a bicicletes o bé si són itineraris compartits amb altres usuaris de la via com ara vianants o cotxes:

Exclusivitat	Tipus de solució	Sentits	Ubicació	Codi
Exclusius per a bicicletes	Carril bici en calçada	Bidireccional	Segregat al lateral	SBL
			Segregat al centre	SBC
		Unidireccional	Segregat al lateral	SUL
	Pista bici	Bidireccional	Calçada pròpia	PB
	Vorera bici	Bidireccional	Vorera	VSBL
		Unidireccional	Vorera	VSUL
Compartit amb vianants	Vorera compartida	Bidireccional	Vorera	VCOMP
	Carrer de vianants	Bidireccional	Calçada	CV
	Carrer de prioritat invertida	Bidireccional	Calçada	PI
Compartit amb els cotxes	Carrer 30	Unidireccional	Calçada	C30
	Carril bici trepitjable	Unidireccional	Calçada al centre	TI1
	Carril bici trepitjable	Bidireccional	Calçada al centre	TI2
	Carril bici trepitjable	Unidireccional	Calçada al lateral	TL
	Carril bici trepitjable	Bidireccional	Als dos laterals de la calçada	TLL
	Carrer bici	Bidireccional	Calçada	CB
Pistes i camins	Camí	Bidireccional	Espai natural	CAM

A continuació es defineixen les principals característiques de cada solució, i els detalls de cada tipologia es poden consultar a l'Annex 3: Fitxes de les tipologies de solució.

Exclusius per a bicicletes:

Carril bici segregat (SBL, SBC, SUL): es tracta d'un carril a la calçada d'ús exclusiu per a bicicletes i VMP segregat del trànsit amb elements físics de separació. Aquests poden ser carrils segregats bidireccionals situats a un lateral de la calçada (SBL), al centre de la calçada (SBC) o unidireccionals situats a un lateral (SUL).

Pista bici (PB): es tracta d'un itinerari exclusiu per a bicicletes situat en una calçada independent de calçada principal utilitzada per la resta de vehicles. A Olot en trobem un exemple a l'Avinguda d'Europa.

Vorera bici (VSBL, VSUL): es tracta d'un espai senyalitzat per a bicicletes situat sobre la vorera. En podem trobar un exemple a la Carretera de la Canya. Per obtenir el codi d'aquests carrils s'escriu la lletra V davant dels codis de carril bici en calçada (VSBL, VSUL).

Compartits amb els vianants:

Vorera compartida (VCOMP): es tracta d'una vorera on no hi ha un espai definit per a les bicicletes, però a la qual es permet la circulació mitjançant senyalització vertical. A Olot en podem trobar exemples al Pla de Dalt, que es comptabilitzen com a voreres bici tot i no disposar de senyalització vertical.

Exemple de vorera compartida a Barcelona

Carrer de vianants (CV): són carrers on es restringeix l'accés dels vehicles amb motor a certes franges horàries o bé se'n prohibeix totalment la circulació. Segons l'Ordenança de Circulació d'Olot les bicicletes i els VMP poden circular per aquests carrers en ambdós sentits de circulació, adequant la seva velocitat al pas dels vianants.

Carrer de prioritat invertida o carrer de convivència (PI): es tracta de carrers on hi poden circular els vehicles, però amb limitació de velocitat i respectant la prioritat de vianants i bicicletes a la calçada. Habitualment es senyalitzen amb el senyal de codi S-28.

Compartits amb els cotxes:

Carrer 30 (C30): es tracta de carrers on la velocitat està limitada a 30 km/h i on les bicicletes i els VMP poden circular pel centre de la calçada. Des de l'entrada en vigor del nou Reglament de Circulació de la DGT d'àmbit estatal, tots els carrers amb un carril de circulació per sentit tenen la velocitat limitada a 30 km/h i, per tant, la majoria de carrers de la ciutat entren dins d'aquesta categoria.

Carril bici trepitjable (TI, TL, TLL): es tracta de vies on es defineix un espai de circulació per a les bicicletes que pot ser també utilitzat per la resta de vehicles. En vies d'un sol sentit de circulació aquests s'acostumen a situar al centre de la calçada per reforçar el dret de les bicicletes (TI) i VMP a circular per aquest espai i així augmentar-ne la seguretat, evitant avançaments sense la distància de seguretat suficient i evitant també possibles accidents amb l'obertura de portes de vehicles estacionats. En vies de dos sentits de circulació es poden definir dues franges de circulació per a les bicicletes (TLL) i VMP als laterals de la via, deixant un espai al centre que serà utilitzat per als cotxes en ambdós sentits a l'hora de fer un avançament a bicicletes.

Carrer bici (CB): es tracta d'un carrer on la calçada és compartida per cotxes i bicicletes i VMP en la qual les bicicletes i VMP poden circular en ambdós sentits gaudint de prioritat respecte de la resta de vehicles. En cas que no hi hagi espai suficient per a l'encreuament de les bicicletes en contrasentit, es poden crear refugis eliminant trams d'aparcament per facilitar els encreuaments.

Pistes i camins:

Pistes i camins (CAM): es tracta de camins i espais naturals, habitualment sense pavimentar. Aquests poden ser compartits amb vianants, amb altres vehicles o poden ser exclusius per a bicicletes. Olot disposa d'una extensa xarxa de camins pedalables. En destaquen especialment les Vies Verdes que formen part de la xarxa de Vies Verdes de Girona i de la xarxa Pirinexus.

Estat de la xarxa ciclable actual d'Olot

La xarxa ciclable actual a la ciutat d'Olot compta amb un total de 8,8 km d'itineraris ciclistes, dels quals el 59% són d'ús exclusiu per a bicicletes, un 2% compartit amb els vianants i un 30% compartit amb els cotxes en calçada.

Tipologia de solució	Longitud	%
Exclusiu bici	**5268**	**59,34%**
SBL	837	9,43%
SUL	1.266	14,26%
PB	2.082	23,45%
VSBL	1.083	12,20%
Compartit vianants	**164**	**1,85%**
VCOMP	164	1,85%
Compartit cotxes	**2643**	**29,77%**
TI1	1.252	14,10%
TI2	75	0,84%
TLL	1.316	14,82%
Camins	**802**	**9,03%**
CAM	802	9,03%
Total general	**8877**	**100,00%**

Aquesta xarxa està formada per la via verda que creua el nucli urbà de sud a nord pel costat oest passant pel passeig dels Desemparats-Carrer Marià Jolis Pellicer, el Pou del Glaç, la Carretera de Sant Joan les Abadesses i l'avinguda Europa per enllaçar per la carretera de les Feixes amb la Vall de Bianya.

Els altres itineraris existents són:

- L'itinerari vora riu que va des del pont de Sant Roc Fins al Parc de les Mores.
- L'itinerari que enllaça el pont de Sant Roc i l'Avinguda de Santa Coloma a través del camí de la Teuleria.
- L'itinerari de la carretera de Riudaura a través del barri del Pla de Dalt. Aquesta via té alguns trams de vorera compartida amb vianants.
- Els carrils bici de Sant Miquel que discorren pel Carrer Jaume II i Miquel Març i un tram de carril bici sobre vorera que segueix la Carretera de la Canya entre la Rotonda de la Carretera de la Canya fins a l'Avinguda de Jaume II.

Tot i això, encara hi ha grans zones del municipi que no disposen de connexió a la xarxa ciclable:

- Els barris del sud (Sant Roc, Bonavista, Pequín, el Parc Nou...)
- Els carrers de vianants del centre
- Els barris de l'est del Fluvià
- L'entorn de la carretera de les Tries
- Falta connexió amb la via ciclista de Santa Pau.
- Falta de solucions per a la bicicleta a les principals vies de la ciutat

A banda de les zones de la ciutat que no estan cobertes per la xarxa ciclable, la xarxa existent presenta també algunes disfuncionalitats:

- Mala senyalització d'orientació dels itineraris de la via verda i dificultat per seguir itinerari senyalitzat, ja que manca informació de com arribar als principals punts d'interès de la ciutat.
- Falta de continuïtat de l'itinerari del Pou de Glaç, amb secció canviant i amb un tram de l'itinerari pendent d'urbanitzar.
- Itineraris compartits amb vianants al Pla de Dalt desconnectats de la resta de la xarxa i que generen conflictes amb els vianants.
- Falta de continuïtat als encreuaments de l'avinguda Europa.

Als següents apartats es concreta amb major detall les mancances de la xarxa ciclable i pedalable basant-se en els resultats del procés participatiu. Es detallen les observacions que es van dur a terme durant el procés participatiu i s'hi incorporen els elements de la diagnosi tècnica associats.

2.2

Diagnosi participada

2.2. Anàlisi i diagnosi participada

En aquests espais es van recollir 175 elements d'anàlisi, i es van produir 5 cartografies temàtiques - usos de la bicicleta pels joves, diagnosi de la mobilitat dels barris, estat de la infraestructura urbana, diagnosi de la infraestructura interurbana, mobilitat escolar - que van ser complementats amb l'estudi de documentació tècnica - PMUS, estratègica catalana de la Bicicleta, Pla Local de Joventut d'Olot, etc. - per realitzar una diagnosi de la situació actual de la mobilitat sostenible d'Olot tenint en compte la següent estructura:

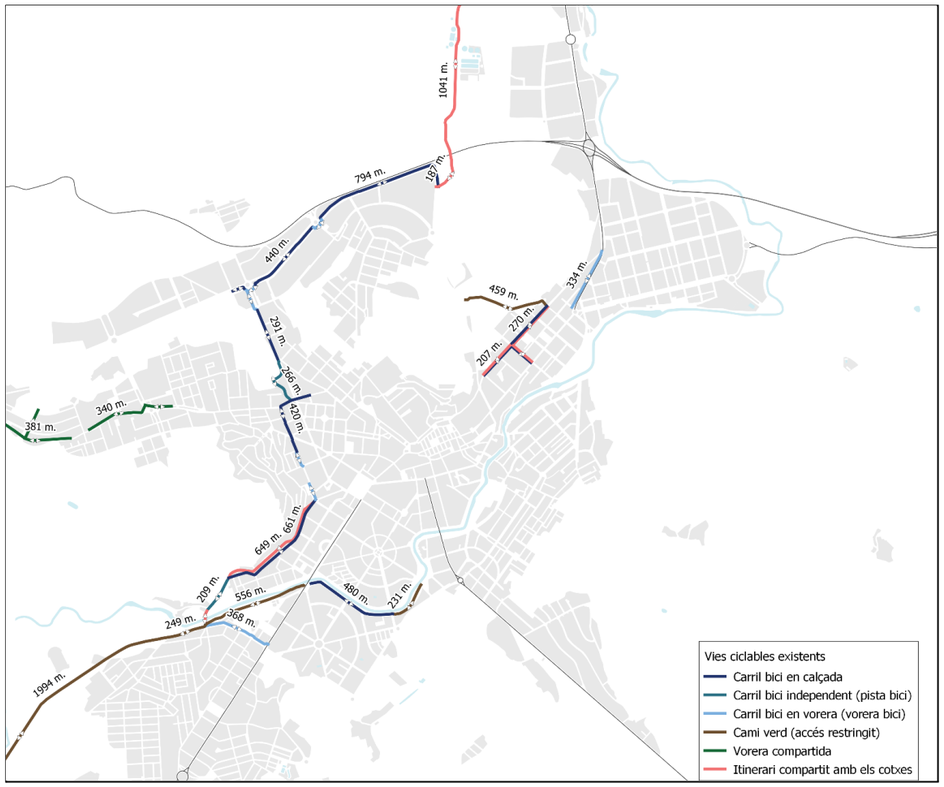
A. Xarxa ciclable bàsica a la ciutat
B. Una ciutat 100% ciclable en un espai públic compartit
C. Aparcament segur de bicicletes i VMP
D. La bicicleta inclusiva
E. En bicicleta i VMP a l'escola
F. En bicicleta i VMP a la feina
G. La bicicleta com a element de lleure i turisme
H. La bicicleta com a element de desenvolupament social i econòmic
I. Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals
J. La governança i gestió del pla

A. Xarxa ciclable bàsica a la ciutat

És important remarcar que aquest apartat és resultat de la juxtaposició de les aportacions realitzades per la ciutadania i la visió tècnica, donat que tot el procés de participació s'ha basat a crear diàlegs entre l'experiència ciutadana i el coneixement tècnic de manera que ambdós mons puguin enriquir-se.

Falta de connexió entre els carrils ciclables de la ciutat

Les actuals vies habilitades per a la bicicleta no generen una xarxa contínua i han estat dissenyades sense tenir preferència sobre el vehicle a motor. Actualment existeixen 28 quilòmetres de vies ciclables al municipi i al seu entorn, de les quals 8,8 quilòmetres es troben al nucli urbà.

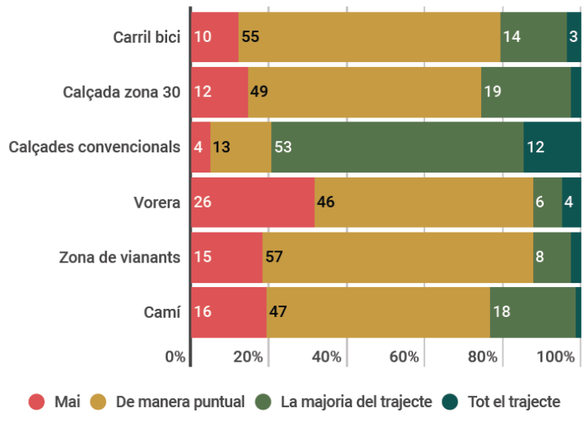


Aquesta falta de continuïtat entre els trams de bici carrils fa que siguin percebuts com una infraestructura poc pràctica per les persones usuàries de la bicicleta.

D'acord amb l'enquesta realitzada sobre mobilitat quotidiana (153 respostes) el 79% de les persones usuàries de bicicletes no utilitzen aquest mitjà de transport o ho fan de manera puntual a través dels carrils bici[1], amb només un 3,6% d'usuaris que circula sempre per aquestes vies.

En aquesta mateixa enquesta, el 91% de les persones usuàries de bicicleta opinen que l'increment de carrils bici en milloraria el recorregut.

12 *En el teu trajecte, per on circules majoritàriament?*



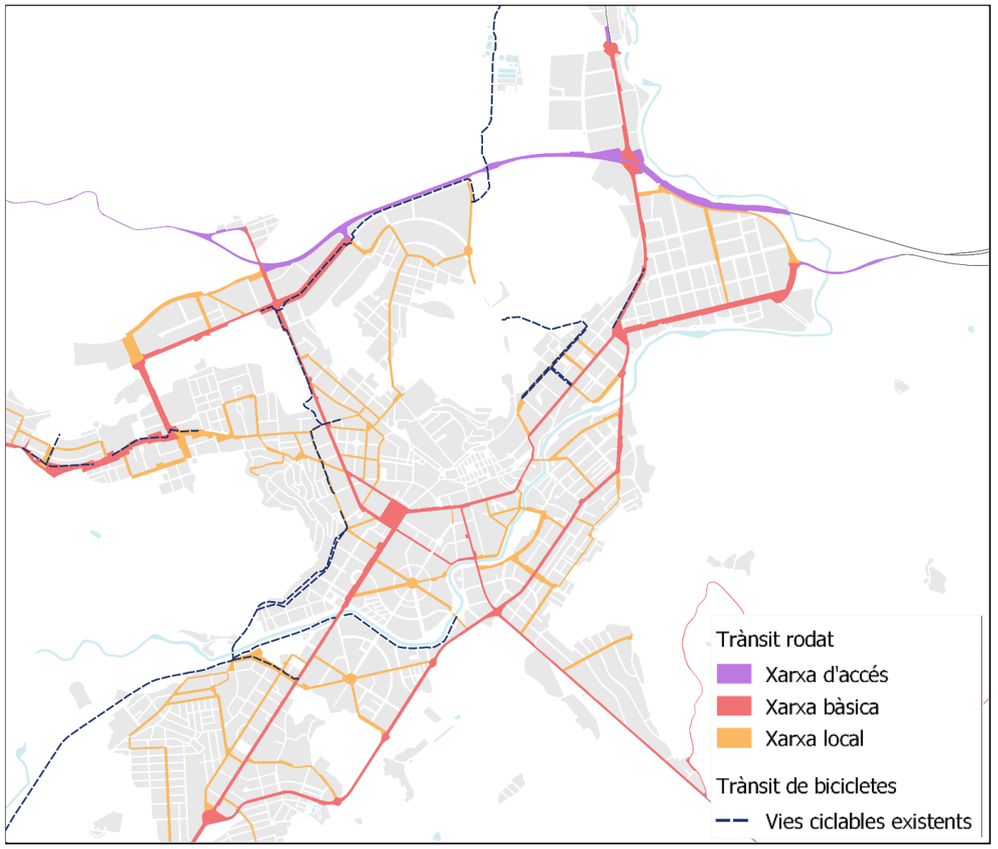
[1] Tots els resultats i detalls de l'enquesta es poden consultar a través d' aquest enllac

A continuació es descriuen els punts identificats com especialment conflictius:

- ➔ El bici carril segregat de la carretera de Sant Joan de les Abadesses es desvia a l'alçada de l'avinguda Sant Joan en lloc de continuar per l'avinguda de Reis Catòlics, obligant a un recorregut amb major pendent i 200 metres més llarg per connectar amb la plaça Clarà.
- ➔ El tram de carril de bicicleta del Pou del Glaç té una configuració canviant al llarg dels aproximadament 500 metres de llargada, la qual cosa dificulta el seu ús i contribueix al fet que moltes persones optin per circular tot el trajecte per la calçada de vehicles:
  - ◆ Entre carretera Riudaura i avinguda Joaquim Danés: carril segregat en calçada, amb separadors, de doble sentit enganxat a la vorera est. Dificultat en l'encreuament entre Pou del Glaç i Joaquim Danés.
  - ◆ Entre avinguda Joaquim Danés i carrer Ricard Jordà: carril pintat en calçada, sense separadors, un sentit en cada costat de la calçada.
  - ◆ Entre carrer Ricard Jordà i carrer Pere Llosas: carril de doble sentit pintat en vorera.
  - ◆ Entre carrer Pere Llosas i ronda Montolivet: interrupció del carril, sense cap indicació ni senyal horitzontal.
  - ◆ Entre ronda Montolivet i carrer M. Jolis Pellicer: carril de doble sentit pintat en vorera.
- ➔ A la carretera de Riudaura existeix un tram de vorera que és interpretat a vegades com a "carril compartit amb vianants"; si bé la seva secció no és suficient per assumir els dos trànsits, generant problemes de convivència entre bicicletes i vianants. Es tracta d'una pista asfaltada, de 2 metres d'amplada, que discorre segregada de la calçada envoltada de gespa i que s'interromp al voltant de la ronda Xiprer i que a les Planotes s'incorpora a la vorera nord de la carretera de Riudaura generant problemes de convivència.
- ➔ Falta una connexió segura a la carretera de Riudaura entre el carril del Pou del Glaç i el carrer Pic del Bac que connecti l'àrea del Pla de Dalt amb el tram existent.
- ➔ Falta de continuïtat del carril en vorera de la carretera de la Canya: l'extrem de la rotonda de l'encreuament amb l'avinguda de Girona no dona alternatives de trànsit ni connecta amb els nous carrils habilitats al barri de Sant Miquel, i es desdibuixa a la vorera després de l'encreuament amb el camí de les Bruixes.
- ➔ El carril bici segregat en calçada de l'avinguda de Paraguai no té continuïtat a partir de la ronda Sometent: no existeix cap alternativa per circular seguint el curs del riu, una ruta que podria millorar una circulació còmoda i sostenible entre les Tries, Sant Miquel i el barri de la plaça estrella i el Pavelló tot passant a tocar del centre d'Olot. El carril bici continua seguint la Via Verda, però no ofereix cap opció per arribar, en bicicleta o VMP, a les instal·lacions del Pavelló Municipal d'Esports.
- ➔ La intervenció que s'ha fet a Sant Miquel no es correspon amb cap de les vies ciclables previstes al PMUS i no té connectivitat amb la resta de xarxa ciclable de la ciutat.
- ➔ La programació de vies ciclables que fa el PMUS (11 km de vies segregades i 12 km d'itineraris no segregats) no disposa d'una priorització que permeti el seu desplegament de manera progressiva i estratègica.

Falta de carrils habilitats per les bicicletes en les vies arterials de la ciutat

La majoria de vies principals de la ciutat no tenen carrils segregats o segurs per al trànsit de bicicletes. A les vies arterials amb alt trànsit de vehicles de motor és dificultós la convivència amb bicicletes i VMP (sigui per la velocitat i la densitat de trànsit, o per la tipologia de vehicles que hi passen, o per la configuració del vial).



A continuació es descriuen les principals vies bàsiques de la ciutat per les quals actualment no hi ha habilitats carrils per a bicicletes:

Carretera de Santa Coloma

Permetria la connexió amb les Preses i entre el centre i els barris de Sant Roc i Bonavista, distribuint el trànsit des de la plaça Clarà.

- ➔ Via bàsica central de 10 metres, amb 1 cordó d'aparcament (enganxat a la vorera sud entre la Solfa i el carrer d'Alacant, a la vorera nord entre el carrer d'Alacant i el Pont de Ferro) i tres carrils de circulació (1 en cada sentit, carril central per incorporacions i girs).
- ➔ 88 places d'aparcament lliure en superfície, 13 places d'aparcament regulat amb límit de temps.

Passeig de Barcelona

Permetria la connexió amb les Preses i entre el centre i els barris de Sant Roc i Bonavista, distribuint el trànsit des de la plaça Clarà.

- ➔ Via bàsica amb secció tipus rambla, de 30 metres de secció.
- ➔ Passeig central de 10 metres d'amplada, amb doble filera de plataners, vorera sud d'1,5 metres d'amplada, vorera nord de 7 metres amb orelles als encreuaments.
- ➔ Calçada sud de 4 metres d'amplada, amb un carril de circulació sentit nord. Calçada nord de 8 metres, amb dos carrils de circulació (sentit sud) i un cordó d'aparcament (interromput a la plaça Manuel Malagrida, en què la calçada es redueix a 6 metres d'amplada.
- ➔ 14 places d'aparcament lliure en superfície, 5 places d'aparcament regulat amb límit de temps.

Av. Onze de Setembre - Carrer del Bisbe Lorenzana - Carrer de Mulleras

Permetria travessar el Nucli Antic perimetralment i connectar l'avinguda de Girona amb la plaça Clarà, articulant equipaments comunitaris d'escala ciutat com la Plaça Mercat, l'Hospici o el Consell Comarcal de la Garrotxa amb l'estació d'autobusos.

- ➔ Vies bàsiques urbanes de 9 metres (av. Onze de Setembre) i 15 metres (B. Lorenzana) de secció tipus
- ➔ Voreres laterals sense arbres, d'entre 1 i 3 metres a av. Onze de Setembre i d'entre 3 i 6 metres a Bisbe Lorenzana
- ➔ Calçada amb 2 carrils (1 en cada sentit) a l'av. Onze Setembre. Calçada amb 3 carrils (1 en cada sentit i carril central per facilitar els girs i incorporacions, amb sentit canviant al llarg del carrer Bisbe Lorenzana i Mulleras)
- ➔ 6 places de zona blava, 2 aparcaments de motos i una zona de càrrega i descàrrega a l'av. Onze de Setembre. Tres places d'aparcament reservat al casal d'avis, una plaça reservada a PMR, una càrrega i descàrrega i un aparcament de bicicletes al carrer Bisbe Lorenzana. Pel que fa als altres elements, no disposarien d'aparcament en superfície.

Avinguda de Girona

Permetria connectar el nucli antic amb els barris del nord-est, estructurant la circulació del barri de Sant Miquel i contribuint a pacificar un carrer amb potencial activitat comercial.

- ➔ Via bàsica urbana d'entre 11 i 15 metres de secció
- ➔ Voreres laterals arbrades d'entre 2 i 3 metres d'amplada.
- ➔ Calçada central de 8 metres amb dos carrils de trànsit i un cordó d'aparcament enganxat a la vorera nord.
- ➔ 44 places d'aparcament lliure en superfície, 8 places de zona blava, 5 places de moto
- ➔ Els serveis de DUM (Distribució Urbana de Mercaderies) i els contenidors de residus s'ubiquen ocupant puntualment el cordó d'aparcament. Els contenidors també s'ubiquen a la vorera sud.

Carretera de les Tries

Permetria donar continuïtat al recorregut des del centre fins als equipaments esportiu, de lleure i allotjament turístic de les tries (club de natació i càmping les Tries). Actualment compta amb quatre punts d'aparcaments de bicicletes.

- ➔ Via bàsica de 30 metres de secció tipus.
- ➔ Voreres laterals de 7 metres, amb una franja arbrada amb parterres d'1,50 metres i orelles als encreuaments (extensió de la superfície de vorera en 2,70 metres sobre els cordons d'aparcament)
- ➔ Calçada central de 15 metres, amb dos cordons d'aparcament de 2,70 metres cadascú, un carril de circulació en cada sentit i un espai central d'aproximadament 3 metres sense ús.
- ➔ 99 places d'aparcament lliure en superfície
- ➔ Els serveis de DUM (distribució urbana de mercaderies), contenidors de residus i parades de transport públic s'ubiquen als cordons d'aparcament de cada costat de la calçada.

Avinguda Pla de Dalt

Permetria connectar l'Hospital comarcal amb el barri de Pla de Dalt (i aquest amb el centre de la ciutat, intervenint també a la carretera de Riudaura).

- ➔ Via bàsica de 30 metres de secció
- ➔ Actualment només està urbanitzada la vorera oest, de 2 m d'amplada separada de la calçada per una franja verda de 6 m d'amplada
- ➔ Calçada central de 12 metres, amb dos carrils de circulació (1 en cada sentit, amb franja intermèdia de separació pintada) i 2 cordons d'aparcament.
- ➔ 76 places d'aparcament lliure en superfície

Avinguda de Sant Jordi - Carrer Portbou

Especialment conflictiva als entorns dels barris de Les Fonts, Sant Cristòfor i Mas Bernat, els camions d'alt tonatge travessen un teixit de carrers residencials estrets i es fa perillós caminar-hi, sobretot pels infants que van a l'escola Bisaroques. Via principal important. Connecta molts barris entre si i que no necessiten passar pel barri vell. Donaria servei tant a la part alta com la part baixa dels barris que travessa. - Camí escolar. Via d'unió amb equipaments municipals i esportius i també zones principals de comerços de barri. Molt perillosa per l'alt volum de vehicles i per la presència de camions d'alt tonatge. Podria connectar espais naturals: Parc Nou, Moixina, Parc Natural zona est, la Fageda, Les Tries. Falta molt d'espai per al vianant; falta espai per a la bicicleta; cal reduir nombre de vehicles; cal treure tots els camions d'alt tonatge. Durant el procés es recull el següent testimoni "sovint alguns vehicles confonen l'espai d'aparcament del costat del carrer (no delimitat) amb un possible bici carril, però que no ho és. Alguns vehicles t'increpen perquè amb bicicleta t'apartis a l'espai d'aparcaments. Llavors et quedes sense més espai per circular quan arribes a la glorieta".

Carretera de Riudaura

Permetria connectar el centre amb els barris de Montolivet i el Pla de Dalt:

- ➔ Via bàsica d'11 m de secció en els trams més estrets més propers al centre i 30 m al barri del Pla de Dalt
- ➔ Voreres d'entre 1,30 i 1,50 m a la part més propera al centre i voreres de 2 m a la zona del Pla de Dalt.
- ➔ Calçada central de 8 m amb 2 carrils de trànsit i un cordó d'aparcament enganxat a la vorera nord a la part més propera al centre
- ➔ A la zona del Pla de Dalt, calçada de 9 m amb 2 carrils de trànsit i una petita mitjana entre els 2 carrils. No es disposa d'aparcament excepte en dos trams de cordó al davant de l'IES de la Garrotxa amb aparcament per a busos i aparcament de temps regulat i un aparcament de motos davant de les cases del barri del Xiprer
- ➔ 26 places d'aparcament a la zona més propera al centre i 8 places d'aparcament de temps regulat al davant de l'IES la Garrotxa
- ➔ A la zona més propera al centre els contenidors de residus i les parades de transport públic s'ubiquen al cordó d'aparcament
- ➔ Al davant de l'IES La Garrotxa les parades de transport públic, contenidors i aparcaments regulats estan situats en un cordó, fora de la calçada

Avinguda Països Catalans

Permetria connectar el sector industrial i de serveis amb la via verda que passa pel sector Pla del Baix i amb el barri del Pla de Dalt i l'Hospital d'Olot i Comarcal de la Garrotxa.

- ➔ - Via bàsica urbana de 35 m de secció construïda només en tram entre la carretera de Sant Joan i el carrer Doctor Bartrina a secció completa, a partir d'aquí fins a la rotonda amb l'Av. Pla de Dalt només hi ha construïda una calçada i una vorera
- ➔ - Voreres laterals arbrades d'entre 3 i 5 m d'amplada
- ➔ - Calçades, dues calçades de 8 m amb un sentit de trànsit per a cada calçada i un cordó d'aparcament al costat exterior de cada una
- ➔ - Mitjana central d'11 m amb un carril bici al centre
- ➔ - Els contenidors de residus i les parades del transport públic estan situades al cordó d'aparcament del costat nord
- ➔ - L'acabament de la via a secció completa està pendent del desenvolupament urbanístic

Carretera Santa Pau

Durant la diagnosi participada no es va recollir cap aportació en relació amb la carretera de Santa Pau malgrat es reconeix que és un eix important a tenir en compte. El Pla de Mobilitat de la ciutat recull un itinerari ciclable per enllaçar la via verda de Santa Pau amb Olot. Durant la fase de diagnosi del present pla es va descartar aquesta opció donat que l'alineació d'algunes de les edificacions de la carretera impedeix fer-hi un traçat ciclista independent. Així doncs, s'opta per fer aquesta connexió per la carretera del Triai.

Encreuaments perillosos

Existeixen nombrosos encreuaments conflictius en els quals s'ha identificat que les bicicletes i els VMP no tenen prioritat i/o no està ben resolta la connectivitat. Durant el procés realitzat s'han recollit els següents:

- ➔ Encreuament **carril bici de l'avinguda Europa amb l'avinguda de les Feixes**: l'encreuament queda enfonsat, amb poca visibilitat quan es creua amb dues vies que conflueixen en una única per incorporar-se al Vial Nord. Sense senyalització o elements de protecció i/o prioritització per al pas de bicicletes.
- ➔ Els encreuaments entre el **bici carril de l'avinguda Europa** amb la carretera de Sant Joan les Abadesses (1) i amb el carrer Itàlia. En aquests indrets no es prioritza el pas de bicicletes i VMP: el carril bici segregat de l'avinguda Europa baixa a calçada per compartir i hi ha un tram de vorera d'amplada insuficient per garantir una bona convivència amb els vianants.
- ➔ Encreuament entre la **carretera de Riudaura i l'avinguda del Pla de Dalt** no resol bé la connexió de la rotonda amb el tram de vorera que s'utilitza com a carril bici segregat.
- ➔ Encreuament del **carrer Sant Joan les Abadesses i el camí Hostal de la Corda**: els vehicles que baixen de Pla de Dalt fan el senyal 'stop' a sobre del carril bici i no abans, com està previst.
- ➔ En un punt del **carrer Jolis Pellicer**, el mur de formigó de l'escala fa desaparèixer el carril bici, obligant les bicicletes a incorporar-se a la calçada sense cap senyalització de prioritat o preferència de pas.
- ➔ **Encreuament de la Solfa**, entre els barris de Bonavista i Sant Roc.
- ➔ **A la Plaça de Palau** molts vehicles no respecten el pas de zebra dels vianants tot i haver-hi el semàfor i el senyal de preferència de pas. A més a més, molts vehicles se salten el semàfor vermell que es pot trobar al mig de la plaça.

Mala connexió ciclable dels barris amb el centre

El tram del riu Fluvià entre el Pont del Ferro i el Pont del Vial articula equipaments comunitaris (l'Escola Malagrida, l'Escola Petit Plançó, la llar d'infants de Les Fonts, la seu del Consell Comarcal de la Garrotxa o la seu del Consorci d'Acció Social de la Garrotxa, etc.), espais públics de caràcter natural (Prat de la Mandra o el Parc de les Mores) i de caràcter urbà (la plaça de Santa Magdalena), i juga un paper important d'articulació entre els barris de la zona centre i del sud-est de la ciutat (amb els barris de Benavent o Sant Cristòfol).

- ➔ **Pont de Sant Roc:** L'espai reservat per a bicicletes i vianants és massa estret (1,1 m). Es podria ampliar aquest espai reduint l'amplada del lloc reservat per als vehicles de motor, que disposen de 3,5 m.
- ➔ Convertir el **Pont de Santa Magdalena** en un espai només dedicat al pas de vianants, tancant la circulació de vehicles o limitant-la a bicicletes i patinets (acompanyada de modificacions en la circulació del carrer St. Cristòfol, el carrer Pardal i el Camí de la Font de la Salut)
- ➔ **Pont del Palau**: Poc espai per als vianants, voreres estretes i baranes baixes que entorpeixin i el fan ser perillós. En tractar-se d'un accés principal cap al Nucli Antic de la ciutat, davant les aglomeracions o increment de vianants, les persones acaben caminant per l'asfalt. Un element de perill, ja que en aquest punt hi passen molts vehicles en tots dos sentits i molt ràpidament.
- ➔ Proposta de xarxa radial mantenint el **Nucli Antic** totalment accessible per a bicicletes i que es complementi amb connexions que connectin les artèries principals a mitja cota; aprofitant el pas del riu Fluvià i els trams existents a Bianya.

Millorar relació de les Vies Verdes amb les vies ciclables urbanes

Actualment es detecta una deficitària relació de les Vies Verdes amb la xarxa ciclable del nucli, que en arribant a la ciutat es desdibuixen.

Provinents del sud, la Via Verda que arriba a les Fonts de Sant Roc permet continuar per la vora del riu fins a la ronda Sometent en un carril bici segregat de doble sentit, però en aquest punt s'interromp sense disposar de connexió amb el tram nord.

- ➔ Venint des del nord, el tram de la carretera de les Feixes entre la deixalleria i el polígon del Pla de Baix té una secció aproximada de 4 m de calçada asfaltada sense vorals, i hi conviuen vehicles de motor en dos sentits i trànsit de bicicletes relativament intens.
- ➔ S'ha de tallar el trànsit de vehicles de motor i prioritzar la circulació de bicicletes i VMP i vianants a la carretera de les Feixes fent que sigui circulació exclusiva.
- ➔ Falten indicacions i senyals per relacionar de manera més funcional la Via Verda amb les artèries interiors ciclables de la ciutat.

Falta de connexió segura ciclable amb els municipis de l'entorn

Manca disposar d'una connexió segura en bicicleta amb els municipis de l'entorn.

- ➔ Està previst la construcció d'un nou carril segregat des de Sant Joan les Fonts fins a Besalú, a través de les aportacions estatals i, paral·lelament, s'està fent una nova xarxa ciclable de Bianya cap a Ripoll.
- ➔ Carretera de Santa Pau: disposar d'una vorera a cada costat per facilitar el pas de vianants, ja que la gent a vegades camina per la carretera, disposar de carrils bici, i elements que permetin limitar la velocitat.

B. Una ciutat 100% ciclable en un espai públic compartit

Desigual distribució de l'espai públic: priorització del trànsit i aparcament de vehicles

En general, el disseny dels carrers de la ciutat prioritza el trànsit motoritzat. D'acord amb les dades de l'Ajuntament d'Olot, en l'actualitat existeixen **21.331 places d'aparcament** per vehicles en superfície, que ocupen una superfície aproximada de 2,1 Ha. Amb una població al municipi de 35.926 persones (Idescat, 2020) això suposa una ràtio de **0,59 places per persona**[2].

- 18.326 places d'aparcament lliure en superfície
- 2.002 places d'aparcament fora calçada
    - 529 places d'aparcament fora calçada dissuasiu
    - 515 places d'aparcament fora calçada lliure en solar
    - 958 places d'aparcament fora calçada lliure en zona comercial
- 1.003 places d'aparcament regulat
    - 382 places en zona blava, 40 places en zona verda, 64 places d'aparcament de reserva
    - 137 places de temps limitat, 154 places amb límit quinzenal
    - 222 places d'aparcament per persones amb mobilitat reduïda
    - 4 places per a vehicles elèctrics

➔ D'acord amb les dades recollides al PMUS, el 32% de les voreres de la ciutat no compleix la norma del Codi d'Accessibilitat de Catalunya, ja que tenen una amplada inferior a 0,9 metres.

➔ Aquest percentatge de voreres d'amplada insuficient, que dificulta especialment el trànsit de persones amb mobilitat reduïda, és excessivament alt als barris de Sant Roc, Bonavista, Eixample Popular, Sant Cristòfol i Benavent.

➔ En el procés participatiu s'ha nomenat específicament dos punts en els quals la vorera s'interromp i/o és insuficient pel pas de cadires de rodes:

- ◆ Al **passeig Sant Roc** la vorera s'interromp al carrer Concepció Carreras: des d'aquest punt i fins al pont de Sant Roc no hi ha vorera (el passeig arbrat no disposa de paviment accessible, ja que l'aigua actualment el desfà, tot i que s'està pendent de fer un paviment compactat en aquest tram com solució de consens i més adequada en aquestes situacions).
- ◆ Al **Pou del Glaç** hi ha un conflicte amb els fanals: no permeten que puguin accedir-hi cadires de rodes.

[2] D'acord amb un estudi publicat recentment, les ciutats en les quals la taxa d'aparcament en superfície per habitant és major de 0,4; són ciutats en les quals s' incentiva els desplaçaments en vehicle de motor. Més informació

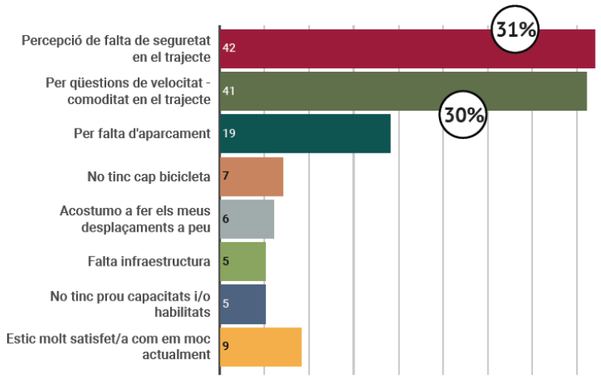
Percepció de risc per part dels ciclistes: falta de formació

En general, la principal raó per no utilitzar la bicicleta o els VMP per les 153 persones que van respondre l'enquesta de mobilitat quotidiana és la percepció de falta de seguretat en el trajecte, argumentat pel 31% de les persones que no utilitzen de manera habitual aquests mitjans.

A l'hora de plantejar suggeriments que permetessin millorar els recorreguts, es va proposar la reducció de la convivència amb els vehicles de motor (41%), un major respecte pels carrils bici (31%) i, en general, la millora de la seguretat en l'itinerari (34% de les persones enquestades).

De l'enquesta també es desprèn que és necessari impulsar mesures de formació, sensibilització i foment amb un major respecte a les regulacions de trànsit pel que fa a la convivència entre diferents mitjans de transport, especialment en el respecte cap als mitjans més vulnerables en cada situació.

6 *Per què no fas servir la bicicleta o el patinet actualment per moure't per Olot?*



➔ S'observen problemes d'indisciplina en l'aparcament de vehicles, els quals utilitzen els carrils bici per aparcar i de respecte de la prioritat en els carrils de bicicletes.

➔ Ús del bici carril per part dels vianants: quan existeix una vorera massa estreta amb un carril bici al costat, s'ha identificat que els vianants utilitzen l'espai de les bicicletes per caminar-hi. Aquesta situació es considera especialment probable en els carrers en els quals coexisteixen voreres menors d'1,4 m amb un carril bici en calçada o en vorera, que són les següents:

- ◆ Al carrer Paraguai, vorera nord (tocant el riu)
- ◆ Pont de la Ceràmica, vorera sud
- ◆ Carrer del Pou del Glaç, tram entre carretera Riudaura i l'avinguda Joaquim Danés
- ◆ Carretera de la Canya, tram entre l'avinguda de Girona i el camí de les Bruixes
- ◆ Camí Teuleria, vorera nord (els fanals i senyals de trànsit fan que l'amplada útil de la vorera sigui de menys d'un metre)

Necessitat d'adaptar la normativa per afavorir l'ús de la bici i el VMP

La falta d'adequació de la normativa de circulació a la realitat de l'ús quotidià per part de bicicletes i VMP és també una percepció recollida per moltes de les persones participants en aquest procés. El 43% de les persones participants en l'enquesta ho van reivindicar com millora, i, alhora, aquest també va ser un tema de debat en les sessions de treball amb joves.

- Davant el perill percebut quan se circula per la calçada, alguns usuaris de bicicleta i VMP opten per circular per vorera, cosa que no està permesa actualment per la normativa.

Oportunitat amb la nova normativa de zona 30 a Olot

La nova normativa que converteix els carrers d'Olot en zona 30 a partir de l'11 de maig de 2021 és una bona oportunitat per avançar en la pacificació de la ciutat i aconseguir un entorn urbà 100% ciclable. Així i tot, la seva implementació hauria d'anar acompanyada sempre de mesures pedagògiques i/o dissuasives tals com marques vials, radars o coixins berlinesos per garantir la seva efectivitat.

➔ Falta una millor senyalització d'orientació específica per a bicicletes

Oportunitat de la pacificació del Nucli Antic

La principal àrea restringida al pas de vehicles són els carrers del Nucli Antic, amb una superfície de 44.418 m² de plataforma única amb prioritat de vianants.

➔ Pacificació del Nucli antic: Davant la falta d'espai al centre, es percep a vegades una dificultat de convivència entre bicis i VMP amb els vianants.

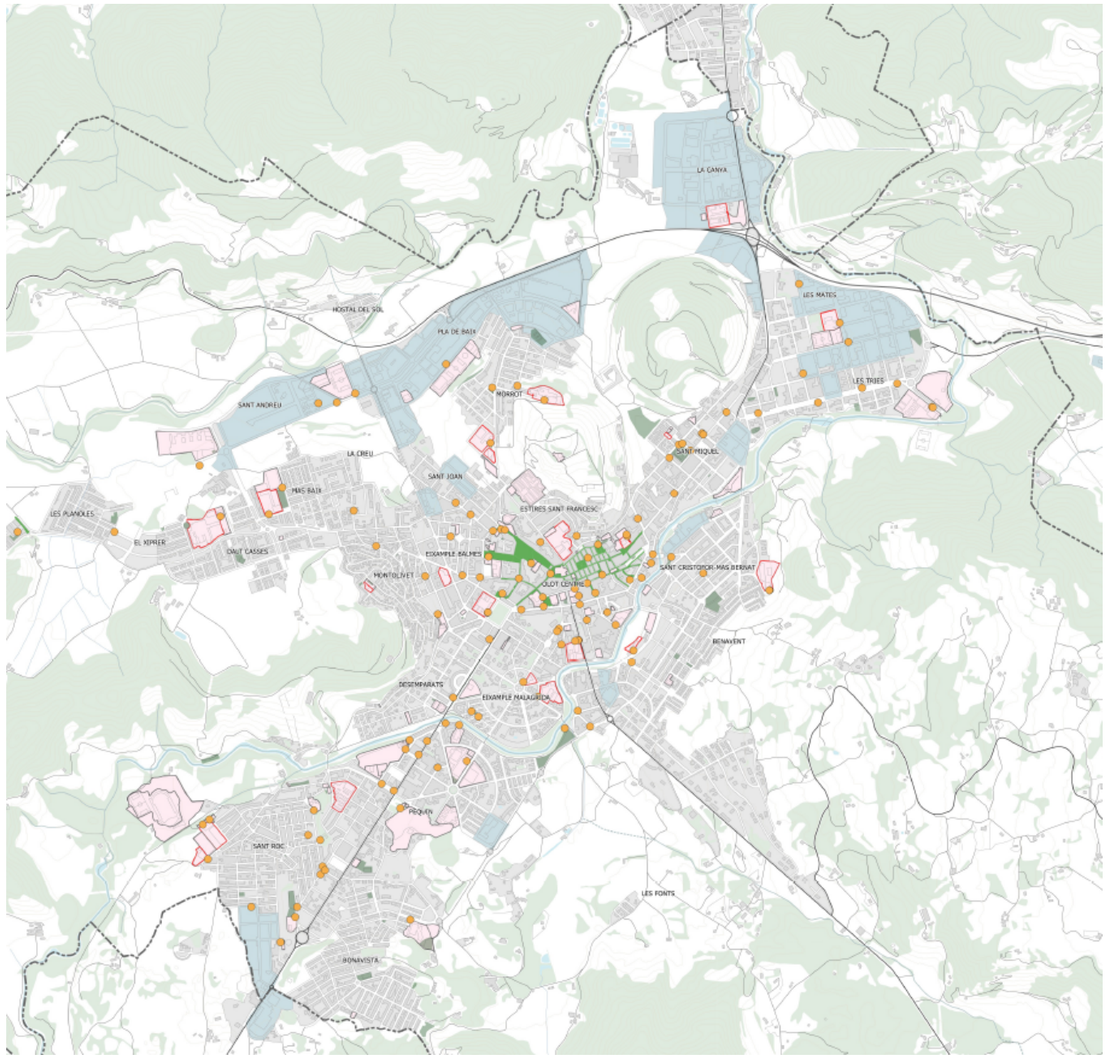
➔ Falta de connexió pel passatge entre el Firal i el carrer Macarnau perquè hi puguin passar bicicletes (a causa de les escales).

➔ Possibilitat d'ampliar o donar continuïtat a l'àrea de prioritització de vianants del Nucli Antic.

C. Aparcament segur de bicicletes i VMP

Infraestructures d'aparcament insuficients i poc segures

Falta d'aparcament per a bicicletes i VMP entorn d'alguns equipaments, zones comercials i carrers de circulació de la ciutat. Els existents no estan relacionats amb la xarxa de carrils bici existents. Hi ha 73 aparcaments de bicicleta a la ciutat. Es tracten d'infraestructures en "U", la majoria dels casos formades per una agrupació d'entre 2 i 5 elements que permeten l'aparcament de 8-10 bicicletes. La seva distribució es concentra sobretot al Nucli Antic, on se situen el 30% dels aparcaments actuals. La ubicació dels aparcaments actuals es pot consultar al plànol 1.10.



➔ Molts dels equipaments comunitaris no disposen d'espais d'aparcament de bicicletes suficients en el seu entorn immediat. Durant el procés es prioritza incrementar-ne la dotació, entre d'altres, en els següents equipaments:

- Mercat (Plaça Mercat)
- Biblioteca Marià Vayreda (carrer Pati, 2)
- Teatre Principal (Passeig d'en Blay, 5)

➔ En el procés participatiu es menciona que hi ha una manca d'aparcament per a residents en alguns barris de la ciutat:

➔ Pla de Dalt (Carretera de Riudaura)

- ➔ Nucli antic (Aparcaments segurs per poder estacionar les bicicletes de nit)
- ➔ Carretera de Santa Pau
- ➔ Firal i Firalet
- ➔ Els aparcaments existents no estan adaptats a tota mena de bicicletes (com per exemple les bicicletes de transport o càrrega, o els carretons per infants, etc.)
- ➔ No existeix cap aparcament públic tancat de bicicletes a la ciutat.
- ➔ Es menciona que no s'han desplegat les actuacions contemplades al PMUS en relació amb la xarxa d'aparcaments: 12 nous aparcaments i un aparcament tancat i vigilat a l'estació d'autobusos

Ús de sistemes d'aparcament poc segurs

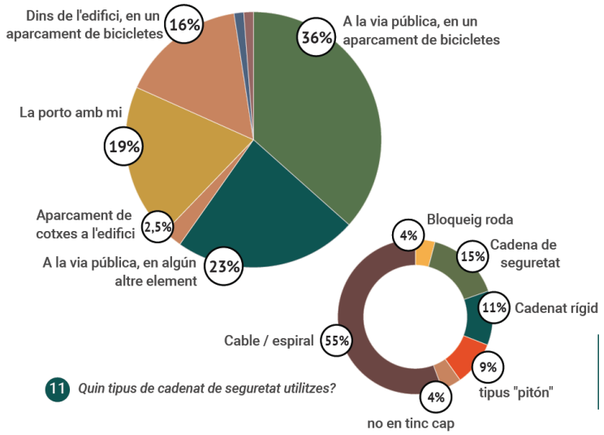
Els hàbits d'aparcament no afavoreixen la seguretat dels vehicles.

D'acord amb l'enquesta de mobilitat quotidiana contestada per 153 persones; la majoria d'usuaris de bicicleta asseguren que aparquen les bicis a la via pública, bé sigui en un aparcament de bicicletes (el 36%) o lligada a algun element de mobiliari urbà (el 23%)

Utilitzen, a més, majoritàriament sistemes poc segurs (com al cable-espiral, el 55%).

Tampoc existeix un registre municipal de bicicletes, la qual cosa aportaria major seguretat a les persones propietàries d'aquests sistemes de transport.

10 *On aparques la bicicleta a les teves destinacions més habituals?*



11 *Quin tipus de cadenat de seguretat utilitzes?*

D. La bicicleta i els VMP inclusius

Dificultat d'accés a bicicletes o VMP per raons socioeconòmiques

Existeixen col·lectius de persones que no disposen d'accés a bicicletes o a sistemes VMP per motius econòmics. Per disminuir aquestes barreres d'accés, s'identifiquen possibles mesures o pràctiques, tals com:

- ➔ Donat que molts barris d'Olot tenen molt desnivell; seria positiu facilitar la compra de bicicletes i patinets elèctrics, potenciant així una mobilitat més fàcil i accessible a través de subvencions per la compra de bicis elèctriques/patinets elèctrics, o bé una negociació col·lectiva de la seva compra per poder aconseguir un preu més ajustat.
- ➔ Servei de bicicletes gratuït per a tothom i que la ciutat estigués més habilitada al trànsit de bicicletes o patinets.
- ➔ Bicis Actives': Un espai d'assessorament, formació per a l'autoreparació i manteniment, reparacions amb descomptes durant un any, acompanyament a la posada a punt de la bicicleta i tots els seus complements i actituds. Entorn d'aquest projecte també es crearia un banc de bicicletes recuperades i restaurades; provinents de donacions, dipòsits municipals, etc.

Conflictes entre gent jove i gent gran per l'ús dels VMP especialment

S'han identificat conflictes, especialment quan es comparteixen espais a les voreres o a zones de vianants, entre els usuaris de vehicles de mobilitat personal i vianants. Com que la majoria d'usuaris d'aquests sistemes de transport són gent jove, es pot treballar des de la formació i divulgació d'actituds cíviques i del correcte ús d'aquests vehicles, seguint les normatives vigents.

Discriminació de gènere cap a usuàries de bicicleta i VMPs

S'ha d'incloure la perspectiva de gènere en el disseny de traçats i acabats de la infraestructura ciclable així com campanyes de visibilització i sensibilització de l'assetjament contra els ciclistes:

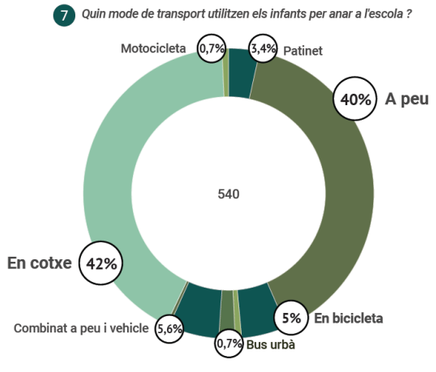
- ➔ S'identifiquen entorns en els quals hi ha una major percepció d'inseguretat per falta de l'adequada il·luminació, espais poc connectats visualment (dificultat de control per part de la comunitat), etc. S'identifiquen - de manera no exhaustiva - els següents espais:
  - ◆ Tram de la Via Verda que transcorre en paral·lel al riu Fluvià entre les Fonts de Sant Roc i el Pont del Ferro
  - ◆ Entorns del riu Fluvià entre el carrer de Sant Miquel i el carrer Terrassa
  - ◆ Desviament del carril bici de la carretera de Sant Joan les Abadesses per pujar al Pou del Glaç

E. En bici i VMP a l'escola

Molt poques famílies porten els infants a l'escola en bicicleta, amb patinet o mitjançant qualsevol dels altres vehicles de mobilitat personal sostenibles. En general, es valora que ni la ciutat - els carrers per arribar-hi - ni els centres educatius - els entorns immediats i les instal·lacions educatives - ho faciliten.

Poques famílies porten els infants a l'escola en bicicleta

D'entre les 639 persones que van realitzar l'enquesta de mobilitat a famílies, únicament el 5% porta els infants en bicicleta de manera habitual, contra un 40% que ho fan a peu (un altre mitjà igualment sostenible) i un 42% que ho fan en cotxe.
Entre les persones usuàries del cotxe, la raó principal és que porten els infants de camí a la feina, a la qual van en cotxe (el 33%), i consideren que és el transport més ràpid (el 27%).
Les persones que els porten a peu ho fan perquè és més còmode (31%) i més ràpid (23%). Per un 11% de les persones, la raó principal és econòmica.



Falta d'infraestructura segura per anar en bicicleta als centres educatius

La xarxa de carrils bici existents no es relaciona amb els centres educatius, ja que únicament la llar d'infants de Sant Miquel, l'IES Garrotxa i l'escola Pla de Dalt tenen accés amb vies totalment o parcialment habilitades per la bicicleta, tot i això, sense formar part d'una xarxa articulada amb els barris del seu entorn.

Portar els infants en bicicleta als centres educatius és vist com una activitat poc segura, ja que per a la majoria de les persones enquestades, l'increment en la seguretat en el trajecte influiria molt (per al 80%) o bastant (per al 13%) en passar a utilitzar la bicicleta en lloc del cotxe o de fer-lo a peu.

Relacionada amb aquesta percepció d'inseguretat, també contribuiria molt (per al 81%) o bastant (per al 13%) a fer aquest canvi si tot el trajecte es pogués fer per vies segregades del trànsit de cotxes.

Altres aspectes que també es considera prioritari de revisar respecte a la infraestructura ciclable és que els trajectes als centres educatius fossin més directes (ressenyable per al 67% de les persones enquestades) i que s'habilitessin aparcaments de bicicletes a l'escola (89%) i a prop dels domicilis (49%).

Les persones que actualment porten els infants en bicicleta a l'escola consideren que la millora de la seguretat en el trajecte, l'increment de la xarxa de carrils bici i l'adaptació de la normativa per afavorir-ne l'ús són les actuacions que més contribueixen a millorar el recorregut escolar.

Entorns escolars percebuts com poc amables i segurs

La pacificació dels entorns escolars i la reducció de la presència del vehicle de motor en els accessos és una reivindicació impulsada pel moviment "revolta escolar", que al llarg del procés ha tingut notable presència. A continuació es fa una petita anàlisi de l'estat dels entorns dels centres educatius de la ciutat, amb algunes intuïcions de possibles intervencions de millora:

Barri de Pla de Dalt: Escola Pla de Dalt, IES Garrotxa

L'accés a l'escola Pla de Dalt es fa des del carrer de l'Alforja, un carrer de 16 metres de secció dels quals l'espai per als vehicles (calçada asfaltada) ocupa 12 metres, i la vorera des de la qual s'accedeix al centre fa únicament 2 metres d'amplada útil. Té un aparcament de bicicletes fora del recinte.

L'accés a l'IES Garrotxa es fa des de la Carretera de Riudaura, una via bàsica de doble calçada de circulació i amb una vorera de 2 metres d'amplada que és interpretada en ocasions com a via compartida amb els ciclistes, la qual cosa genera un conflicte de convivència important. Davant de l'accés s'ha ampliat la vorera, ocupant el cordó d'aparcament amb una plataforma de formigó, però que no està a la mateixa cota que la vorera.

Al carrer de l'Alforja es podria reduir l'espai per al vehicle (actualment sobredimensionat) per ampliar l'espai de vianants, afavorint la creació d'espais d'estada relacionats amb l'accés a l'escola Pla de Dalt. Pel que fa a l'IES Garrotxa, l'eliminació dels aparcaments de 15 minuts davant l'accés al centre contribuiria a dissuadir de l'ús del cotxe, la qual cosa permetria ampliar l'espai d'estada amb una nova plataforma a la mateixa cota que la vorera actual. S'ha de resoldre, però, el pas de bicicletes a la carretera de Riudaura per evitar els conflictes actuals amb els vianants.

Paral·lelament, a l'IES Garrotxa caldria ampliar les zones d'aparcament de bicicletes, ja que s'han observat bicicletes lligades a la tanca del recinte per manca d'aparcament.

A l'escola Pla de dalt es proposa canviar l'aparcament de bicicletes actual que hi ha a l'interior del recinte escolar per un altre que subjecta la roda del davant per aparcaments amb U i que permetrien lligar de forma més segura la bicicleta. Paral·lelament cal estudiar la possibilitat d'instal·lar un aparcament a l'exterior del centre per donar servei als adults que vegin com a acompanyats a recollir els infants a l'escola.

Centre - Eixample popular: Escola Pia, Escola Maria Reina, Cor de Maria

La plaça Clarà, on es troba l'accés a l'escola Pia d'Olot, funciona com a veritable centre del trànsit de la ciutat, com una gran rotonda que gira entorn uns grans jardins. El lateral oest de la plaça, des del qual es fa l'accés a l'escola, té una calçada de 8 m (1 carril de circulació i 2 cordons d'aparcament de zona blava, amb un total de 23 places), amb dues voreres arbrades de 7 m d'amplada. Al costat de l'entrada hi ha un aparcament de bicicletes.

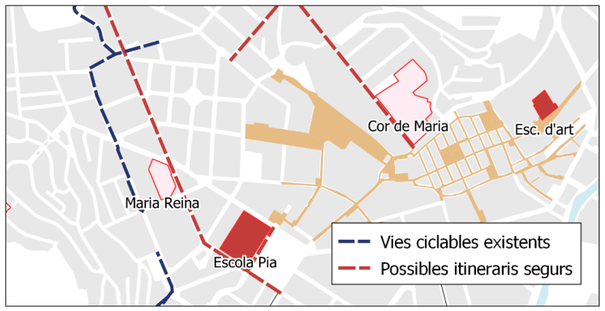
L'escola Maria Reina, per la seva banda, té l'accés des d'una vorera de 2,75 m a l'avinguda Reis Catòlics, una via que en aquest punt té dos carrils de circulació i un cordó d'aparcament amb zona blava.

L'accés a l'escola Cor de Maria es porta a terme des del carrer Macarnau on es disposa d'una vorera arbrada de 2,40 m d'amplada, una calçada de 3 m i una vorera al costat oposat de l'escola de 2 m. El principal problema d'accés a aquesta escola és el pas estret format amb plataforma única de 5 m

d'amplada situada a l'inici del carrer i amb la llargada de tot el lateral de la capella del Cor de Maria. En aquest punt comparteixen espai els vianants que provenen del centre i tots els cotxes que van a deixar nens a l'escola. L'aparcament de bicicletes més proper a l'escola està situat a la plaça del Colon, i es localitza en una zona enjardinada.

Si a l'avinguda Reis Catòlics es continua el carril bici de la carretera de Sant Joan les Abadesses fins a la Plaça Clarà, l'accessibilitat ciclable a ambdós centres quedaria resolta. A més, es podria estudiar la transformació d'aquest carrer davant l'accés a l'escola Pia en una plataforma única de prioritat per a vianants, amb trànsit restringit per als vehicles i amb l'eliminació de l'aparcament en superfície; cosa que permetria millorar la relació de l'escola amb l'espai verd del centre de la plaça.

Pel que fa al Cor de Maria, el principal repte és garantir l'efectiva reducció de velocitat a la seva entrada, i millorar una connexió ciclable segura al carrer Macarnau.



Eixample Malagrida i entorns: Escola Petit Plançó, Escola Malagrida i Escola de Música

L'accés a l'escola Petit Plançó es fa des del carrer Joaquim Vayreda, de 6,5 metres de secció amb 3,5 metres de calçada (1 carril de trànsit i un cordó d'aparcament) i voreres que han quedat insuficients pel que fa a les seves dimensions, amb únicament 1,5 m. L'aparcament de bicicletes que dona servei als alumnes d'aquesta escola està situat al passatge Caputxins.

Els carrers al voltant de l'escola de Música i l'escola Malagrida disposen d'una secció de 7 i 13,5 m, amb calçades d'entre 5 i 6 m (amb 1 carril de circulació i un cordó d'aparcament) i voreres d'entre 1 i 4 m. Ambdós centres disposen d'aparcament de bicicletes a tocar de l'escola, un al carrer Anselm Clavé - davant de l'escola de Música - i l'altre a l'avinguda de les Corts Catalanes, al davant de l'entrada de l'escola. Tots els aparcaments de bicicletes d'aquest sector són amb U invertides.

Al carrer de Joaquim Vayreda, en tractar-se d'una via de la xarxa veïnal, seria factible plantejar-se mesures de pacificació com el seu tall al trànsit (total o parcial) i/o la transformació en un carrer de plataforma única amb prioritat per als vianants.

D'altra banda, les característiques urbanístiques de l'eixample Malagrida podrien facilitar la pacificació dels entorns dels altres dos centres educatius, restringint el trànsit a la circumval·lació de les corts catalanes entre l'avinguda de Castella-lleó i l'avinguda d'Ansem Clavé tal com s'ha fet al tram d'aquest mateix carrer al davant de l'escola. A l'avinguda de Castella-lleó es podrien plantejar talls temporals de trànsit i l'ampliació de les voreres, A l'avinguda de Navarra i Anselm clavé es podrien plantejar restriccions de trànsit i eliminació d'aparcaments al davant dels dos centres escolars.

Caldria estudiar la possibilitat de dotar d'aparcament de bicicletes a l'interior dels centres escolars del Petit Plançó i l'escola Malagrida. A l'escola de Música com que no es disposa de recinte tancat s'hauria d'estudiar la instal·lació d'un aparcament segur tipus caixa o gàbia.

Pel que fa als aparcaments de bicicletes, s'hauria de dotar d'un aparcament per a bicis pròxim a la llar d'infants que hi ha a la zona i que fos dimensionat per a les bicis amb remolcs per a infants.

A l'IES Bosc de la Coma s'haurien d'habilitar aparcaments de bicicletes propers a l'entrada del carrer Toledo així com a l'interior del recinte escolar.

Barri de Sant Roc: Escola i llar d'infants Sant Roc, IES Bosc de la Coma

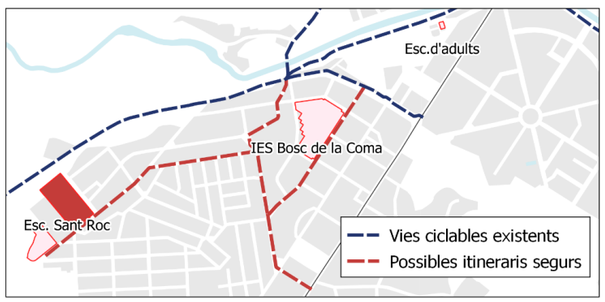
L'accés a l'escola es fa des del carrer Còrdova, una via de 12 metres de secció amb una vorera adequada de 5 m tocant l'escola i una calçada de 5 m amb un carril de circulació i un cordó d'aparcament. L'aparcament de bicicletes està situat dins del recinte escolar.

A la llar d'infants, però, s'accedeix des d'una vorera menor de 2 m al carrer Sant Feliu, una via que té dos cordons d'aparcament en superfície. Una via que no disposa d'aparcament per a bicicletes.

L'accés principal a l'IES Bosc de la Coma es realitza des del carrer de Toledo, un carrer de la xarxa veïnal (indicat de zona 30, únicament amb senyalització vertical) de 12 m de secció, amb una calçada de 8 m (1 carril de circulació i un cordó d'aparcament en espiga amb capacitat per 18 vehicles (13 lliures i 5 de mobilitat reduïda). Té un segon accés al carrer Villanueva de Algaidas, carrer tancat al trànsit de vehicles de motor, que és on hi ha els aparcaments de bicicletes.

Es podria estudiar una reordenació del trànsit local a l'entorn de l'IES Bosc de la Coma amb l'objectiu de pacificar el carrer Toledo, almenys entre el carrer Escorial i el carrer Alacant, i habilitar un carril de bicicletes des de l'existent al carrer Teuleria. La llar d'infants de Sant Roc podria millorar la seva relació amb l'espai públic substituint algunes de les places d'aparcament immediates al seu accés, permetent un espai d'estada a l'entrada del centre per les famílies.

S'hauria d'estudiar una possible connexió d'aquests centres amb la xarxa ciclable de la ciutat, bé amb la via verda del carrilet, el carrer de la Teuleria o la possible intervenció de l'avinguda de Santa Coloma.



Barri del Morrot: llar d'infants i Escola Morrot, IES Montsacopa

L'avinguda del Morrot, des de la que s'accedeix a la llar d'infants i l'escola Morrot, té 12 m de secció, amb voreres de 2 m i una calçada de 8 m amb un carril en cada sentit i un cordó d'aparcament, i un trànsit relativament ràpid. Ambdós centres, de recent construcció, compten amb espais per a vianants amplis en els seus accessos d'entrada.

L'aparcament de bicicletes està situat al passatge del Gra de Fajol i està format per un conjunt de 4 U invertides situades al parterre enjardinat de la façana de l'escola.

A l'IES Montsacopa s'arriba desviant-se d'aquesta avinguda pel carrer Joan de Cabirol, un carrer de fort pendent, amb un carril de circulació en cada sentit i dues voreres arbrades de 2 m; una de les quals es converteix en àrea d'aparcament en bateria en el tram final. Aquest centre té un aparcament de bicicletes en el seu recinte. A la plaça del Morrot, inici del carrer Joan de cabirol també hi ha aparcament de bicicletes.

A l'escola del Morrot s'hauria de condicionar un aparcament a l'interior del recinte escolar.

A la llar d'infants seria necessari garantir un aparcament per a remolcs de bicicletes.

La plaça del Morrot s'hauria de dotar de més seguretat els aparcaments existents per evitar que els alumnes que es desplacen a l'IES hagin de pujar el carrer Joan de Cabirol per aparcar la bicicleta de forma segura.

S'ha d'estudiar la manera de pacificar l'avinguda del Morrot, des de la connexió amb el Nucli Antic fins al bici carril existent a l'avinguda Europa.

Escola Bisaroques

L'accés a aquest centre es fa des del carrer Pere Nolasc del Molar, un carrer amb poc trànsit i molta presència d'aparcament en superfície, si bé l'entrada es fa des d'un espai de vianants que evita el conflicte amb els vehicles. El problema d'aquest centre, però, radica en la proximitat de l'avinguda Sant Jordi, de pas obligatori per arribar-hi pels alumnes que venen dels barris de Sant Miquel - Les Tries i els sectors dels barris de Sant Cristòfol i Mas Bernat i les Fonts que queden per sota d'aquest. Pel que fa a les connexions amb el Barri de Benavent es fan difícils pel fet que els carrers són d'un únic sentit de circulació i la configuració viària fa que els alumnes que viuen a la part més allunyada de l'escola hagin d'acabar passant per l'Avinguda Sant Jordi per accedir a l'escola.

El centre disposa d'un aparcament de bicicletes a la plaça de Mas Bernat, aquest només permet la subjecció de la roda davantera.

La reconfiguració de l'avinguda de Sant Jordi, una vegada que la variant estigui en funcionament, ha de contemplar solucions per la mobilitat en bicicleta, de manera que pugui ser utilitzada pels infants dels barris de Sant Miquel - Les Tries i els sectors dels barris de Sant Cristòfol i Mas Bernat i les Fonts que queden per sota d'aquesta.

Per garantir la connexió amb el barri de Benavent es podria estudiar la implantació d'un carril bici al carrer Santa Margarida eliminant algunes places d'aparcament o optant per la mateixa solució al carrer Santiago Russinyol condicionant un pas ciclable que creui el parc de les Bisaroques.

Pel que fa a l'aparcament, cal substituir els aparcaments actuals per U invertides i estudiar la possibilitat d'instal·lar un aparcament a l'interior del recinte.

Escola Josep Mª Mestres i IE Greda

L'accés a aquest centre escolar es fa des del carrer dels Garganta de 19 m , amb una alçada de 7 m i amb 2 sentits de circulació i un cordó d'aparcament al costat de l'escola, vorera arbrada de 3,50 metres al costat del centre i 8,50 m a la vorera de l'altre costat.

La dificultat d'accés a aquest centre radica en el fet que queda molt allunyat del nucli urbà i que per accedir-hi cal seguir tota la carretera de la Canya amb només una vorera arbrada de 3,50 m d'amplada i creuar el nus de la rotonda entre la A-26/N-260a i la Ctra. de la Canya C-153/N-260.

Aquest centre no disposa d'aparcament per a bicicletes.

La prolongació del carril bici sobre vorera a la carretera de la Canya que ara acaba al Camí de les bruixes fins al nus de la A-26 podria resoldre una bona part de les dificultats existents. El pas del nus de la A-26 millorarà amb la semaforització prevista, finalment seria beneficiós buscar una solució per implantar un carril bici entre el nus de la A-26 fins al carrer dels Garganta.

Al mateix temps, s'haurien d'instal·lar aparcaments per a bicicletes aprofitant el cordó d'aparcament del davant de l'escola i estudiar la possibilitat d'instal·lar-ne una altre amb més seguretat a l'interior del recinte.

FES d'Olot | Fundació d'Estudis Superiors

Situada al carrer Fontanella molt pròxim al centre de la ciutat; s'hi accedeix des del carrer Secretari Daunis o des del carrer Bisbe Lorenzana. Es disposa d'aparcaments per a bicicletes a la cruïlla entre el carrer secretari Daunis i el carrer Fontanella així com el carrer Lorenzana i el carrer Fontanella.

S'hauria d'estudiar la possibilitat d'instal·lar un aparcament segur al voltant del centre.

Escola d'Art d'Olot

L'accés a l'escola d'Art d'Olot es fa per la Plaça del Carme. La seva situació dins dels carrers del Nucli Antic fa que tingui un accés relativament fàcil.

Amb la reforma que s'està duent a terme a la zona s'han desplaçat els aparcaments de bicicletes que hi havia a la façana de l'escola a l'aparcament públic en superfície que hi ha al darrere de l'escola, aparcament del Carme.

La reubicació d'aquests aparcaments a l'interior ha disminuït la seguretat que disposaven anteriorment, ja que actualment es troben en un lloc poc concorregut. Per això, caldrà buscar una solució per convertir-lo en un aparcament segur tant per a bicicletes com per VMP.

Llar d'infants de Sant Miquel

Situada a la circumval·lació del Rei Jaume I, es tracta d'un carrer d'ús estrictament veïnal, el qual disposa d'accés garantit des dels bici carrils de l'Avinguda del Rei Jaume II i el carrer Miquel Març. A part, disposa

d'aparcaments per a les bicicletes a tocar de l'avinguda de Jaume II amb el carrer Mossèn Jacint Verdaguer.

Caldria destinar un espai segur per l'aparcament de carretons per a nens.

Llar d'infants de Sant Pere Màrtir

Situada a la part alta del barri de Montolivet, no disposa de cap infraestructura ciclable que li doni accés i tampoc hi ha cap aparcament en les seves proximitats.

Donat que el carrer Geranis i carrer Clavells que faciliten l'accés a aquest equipament són carrers pacificats amb una velocitat màxima permesa de 20 km/h; s'hauria de reforçar amb marques viàries a la calçada la prioritat de les bicicletes i instal·lar un aparcament de bicicletes entorn de la llar així com habilitar un espai per guardar carretons a l'interior del recinte.

Llar d'infants de les Fonts

Situada a la Ronda de les Fonts no disposa de cap infraestructura ciclable que li doni accés i tampoc hi ha cap aparcament en les seves proximitats.

La construcció de l'itinerari de vora del riu dotaria d'accés segur a aquesta llar amb bicicleta. Igual que les altres llars caldria dotar d'un aparcament segur per carretons a l'interior del recinte i instal·lar un aparcament de bicicletes al voltant de la llar.

Insuficients espais d'aparcament als centres escolars.

Únicament l'IES Montsacopa i l'escola de Sant Roc tenen aparcaments per a bicicletes i patinets a l'interior dels centres.

- ➔ S'haurien de crear espais d'aparcament a l'accés o a l'interior dels centres escolars. En el cas de les escoles bressol, aquestes àrees haurien de ser compatibles amb carretons i/o altres elements per portar els infants amb bicicleta. Això suposaria, en determinats casos, una transformació més profunda de l'entorn dels centres, que afavoriria la construcció d'entorns més saludables i segurs.

Manca de contingut curricular relacionat amb l'ús de la bicicleta.

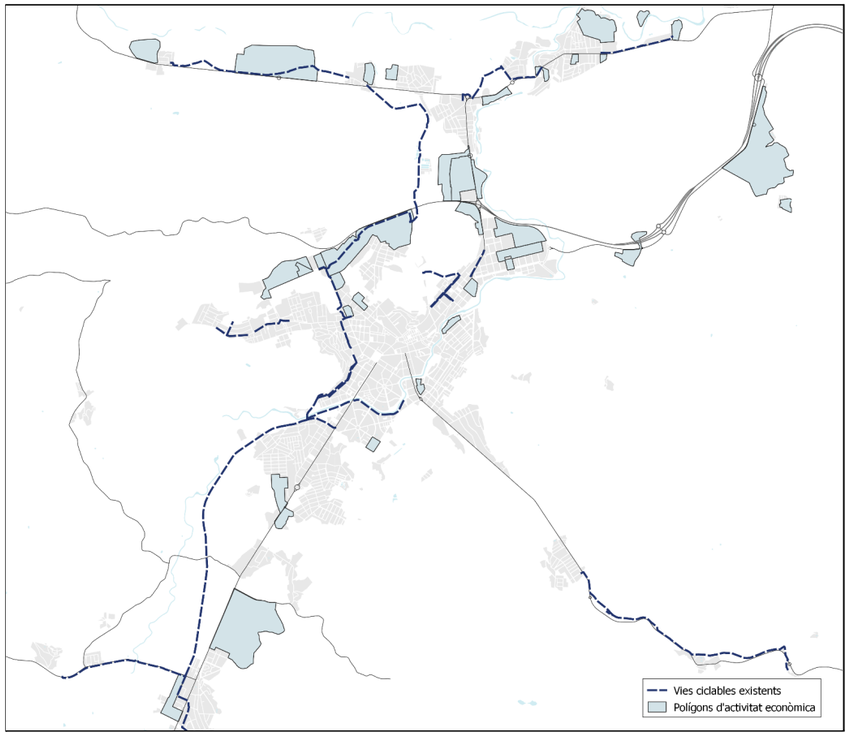
Des de l'Ajuntament es podria impulsar la inclusió de formació relacionada amb l'ús adequat de la bicicleta, tant pel que fa a la conducció segura (seguretat vial) com manteniment i/o petites reparacions dels vehicles (en cursos més elevats). Existeixen a la ciutat determinades iniciatives (programa Bicia't de l'Escola Pia, activitats formatives del Club Ciclista Olot Infantil) a partir de les quals es podria desenvolupar aquesta proposta.

- ➔ S'hauria de procurar que l'educació viària formi part del contingut curricular dels alumnes de primària i que, en acabar aquest cicle, els estudiants fossin capaços de circular de forma autònoma amb bicicleta.

- ➔ S'hauria de fer una campanya de conscienciació dirigida a les famílies per tal que es plantegin la possibilitat portar els infants amb bicicleta a l'escola i que utilitzin aquest mateix mitjà per fer el trajecte a la feina. Es tracta d'aconseguir que en facin un ús més regular.

F. En bici i VMP a la feina

D'acord amb l'enquesta de mobilitat realitzada a les persones treballadores, el 47% de les 150 persones enquestades van a treballar en cotxe, com a únic ocupant. Especialment les persones que treballen en polígons industrials al voltant de la ciutat no tenen gaires alternatives sostenibles de mobilitat.



Connexió ciclable incompleta amb els polígons industrials de l'entorn de la ciutat.

Com qualsevol usuari, les persones treballadores prioritzen tenir trajectes directes, rectes i segurs per utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport a la feina. És a dir, la millor opció seria connectar el centre mitjançant les vies arterials amb els diferents centres d'activitats de l'entorn.

Tot i així, els polígons del nord d'Olot situats als municipis de la Vall de Bianya i Sant Joan les Fonts (com l'Hostalnou, els Morrals, Llocalou, Cisteller, la Sebastiana, etc.) i els de la zona sud amb el barri de Sant Roc i el municipi de les Preses tenen un principi de connexió ciclable a partir de les vies verdes existents (carretera de les Feixes i via del Carrilet) es podria adaptar a les necessitats específiques de les persones treballadores (il·luminació, paviment, etc.). L'altre punt d'atracció,, el polígon de Begudà, podria aprofitar l'antiga carretera general N-260 (amb menor trànsit a causa de la A-26, de traçat pràcticament paral·lel) per habilitar una via ciclable segura i directa.

- ➔ En l'encreuament del polígon dels Morrals, els cotxes/camions surten de la rotonda a alta velocitat i fa por creuar en aquest punt en bicicleta o a peu.
- ➔ És necessari garantir la connexió entre Olot - Can Blanc - la Fageda (amb la tipologia que sigui).
- ➔ Al Pla de Dalt no hi ha bona comunicació amb bicicleta. S'utilitza molt el cotxe per anar a treballar, per anar al centre a comprar (no hi ha comerç al barri).
- ➔ Connexió de Sant Joan les Fonts - Besalú (i posterior connexió amb Girona) està en procés de licitació.
- ➔ Cal tenir en compte que les condicions d'il·luminació i paviment són diferents de les necessàries per l'ús d'oci i lleure de les vies verdes.

Falta d'aparcament segur a les empreses i als llocs de treball.

Un 22% de les persones que van contestar l'enquesta manifesten que aparquen la bicicleta en un espai habilitat dins del mateix edifici, mentre que el 35% la deixen a la via pública (bé sigui en un aparcament o lligada a algun element de mobiliari urbà). Els aparcaments tancats de bicicletes són pràcticament inexistents, i és habitual que es busquin alternatives per garantir la seguretat (aparcant en magatzems, aparcaments de vehicles o, en un 23% dels casos, emportant-se el vehicle amb ells a l'interior del lloc de treball).

- ➔ S'hauria de fomentar el condicionament d'aquests espais a l'interior dels recintes dels centres de treball.

Pocs incentius de la mobilitat laboral sostenible per part de les empreses i l'administració.

No existeix en l'actualitat una política d'incentius de l'ús de la bicicleta en l'àmbit laboral per part de l'administració local, de cap associació empresarial o sindicat de persones treballadores. Al llarg del procés s'han identificat algunes propostes concretes, com:

- ➔ Les grans empreses poden tenir bicis per a treballadors / descomptes en la compra de bicicletes per anar a treballar / descomptes municipals per arreglar la bici a tallers locals.
- ➔ Pagar per quilòmetres que fas en bici si vas a la feina
- ➔ És important tenir dutxa a la feina per fomentar l'ús de la bici.

G. La bicicleta com a element de lleure i turisme

El turisme de bicicleta s'ha potenciat molt a les comarques gironines i és un bon model (bona promoció turística de vies verdes i turisme). Falta d'encaix de les vies verdes amb la xarxa ciclable urbana i falta de manteniment de les infraestructures.

Falta de potenciació de la bicicleta com a element d'oci a la ciutat.

La interrupció de la via verda al seu pas per Olot dificulta l'ús de la bicicleta com a element d'oci a la ciutat. La via verda del Carrilet perd la seva secció i aspecte a les Fonts de Sant Roc. Es podria continuar al llarg del riu Fluvià, i així aprofitar la potencialitat d'aquesta activitat turística per a la revitalització d'una zona de la ciutat necessitada d'una remodelació urbana important.

- ➔ No es potencia de manera suficient els itineraris turístics amb bicicleta per la ciutat. Cal assegurar la connexió de les vies verdes, principal entrada de turistes amb bicicleta, amb els principals atractius turístics de la ciutat: el Nucli Antic, l'Espai Cràter i l'entorn del volcà Montsacopa, el Parc Nou, els paratges del Triai i la Moixina, allotjaments de capacitat alta situats a les zones més allunyades del centre, etc.
- ➔ Perquè els turistes que utilitzen la via verda puguin anar al centre, cal habilitar itineraris ciclables a les principals antenes de connexió entre la via verda i el Nucli Antic (Av. Reis Catòlics i Av. Santa Coloma)

Poca visibilitat del pes de la bicicleta en el sector turístic de la ciutat.

Es podria aprofitar per donar a conèixer l'oferta turística amb bicicleta.

- ➔ Donar a conèixer els itineraris de lleure a la ciutadania per promocionar el lleure i l'esport amb bicicleta.
- ➔ La promoció i la difusió no estan únicament relacionades amb el turisme: també s'ha de fer difusió dels beneficis per la salut, les alternatives de lleure i esport, etc.
- ➔ Cal distingir i donar un valor afegit als establiments turístics que estiguin preparats per rebre turistes amb bicicleta.

Aprofitar el potencial d'Olot i de les comarques gironines com a destinació cicloturística.

Es valora que el turisme de bicicleta s'ha potenciat molt a les comarques gironines i es considera que el Consorci funciona molt bé per promoure i mantenir la via verda.

- ➔ El cicloturisme com a producte itinerant no és un producte que el públic nacional faci habitualment: a Girona hi ha molts turistes estrangers (és un referent).
- ➔ S'ha de donar més visibilitat a les activitats i serveis relacionats amb el cicloturisme: albergs, restauració, venda de producte local, serveis per al turisme en bicicleta; entre altres.

H. La bicicleta com a element de desenvolupament social i econòmic

Hi ha una manca de suport de les institucions a les empreses i associacions que promouen la bicicleta a la ciutat. Hi ha dificultats per anar a comprar amb bicicleta al centre i una oportunitat de formació de professionals del món de la bicicleta. Es pot potenciar el comerç local i de proximitat promocionant l'ús de la bici a la ciutat.

Falta d'impuls a l'ús de la bicicleta en les compres locals.

- ➔ No hi ha polítiques d'incentiu directe per anar en bicicleta a comprar al Nucli Antic (per exemple, facilitant aparcaments segurs a l'aparcament del mercat si es fa la compra en bicicleta).
- ➔ L'Associació de Comerciants d'Olot és un actor potencial per impulsar aquesta línia de treball, amb campanyes i promocions específiques.

Fort teixit associatiu i empreses relacionades amb la bicicleta als quals donar suport.

- ➔ L'existència de botigues locals relacionades amb la pràctica de la bicicleta, la tradició en l'organització de competicions i l'activitat de diverses associacions i entitats són un element a aprofitar. Donar suport a actes i esdeveniments de promoció de la bicicleta.
- ➔ Ajudes a la compra local de bicicletes, amb subvencions municipals a les persones que comprin bicicletes en botigues locals. Aquestes haurien d'incloure línies específiques per a professionals, per ajudar-los a adquirir bicicletes de càrrega.
- ➔ El Club Ciclista Olot és un actor potencial per impulsar aquesta línia de treball.

Potencialitat de la formació al voltant de la bicicleta.

- ➔ Existeixen nombroses alternatives professionals relacionades amb el món de la bicicleta: plans de formació de professionals del món de la bicicleta (guies de muntanya amb bicicletes, botigues, tallers...)
- ➔ L'Escola Pia és un actor amb potencial per impulsar aquesta línia de treball.

Oportunitat de descarbonitzar el repartiment de mercaderies a la ciutat.

- ➔ Una estratègia de potenciació de la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) amb bicicleta permetria contribuir a reduir els nivells de contaminació de la ciutat.

I. Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals

L'Ajuntament com a impulsor del pla pot tenir un paper exemplificador amb la integració de la bicicleta en el seu funcionament diari.

Ordenança municipal de circulació.

- ➔ L'ordenança municipal de circulació ha estat modificada en la fase final de la redacció d'aquest document per incloure les condicions de circulació dels vehicles de mobilitat personal i regular les condicions de circulació de les bicicletes al Nucli Antic, a més de la possibilitat de transportar infants amb carretons.

  Cal mantenir l'ordenança municipal actualitzada tenint en compte l'aparició de nous elements de transport així com regulant les noves pràctiques o futures necessitats.
- ➔ Pla de formació per a la Policia perquè siguin agents difusors de l'ordenança de mobilitat. Proposta de creació d'una patrulla policial amb bicicleta.

Falta de protocols per garantir itineraris ciclables en cas d'obres.

- ➔ Creació d'un protocol per assegurar la continuïtat dels itineraris ciclables en cas d'obres.
- ➔ Reserva d'una partida pressupostària anual per al manteniment i costos d'explotació de les infraestructures ciclables.

Priorització de la bicicleta i VMP en la senyalització semafòrica.

- ➔ Els cicles i temps semafòrics actuals de les vies bàsiques estan dissenyats per optimitzar el trànsit de vehicles de motor: es podrien reprogramar per prioritzar, allà on hi hagi itineraris ciclables, el trànsit de les bicicletes.

Poca integració de la bicicleta en la gestió municipal (flota municipal).

- ➔ Actualment (a setembre de 2021) la flota municipal de bicicletes està formada per 1 bicicleta elèctrica de la Policia Municipal, que actualment no s'utilitza per patrullar. També es compta amb 2 bicicletes elèctriques a disposició de les agents cíviques i 2 bicicletes elèctriques que utilitza l'àrea d'esports per a desplaçaments dels treballadors d'aquesta àrea.
- ➔ La creació d'una flota municipal de bicicletes a disposició dels treballadors de l'ajuntament suposaria un exemple per la resta d'empreses i entitats de la ciutat a l'hora d'apostar per una mobilitat més sostenible.

J. La governança i la gestió del pla

Es creu necessària la continuïtat del Grup Motor més enllà del procés de redacció del Pla. Es tracta de disposar d'estructures permanents per gestionar el pla i fer seguiment de la implementació de les accions proposades.

Falta d'un ens municipal especialitzat en la bicicleta.

- ➔ La diversitat dels departaments i àrees municipals involucrats en tot allò relacionat amb la mobilitat en bicicleta i VMP (mobilitat, urbanisme, obres i projectes, etc.) dificulta la centralització de la informació i, sobretot, la visió estratègica municipal en relació amb l'impuls de la bicicleta.
- ➔ La creació d'una Oficina Municipal de la Bicicleta, encarregada de coordinar totes les accions municipals relacionades amb la bicicleta, supliria aquesta carència.

Necessitat d'eines de seguiment del desplegament de les mesures.

- ➔ Molt relacionada amb l'anterior: l'estructura municipal dificulta que hagi un seguiment continu i detallat del desplegament de les mesures aprovades, com són totes les contemplades al PMUS que no s'han desenvolupat fins al moment.

Necessitat d'involucrar a tots els agents en el seguiment.

- ➔ El suport del teixit associatiu com a agent motor del pla és imprescindible per garantir el seu èxit. L'alta implicació ciutadana en la redacció del Pla (fort compromís i implicació del Grup Motor, l'alta participació en determinades activitats com l'enquesta de mobilitat de famílies) fa factible la creació d'una taula municipal de la bicicleta, encarregada de fer el seguiment de les actuacions proposades al Pla. Amb participació municipal, de les principals associacions, col·lectius i agents s'han implicat en la creació del pla.

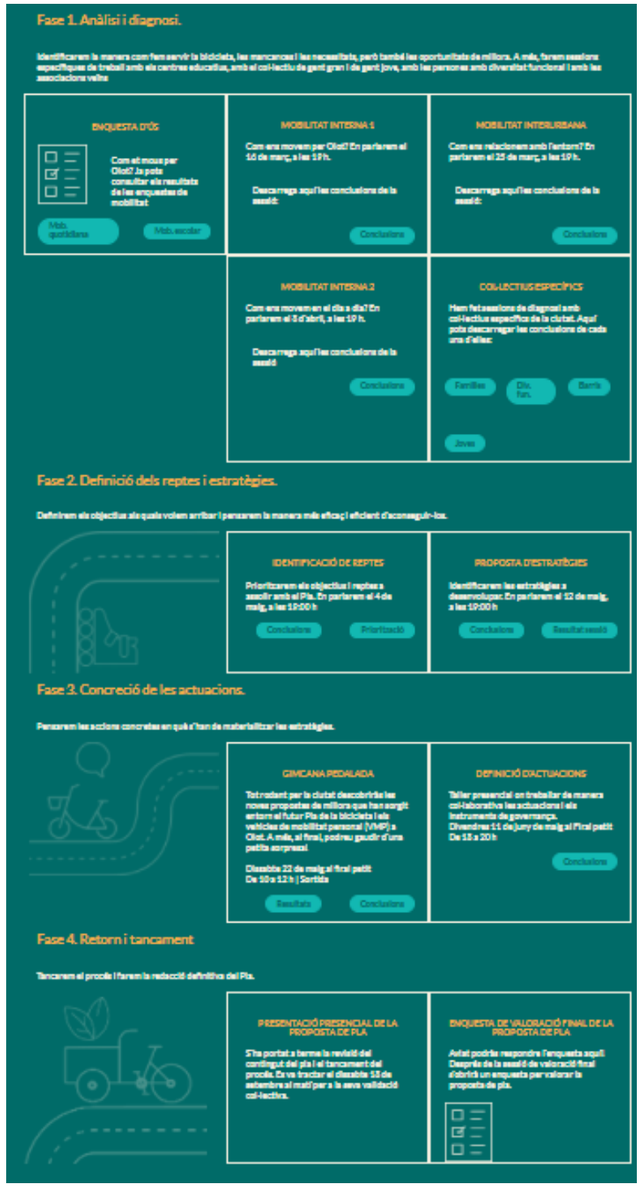
Oportunitat de creació de l'Observatori de la bicicleta - seguiment de l'ús de la bici

- ➔ El procés iniciat amb la redacció d'aquest Pla pot donar lloc a una reflexió a llarg termini sobre el model de mobilitat i el model de ciutat d'Olot, basat en l'anàlisi de dades a partir de la recopilació i tractament periòdic i sistemàtic durant el temps.

- ➔ Es pot entendre com la llavor d'un Observatori de la bicicleta a Olot, que permeti analitzar comportaments de la ciutadania en relació amb la mobilitat sostenible (la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal) que vagi més enllà d'aquest Pla, amb la creació d'estratègia d'avaluació i seguiment de l'ús de la bicicleta i els VMP al municipi.

2.3. Resum de documents generats durant el procés i publicats a la pàgina web d'Olot Pedala

Fase 1. Anàlisi i diagnosi.
Enquestes d'ús
Enquesta d'ús de mobilitat quotidiana
Enquesta d'ús de mobilitat escolar
Mobilitat interna 1
Conclusions
Mobilitat interna 2
Conclusions
Mobilitat interurbana
Conclusions
Col·lectius específics
Famílies
Diversitat funcional
Barris
Fase 2. Definició dels reptes i estratègies
Identificació de reptes
Conclusions
Priorització
Proposta d'estratègies
Conclusions
Resultats Sessió
Fase 3. Concreció de les actuacions
Gimcana pedalada
Conclusions
Resultats
Definició d'actuacions
Conclusions
Fase 4. Retorn i tancament
Presentació de la proposta de Pla
Enquesta de valoració final



2.4. Resum de la diagnosi participada

Quadre de priorització de les accions. Els reptes estan prioritzats de més a menys (esquerra a dreta) i les accions de més a menys (dalt a baix)

	Establir una xarxa ciclable bàsica a la ciutat	Anar en bicicleta i VMP a l' escola	Anar en bicicleta i VMP a la feina	Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals	Millorar la seguretat en l' aparcament de bicicletes i VMP	Compartir l'espai públic per tenir una ciutat 100% ciclable	G. Establir els criteris de governança i gestió del pla	Crear una ciutat inclusiva a través de l'ús de la bicicleta i VMP	Potenciar la bicicleta com a element de lleure i turisme	Promoure el desenvolupament socioeconòmic a través de la bicicleta i els VMP
Prioritat alta	Unir els trams de carril bici desconnectats	Prioritzar l'execució de la xarxa bàsica que dona accés a les escoles, dissenyant itineraris amb un nivell de seguretat adequat per als infants	Fer que els itineraris ciclables siguin adequats per a la mobilitat laboral, amb condicions d'il·luminació i paviment diferenciats dels de les vies verdes	Reserva d'una partida pressupostària anual per al manteniment i costos d' explotació de les infraestructures ciclables	Aparcament segur de llarga durada, vinculats a l'estació, interior d'edificis i equipaments, residents, empreses, locals comercials del centre...	Definir com han de circular les bicicletes i VMP per a cada tipologia de carrer: carrers de vianants, prioritats invertides, carrils bici, calçades compartides...	Crear la taula municipal de la bicicleta, encarregada de fer el seguiment de les actuacions proposades al pla. Amb participació municipal, de les principals associacions, col·lectius i agents s'han implicat en la creació del pla.	Facilitar l'accés a la bicicleta a persones sense recursos econòmics, Aprofitar la inclusió de la bicicleta a l' espai públic per fer la ciutat més accessible		Facilitar l'anar a comprar amb bicicleta per promoure el comerç local (comerç amic de la bici, facilitat aparcar la bici a les zones comercials,)
	Corregir els punts conflictius i insegurs de la xarxa actual.	Promoure el canvi d'hàbits en la mobilitat de les famílies a través de projectes com el bicibús		Revisar els cicles i temps semafòrics a les vies bàsiques amb itineraris ciclables per tal de que s' adaptin a la velocitat de les bicicletes i les prioritzin	Incrementar la xarxa d' aparcaments de la ciutat:	Millorar la convivència entre vianants i bicicletes/VMP en els espais compartits, deixant clara la prioritat del vianant en aquests espais	Creació de l'oficina municipal de la bicicleta, encarregada de coordinar totes les accions municipals relacionades amb la bicicleta	Cuidar la convivència entre gent jove i gent gran, Aprofitar la inclusió de la bicicleta a l' espai públic per fer la ciutat més accessible		Potenciar el repartiment i missatgeria amb bicicleta
		Crear entorns escolars segurs per anar en bici		Actualitzar l'ordenança municipal per deixar de sancionar algunes conductes d'usuaris de la bicicleta que actualment es volen potenciar i integrar els VMP a la normativa			Crear una estratègia d' avaluació i seguiment de l'ús de la bicicleta i els VMP al municipi			
Prioritat mitja	Unir els barris amb el centre	Crear espais d'aparcament per a bicicletes i patinets a l' interior dels centres escolars i instituts.	Crear itineraris de connexió amb els principals polígons a l'entorn de la ciutat	Pla de formació per a la Policia per que siguin agents difusors de l'ordenança de mobilitat. Crear una patrulla policial amb bicicleta.	Aparcament de curta durada al carrer, especialment vinculats a equipaments i zones comercials	Millorar la senyalització d' orientació específica per a les bicicletes	Suport del teixit associatiu com a agent motor del pla	Aprofitar la inclusió de la bicicleta I VMP a l'espai públic per fer la ciutat més accessible	Donar a conèixer els itineraris de lleure a la ciutadania per promocionar el lleure i l' esport amb bicicleta	Ajudes a la compra local de bicis (incloure línia per a professionals)
	Desenvolupar la xarxa ciclable que surti del procés participatiu, prioritzant els eixos més importants	Incorporar les habilitats per circular amb bicicleta a la ciutat al currículum escolar	Crear espais d'aparcament segur als principals polígons i centres de treball, fomentant que aquests espais es situïn a l'interior dels recintes dels centres de treball	Creació d'un protocol per assegurar la continuïtat dels itineraris ciclables en cas d' obres	Aparcaments útils per tot tipus de bici (carretó, cargo...)	Pacificació del trànsit a tots els carrers secundaris. Reducció efectiva de la velocitat a 30 km/h		Incloure la perspectiva de gènere en el disseny de traçats i acabats de la infraestructura ciclable, campanyes de visibilització i sensibilització de l' assetjament a ciclistes), Aprofitar la inclusió de la bicicleta a l'espai públic per fer la ciutat més accessible		Suport al teixit associatiu de la ciutat i empreses locals relacionades amb la bicicleta. Donar suport a actes i esdeveniments de promoció de la bicicleta.
		Crear espais d'aparcament a l'accés dels centres escolars, que siguin compatibles amb carretons i accessoris per portar els infants amb bicicleta	Incentius per part de les empreses per anar amb bicicleta a la feina		Registre municipal de bicicletes					
			Disposar de flotes de bicicletes públiques als polígons per fomentar els desplaçaments amb bicicleta durant la jornada laboral							
Prioritta baixa	Unir la xarxa ciclable del municipi amb els pobles de l' entorn			Disposar d'una flota de bicicletes per al personal de l' ajuntament per fer desplaçaments laborals	Campanya de prevenció de robatoris: com lligar la bici	Ampliar l'àrea de vianants del centre			Potenciar els itineraris turístics amb bicicleta pel centre de la ciutat. Connexió de les vies verdes amb els principals atractius turístics de la ciutat.	Plans de formació de professionals del món de la bicicleta (guies de muntanya amb bici, botigues, tallers...)
	Millorar connexió amb la via verda i coherència a escala comarcal /supracomarcal								Potenciar l'eix del riu com a itinerari de lleure i turisme	
									Aprofitar el potencial d'Olot i de les comarques gironines com a destinació cicloturística. (albergs, restauració, venda de producte local, serveis per al turisme amb bicicleta...)	
									Posar de relleu el pes de la bicicleta en el sector turístic de la ciutat. Donar a conèixer l'oferta turística amb bicicleta.	

Infraestructures | Formació i divulgació | Promoció | Serveis | Normativa

3 Proposta

En aquesta secció podeu veure en detall la proposta final del pla que agrupa el coneixement tècnic i les aportacions recollides durant el procés de participació.

3. Proposta

3.1. Llistat de propostes

La proposta inclou 43 accions estructurades en 10 reptes clau i categoritzades en cinc tipologies bàsiques (Infraestructures, Formació i difusió, Promoció, Normativa i Serveis). A continuació es llisten totes les accions, el contingut de les quals es troba detallat a l'apartat següent i a l'annex 3.

CODI	Nom mesura
A	Establir una xarxa ciclable bàsica a la ciutat
A1	Establir una xarxa ciclable bàsica a la ciutat
B	Compartir l'espai públic per tenir una ciutat 100% ciclable
B1	Definir com han de circular les bicicletes i VMP per a cada tipologia de carrer
B2	Millorar la convivència entre vianants i bicicletes / VMP
B3	Ampliar l'àrea de vianants del centre
B4	Pacificar el trànsit a tots els carrers secundaris
B5	Millorar la senyalització d'orientació específica per a les bicicletes
C	Millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP
C1	Definir els criteris de disseny de la xarxa d'aparcaments
C2	Establir una oferta de curta durada a la via pública
C3	Concretar una oferta de llarga durada a la via pública
C4	Promoció de l'accés en bicicleta als edificis municipals i equipaments públics (EAB)
C5	Oferir de punts de servei per a la bicicleta i els VMPs
C6	Preveure una campanya de prevenció de robatoris
D	La bicicleta i VMP inclusius
D1	Facilitar l'accés a la bicicleta a persones sense recursos econòmics
D2	Incloure la perspectiva de gènere en el disseny de traçats i acabats de la infraestructura ciclable
D3	Aprofitar la inclusió de la bicicleta a l'espai públic per fer la ciutat més accessible
D4	Prioritzar la xarxa bàsica que dona accés a les escoles
E	En bici i VMP a l'escola
E1	Incorporar les habilitats per circular amb bicicleta en el currículum escolar
E2	Crear entorns escolars segurs per anar en bici
E3	Promoure el canvi d'hàbits en la mobilitat de les famílies
E4	Crear espais d'aparcament per a bicicletes i patinets
F	En bici i VMP a la feina
F1	Crear itineraris de connexió amb els principals polígons
F2	Fer que els itineraris ciclables siguin adequats per a la mobilitat laboral
F3	Crear espais d'aparcament segur als principals polígons
F4	Incentivar per part de les empreses el trajecte amb bicicleta a la feina
F5	Disposar de flotes de bicicletes públiques als polígons
G	La bicicleta com a element de lleure i turisme
G1	Potenciar l'eix del riu com a itinerari de lleure i turisme
G2	Potenciar els itineraris turístics amb bicicleta per la ciutat
G3	Donar a conèixer l'oferta turística amb bicicleta
G4	Aprofitar el potencial d'Olot i de les comarques gironines com a destinació cicloturística
H	La bicicleta com a element de desenvolupament social i econòmic
H1	Facilitar l'anar a comprar amb bicicleta per promoure el comerç
H2	Donar suport al teixit associatiu de la ciutat i empreses
H3	Donar impuls a un programa d'ajudes per a la compra de bicicletes
H4	Potenciar el repartiment i missatgeria amb bicicleta
I	Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals
I1	Estudiar un Pla de formació per a la Policia Local
I2	Actualitzar de forma continuada l'ordenança municipal de circulació
I3	Crear un protocol per garantir la continuïtat dels itineraris ciclables en cas d'obres
I4	Reservar una partida pressupostària per al manteniment de les infraestructures
I5	Disposar d'una flota de bicicletes per al personal de l'Ajuntament
I6	Revisar els cicles i temps semafòrics a les vies bàsiques amb itineraris ciclables
J	La governança i gestió del pla
J1	Crear nous espais de governança tècnic-administrativa
J2	Establir espais de coordinació amb el Grup Motor i el teixit associatiu dels diferents barris d'Olot
J3	Fer una avaluació i seguiment de l'ús de la bicicleta
J4	Crear un espai digital

3.2. Detall de propostes

A. Establir una xarxa ciclable bàsica a la ciutat

Es proposa la definició d'una xarxa ciclable bàsica dins el terme municipal d'Olot que canalitzi els principals fluxos de mobilitat en bicicleta i VMP. Ha de connectar els principals punts d'atracció i generadors de mobilitat de la ciutat amb tots els barris per a la mobilitat quotidiana de tipus laboral, educativa, personal i de lleure.

Es defineix la xarxa ciclable bàsica municipal a partir de la xarxa prevista al PMUS, juntament amb la xarxa complementària proposada a les sessions específiques del procés participatiu.

Addicionalment, formen part de la xarxa ciclable els itineraris en els carrers que formen part de l'illa de vianants (coincident amb el que es considera casc antic d'Olot), els carrers de convivència i els carrers amb velocitat limitada a 30 km/h.

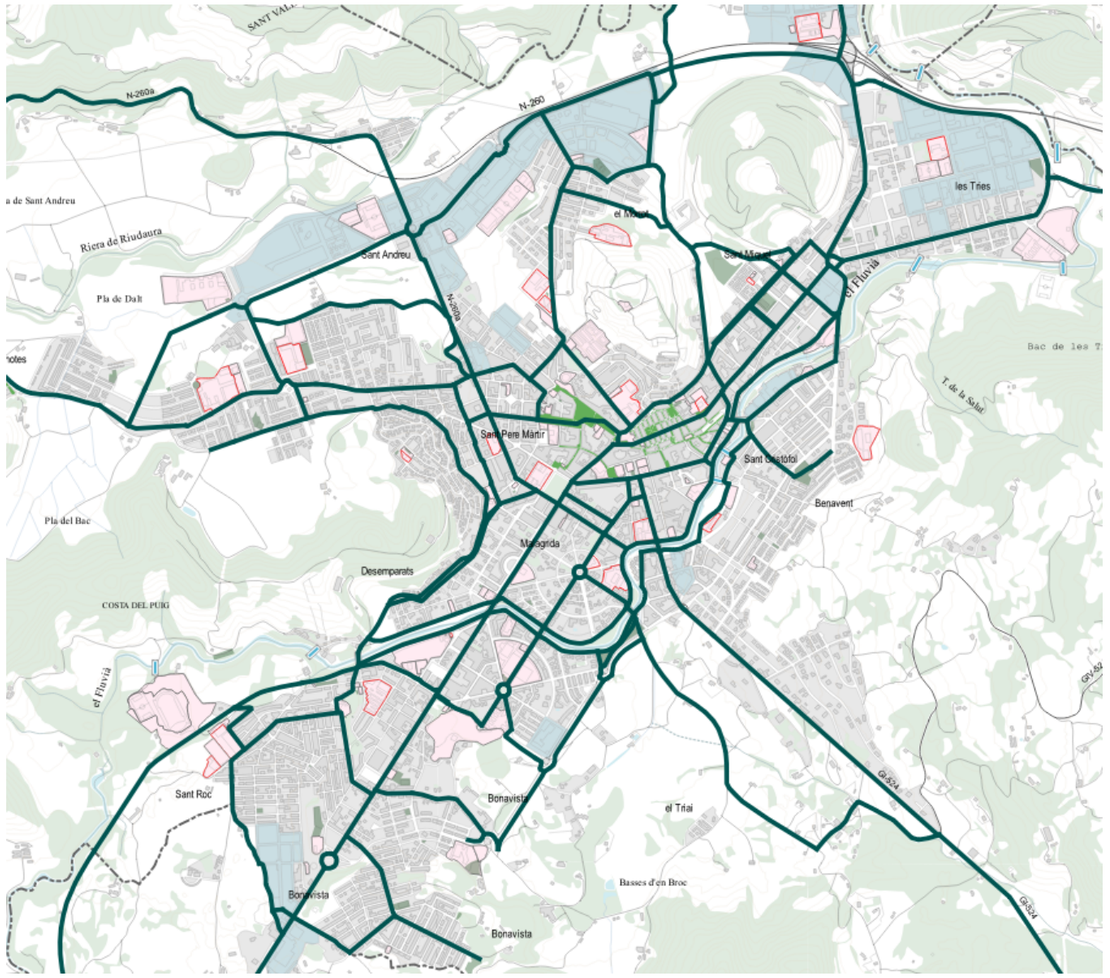
El present Pla director proposa una tipologia morfològica de solució per a cadascun dels trams de la xarxa, tenint en compte:

- La jerarquia viària: bàsica, local o veïnal.
- La IMD de vianants, especialment rellevant en els carrers de l'illa de vianants.
- La IMD de vehicles privats motoritzats.
- El sentit de circulació dels carrers, tant per a bicicletes i VMPs com per a vehicles motoritzats.
- Els recorreguts de les línies de bus urbanes i interurbanes.
- Els trams amb presència de parades de bus urbanes i interurbanes.
- Els pendents dels vials.
- La presència de cordó i/o bateria de serveis.
- L'amplada de la calçada.
- El tipus de plataforma (única o segregada).

Tenint en compte totes aquestes variables, el Pla proposa una xarxa ciclable bàsica per satisfer les necessitats de les diferents tipologies de perfils de mobilitat ciclista: educativa (amb un plus de seguretat), laboral, personal i de lleure.

Durant els 10 anys de vigència del Pla, es prioritzen els nous itineraris en tres fases d'expansió de la xarxa ciclable bàsica, les quals donen resposta a les següents necessitats:

- Fase 1 (2021/2022-2023): Millora dels itineraris actuals i creació de nous itineraris a les vies arterials en els seus trams més allunyats del centre, on és més fàcil intervenir i per tant es pot actuar de forma més ràpida.
- Fase 2 (2024-2027): Connectar els nous itineraris amb el centre del municipi.
- Fase 3 (2028-2031): Millora de l'itinerari del riu i crear itinerari alternatiu al centre per evitar conflictes amb els vianants.
- Fase 4: a desenvolupar posteriorment.



Amb el conjunt d'actuacions de les tres primeres fases del Pla es proposa passar d'una xarxa actual de 9,4 km a 36,5 km al final de la fase 3.

En aquestes primeres tres fases es passa de 5,2 km a 18,8 km de carrils exclusius per a bicicletes

FASE	Exclusiu bici	Compartit cotxes	Compartit vianants	Camins	Total general
Existent	5.268	2.643	164	1.381	9.456
Fase 1 Millorar	718	-	1.399	1.381	3.498
Fase 1 Nou	4.884	4.050	-	83	9.017
Fase 2	4.927	2.331	609	587	8.454
Fase 3	3.939	1.076	542	839	6.396
Fase 4	11.842	1.873	381	3.947	18.043
Total general	**31.578**	**11.973**	**3.095**	**8.218**	**54.864**

A continuació es detallen les actuacions incloses a les fases 1, 2 i 3 del Pla, explicant les tipologies de solució adoptades a cada tram de la xarxa proposada.

FASE 1:

La primera fase de desenvolupament del pla es preveu que es dugui a terme durant els dos primers anys del Pla. Conté les actuacions següents:

- ➔ Senyalització dels itineraris del centre
- ➔ Eix Av. Girona – carretera de les Tries
- ➔ Eix carretera de Riudaura
- ➔ Millora de la via verda
- ➔ Eix Avinguda de Santa Coloma – Passeig Barcelona
- ➔ Eix carretera de les Feixes
- ➔ Itineraris al barri de Bonavista
- ➔ Completar Pou de Glaç

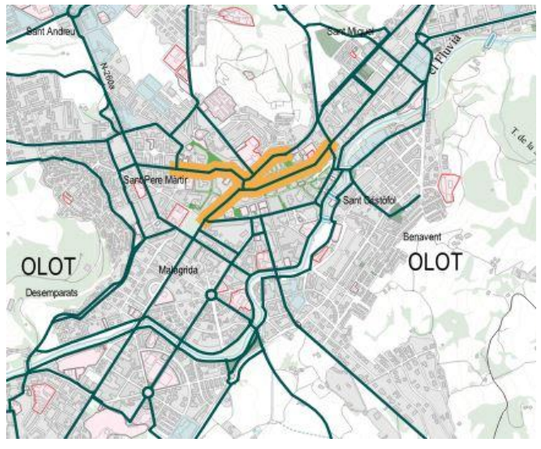
FASE 1: Senyalització itineraris del centre

Els itineraris de la xarxa bàsica ciclable que creuen el centre de la ciutat permeten donar continuïtat a l'eix Passeig Barcelona i Avinguda Girona, així com enllaçar amb els itineraris del Pla de Dalt i del barri de Sant Miquel.

En aquest sentit, es proposa afegir senyalització vertical d'orientació específica per a les bicicletes i VMP que vulguin fer aquests enllaços travessant els carrers del centre.

També es proposa afegir a tota la zona de vianants del centre els faldons "Excepte bicis" als senyals R-100 i R-101 per tal que la senyalització vertical sigui concordant amb l'ordenança municipal que permet la circulació de bicicletes i VMP en ambdós sentits als carrers de vianants.

Opcionalment, es pot afegir senyalització a les entrades de la zona de vianants on es recordi a les bicicletes i VMP la prioritat dels vianants i la necessitat d'adaptar la velocitat al seu pas.

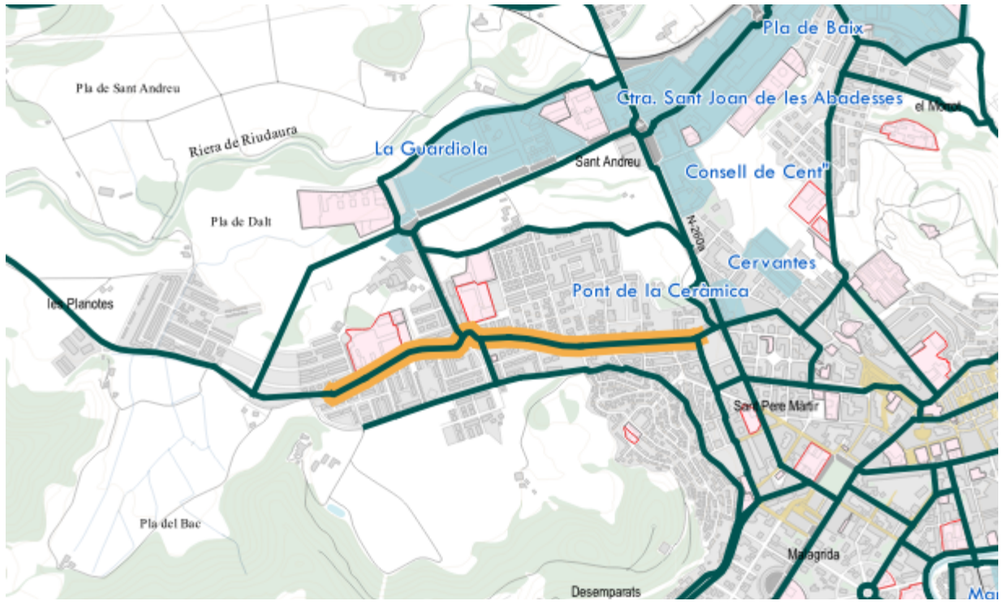


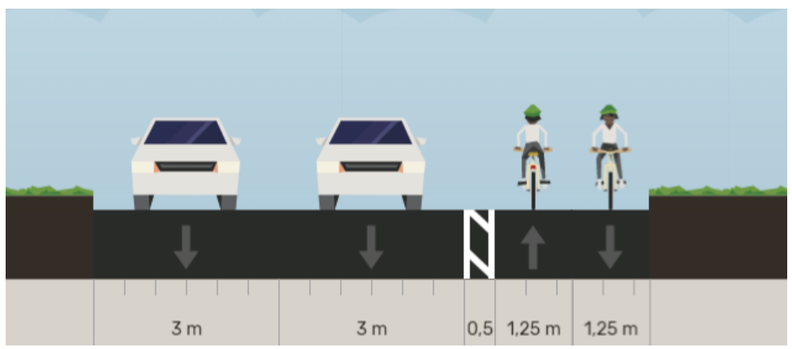
FASE 1: Eix carretera de Riudaura

Actualment la carretera de Riudaura compta amb un espai a la vorera que es considera compartida entre vianants i bicicletes. No obstant això, aquesta solució no té continuïtat amb els itineraris del centre i tampoc representa un nivell de seguretat i confort suficient ni per a les bicicletes i VMP ni per a vianants.

Així doncs, s'opta per baixar el carril bici a la calçada aprofitant l'amplada generosa que té la secció de la carretera a partir del carrer Carreta, eliminant la mitjana central de formigó i reduint l'amplada dels carrils fins als 3 metres i creant un carril bici bidireccional segregat a la banda nord de la via. Opcionalment, en cas de voler mantenir una separació física entre els dos carrils de circulació, es podria reduir l'amplada dels carrils fins als 2,75 m, i crear una separació de 50 cm entre els dos carrils.

Per encabir el carril bici al tram de la carretera més proper al nucli urbà, entre els carrers Carreta i Pou del Glaç, caldria eliminar un cordó d'aparcament (l'actuació suposaria perdre unes 30 places d'aparcament).



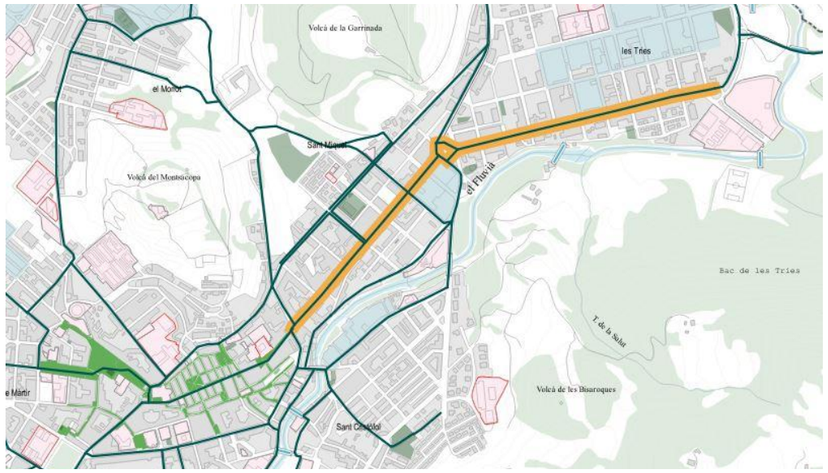


FASE 1: Eix Avinguda Girona – Carretera de les Tries

Els itineraris ciclistes de l'avinguda Girona i de la carretera de les Tries han de permetre connectar el centre amb els barris del nord-est del municipi i donar connectivitat laboral al barri de les Mates, connectivitat de lleure i turisme als equipaments del Club Natació Olot així com accés al centre ocupacional del Mas les Mates. En una fase posterior, es podria donar continuïtat a aquest itinerari fins al polígon de Begudà per la N-260z.

Les solucions proposades en aquest itinerari són:

- **Avinguda Girona:** en tractar-se d'una via bàsica amb una alta intensitat de circulació de vehicles es proposa un carril bici segregat en calçada. Per donar-hi cabuda cal eliminar el cordó de serveis en tot el tram, la qual cosa suposa perdre unes 60 places d'aparcament.
- **Carretera de les Tries:** La secció actual de la carretera de les Tries compta amb una franja central zebrada de 3,5 m d'amplada la qual es pot eliminar per acollir un carril bici bidireccional segregat al costat riu, eliminant les orelles dels passos de vianants.

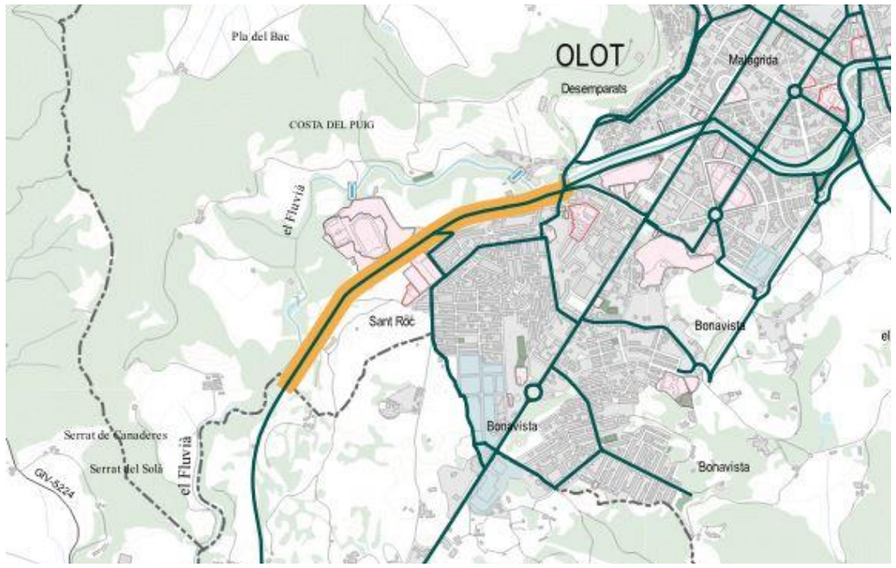


FASE 1: Millora de la via verda

Durant el procés de participació es va constatar que la via verda, a banda de ser utilitzada com a itinerari de lleure, també es fa servir per part de les persones que treballen als polígons de Les Preses. Així doncs, es proposa fer millores de confort a l'itinerari per tal que aquest s'ajusti millor als estàndards necessaris per a fomentar la mobilitat laboral amb bicicleta i VMP.

La proposta per aquest itinerari és efectuar millores en la il·luminació de la via, de manera que especialment en els mesos d'hivern sigui més segura per als usuaris que van i tornen de treballar amb poca llum.

Opcionalment, es podria fer també una millora del paviment de la via verda, optant per opcions de sòl ciment que millorin l'homogeneïtat del paviment sense l'impacte paisatgístic que suposaria asfaltar la via verda.



!!

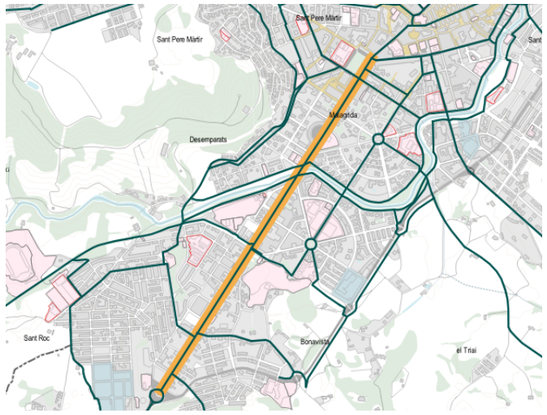
FASE 1: Avinguda Santa Coloma i Passeig Barcelona

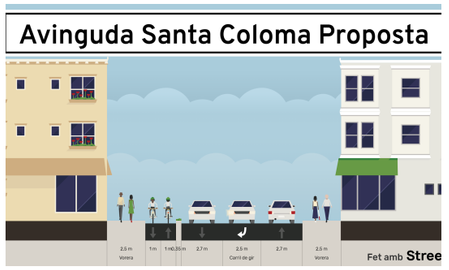
L'Avinguda Santa Coloma i el Passeig Barcelona formen el principal itinerari col·lector de la mobilitat de les persones que provenen dels barris del sud d'Olot fins al centre de la ciutat. Connecta juntament amb el camí de la Teuleria la via verda amb el centre de la ciutat i de la mateixa manera comunica el centre amb alguns atractius turístics com el Parc Nou o allotjaments situats al sud de la ciutat. Pel que fa als equipaments connecta amb l'IES Bosc de la Coma situat a la part baixa de Sant Roc, els pavellons d'esports, el recinte Firal i inicia la connexió amb la Piscina Municipal.

Aquest caràcter de la via i la manca d'itineraris alternatius que siguin continus i amb poc desnivell fan que aquest eix sigui primordial per articular la mobilitat ciclista de la ciutat.

En aquesta primera fase es proposa executar el carril bici a l'Avinguda Santa Coloma i donar continuïtat a l'itinerari fins al centre senyalitzant uns carrils inscrits al Passeig Barcelona:

- **Avinguda Santa Coloma:** carril bici bidireccional a un lateral en calçada eliminant el cordó d'aparcament. El carril bici tindrà una longitud aproximada de 1.200 m i suposarà la pèrdua d'unes 100 places d'aparcament.
- **Passeig Barcelona:** se senyalitza la presència de bicicletes a la calçada amb carrils inscrits al centre de la calçada. Es recorda el límit de velocitat de 30 km/h i es destaca la prioritat de les bicicletes i VMP.



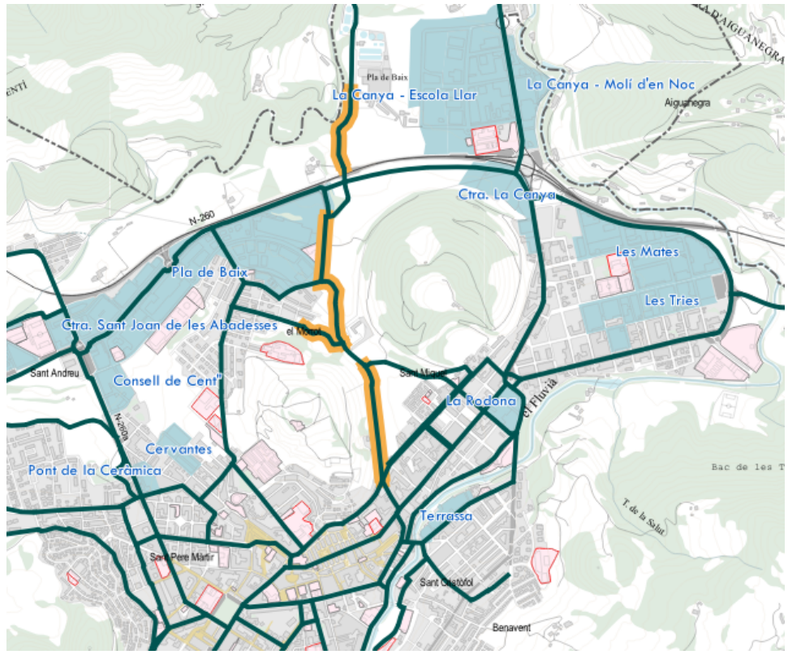


FASE 1: Carretera de les Feixes

La millora d'aquest itinerari ha de permetre connectar la via verda de la Vall de Bianya de forma segura amb el centre d'Olot de manera que es compleix l'objectiu de dirigir el cicloturisme cap al centre de la ciutat. També ha de permetre l'accés amb bicicleta dels alumnes de l'institut Montsacopa que resideixen al barri de Sant Miquel i, alhora, afavorir els desplaçaments laborals entre els barris situats a l'est de la ciutat amb el Polígon del Pla de Baix i els polígons dels altres municipis situats al nord de la ciutat.

A tal efecte es proposa:

- ➔ Restricció del trànsit de vehicles de motor a la carretera de les Feixes (des de la Travessera de les Feixes fins a la central elèctrica), amb senyalització vertical i amb elements físics que impedeixin el pas dels vehicles de motor.
- ➔ Restricció del trànsit de vehicles de motor a la carretera de les Feixes (des de la cruïlla del Mas les Feixes fins a la deixalleria), amb senyalització vertical i amb elements físics que impedeixin el pas dels vehicles de motor.
- ➔ En els trams oberts al trànsit, senyalització horitzontal que reforci la presència de bicicletes i VMP a la via.
- ➔ Senyalització d'orientació que dirigeixin els visitants cap al centre de la ciutat.
- ➔ Millores als camins per accedir a l'institut Montsacopa amb la instal·lació d'una rampa a les escales del camí que porta a l'institut que permeti utilitzar aquest espai amb la bicicleta al costat .

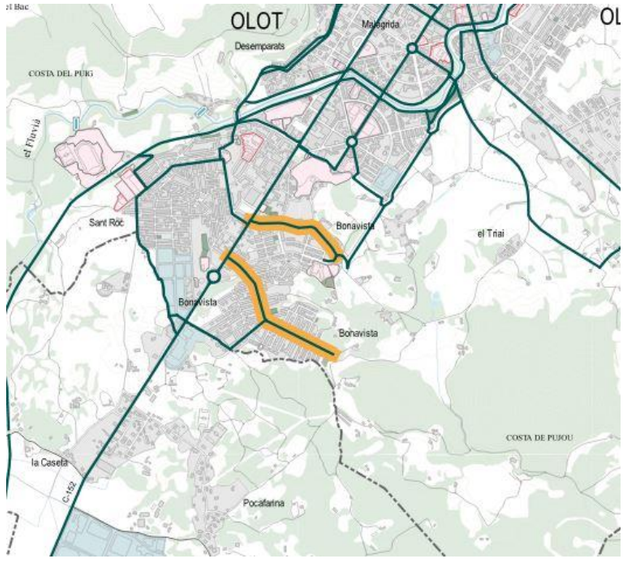


FASE 1: Itineraris al barri de Bonavista

L'objectiu d'aquesta actuació és reforçar la presència de bicicletes i VMP a la calçada als principals itineraris col·lectors del barri de Bonavista amb l'itinerari ciclista de l'Avinguda de Santa Coloma.

Els itineraris es resolen amb senyalització horitzontal, amb carrils inscrits al centre de la calçada i amb senyalització vertical d'orientació.

A la carretera de la Deu s'opta per una solució de carrer bici per poder permetre el contrasentit de les bicicletes en calçada. En aquest cas, donada la baixa intensitat de circulació de vehicles s'opta per marcar un carril trepitjable en contrasentit per a les bicicletes a la calçada i senyalitzar el tram de carrer amb la senyal S-28.



FASE 2:

La segona fase de desenvolupament del Pla es preveu que es dugui a terme durant els quatre anys posteriors a la finalització de la fase 1. Conté les actuacions següents:

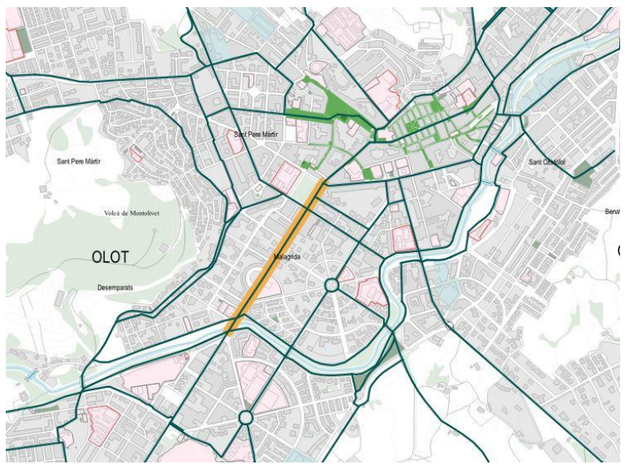
- ➔ Itinerari definitiu al Passeig de Barcelona
- ➔ Connexions amb el centre
- ➔ Eix Avinguda Reis Catòlics
- ➔ Eix Avinguda Sant Jordi
- ➔ Itinerari de l'Eixample Malagrida

FASE 2: Passeig de Barcelona

En aquesta segona fase es proposa consolidar l'itinerari del Passeig de Barcelona, que en la primera fase es resol amb carrils trepitjables.

Per a aquest espai es plantegen dues alternatives de solució:

- ➔ **Alternativa 1:** Fer un traçat independent per a les bicicletes a la mitjana del Passeig de Barcelona. Permet disposar d'un traçat independent per a les bicicletes sense afectar el trànsit, però requereix una major inversió que l'alternativa 2.
- ➔ **Alternativa 2:** Restringir el trànsit de la calçada est a només veïns/es i bicicletes, de manera que el trànsit de pas circuli per la calçada oest en ambdós sentits i per aquest espai només hi puguin circular els vehicles que hagin d'accedir als habitatges o equipaments amb entrada al passeig. Per aconseguir aquesta discriminació del trànsit es recomana canviar el sentit de circulació del tram mitjà de la calçada lateral, de manera que els vehicles que vulguin travessar tot el passeig ho hagin de fer per l'altra calçada.

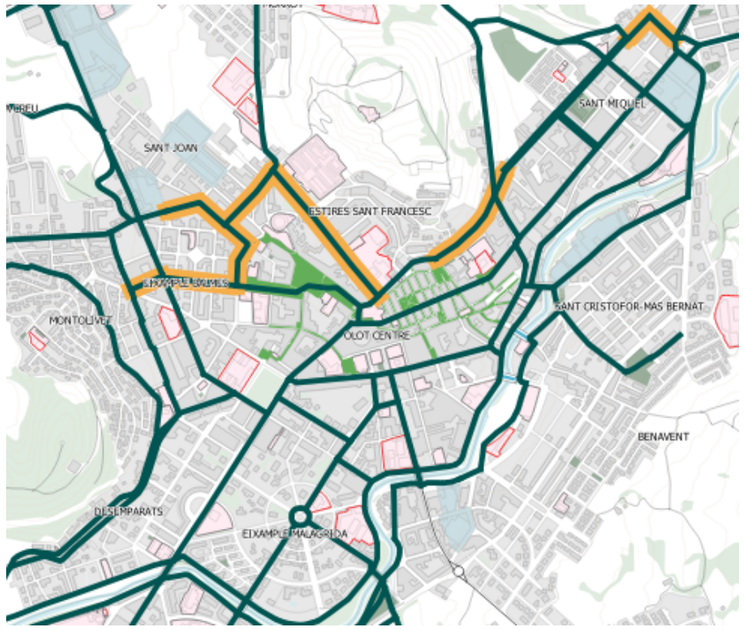


FASE 2: Itineraris de connexió amb el centre

Amb aquesta actuació es recullen diversos itineraris que es conceben amb un mateix objectiu: connectar els carrils bici de les artèries perimetrals amb el centre de la ciutat.

En aquest conjunt d'actuacions s'inclouen:

- ➔ Carril bici segregat bidireccional als carrers Estorch i Siqués, Av. Sant Joan i Pintor Domenge.
- ➔ Carril bici segregat bidireccional als carrers Sant Antoni Maria Claret i Ramon Guillamet.
- ➔ Carrils inscrits unidireccionals als carrers Bolòs i Macarnau.

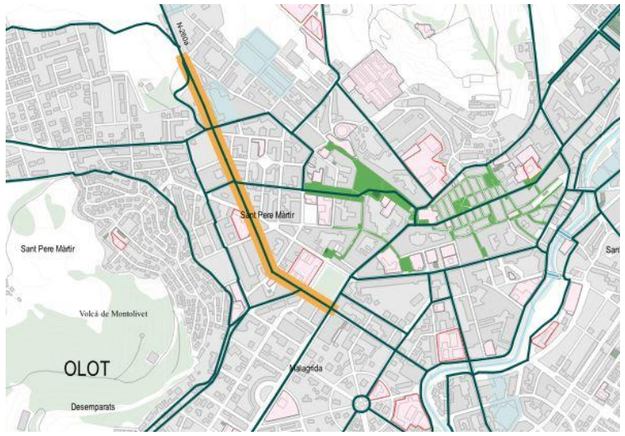


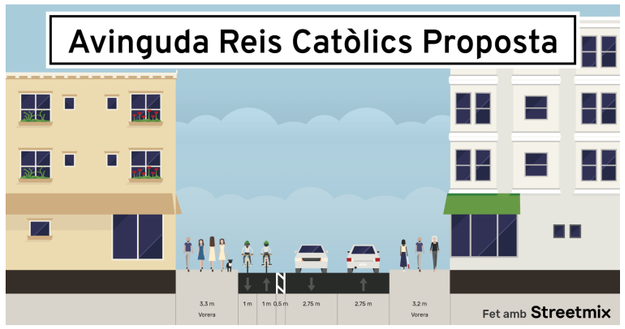
FASE 2: Avinguda Reis Catòlics

L'avinguda Reis Catòlics és l'eix de mobilitat principal que connecta el centre de la ciutat i el Pla de Baix, canalitzant la mobilitat dels polígons del Pla de Baix i de La Guardiola amb el centre. Aquest itinerari també permet donar continuïtat als itineraris cicloturístics cap a Ripoll i Sant Joan de les Abadesses i de la Vall de Bianya.

Així doncs, es proposa donar continuïtat al carril bici de l'Avinguda Reis Catòlics fins a connectar a la

Plaça Clarà amb el nou carril bici del Passeig Barcelona. A tal efecte se suprimeix el cordó d'aparcament a l'Avinguda Reis Catòlics reduint un carril de circulació a la Plaça Clarà.



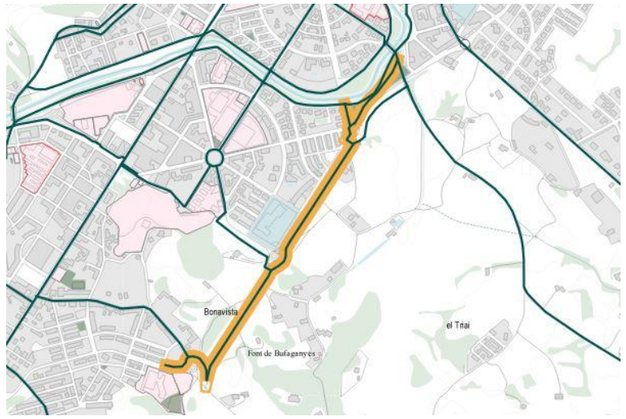


FASE 2: Avinguda Sant Jordi

L'Avinguda Sant Jordi actua com a ronda est del municipi. Actualment es tracta d'un carrer amb intensitat de trànsit i amb una presència destacada de vehicles pesants. Així doncs, la implantació d'un carril bici en aquesta via resulta complicada fins que no es pugui reduir el trànsit de la via amb la implementació de la nova variant.

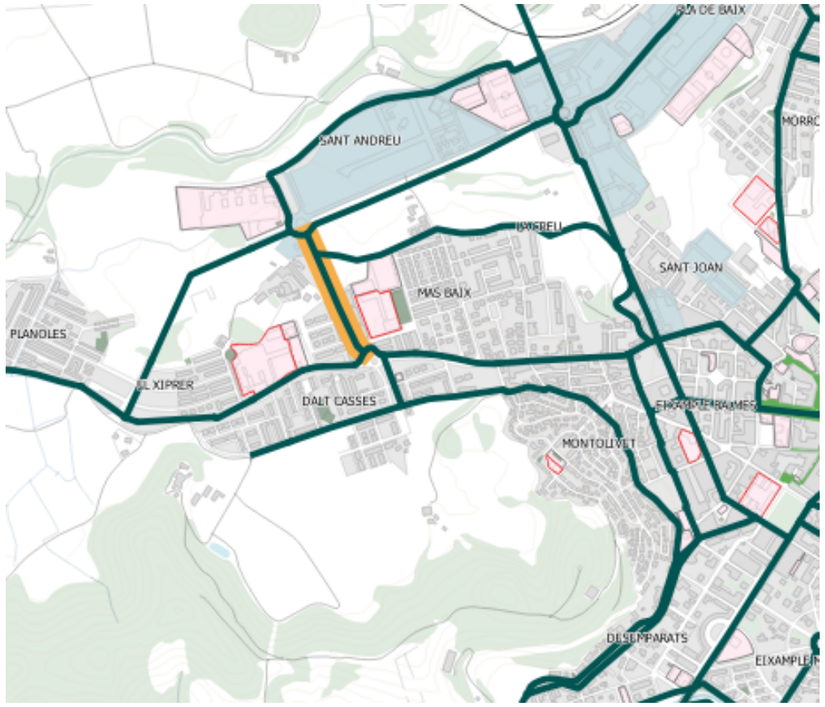
No obstant això, el tram sud de l'Avinguda Sant Jordi disposa d'una amplada de calçada suficient per allotjar un carril bici bidireccional. No obstant això, caldrà ampliar la plataforma del vial a les interseccions per donar continuïtat al carril bici.

Amb aquest tram de carril bici es permet connectar la piscina municipal a la xarxa ciclable i facilitar que els infants i joves hi accedeixin amb bicicleta i VMP.



FASE 2: Avinguda Pla de Dalt

Per tal de donar accés a l'Hospital comarcal s'habilita un carril bici a l'Avinguda Pla de Dalt, eliminant un cordó d'aparcament i eliminant la franja central de la calçada. Aquest itinerari connecta amb el carril bici de la carretera de Riudaura per completar la connexió amb el centre.



FASE 2: Itinerari Eixample Malagrida

L'itinerari per l'interior de l'eixample Malagrida es presenta com una alternativa al traçat de l'Avinguda Santa Coloma i el Passeig Barcelona per carrers de molt baixa intensitat de trànsit i per espais compartits amb els vianants.

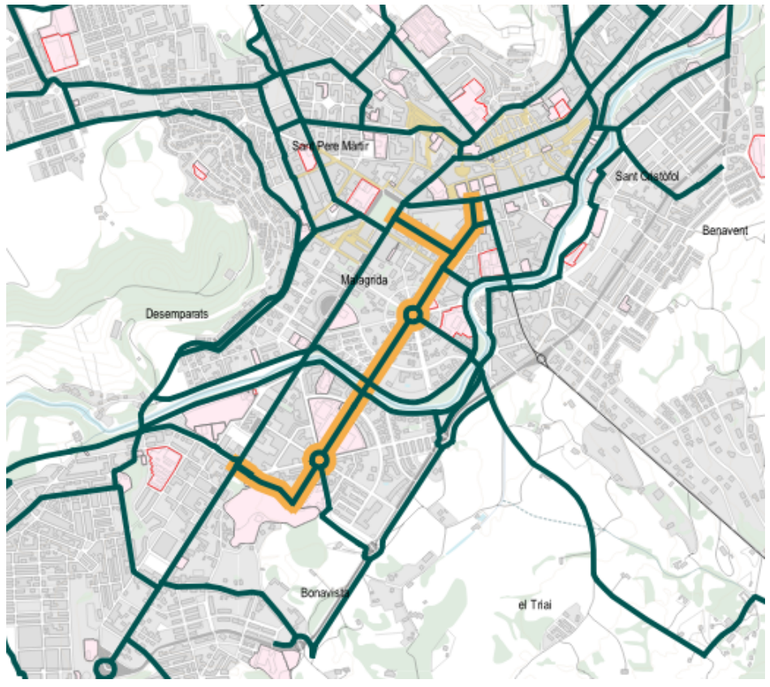
Aquest itinerari ha de permetre també donar accés al Pavelló Municipal d'Esports i a l'escola Malagrida.

La solució proposada per aquest itinerari és variable en cada tram de carrer degut principalment a les diferències de trànsit que s'hi troben:

- ➔ Av. Cuba i Av. República Argentina: Espai compartit amb els vianants a la rambla central.
- ➔ Av. Catalunya: Carrer bici per permetre el contrasentit de les bicicletes sense eliminar la totalitat de l'aparcament.
- ➔ Av. Anselm Clavé: En tractar-se d'una zona amb menor demanda d'aparcament i major intensitat de trànsit se suggereix fer-hi un carril bici bidireccional eliminant l'aparcament.

Finalment, es creen itineraris secundaris per connectar l'itinerari de l'Eixample Malagrida amb el centre i amb la carretera del Triai:

- ➔ Av. Navarra: Carrer bici per permetre el contrasentit de les bicicletes i VMP.
- ➔ Carrers Panyo, Joaquim Vayreda i Sabina Sureda, carrils trepitjables per arribar a la Plaça Clarà i l'entorn de la Plaça Mercat.



FASE 3:

La segona fase de desenvolupament del pla es preveu que es dugui a terme durant els quatre anys posteriors a la finalització de la fase 2. Aquesta fase conté les actuacions següents:

- ➔ Connexió Bonavista amb l'escola de Sant Roc
- ➔ Itinerari de la Canya
- ➔ Itinerari del Morrot
- ➔ Itinerari del riu
- ➔ Ronda del centre

FASE 3: Itinerari del Riu

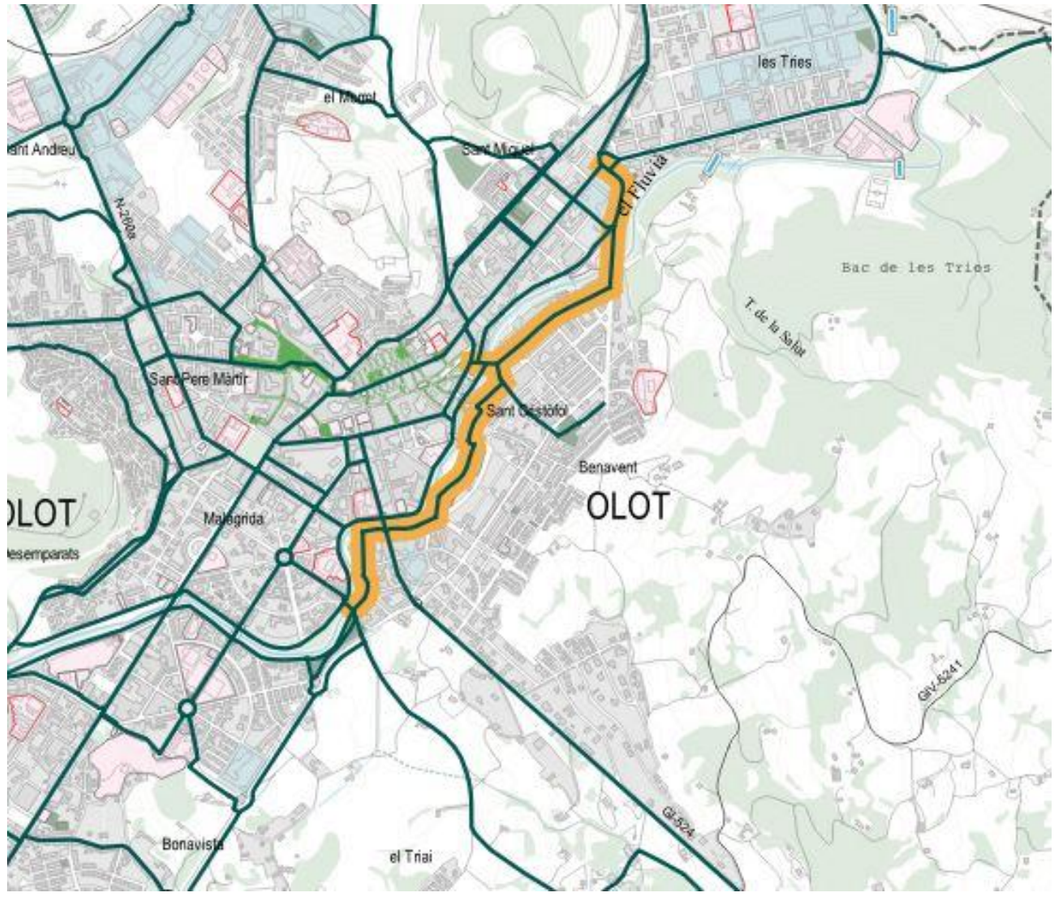
Durant el procés participatiu es va insistir molt en la necessitat de donar continuïtat a l'itinerari del riu, tant per a la mobilitat quotidiana com per a la mobilitat cicloturística, en general de la ciutat.

Al PMUS de l'any 2016 i a l'estudi d'itineraris alternatius elaborat aquell mateix any es contemplen itineraris ciclistes als dos marges del riu Fluvià.

La xarxa proposada al present pla recull també les dues propostes, no obstant això, es decideix prioritzar l'itinerari del marge dret del riu donat que ja disposa d'alguns trams habilitats i presenta majors facilitats d'actuació que l'itinerari del marge esquerre del riu.

Així doncs, les actuacions suggerides per completar l'itinerari del riu són les següents:

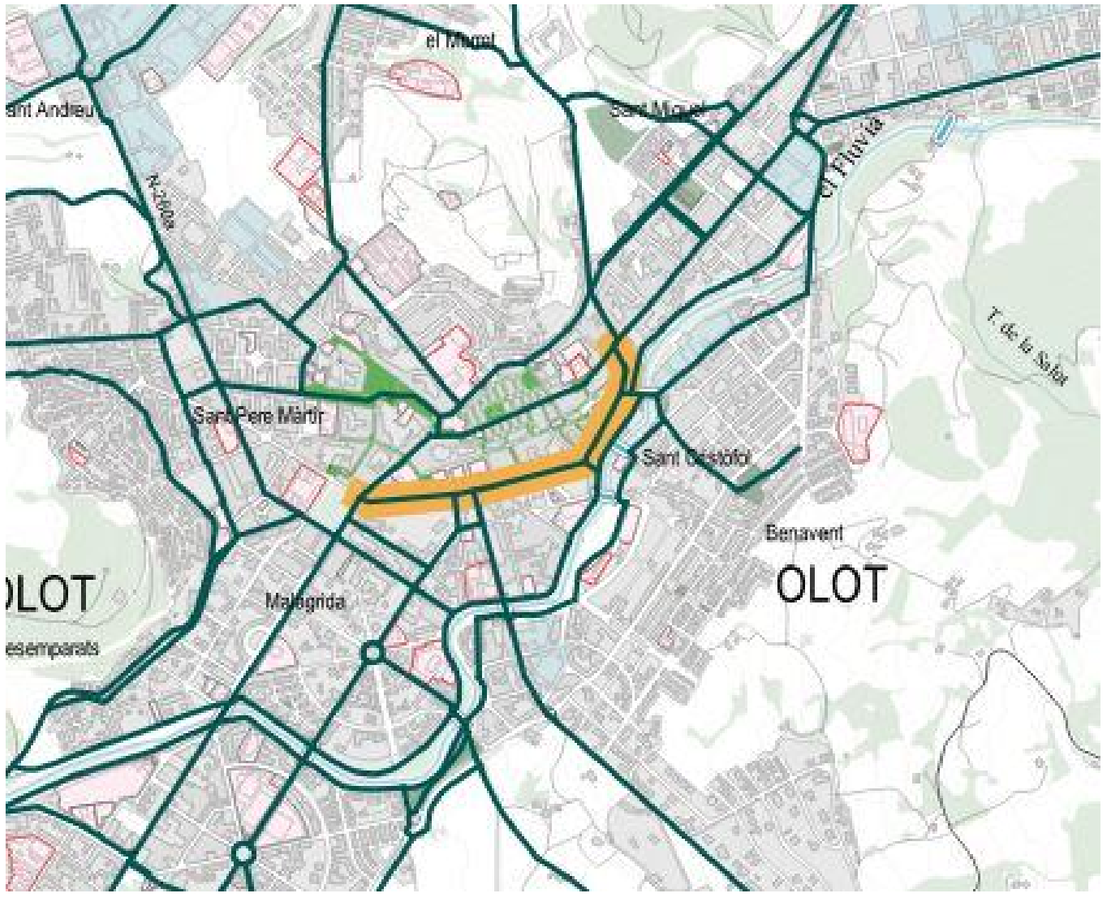
- ➔ Adequació de l'itinerari des del Pont de les Mores fins a la ronda les Fonts passant per la Ronda Sotmetent i el grup d'habitatges de la Verge del Tura.
- ➔ Segregació d'una part de la vorera com a Vorera bici al tram de la Ronda de les Fonts entre la Ctra de Santa Pau i l'avinguda Pirineus.
- ➔ Creació d'un carril bici amb calçada independent - pista bici - paral·lel a la Ronda Fonts fins al carrer Josep M. Folch i Torres.
- ➔ Carrer de convivència mitjançant la reurbanització del carrer Font de la Salut tal com està previst al planejament del municipi.
- ➔ Carril bici bidireccional en calçada al carrer Terrassa eliminant un cordó d'aparcament.
- ➔ Carril bici bidireccional en calçada al pont del carrer Portbou estrenyent els carrils de circulació. En tractar-se d'un itinerari escolar es recomana aprofitar la modificació de la secció per ampliar la vorera est del pont i afegir-hi elements de protecció.



FASE 3: Ronda del centre

Per evitar que el flux principal de bicicletes passi pels carrers de vianants del centre i amb la voluntat d'evitar possibles conflictes entre bicicletes, VMP i vianants; es cal habilitar un itinerari alternatiu que eviti passar pels carrers de vianants del centre i que permeti connectar els nous carrils bici del Passeig Barcelona i de l'Avinguda Girona.

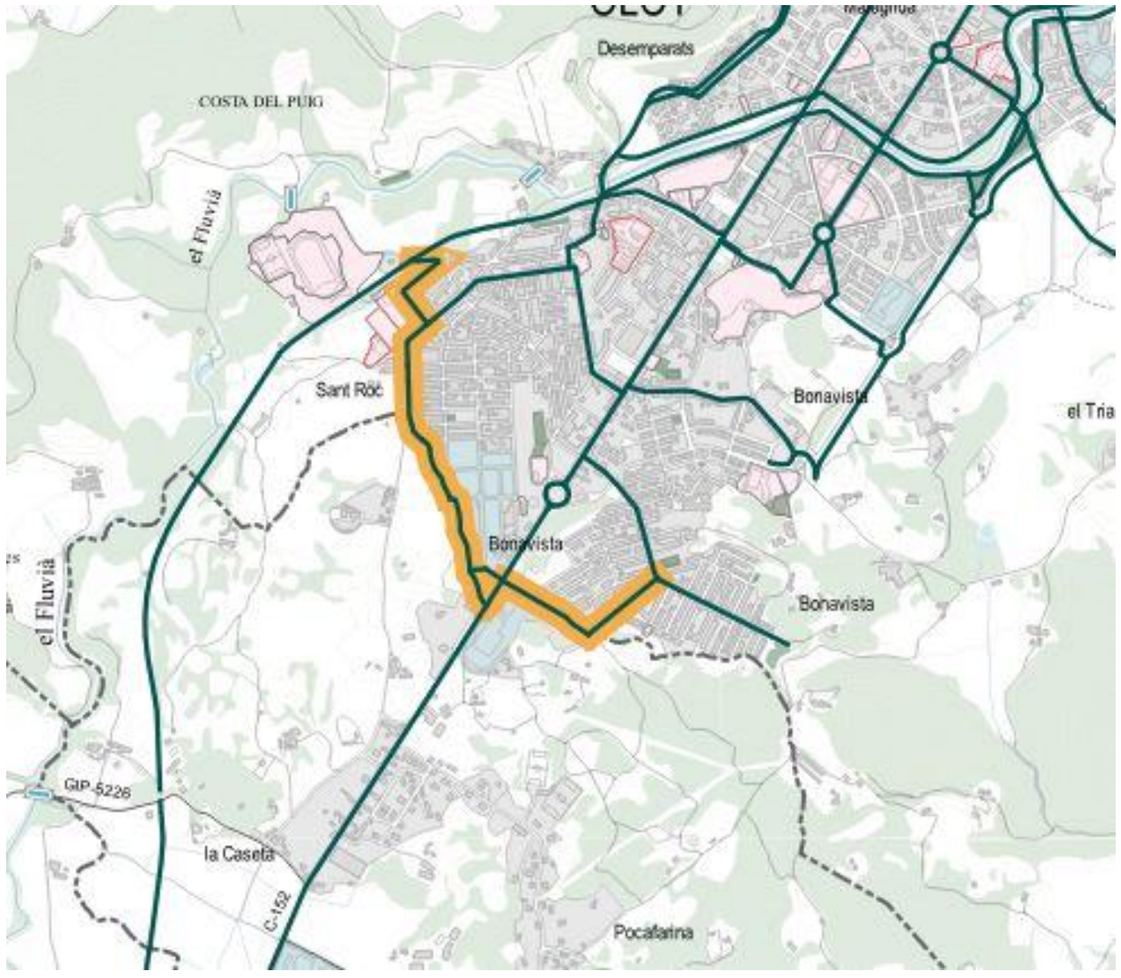
Així doncs, es proposa habilitar un carril bici als carrers Camil Mulleras i Bisbe Lorenzana eliminant un carril de circulació. El tram final de l'Avinguda Onze de Setembre es resol amb carrils trepitjables, ja que no hi ha amplada suficient per a una solució segregada.



FASE 3: Connexió Bonavista - Sant Roc

Es proposa habilitar un itinerari ciclable que permeti als alumnes del barri de Bonavista arribar a l'escola de Sant Roc. Aquest itinerari ha de ser especialment segur en tractar-se d'un camí escolar.

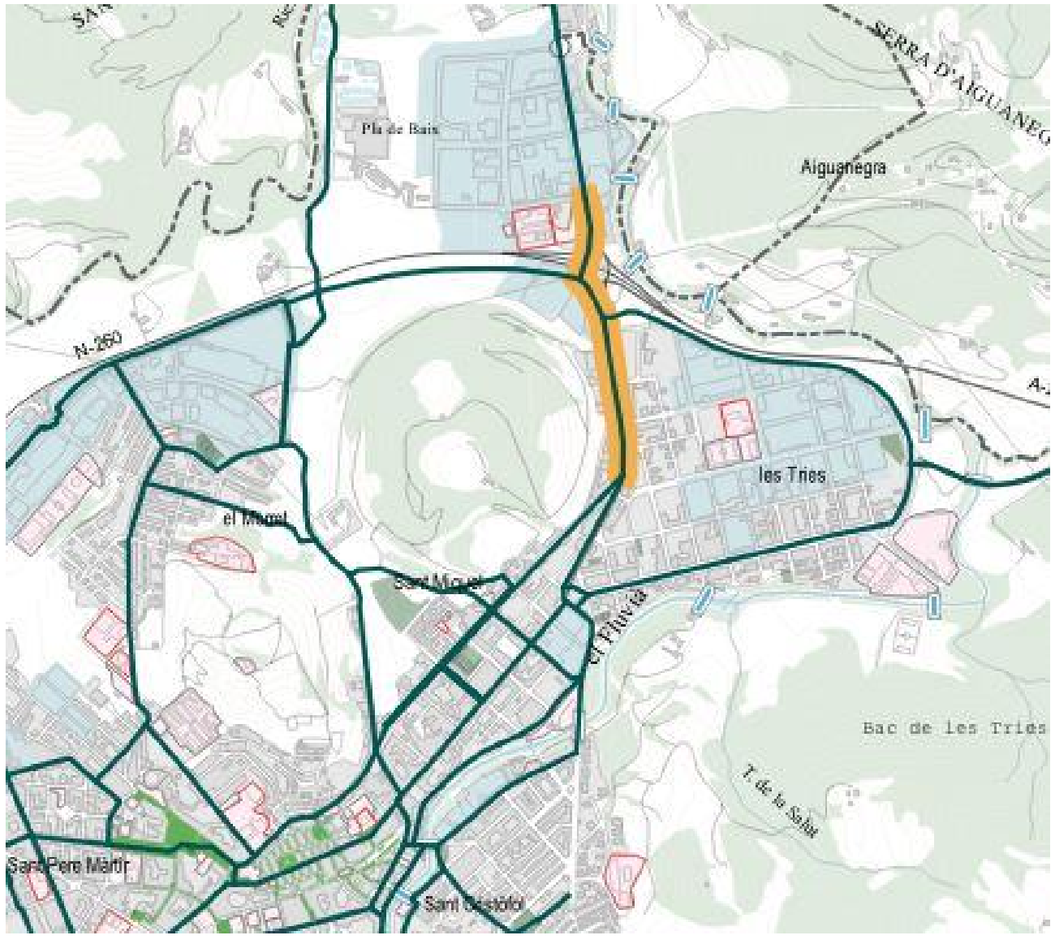
Així doncs, es proposa habilitar el camí que desemboca al carrer Pintor Josep Pujol, completar l'itinerari amb carrils trepitjables i un carril bici bidireccional al carrer Avet.



FASE 3: Itinerari de la Canya

Tenint en compte la necessitat de connectar el polígon de la Canya i l'escola Josep Mª Mestres i l'IE Greda amb la xarxa pedalable així com fomentar la mobilitat laboral i escolar amb bicicleta en aquesta zona, es proposa allargar el carril bici existent al primer tram de la carretera de la Canya fins al carrer dels Garganta.

La solució triada és de continuïtat de la secció existent desenvolupant un carril bici bidireccional en vorera. Per fer-ho possible caldrà afectar algunes finques que actualment tenen patis davanters en zones amb qualificació de via pública.

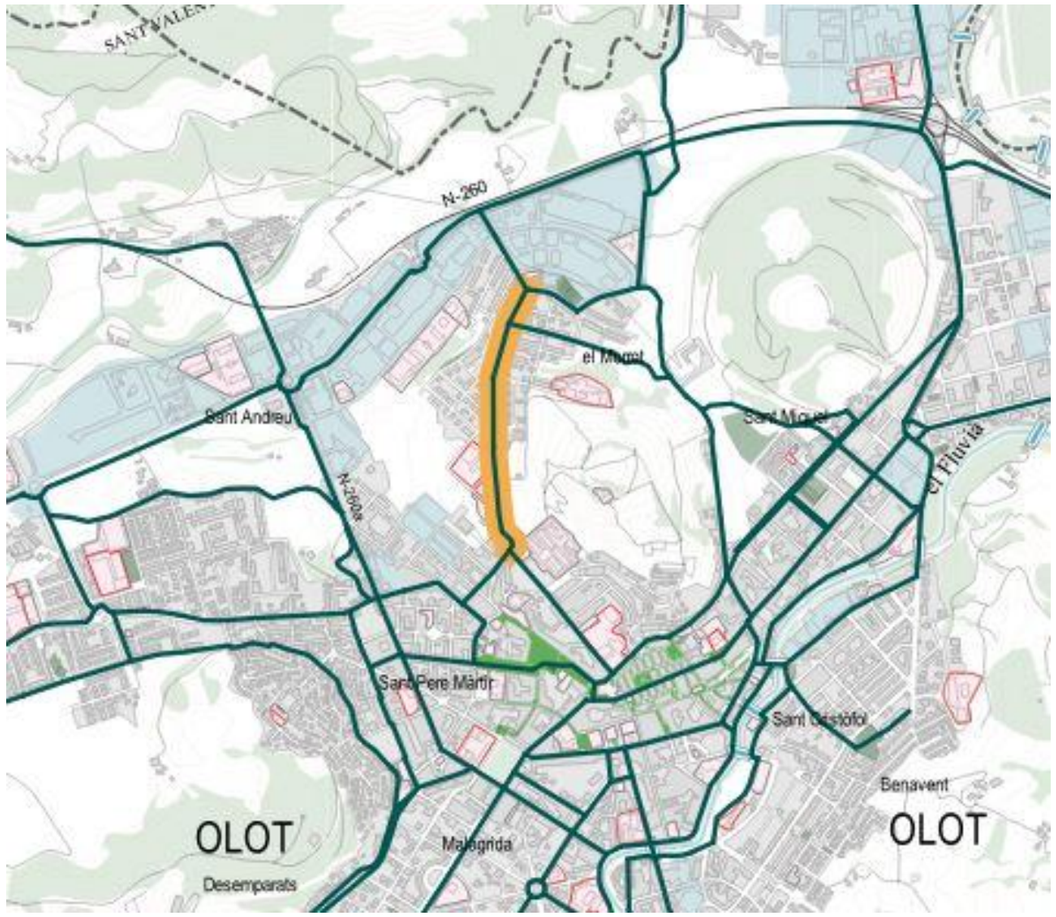


FASE 3: Itinerari del Morrot

Finalment, es proposa un itinerari a l'avinguda Morrot que permeti connectar el centre amb aquest barri.

Aquest itinerari funcionarà també com a camí escolar connectant el centre amb l'escola del Morrot i l'IES Montsacopa.

Així doncs, en tractar-se d'un camí escolar cal oferir una solució especialment segura i per tant es proposa un carril bici bidireccional en calçada a l'av. del Morrot eliminant un cordó d'aparcament.



B. Compartir l'espai públic per tenir una ciutat 100% ciclable

A part de la xarxa dedicada a les bicicletes i VMP, i amb l'objectiu de disposar d'una xarxa viària completament ciclable, cal contemplar i regular adequadament els espais de convivència de la bicicleta i els VMPs amb els vianants i la resta de vehicles.

Durant el procés participatiu i la diagnosi tècnica es van destacar aquests elements en referència a les situacions en què bicicletes i VMP han de compartir espais amb altres usuaris que utilitzen la via::

- ➔ Desigual distribució de l'espai públic: prioritat del trànsit a motor i aparcament en superfície
- ➔ Percepció de risc per part dels ciclistes: falta de mesures de formació i sensibilització cap a la bicicleta
- ➔ Necessitat d'adaptar la normativa per afavorir l'ús de la bici i el VMP
- ➔ Oportunitat amb la nova normativa de zona 30 a Olot
- ➔ Oportunitat de la pacificació del nucli antic

En aquest sentit, es plantegen els següents reptes per a la mobilitat en bicicleta i VMP, especialment a les següents tipologies d'espais.

B1. Definir com han de circular les bicicletes i VMP per a cada tipologia de carrer

A part de la xarxa dedicada a les bicicletes i VMP, i amb l'objectiu de disposar d'una xarxa viària completament ciclable, cal contemplar i regular adequadament els espais de convivència de la bicicleta i els VMP amb els vianants i la resta de vehicles. En aquest sentit, es plantegen els següents reptes per a la mobilitat en bicicleta i VMP, especialment a les següents tipologies d'espais:

Carrers de convivència: Tal com ja està recollit a l'ordenança municipal al respecte, es recomana permetre la circulació de bicicletes i patinets en ambdós sentits als carrers de vianants del centre, limitant-ne la velocitat a 10 km/h. A tal efecte, es proposa actualitzar la senyalització vertical del centre afegint el faldó *Exceptuant bicicletes* a la senyalització vertical.

Ciutat 30: A partir de l'11 de maig de 2021, el Reglamento General de Circulación preveu que tots els carrers en àmbit urbà amb un sol carril de circulació per sentit estiguin limitats a 30 km/h. Aprofitant aquesta nova normativa, es proposa que la ciutat d'Olot acabi de limitar la carretera de Santa Coloma, la carretera de la Canya i la carretera de Santa Pau quan aquestes formen part de la trama urbana a la velocitat màxima de 30 km/h. i que es facin actuacions a les calçades perquè aquesta reducció de velocitat sigui efectiva, reductors de velocitat, reducció d'amplada de carrils, passos alternatius, etc.

En aquest sentit, resulta d'especial interès fer una campanya específica per a les persones joves que són usuàries habituals del VMP, ja que són les que habitualment presenten un major desconeixement de com circular correctament.

Finalment, cal adaptar tota la senyalització vertical i horitzontal del municipi perquè sigui concordant amb la nova normativa, senyalitzant els nous límits a 30 km/h i afegint faldons *Excepte bicis i VMP* als senyals R-100 i R-1001 del centre.

B2. Millorar la convivència entre vianants i bicicletes/VMP

Fer periòdicament campanyes de conscienciació amb agents cívics o policia local als carrers del centre per advertir als usuaris de bicicletes i VMP de com han de circular en espais de vianants.

Elaborar un tríptic amb la normativa de circulació amb bicicleta i VMP a Olot.

B3. Ampliar l'àrea de vianants del centre

Seguir amb l'ampliació de l'àrea de vianants proposada al PMU i preveure com han de circular les bicicletes i VMP als nous carrers de vianants que s'executin.

B4. Pacificació del trànsit a tots els carrers secundaris.

Amb el canvi de normativa a nivell estatal per part de la Direcció General de Trànsit, tots els carrers amb un carril per sentit passen a tenir la velocitat limitada a 30 km/h.

Aquest fet s'ha de veure com una oportunitat per reforçar la prioritat en calçada de les bicicletes i VMP sobre els vehicles a motor en aquests carrers.

Així doncs, a tal efecte cal:

- ➔ Actualitzar la senyalització vertical i horitzontal en aquests carrers, especialment als que formen part de la xarxa ciclable bàsica, reforçant amb senyalització horitzontal la prioritat de les bicicletes en calçada.
- ➔ Instal·lar elements reductors de velocitat als trams de vial on s'excedeixi de forma continuada el nou límit de velocitat o en zones d'especial sensibilitat.

B5. Millorar la senyalització d'orientació específica per a les bicicletes

Instal·lar senyalització vertical d'orientació als encreuaments dels itineraris de la xarxa bàsica ciclable per tal de facilitar la circulació de bicicletes al municipi.

C. Millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP

Un dels elements clau per tal de fomentar l'ús de la bicicleta a la ciutat és l'oferta d'aparcament. Poder deixar la bicicleta de manera segura tant en origen com en destí i sense haver de caminar en excés resulta un dels elements més destacats en el procés de diagnosi per part de les persones que fan servir habitualment la bicicleta.

A més, aquesta oferta d'aparcament s'ha d'adaptar a la durada d'aquest, incrementant la seguretat per a l'aparcament de llarga durada, i s'ha d'adaptar a totes les tipologies de bicicleta, especialment a les bicicletes de càrrega o amb remolc que són cada cop més habituals tant en la distribució de mercaderies com en els entorns escolars.

Així doncs, es proposen les següents actuacions en relació amb la xarxa d'aparcaments:

C1. Definició de criteris de disseny de la xarxa d'aparcaments

Tot seguit es proposen els següents criteris per al disseny de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes.

Nivell de seguretat

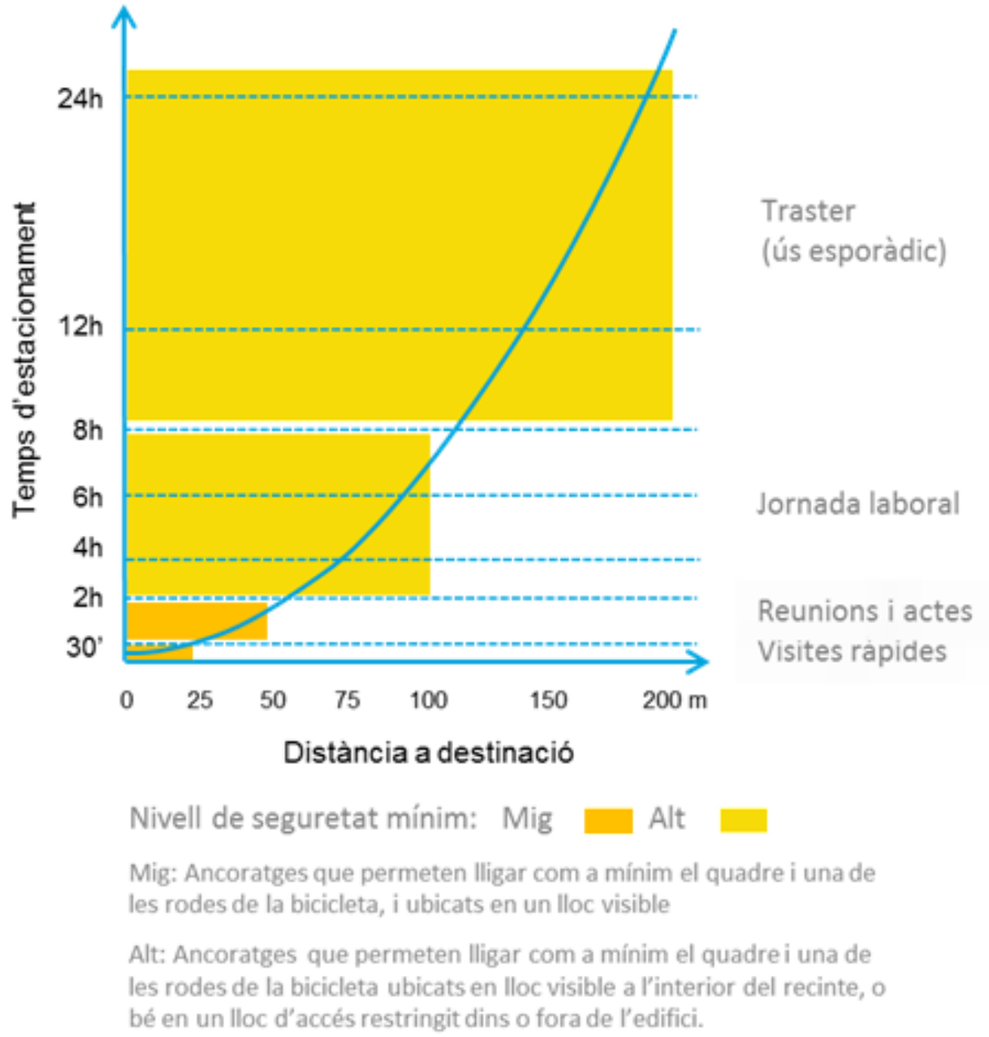
- ➔ A - Molt alt: Consignes o espais on la bicicleta està protegida de forma integral, no es pot accedir a cap dels seus components
- ➔ B - Alt: Ancoratges que permeten lligar com a mínim el quadre i les dues rodes de la bicicleta, ubicats en lloc visible a l'interior del recinte o bé en un lloc d'accés restringit a les persones usuàries (dins o fora de l'edifici).
- ➔ C - Mig: Ancoratges que permeten lligar com a mínim el quadre i una de les rodes, i ubicats en un lloc visible.

A més a més, es podria definir un subnivell *plus* en cada cas si l'ancoratge ofereix una solució de cadenat d'alta seguretat, independentment del de la persona usuària. Aquest sistema ofereix un nivell mínim de seguretat a totes les persones, però no necessàriament és més segur que el cadenat d'un particular.

Durada, distància i nivell de seguretat

La predisposició a caminar una certa distància una vegada la persona usuària ha aparcat la bicicleta depèn del temps d'estacionament, així com del nivell de seguretat que ofereix la infraestructura.

- ➔ Llarga durada: Normalment més de 4 hores, corresponent a l'estacionament de les persones treballadores durant part o tota la jornada laboral. Aquestes persones usuàries són generalment regulars i estarien disposades a caminar fins a 100 metres si l'oferta tingués un nivell alt de seguretat (B o superior).
- ➔ Curta durada: Corresponent a les persones visitants de les oficines d'atenció pública (30-45 minuts), o bé a les persones assistents a reunions de treball, audiències o actes públics (<2 hores). Aquestes persones usuàries són generalment esporàdiques i s'estima que no estarien disposades a caminar més de 50 m (o 25 m si fos una visita de menys de 30 min). Accepten nivell de seguretat mig (C o superior).



Nivell de seguretat segons temps d'estacionament i distància a destinació

Font: Vaic Mobility (2021)

Tipologies d'aparcament

Totes les tipologies d'aparcament segur de bicicletes es poden classificar en funció dels criteris següents:

- ➔ Col·locació de la bicicleta: manual / automàtica.
- ➔ Ancoratge: consigna / ancoratge per a cadenat independent / ancoratge amb sistema de bloqueig.
- ➔ Identificació de la persona usuària: sense identificació / manual / electrònica.
- ➔ Recinte: sense recinte / recinte amb identificació d'usuaris modular o d'obra/ recinte no accessible modular o d'obra.

			Sense recinte específic	Recinte amb identificació d'usuaris a l'accés		Recinte no accessible (només personal)	
				Gàbia modular	D'obra	Modular	D'obra
Col·locació manual	Consignes	Sense identificació o manual	1a			3	
		Identificació electrònica	1b				
	Ancoratges per a cadenat independent		7	4a	4b		
	Ancoratges amb sistema de bloqueig	Sense identificació o manual	6a	5a	5c		
		Identificació electrònica	6b	5b	5d		
Col·locació automàtica			-			2a	2b

1 Consignes (A)
2 Sistema automàtic (A)
3 Magatzem restringit al personal del servei (A)
4 Recinte específic amb ancoratges amb sistema de bloqueig (B+)
5 Recinte específic amb ancoratges per a cadenat independent (B)
6 Ancoratges amb sistema de bloqueig sense recinte específic (C+)
7 Ancoratges per a cadenat independent sense recinte específic (C)

Tipologies d'aparcament. Font: Vaic Mobility (2021)

Consigna per a l'aparcament de bicicletes (1). Nivell de seguretat A

Sistema automàtic (2). Nivell de seguretat A

Magatzem restringit al personal de servei (3). Nivell de seguretat A

Recinte amb ancoratges i sistemes de bloqueig (4). Nivell de seguretat B+

Recinte amb ancoratges per a cadenar independent (5). Nivell de seguretat B

Ancoratges amb sistema de bloqueig sense recinte (6). Nivell de seguretat C+

Ancoratges per a cadenat independent sense recinte (7). Nivell de seguretat C

C2. Oferta de curta durada a la via pública

Es proposa millorar l'oferta d'aparcament per a bicicletes, amb l'objectiu de garantir una oferta mínima d'aparcament: cobertura mínima de 50 metres en els principals eixos comercials, oferta mínima a les proximitats de la xarxa ciclable bàsica i oferta mínima d'aparcament en via pública associada als equipaments, especialment els educatius.

C3. Oferta de llarga durada a la via pública

Es proposa dur a terme un estudi per identificar zones d'alta densitat de població on la tipologia de l'edificació dificulti l'aparcament de bicicletes a l'interior dels habitatges. En aquests casos es proposa identificar aparcaments soterrats on puguin crear aparcaments per a bicicletes i VMP segurs. Alternativament, també es poden crear aparcaments segurs en locals buits en planta baixa que siguin propietat de l'Ajuntament d'Olot o bé que s'adquireixin a tal efecte.

C4. Promoció de l'accés en bici I VMP a edificis municipals i equipaments

Es proposa dotar els equipaments municipals de solucions d'aparcament a l'interior tant per a bicicletes com per a VMP, sigui instal·lant consignes o bé creant espais d'aparcament segurs a l'interior.

A tal efecte, es pot agafar d'exemple de l'Ajuntament de Barcelona, el qual ha creat un segell distintiu d'Edificis Amics de la Bici, amb el qual certifica quins dels seus equipaments i centres de treball estan preparats per accedir-hi amb bicicleta o VMP.

C5. Oferta de punts de servei per a la bicicleta i els VMP

Es proposa la instal·lació de punts de servei per a bicicletes i VMP en els aparcaments amb una major demanda. Aquests punts poden estar dotats d'infladors, punts d'auto reparació i punts de recàrrega.

C6. Campanya de prevenció de robatoris

Per tal de prevenir els robatoris de bicicletes a la via pública i conscienciar a la població de la importància de disposar d'un bon cadenat i de lligar la bicicleta correctament, es proposa dur a terme una campanya per comunicar la importància d'estacionar i lligar correctament les bicicletes.

Addicionalment, es recomana que aquesta campanya permeti donar a conèixer el registre de la Red de Ciudades por la Bicicleta, amb la finalitat d'evitar els robatoris o pèrdues i facilitar la seva localització. Es proposa que tenir la bicicleta registrada sigui condició necessària per accedir a lligar la bicicleta a una eventual xarxa d'aparcaments segurs del municipi.

D. La bicicleta i VMP inclusius

El procés d'implantació de la bicicleta i els VMP a Olot ha de ser també una oportunitat per augmentar la cohesió social de la ciutat, disminuint els conflictes generacionals i esdevenint un vector d'oportunitat per a la potenciació d'una mobilitat pensada per a les persones amb menys recursos.

Durant el procés participatiu es van detectar els següents elements relacionats amb el potencial inclusiu de la bicicleta:

- ➔ Dificultat d'accés a bicicletes o VMP per raons socioeconòmiques.
- ➔ La bicicleta com a mode de transport de la gent amb menys recursos.
- ➔ Conflictes entre gent jove i gent gran.
- ➔ Discriminació de gènere cap a usuàries de bicicleta i VMP.

Així doncs, s'estableixen les següents propostes en aquesta línia estratègica:

D1. Facilitar l'accés a la bicicleta a persones sense recursos econòmics

Es proposa crear una línia de subvencions municipals per tal de facilitar la compra de bicicletes a persones sense recursos econòmics així com crear una xarxa de recuperació de bicicletes sense ús per a la cessió a les persones que les necessitin. Una activitat que, fins ara, l'ha portat a terme l'entitat Bicis Actives.

D2. Incloure la perspectiva de gènere en el disseny de traçats i acabats de la infraestructura ciclable

Incloure un punt d'anàlisi en perspectiva de gènere a tots els projectes de nous itineraris ciclables, creant especial atenció a punts com la il·luminació, la segregació d'itineraris o la no creació d'espais sense sortida i punts foscos.

D3. Aprofitar la inclusió de la bicicleta a l'espai públic per fer la ciutat més accessible

Incloure la perspectiva de l'accessibilitat universal als nous projectes d'itineraris ciclables que s'executin a la ciutat, aprofitant les actuacions a tots els elements viaris per millorar l'accessibilitat a l'espai públic amb la instal·lació de nous guals o altres mesures.

E. En bici i VMP a l'escola

Diagnosi

- Oportunitat de transformació amb la revolta escolar
- Molta implicació en el procés per part de la comunitat educativa
- Poques famílies porten els infants a l'escola en bicicleta
- Falta d'infraestructura segura per anar en bicicleta als centres educatius
- Entorns escolars percebuts com poc amables i segurs
- Espais d'aparcament insuficients als centres escolars
- Falta d'espais de formació per als infants sobre com anar amb bicicleta

E1. Prioritzar la xarxa bàsica que dona accés a les escoles

Es proposa executar prioritàriament els itineraris de la xarxa ciclable que formen part de la xarxa de camins escolars, respectant les fases d'actuació establertes de tal manera que en el període d'aplicació de la fase 1 caldrà començar pels recorreguts escolars, quan s'inicia la fase 2 començar així mateix pels recorreguts escolars, etc.

E2. Incorporar les habilitats per circular amb al currículum escolar

Es proposa educar els infants i joves en la mobilitat en bicicleta a través d'un programa educatiu similar a d'altres ja existents arreu de Catalunya. A més, caldrà elaborar un estudi per a la creació d'itineraris segurs perquè els infants puguin accedir a l'escola en bicicleta (camins escolars). Cal tenir en compte també solucions per a altres vehicles de mobilitat personal com ara patinets, monopatins, etc... ja que són molt freqüents i útils en entorns escolars.

Addicionalment, es proposa incorporar la formació en mobilitat i bicicleta en el currículum escolar, tal com es porta a terme a través del programa Bicia't, basat en itinerari d'aprenentatge amb alumnes per gaudir de la bicicleta.

E3. Crear entorns escolars segurs per anar en bici

Es proposa elaborar un estudi de camins escolars per a la ciutat d'Olot per identificar possibles actuacions als entorns escolars dels centres com ara els talls temporals de trànsit als accessos de les escoles, la creació d'espais d'espera segurs per als infants o la senyalització de zones de "petó i adeu".

E4. Promoure el canvi d'hàbits en la mobilitat de les famílies

En el marc dels projectes de camins escolars, incloure espais de difusió dels beneficis de la mobilitat sostenible a les famílies.

E5. Crear espais d'aparcament per a bicicletes i patinets

Crear espais d'aparcament de curta durada per a bicicletes i patinets als accessos dels centres escolars per als vehicles de les famílies als moments d'entrada i sortida dels infants a l'escola i habilitar espais per a bicicletes i patinets a l'interior dels centres escolars per als vehicles dels infants durant la jornada escolar.

Aquesta actuació resulta d'especial interès als instituts, ja que es tracta d'un públic objectiu de gran interès que cal fidelitzar.

Aparcament per a bicicletes a l'interior de l'IES Garrotxa

Font: la Directa

F. En bici i VMP a la feina

Diagnosi

- Connexió ciclable incompleta amb els polígons industrials de l'entorn de la ciutat.
- Manca d'aparcament segur a les empreses i llocs de treball.
- Pocs incentius en l'àmbit de mobilitat laboral sostenible per part de les empreses i l'administració.
- Oportunitat de canvi modal, bona distància per recórrer amb bicicleta.

F1. Crear itineraris de connexió amb els principals polígons

Desenvolupar la xarxa ciclable bàsica que dona accés als principals polígons de la ciutat i dels pobles de l'entorn, prioritzant les connexions amb els polígons de La Canya i les Mates dins del municipi i als Municipis de l'entorn, Les Preses, La Vall de Bianya i Sant Joan les Fonts/Begudà.

Aquesta actuació ja està inclosa a la actuació d'execució de la xarxa ciclable bàsica.

F2. Fer que els itineraris ciclables siguin adequats per a la mobilitat laboral

Durant el procés participatiu s'han identificat diversos itineraris de les vies verdes d'Olot que connecten amb els polígons de l'entorn i que, per tant, es fan servir a diari per a mobilitat laboral. Aquests camins no compleixen els requisits mínims de confort per a la mobilitat quotidiana, especialment pel que fa a la il·luminació.

Així doncs, es proposa fer millores d'il·luminació i paviment a les vies verdes a l'entorn de la ciutat.

F3. Crear espais d'aparcament segur als principals polígons

Fomentar la creació d'espais d'aparcament segur per a bicicletes a l'interior de les empreses dels polígons industrials d'Olot. Es proposa modificar la normativa urbanística que fa referència a la previsió d'aparcaments de cotxes a l'interior de les empreses de tal manera que una part d'aquests aparcaments s'hagin de destinar a bicicletes.

F4. Incentius per part de les empreses per anar amb bicicleta a la feina

Crear un programa d'incentius pels treballadors que vagin a treballar amb bicicleta.

F5. Disposar de flotes de bicicletes públiques als polígons

Disposar de bicicletes públiques per als treballadors dels polígons pot ser un bon incentiu per captar nous usuaris de bicicleta per a la mobilitat laboral.

Hi ha experiències d'èxit a alguns municipis de Catalunya com Sant Quirze del Vallès, on agrupacions de polígons disposen de bicicletes a l'estació de ferrocarrils, fet que els permet recórrer els últims metres fins a la feina amb bici.

Es proposa fer un estudi amb les empreses que es mostrin interessades per tal d'agrupar la demanda i poder oferir solucions conjuntes per a agrupacions empresarials. Per tal d'incentivar els desplaçaments a la feina amb transport públic (bus) es proposa crear una xarxa d'aparcaments de bicicletes al costat de les parades de bus perquè incentivin als treballadors a desplaçar-se des dels seus domicilis fins a les parades amb bicicleta i utilitzin l'autobús com a sistema de transport per anar al treball.

Font: Programa BiTiBI

Font: Biciempresa AMB

G. Potenciar la bicicleta i els VMP com a element de lleure i turisme

Diagnosi

- Gran potencial d'Olot i de les comarques gironines com a destinació cicloturística.
- Itineraris d'oci i lleure desconnectats del centre.
- Itineraris turístics que no passen pels principals atractius de la ciutat.
- Desconeixement de l'oferta cicloturística per part de la ciutadania d'Olot.

G1. Potenciar l'eix del riu com a itinerari de lleure i turisme

Crear un itinerari continu que segueixi el traçat del riu, tant per a mobilitat quotidiana com per al lleure.

Aquesta actuació ja està inclosa dins l'execució de la xarxa ciclable bàsica.

G2. Potenciar els itineraris turístics amb bicicleta per la ciutat

Durant el procés participatiu es va constatar el desconeixement que té la ciutadania d'Olot dels itineraris ciclables de l'entorn de la ciutat.

Així doncs, es proposa fer una campanya de difusió de l'oferta de turisme amb bicicleta entre els habitants d'Olot.

Donat el gran potencial dels itineraris de lleure a l'entorn de la ciutat es proposa dur a terme una campanya per animar als habitants de la ciutat a anar amb bicicleta pels camins del municipi i descobrir-ne els paratges naturals.

Aquest tipus de campanya poden tenir una gran incidència en la mobilitat ciclista, ja que habitualment el lleure pot ser una bona via d'entrada a la mobilitat amb bicicleta com a primer pas per a la mobilitat quotidiana amb bicicleta.

G3. Donar a conèixer l'oferta turística amb bicicleta.

Fer una campanya de difusió i promoció del desplaçaments fins als punts d'interès turístics tant de la ciutat com de la comarca amb bicicleta habilitant zones d'aparcament de vehicles a motor prop dels itineraris ciclistes perquè els turistes puguin aparcar el seu vehicle i agafar la bicicleta per realitzar les visites a la ciutat i comarca.

G4. Aprofitar el potencial d'Olot i de les comarques gironines com a destinació cicloturística.

Connectar els establiments turístics com hotels i càmpings a la xarxa ciclable i connectar els itineraris cicloturistics amb el centre.

Difusió de la xarxa de Vies Verdes de Girona a través dels mitjans de comunicació de l'Ajuntament d'Olot.

Font: Turisme Garrotxa

H. Potenciar el paper de la bicicleta i els VMP en el desenvolupament social i econòmic

Diagnosi

- Dificultats per anar a comprar al centre amb bicicleta
- Fort teixit associatiu i empreses relacionades amb la bicicleta
- Potencialitat de la formació i llocs de treball al voltant de la bicicleta
- Oportunitat de descarbonitzar el repartiment de mercaderies a la ciutat

H1. Facilitar anar a comprar amb bicicleta per promoure el comerç

Millorar l'oferta d'aparcaments per a bicicletes a les zones comercials per facilitar la compra amb bicicleta.

H2. Suport al teixit associatiu de la ciutat i empreses

Suport institucional de l'Ajuntament d'Olot en actes, projectes i campanyes del teixit associatiu i del món empresarial de promoció de la bicicleta.

H3. Programa d'ajudes a la compra local de bicicletes

Elaborar un programa de subvencions a la compra de bicicletes, destinat a facilitar l'adquisició de bicicletes elèctriques.

H4. Potenciar el repartiment i missatgeria amb bicicleta

Elaborar un programa de subvencions a la compra de bicicletes, destinat a facilitar l'adquisició de bicicletes elèctriques de càrrega per a comerços locals.

I. Integrar la bicicleta i els VMP en els instruments de planificació i gestió municipals

Diagnosi

- Actualització contínua de l'Ordenança Municipal de Circulació d'Olot
- Falta de protocols relacionats amb la integració de la bicicleta a l'espai públic
- Poc compliment de les actuacions relacionades amb la bicicleta en els instruments de planificació
- Prioritització del vehicle de motor en la regulació vigent
- Poca integració de la bicicleta en la gestió municipal diària

I1. Pla de formació per a la Policia

Potenciar la formació específica dirigida a la Policia Municipal d'Olot amb l'objectiu de formar el cos policial en el camp de la mobilitat en bicicleta, com a màxims garants del compliment de l'ordenança de circulació així com prevenció i actuació en cas de robatoris.

I2. Actualitzar de forma continuada l'Ordenança Municipal de Circulació d'Olot

L'Ordenança Municipal de Circulació l'Olot ha estat modificada en la fase final de la redacció d'aquest document per incloure les condicions de circulació dels vehicles de mobilitat personal i regular les condicions de circulació de les bicicletes dins del Nucli Antic així com la possibilitat de transportar infants amb carretons.

Per tot això, és clau mantenir l'ordenança municipal actualitzada així com incorporar tots aquells nous elements de transport que apareguin a part de regular les noves pràctiques o necessitats.

I3. Protocol per assegurar la continuïtat dels itineraris ciclables en cas d'obres

Establir un protocol d'actuació que permeti garantir la continuïtat dels itineraris ciclables en cas que aquests s'hagin d'interrompre de manera puntual per fer alguna actuació de manteniment i/o millora de la via pública. En aquests casos cal senyalitzar la incorporació de les bicicletes a la calçada en el tram que el carril bici quedi interromput.

En vies amb una gran intensitat de circulació de bicicletes o en aquelles vies en les quals la bicicleta circuli en contrasentit, es pot preveure tallar un carril de circulació de vehicles motoritzats i destinar-lo exclusivament a la circulació de bicicletes, o bé fer un estretament del carril amb senyalització temporal per a les bicicletes que circulen en contrasentit.

I4. Reserva d'una partida pressupostària anual per a actuacions vinculades amb la bicicleta

Construir una nova infraestructura per a la mobilitat en bicicleta requereix que aquesta es mantingui en unes condicions adequades de conservació per poder oferir un nivell de servei òptim al llarg de la seva vida útil. A tal efecte, cal reservar una partida pressupostària per garantir unes condicions adequades de conservació de les infraestructures ciclistes.

I5. Disposar d'una flota de bicicletes per al personal de l'ajuntament

Posar una flota de bicicletes a disposició dels treballadors de l'ajuntament perquè aquests les puguin utilitzar en els seus desplaçaments laborals.

Destinar part de la flota de bicicletes elèctriques municipals a préstec temporal als treballadors amb el compromís que aquests vagin a treballar amb bicicleta, aquesta mesura serveis per adquirir l'hàbit d'anar a treballar amb bicicleta.

I6. Revisar els cicles i temps semafòrics a les vies bàsiques amb itineraris ciclables

Revisar els temps semafòrics dels principals itineraris de la xarxa ciclable bàsica per tal que aquests s'adaptin millor a la velocitat de circulació de les bicicletes

J. Establir els criteris de governança i gestió del pla

Diagnosi

- Per tal d'assegurar la bona implantació de les mesures proposades cal establir diferents espais de cogovernança que permetin la coordinació tècnica i la participació ciutadana.
- Es proposa la formalització de diferents espais de coordinació tècnica i participació ciutadana i els mecanisme per fer que aquests es coordinin entre ells.

J1. Creació de dos nous espais de governança tècnica-administrativa i coordinació amb un d'existent, via pública.

Oficina de la bicicleta i VMP

Aquest espai està pensat perquè el lideri una persona referent que dona continuïtat i coherència a totes les accions i espais vinculats al pla i tot el que és relatiu a la bicicleta i àmbit VMP. Serà la persona encarregada de coordinar el desenvolupament del pla, coordinar la resta d'espais de governança i encarregar-se del seguiment de les actuacions proposades durant els deu anys d'implementació del pla.

Taula de mobilitat

Espai de debat entre diferents departaments de l'Ajuntament i l'organisme encarregat de fer el seguiment de les actuacions proposades al pla on es tracten els temes estratègics vinculats a la mobilitat. Les persones i departaments implicats en aquest espai es troben de manera sistemàtica trimestralment i, puntualment, segons necessitats.

- ➔ Urbanisme
  - ◆ Via pública
  - ◆ Obres
  - ◆ Planejament
- ➔ Educació
- ➔ Policia
- ➔ Turisme Olot
- ➔ Agència DinàmiG | Contacte amb empreses

La taula de mobilitat d'Olot haurà de coordinar-se i estar en constant contacte amb :

- ➔ Taules de mobilitat comarcal
  - ◆ Taula de mobilitat turística
  - ◆ Comissió de tècnics

Via pública:

De manera addicional als dos espais precedents és necessari que l'equip de via pública de l'Ajuntament d'Olot continuï les feines de manteniment de la xarxa i petites actuacions quotidianes de millora i ajust en coordinació amb els altres dos espais.

J2. Manteniment de l'actual grup motor del procés Olot Pedala i coordinació d'aquest amb el teixit associatiu dels diferents barris d'Olot

Durant el procés de participació del pla es van crear diversos espais de participació amb diferents nivells d'implicació de les persones que hi participaven.

Un d'aquests espais és el grup motor, el qual durant l'elaboració del procés participatiu i del pla ha ajudat en l'organització dels espais de participació i ha ajudat a fer el seguiment en el desenvolupament del pla.

Així doncs, es proposa donar continuïtat a aquest espai de participació, per tal que sigui l'encarregat de fer el seguiment de les actuacions del pla i proposar-ne les modificacions o millores necessàries. Idealment aquest grup es formarà de manera voluntària en la quarta fase del procés de participació abans de finalitzar el procés i implicant el major nombre possible dels actuals membres del grup motor i del Consorci d'Acció Social.

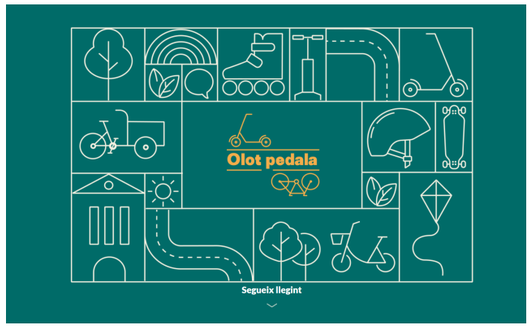
Aquest grup es trobarà dues vegades a l'any en coordinació amb la persona referent de l'Oficina de la Bicicleta i VMP.

J3. Crear un sistema d'avaluació continuada de l'avenç de la implantació del pla, els canvis esdevinguts en l'ús de la bicicleta, els VMP i tot el relatiu a aquests.

Aquest document inclou en l'apartat *4. Seguiment* una potent eina que permet a les persones, equips i entitats encarregades de donar continuïtat i vetllar pel bon desenvolupament del pla poder fer un seguiment de les tasques que proposa aquest pla, avaluar la seva validesa i reconfigurar tot allò que sigui convenient.

J4. Creació d'un espai digital vinculat al web de l'Ajuntament d'Olot on es recollirà tota la informació relativa al Pla, la bicicleta i els VMP.

Durant tot el procés de desenvolupament de la part tècnica i participativa d'aquest pla ha estat en funcionament el web https://pedala.olot.cat/ on s'ha anat publicant tota la informació referent al projecte així com els seus resultats que inclou aquest mateix document. A partir del moment de posada en vigor d'aquest pla caldrà continuar tenint una plataforma digital on tota persona interessada a informar-se sobre aquesta iniciativa, el seu desenvolupament o qualsevol altre tema relacionat a la bicicleta i VMP a Olot pugui consultar tot el relatiu a la mobilitat sostenible del municipi.



3.1. Calendari

A continuació s'estableix un calendari d'execució de les actuacions basat en les tres fases en les quals s'articula la proposta:

- ➔ Fase 1: 2021/2022-2023
- ➔ Fase 2: 2024-2027
- ➔ Fase 3: 2028-2031

Per a cada fase, es marquen dues caselles, corresponent als moments d'inici i al final de cada fase, podent així una major concreció en el calendari.

	ACTUACIÓ	FASE		
		1	2	3
A1	Establir una xarxa ciclable bàsica a la ciutat			
B1	Definir com han de circular les bicicletes i VMP per a cada tipologia de carrer			
B2	Millorar la convivència entre vianants i bicicletes/VMP			
B3	Ampliar l'àrea de vianants del centre			
B4	Pacificació del trànsit a tots els carrers secundaris			
B5	Millorar la senyalització d'orientació específica per a les bicicletes			
C1	Definició de criteris de disseny de la xarxa d'aparcaments			
C2	Oferta d'aparcament de curta durada a la via pública			
C3	Oferta d'aparcament de llarga durada a la via pública			
C4	Promoció de l'accés en bicicleta als edificis municipals i equipaments públics (EAB)			
C5	Oferta de punts de servei per a la bicicleta i els VMP			
C6	Campanya de prevenció de robatoris			
D1	Facilitar l'accés a la bicicleta a persones sense recursos econòmics			
D2	Incloure la perspectiva de gènere en el disseny de traçats i acabats de la infraestructura ciclable			
D3	Aprofitar la inclusió de la bicicleta a l'espai públic per fer la ciutat més accessible			
E1	Prioritzar la xarxa bàsica que dona accés a les escoles			
E2	Incorporar les habilitats per circular amb bicicleta al currículum escolar			
E3	Crear entorns escolars segurs per anar en bici			
E4	Promoure el canvi d'hàbits en la mobilitat de les famílies			
E5	Crear espais d'aparcament per a bicicletes i patinets			
F1	Crear itineraris de connexió amb els principals polígons			
F2	Fer que els itineraris ciclables siguin adequats per a la mobilitat laboral			
F3	Crear espais d'aparcament segur als principals polígons			
F4	Incentius per part de les empreses per anar amb bicicleta a la feina			
F5	Disposar de flotes de bicicletes públiques als polígons			
G1	Potenciar l'eix del riu com a itinerari de lleure i turisme			
G2	Potenciar els itineraris turístics amb bicicleta per la ciutat.			
G3	Donar a conèixer l'oferta turística amb bicicleta.			
G4	Aprofitar el potencial d'Olot i de les comarques gironines com a destinació cicloturística.			
H1	Facilitar l'anar a comprar amb bicicleta per promoure el comerç			
H2	Suport al teixit associatiu de la ciutat i empreses			
H3	Programa d'ajudes a la compra de bicicletes			
H4	Potenciar el repartiment i missatgeria amb bicicleta			
I1	Pla de formació per a la Policia Local			
I2	Actualitzar de forma continuada l'ordenança municipal de circulació.			
I3	Creació d'un protocol per garantir la continuïtat dels itineraris ciclables en cas d'obres.			
I4	Reserva d'una partida pressupostària per al manteniment de les infraestructures			
I5	Disposar d'una flota de bicicletes per al personal de l'ajuntament			
I6	Revisar els cicles i temps semafòrics a les vies bàsiques amb itineraris ciclables			
J1	Creació de nous espais de governança técnico-administrativa			
J2	Coordinació amb el grup motor i amb el teixit associatiu dels diferents barris d'Olot.			
J3	Avaluació i seguiment de l'ús de la bicicleta			
J4	Creació d'un espai digital			

3.2. Pressupost

A continuació es detalla el pressupost general del Pla i el pressupost específic de l'actuació d'ampliació de la xarxa ciclable bàsica. El pressupost general s'estableix per a cada una de les actuacions mencionades anteriorment i s'hi inclouen costos que s'assumiran per part d'altres administracions o que poden estar ja contemplats als pressupostos municipals com a partides d'altres departaments.

Pressupost general del pla

	Mesura	Inversió total (€, sense IVA)	Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	Total (€, sense IVA)	Observacions
A.	**Establir una xarxa ciclable bàsica a la ciutat**				
A1	Establir una xarxa ciclable bàsica a la ciutat	2.577.555 €		2.577.555 €	El cost mitjà de cada fase s'ha obtingut calculant el cost unitari per cada tipologia i obtenint el cost total de cada fase. A continuació s'ha dividit entre la longitud total de nous itineraris de cada fase per obtenir un preu unitari. El pressupost es detalla a la memòria.
B.	**Compartir l'espai públic per tenir una ciutat 100% ciclable**				
B1	Definir com han de circular les bicicletes i VMP per a cada tipologia de carrer	1.600		1.600	Càlcul estimat tenint en compte senyalització necessària per complir els objectius de l'actuació
B2	Millorar la convivència entre vianants i bicicletes/VMP	1.500		1.500	Cost inclòs a les hores de Policia Local
B3	Ampliar l'àrea de vianants del centre				Cot no imputable al pla
B4	Pacificació del trànsit a tots els carrers secundaris	60.000		60.000	Cost de senyalitzar en calçada la presència de bicicletes i afegir senyalització vertical quan sigui necessari
B5	Millorar la senyalització d'orientació específica per a les bicicletes	25.000		25.000	La senyalització s'instal·larà de manera progressiva amb la creació de la xarxa.
C.	**Millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP**				
C1	Definició de criteris de disseny de la xarxa d'aparcaments	1.200		1.200	
C2	Oferta de curta durada a la via pública	8.910		8.910	La localització dels punts d'aparcament es pot consultar al plànol 2.10
C3	Oferta de llarga durada a la via pública	16.600		16.600	La localització dels punts d'aparcament es pot consultar al plànol 2.10
C4	Promoció de l'accés en bicicleta als edificis municipals i equipaments públics (EAB)	35.000		35.000	S'ha considerat el cost d'encarregar l'estudi a una empresa externa, tot i que es podria dur a terme internament des de l'ajuntament. S'ha estimat també el cost d'adaptar 10 equipaments públics amb 5 places d'aparcament segur.
C5	Oferta de punts de servei per a la bicicleta i els VMP	750		750	
C6	Campanya de prevenció de robatoris	2.500		2.500	

D.	**La bicicleta i VMP inclusius**				
D1	Facilitar l'accés a la bicicleta a persones sense recursos econòmics	10.000		10.000	
D2	Incloure la perspectiva de gènere en el disseny de traçats i acabats de la infraestructura ciclable				
D3	Aprofitar la inclusió de la bicicleta a l'espai públic per fer la ciutat més accessible				El cost d'aquesta actuació s'inclou al cost d'execució de la xarxa ciclable bàsica
E.	**En bici i VMP a l'escola**				
E1	Prioritzar la xarxa bàsica que dona accés a les escoles				El cost d'aquesta actuació s'inclou al cost d'execució de la xarxa ciclable bàsica
E2	Incorporar les habilitats per circular amb bicicleta al currículum escolar		3.500	21.000	El cost es pot assumir internament des dels centres escolars o es pot encarregar a una empresa externa.
E3	Crear entorns escolars segurs per anar en bici	15.000		15.000	
E4	Promoure el canvi d'hàbits en la mobilitat de les famílies				Inclòs als projectes de camins escolars.
E5	Crear espais d'aparcament per a bicicletes i patinets	28.000		28.000	Es suposa una inversió mitjana per a cada centre educatiu. Es pot consultar a quins centres educatius cal intervenir al plànol 2.10.
F.	**En bici i VMP a la feina**				
F1	Crear itineraris de connexió amb els principals polígons				Actuació inclosa a l'execució de la xarxa ciclable.
F2	Fer que els itineraris ciclables siguin adequats per a la mobilitat laboral				Actuació inclosa a l'execució de la xarxa ciclable.
F3	Crear espais d'aparcament segur als principals polígons				
F4	Incentius per part de les empreses per anar amb bicicleta a la feina				
F5	Disposar de flotes de bicicletes públiques als polígons	15.000		15.000	
G.	**La bicicleta com a element de lleure i turisme**				
G1	Potenciar l'eix del riu com a itinerari de lleure i turisme				Inclosa a la actuació d'execució de la xarxa ciclable bàsica.
G2	Potenciar els itineraris turístics amb bicicleta pel centre de la ciutat.				Inclosa a la actuació d'execució de la xarxa ciclable bàsica.
G3	Donar a conèixer l'oferta turística amb bicicleta.	2.000		2.000	
G4	Aprofitar el potencial d'Olot i de les comarques gironines com a destinació cicloturística.				
H.	**La bicicleta com a element de desenvolupament social i econòmic**				
H1	Facilitar l'anar a comprar amb bicicleta per promoure el comerç	13.000		13.000	
H2	Suport al teixit associatiu de la ciutat i empreses	6.250		6.250	
H3	Programa d'ajudes a la compra de bicicletes	25.000		25.000	

H4	Potenciar el repartiment i missatgeria amb bicicleta	12.000		12.000	
I. Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals					
I1	Pla de formació per a la Policia Local		350	2.100	
I2	Actualitzar de forma continuada l'ordenança municipal de circulació	1.250		1.250	Actualment l'Ajuntament d'Olot ja disposa d'una actualització de l'ordenança municipal. No obstant això, es pressuposten hores de la persona encarregada del desenvolupament del pla per a futures revisions.
I3	Creació d'un protocol per garantir la continuïtat dels itineraris ciclables en cas d'obres.	1.250		1.250	Cost horari aproximat de revisió dels projectes que afectin a la xarxa ciclable
I4	Reserva d'una partida pressupostària per al manteniment de les infraestructures		9.000	54.000	Partida a integrar de manera transversal en els departaments municipals competents. Cost aproximat per cada metre de xarxa ciclable bàsica.
I5	Disposar d'una flota de bicicletes per al personal de l'ajuntament	7.500	1.000	13.500	
I6	Revisar els cicles i temps semafòrics a les vies bàsiques amb itineraris ciclables	2.500		2.500	
J. La governança i gestió del pla					
J1	Creació de nous espais de governança tècnica-administrativa		7.500	45.000	Cost de les hores de seguiment i organització per part de la persona encarregada de desenvolupar el pla
J2	Coordinació amb el grup motor i amb el teixit associatiu dels diferents barris d'Olot.		1.250	7.500	Cost de les hores de seguiment i organització per part de la persona encarregada de desenvolupar el pla
J3	Avaluació i seguiment de l'ús de la bicicleta		1.000	6.000	Estudi de treball de camp per a la quantificació de fluxos en bicicleta i VMP en dia feiner i cap de setmana. Es considera un estudi al final de la fase 1 i un altre a l'inici de la fase 3.
J4	Creació d'un espai digital	6.250		6.250	Dedicació anual estimada per part de la persona encarregada del desenvolupament del pla
	TOTAL	**2.752.074**	**23.600**	**2.893.674**	

Pressupost específic de la xarxa ciclable bàsica

Per al càlcul del pressupost s'han determinat uns costos per metre lineal per a cada tipologia d'actuació descrita al plànol 2.03. Els costos per tipologia es detallen a continuació:

DESCRIPCIÓ	COST (€/m)
Nou carril segregat unidireccional a un lateral	120
Nou carrils segregats unidireccionals als dos laterals	250
Nou carril segregat bidireccional a un lateral	120
Nous carrils segregats bidireccionals als dos laterals	250
Nou carril segregat bidireccional al centre de la calçada	120
Nova execució de traçat independent per a bicicletes	250
Nou carril trepitjable inscrit en un sentit	25
Nou carril trepitjable inscrit en dos sentits	50
Nou carril bici segregat a un lateral en un sentit i inscrit en l'altre sentit	120
Nou carrer bici	200
Nou carril trepitjable a un lateral	25
Nous carrils trepitjables als laterals	50
Senyalització d'itineraris bici en carrers de vianants existents	5
Pintat de carril bici unidireccional en vorera	25
Pintat de dos carrils bici unidireccionals en vorera	50
Pintat de carril bici bidireccional en vorera	30
Senyalització de vorera compartida	5
Senyalització d'itineraris bici en camins pedalables	5
Nova execució o arranjament de camí pedalable	200
Senyalització de carrer de convivència	5
Execució de nova plataforma única	500
Il·luminació de camí existent	30
Arranjament d'escala per a bicicletes	50

Amb aquests costos s'estimen els costos per a cada eix d'actuació i per a cada fase:

Fases	Exclusiu bici	Compartit cotxes	Compartit vianants	Camins	Total general	Observacions
Fase 1 Millorar	**86.160 €**		**6.995 €**	**41.430 €**	**134.585 €**	
Eix Carretera de les Feixes			500€ €		- €	Cost de tancar el trànsit al tram central
Eix Carretera de Riudaura	86.160 €				86.160 €	
Millora de la via verda				41.430 €	41.430 €	
Senyalització del centre			6.995 €		6.995 €	
Fase 1 Nou	**502.060 €**	**154.850 €**		**415 €**	**657.325 €**	
Completar Pou del glaç	3.030 €				3.030 €	Cost a assumir per part de la promotora del sector a urbanitzar
Eix Av. Girona - Carretera de les Tries	194.040 €				194.040 €	
Eix Av. Sta. Coloma	140.520 €				140.520 €	
Eix Carretera de les Feixes	64.750 €	34.300 €			99.050 €	
Eix Carretera de Riudaura	99.720 €				99.720 €	
Eix Carretera del Triai		€		415 €	415 €	
Itineraris Bonavista		120.550 €			120.550 €	
Fase 2	**470.040 €**	**91.325 €**	**120.650 €**	**44.395 €**	**726.410 €**	
Av. Barcelona	76.560 €				76.560€	
Connexions amb el centre	80.520 €	16.050 €	119.000 €		215.570 €	
Eix Av. Reis Catòlics	104.760 €				104.760 €	
Eix Av. Sant Jordi	140.640 €			1.145 €	141.785 €	
Eix Carretera de les Feixes				9.450 €	9.450 €	
Eix Carretera de Riudaura	- €				- €	
Eix Carretera del Triai		1.950 €			1.950 €	
Eix Malagrida	25.800 €	73.325 €	1.650 €	33.800 €	134.575 €	
Eix Pla de Dalt	41.760 €				41.760 €	
Fase 3	**508.560 €**	**112.600 €**	**70.495 €**	**167.800 €**	**859.455 €**	
Connexió Bonavista - escola Sant Roc	70.440 €	15.600 €		167.800 €	253.840 €	
Connexions amb el centre		4.150 €			4.150 €	
Eix Carretera del Triai		45.000 €			45.000 €	
Itinerari de la Canya	89.040 €				89.040 €	
Itinerari del Morrot	90.600 €				90.600 €	
Itinerari del riu	191.520 €	32.200 €	70.495 €		294.215 €	
Ronda del centre	66.960 €	15.650 €			82.610 €	
Altres	**108.480 €**	**91.300 €**			**199.780 €**	
Eix Carretera del Triai	108.480 €	91.300 €			199.780 €	Cost a assumir per part de la Generalitat de Catalunya
Total general	**1.675.300 €**	**450.075 €**	**198.140 €**	**254.040 €**	**2.577.555 €**	

4 Seguiment

Aquesta secció està pensada com a eina de suport, una mena de carnet de ruta per a la implementació del pla que ajudarà a les persones implicades en el desenvolupament del pa durant els seus deu anys d'execució a poder analitzar i valorar l'adequada implementació de les diferents accions plantejades.

4. Seguiment del pla

Per tal de facilitar el seguiment de les actuacions proposades al pla, s'ha elaborat un llistat de 29 indicadors de seguiment que han de permetre avaluar tant el grau d'execució de les actuacions incloses dins del pla com l'eficàcia d'aquestes.

Per tal de definir l'estat inicial s'ha fet un recull de les dades disponibles del Pla de Mobilitat Urbana com de les enquestes elaborades en el procés de diagnosi d'aquest pla.

No obstant això, encara hi ha alguns indicadors dels quals no se n'ha pogut determinar el valor. Serà tasca de la persona encarregada del desenvolupament del pla establir els valors inicials d'aquests indicadors i mantenir-ne els valors actualitzats per a una correcta avaluació.

De cadascun d'aquests indicadors se n'ha elaborat un valor objectiu. L'objectiu principal del pla és assolir el 5% de quota modal dels desplaçaments en bicicleta i VMP al municipi.

Es proposa fer una revisió dels valors dels indicadors del pla en finalitzar cada una de les tres fases d'execució.

Ref	Descripció indicador	Tipus	Valor actual	Unitats	Valor objectiu	increment / reducció
101	km de xarxa ciclable executats	Execució	9,4	km	18	91%
102	% dels desplaçaments interns realitzats en bicicleta o VMP al municipi	Eficàcia	2,00%	% de desplaçaments	5,00%	150%
103	% de les persones treballadores que van a treballar amb bicicleta als polígons	Eficàcia	-	% persones treballadores	increment	-
104	% de dones usuàries de la bicicleta	Eficàcia	-	persones	increment	-
105	% de dones usuàries del VMP	Eficàcia	-	persones	increment	-
106	% de les famílies que van amb bicicleta a l'escola[3]	Eficàcia	5%	persones	10%	100%
107	nº punts d'aparcament per a bicicletes al terme municipal	Execució	86	punts	100	16%
108	ocupació dels aparcaments de bicicletes al terme municipal	Eficàcia	-	bicicletes	increment	-
109	nº places d'aparcament per a bicicletes segurs als centres de treball de l'ajuntament o equipaments (interiors o consignes)	Execució	0	places	50	-
110	nº de places per a bicicletes en aparcaments segurs (nivell B o superior)	Execució	-	places	40	-
111	ocupació dels aparcaments segurs per a bicicletes	Eficàcia	-	bicicletes	>50%	-
112	% de les escoles amb aparcament per a bicicletes i VMP a l'interior	Execució	-	escoles	>50%	-
113	% de les escoles amb aparcament per a bicicletes i VMP a l'exterior	Execució	70%	escoles	100%	43%
114	nº de punts de servei per a bicicletes i VMP	Execució	0	punts	1	-
115	nº de bicicletes de flota Ajuntament	Execució	5	bicicletes	5	0%
116	nº de subvencions concedides a la compra de bicicletes	Execució	0	punts	115	-
117	nº de cursos impartits al personal de la Policia Local	Execució	0	punts	30	-
118	nº d'edificis amb el segell d'Edifici Amic de la Bici	Execució	0	punts	5	-
119	nº Cursos a alumnes de les escoles (formació curricular)	Execució	0	punts	500	-
120	nº de bicicletes a disposició dels treballadors en els polígons industrials	Execució	0	bicicletes	30	-
121	Nombre d'accidents entre bicicletes/VMP i vianants al municipi	Eficàcia	-	accidents	disminució	-
122	Nombre d'empreses que fan accions de promoció de la bicicleta	Eficàcia	0	empreses	15	-
123	Nombre d'empreses que disposen de bicicletes de flota per al personal	Eficàcia	0	empreses	15	-
124	Nombre d'empreses amb aparcament segur a l'interior	Eficàcia	0	empreses	increment	-
125	% d'usuaris de la bicicleta que han patit un robatori alguna vegada	Eficàcia	-	empreses	disminució	-
126	Reunions anuals de la taula de mobilitat	Execució	0	reunions	4	-
127	Hores setmanals de la persona encarregada de coordinar el Pla	Execució	0	hores	10	-
128	Reunions anuals del grup motor	Execució	0	reunions	2	-
129	Grau de compliment del pla	Execució	0	mesures dinamitzades / mesures totals	100%	-

[3] D'acord amb l'enquesta realitzada a la comunitat educativa que inclou el present pla (base: 639 respostes)

5 Annexos

En aquesta secció trobareu tota la documentació annexa que complementa el pla prèviament presentat i que mostra tota la informació generada durant el procés de participació.

5.1

Fitxes de les accions

Establir una xarxa ciclable bàsica a la ciutat:
A1. Establir una xarxa ciclable bàsica a la ciutat

Descripció de la mesura

Es defineix la xarxa ciclable bàsica municipal a partir de la xarxa existent, prioritzant l'execució d'itineraris segurs en calçada, tot i que en alguns trams es proposen solucions en vorera per donar continuïtat a les solucions existents.
Addicionalment, formen part de la xarxa ciclable bàsica els itineraris ciclables preferents a través els carrers que formen part de l'illa de vianants, els carrers de convivència i els carrers amb velocitat limitada a 30 km/h.
El present pla director proposa una tipologia morfològica de solució per a cadascun dels trams de la xarxa, tenint en compte:
•La jerarquia viària: bàsica, local o veïnal.
•La IMD de vianants, especialment rellevant en els carrers de l'illa de vianants.
•La IMD de vehicles privats motoritzats.
•El sentit de circulació dels carrers, tant per a bicicletes i VMPs com per a vehicles motoritzats.
•Els recorreguts de les línies de bus urbanes i interurbanes.
•Els trams amb presència de parades de bus urbanes i interurbanes.
•Els pendents dels vials.
•La presència de cordó i/o bateria de serveis.
•L'amplada de la calçada.
•El tipus de plataforma (única o segregada).
Tenint en compte totes aquestes variables, el pla proposa una xarxa ciclable bàsica per satisfer les necessitats de les diferents tipologies de perfils de mobilitat ciclista: educativa (amb un plus de seguretat), laboral, personal i de lleure.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
101	km de xarxa ciclable executats	9	km	18

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Construcció de la xarxa ciclable bàsica fase 1	Fase 1	10110 ml	78,33 €/ml	791.910 €	
Construcció de la xarxa ciclable bàsica fase 2	Fase 2	7947 ml	91,41 €/ml	726.410 €	
Construcció de la xarxa ciclable bàsica fase 3	Fase 3	6372 ml	134,87 €/ml	859.392 €	

Observacions
El cost mitjà de cada fase s'ha obtingut calculant el cost unitari per cada tipologia i obtenint el cost total de cada fase. A continuació s'ha dividit entre la longitud total de nous itineraris de cada fase per obtenir un preu unitari. El pressupost es detalla a la memòria.

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	2.377.712 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	237.771 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**237.771 €**

Compartir l'espai públic per tenir una ciutat 100% ciclable:
B1. Definir com han de circular les bicicletes i VMP per a cada tipologia de carrer

Descripció de la mesura

A part de la xarxa dedicada a les bicicletes i VMP, i amb l'objectiu de disposar d'una xarxa viària completament ciclable, cal contemplar i regular adequadament els espais de convivència de la bicicleta i els VMPs amb els vianants i la resta de vehicles. En aquest sentit, es plantegen els següents reptes per a la mobilitat en bicicleta i VMP, especialment a les següents tipologies d'espais:

- Carrers de convivència: Tal i com ja està recollit a l'ordenança municipal, es recomana permetre la circulació de bicicletes i patinets en ambdós sentits als carrers de vianants del centre, limitant-ne la velocitat a 10 km/h. A tal efecte, es proposa actualitzar la senyalització vertical del centre afegint el faldó "excepte bicis" a la senyalització vertical i senyalitzant les portes d'entrada de la zona de vianants.
- Ciutat 30: a partir de l'11 de maig de 2021, el Reglamento General de Circulación preveu que tots els carrers en l'àmbit urbà amb un sol carril de circulació per sentit estiguin limitats a 30 km/h. Aprofitant aquesta nova normativa, es proposa que la ciutat d'Olot acabi de limitar la carretera de Santa Coloma, la carretera de la Canya i la carretera de Santa Pau quan aquestes formen part de la trama urbana a la velocitat màxima de 30 km/h; i que es facin actuacions a les calçades perquè aquesta reducció de velocitat sigui efectiva així com la implementació de reductors de velocitat, reducció d'amplada de carrils o passos alternatius, entre altres.

Agent responsable	Ajuntament d'Olot	**Altres agents**	Dirección General de Tráfico
Fase:	1	2	3
Calendari			

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Col·locació de placa complementària informativa "Excepte bicicletes" en senyal vertical existent	Sota els senyals R101 existents	20 senyals	80 €/senyal	1.600 €	
Senyalització vertical de zona de vianants	Portes d'entrada de la zona de vianants	7 senyals	250 €/senyal	1.750 €	

Observacions

Càlcul estimat tenint en compte senyalització necessària per complir els objectius de l'actuació

Durada de l'actuació (anys)	2
Inversió total (€, sense IVA)	3.350 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	1.675 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**1.675 €**

Compartir l'espai públic per tenir una ciutat 100% ciclable:
B2. Millorar la convivència entre vianants i bicicletes/VMP

Descripció de la mesura

Fer periòdicament campanyes de conscienciació amb agents cívics o policia local als carrers del centre per advertir als usuaris de bicicletes i VMP de com han de circular en espais de vianants.
Elaborar un tríptic amb la normativa de circulació amb bicicleta i VMP a Olot.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Policia Local

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
121	Nombre d'accidents entre bicicletes/VMP i vianants al municipi	-	num	disminució

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Impressió de tríptic de difusió	Campamya de difusió	1000 exemplars x 5 anys	0,3 €/exemplar	1.500 €	

Observacions
Cost inclòs a les hores de Policia Local

Durada de l'actuació (anys)	*5*
Inversió total (€, sense IVA)	1.500 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	300 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**300 €**

Compartir l'espai públic per tenir una ciutat 100% ciclable:
B3. Ampliar l'àrea de vianants del centre

Descripció de la mesura

Seguir amb la ampliació de l'àrea de vianants proposada al PMU i preveure com han de circular les bicicletes i VMP als nous carrers de vianants que s'executin.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

Cot no imputable al pla

Durada de l'actuació (anys)	4
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

Compartir l'espai públic per tenir una ciutat 100% ciclable:
B4. Pacificació del trànsit a tots els carrers secundaris

Descripció de la mesura

Amb l'aplicació de l'Olot 30, tots els carrers amb un carril per sentit passen a tenir la velocitat limitada a 30 km/h.
Aquest fet s'ha de veure com una oportunitat per reforçar la prioritat en calçada de les bicicletes i VMP sobre els vehicles a motor en aquests carrers.
Així doncs, a tal efecte cal:
- Actualitzar la senyalització vertical i horitzontal en aquests carrers, especialment als que formen part de la xarxa ciclable bàsica, reforçant amb senyalització horitzontal la prioritat de les bicicletes en calçada.
- Instal·lar elements reductors de velocitat als trams de vial on s'excedeixi de forma continuada el nou límit de velocitat o en zones d'especial sensibilitat.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Col·locació de placa complementària en zona 30 i senyalització horitzontal	Als principals carrers de zona 30 del municipi	500 punts	120 €/punt	60.000 €	

Observacions

Cost de senyalitzar en calçada la presència de bicicletes i afegir senyalització vertical quan sigui necessari

Durada de l'actuació (anys)	4
Inversió total (€, sense IVA)	60.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	15.000 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**15.000 €**

Compartir l'espai públic per tenir una ciutat 100% ciclable:
B5. Millorar la senyalització d'orientació específica per a les bicicletes

Descripció de la mesura

Instal·la senyalització vertical d'orientació als encreuaments dels itineraris de la xarxa bàsica ciclable per tal de facilitar la circulació de bicicletes al municipi.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Senyalització de recomanació als ciclistes de circular per aquesta via	Als principals itienraris de la xarxa bàsica	100 senyals	250 €/senyal	25.000 €	

Observacions

La senyalització s'instal·larà de manera progressiva amb la creació de la xarxa.

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	25.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	2.500 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**2.500 €**

Millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP:
C1. Definició de criteris de disseny de la xarxa d'aparcaments

Descripció de la mesura

Definició i incorporació a les eines de gestió municipals de criteris de disseny de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes:

Nivell de seguretat

- A. Molt alt: Consignes o espais on la bicicleta està protegida de forma integral, no es pot accedir a cap dels seus components
- B. Alt: Ancoratges que permeten lligar com a mínim el quadre i les dues rodes de la bicicleta, ubicats en lloc visible a l'interior del recinte o bé en un lloc d'accés restringit a les persones usuàries (dins o fora de l'edifici).
- C. Mitjà: Ancoratges que permeten lligar com a mínim el quadre i una de les rodes , i ubicats en un lloc visible
- D. Baix: Ancoratges que no permeten lligar correctament el quadre i una de les rodes, o bé ubicats en un lloc poc visible (els ancoratges d'aquest nivell de seguretat s'han exclòs del manual)

Durada, distància i nivell de seguretat

- Llarga durada: normalment més de 4 hores, corresponent a l'estacionament de les persones treballadores durant part o tota la jornada laboral. Aquestes persones usuàries són generalment regulars i estarien disposades a caminar fins a 100 metres si l'oferta tingués un nivell alt de seguretat (B o superior).
- Curta durada: corresponent a les persones visitants de les oficines d'atenció pública (30-45 minuts), o bé a les persones assistents a reunions de treball, audiències o actes públics (<2 hores). Aquestes persones usuàries són generalment esporàdiques i s'estima que no estarien disposades a caminar més de 50m (o 25m si fos una visita de menys de 30 min). Accepten nivell de seguretat mig (C o superior).

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Difusió interna de la documentació	Dedicació estimada	40 hores	30 €/hora	1.200 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	2
Inversió total (€, sense IVA)	1.200 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	600 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**600 €**

Millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP: C2. Oferta de curta durada a la via pública

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

Es proposa millorar l'oferta d'aparcament per a bicicletes, amb l'objectiu de garantir una oferta mínima d'aparcament: cobertura mínima de 50 metres en les principals eixos comercials, oferta mínima a les proximitats de la xarxa ciclable bàsica i oferta mínima d'aparcament en via pública associada als equipaments, especialment els educatius.
Es proposa instal·lar uns 30 nous punts d'aparcament per a bicicletes a la via pública dotats de 3 barres de tipus U invertida.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
107	nº punts d'aparcament per a bicicletes al terme municipal	86	num	100
108	ocupació dels aparcaments de bicicletes al terme municipal	-	bicicletes	increment

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	Via pública	27 aparcaments x 3 barres	110 €/barra	8.910 €	

Observacions

La localització dels putns d'aparcament es pot consultar al plànol 2.10

Durada de l'actuació (anys)	4
Inversió total (€, sense IVA)	8.910 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	2.228 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**2.228 €**

Millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP: C3. Oferta de llarga durada a la via pública

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

Es proposa dur a terme un estudi per identificar zones d'alta densitat de població on la tipologia de l'edificació dificulti l'aparcament de bicicletes a l'interior dels habitatges. En aquests casos es proposa identificar aparcaments soterrats on s'hi puguin crear aparcaments per a bicicletes i VMP segur. Alternativament, també es poden crear aparcaments segurs en locals buits en planta baixa que siguin propietat de l'ajutnament o bé que s'adquireixin a tal efecte.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
110	nº de places per a bicicletes en aparcaments segurs (nivell B o superior)	-	places	40
111	ocupació dels aparcaments segurs per a bicicletes	-	bicicletes	>50%

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes especialment segur, tipus armari/gàbia, o similar	Mòduls segurs a l'Hospital Comarcal i a l'estació d'autobusos	12 places x 2 aparcaments	600 €/bici	14.400 €	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	Aparcaments soterrats de l'Ajuntament i del Mercat	10 barres x 2 aparcaments	110 €/barra	2.200 €	

Observacions

La localització dels putns d'aparcament es pot consultar al plànol 2.10

Durada de l'actuació (anys)	8
Inversió total (€, sense IVA)	16.600 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	2.075 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**2.075 €**

Millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP: C4. Promoció de l'accés en bicicleta als edificis municipals i equipaments públics (EAB)

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

Es proposa dotar els equipaments municipals de solucions d'aparcament a l'interior tant per a bicicletes com per a VMP, ja sigui instal·lant consignes o bé creant espais d'aparcament segur a l'interior.

A tal efecte, es pot seguir l'exemple de l'Ajuntament de Barcelona, el qual ha creat un segell distintiu d'Edificis Amics de la Bici amb el qual certifica quins dels seus equipaments i centres de treball estan preparats per accedir-hi amb bicicleta i VMP.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
109	nº places d'aparcament per a bicicletes segurs als centres de treball de l'ajuntament o equipaments (interiors o consignes)	0	num	50
118	nº d'edificis amb el segell d'Edifici Amic de la Bici	0	edificis	5

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Estudi auditoria Edificis Amibs de la Bicicleta	1 estudi	5000 €	5.000 €	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes especialment segur, tipus armari/gàbia, o similar	Aparcaments segurs al'interior d'equipaments	5 places x 10 equipaments	600 €/bici	30.000 €	

Observacions

S'ha considerat el cost d'encarregar l'estudi a una empresa externa, tot i que es podria dur a terme internament des de l'ajuntament. S'ha estimat també el cost d'adaptar 10 equipaments públics amb 5 places d'aparcament segur.

Durada de l'actuació (anys)	8
Inversió total (€, sense IVA)	35.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	4.375 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**4.375 €**

Millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP:
C5. Oferta de punts de servei per a la bicicleta i els VMPs

Descripció de la mesura

Es proposa la instal·lació de punts de servei per a bicicletes i VMPs en els aparcaments amb una major demanda. Aquets punts poden estar dotats d'infladors, punts d'auto reparació i punts de recàrrega.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
114	nº de punts de servei per a bicicletes i VMP	0	punts	1

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Instal·lació d'un punt per a l'autoreparació de bicicletes amb la senyalització corresponent	Estació de bus	1 unitat	750 €/ut	750 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	1
Inversió total (€, sense IVA)	750 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	750 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**750 €**

Millorar la seguretat en l'aparcament de bicicletes i VMP:
C6. Campanya de prevenció de robatoris

Descripció de la mesura

Per tal de prevenir els robatoris de bicicletes a la via pública i conscienciar a la població de la importància de disposar d'un bon cadenar i de lligar la bicicleta correctament, es proposa dur a terme una campanya per comunicar la importància de lligar correctament la bicicleta.

Addicionalment, es recomana que aquesta campanya doni a conèixer el registre de la Red de Ciudades por la Bicicleta, amb la finalitat d'evitar els robatoris o pèrdues i facilitar la seva localització. Es proposa que tenir la bicicleta registrada sigui condició necessària per accedir a lligar la bicicleta a una eventual xarxa d'aparcaments segurs del municipi.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
125	% d'usuaris de la bicicleta que han patit un robatori alguna vegada	-	num	disminució

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Realització de campanya informativa. Cost brut incloent seguretat social		100 hores	25 €/hora	2.500 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	*5*
Inversió total (€, sense IVA)	2.500 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	500 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**500 €**

La bicicleta i VMP inclusius:
D1. Facilitar l'accés a la bicicleta a persones sense recursos econòmics

Descripció de la mesura

Es proposa crear una línia de subvencions municipals per tal de facilitar la compra de bicicletes a persones sense recursos econòmics.
També es proposa la creació d'una xarxa de recuperació de bicicletes sense ús i cessió a les persones que les necessitin.
Aquesta activitat fins ara l'ha portat a terme l'entitat Bicis Actives.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Serveis socials, Bicis Actives

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
116	nº de subvencions concedides a la compra de bicicletes	0	bicicletes	115
129	Bicicletes en desús recuperades i cedides	0	num	200

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Subvenció municipal a la compra de bicicletes per a persones sense recursos.		50 subvencions	200 €/subvenció	10.000 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	10.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	1.000 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**1.000 €**

La bicicleta i VMP inclusius:
D2. Incloure la perspectiva de gènere en el disseny de traçats i acabats de la infraestructura ciclable

Descripció de la mesura

Incloure un punt d'anàlisi en perspectiva de gènere a tots els projectes de nous itineraris ciclables, creant especial atenció a punts com la iluminació, la segregació d'itineraris o la no creació d'espais sense sortida i punts foscos.

Agent responsable | **Altres agents**

Fase: 1 2 3

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
104	% de dones usuàries de la bicicleta	-	%	increment
105	% de dones usuàries del VMP	-	%	increment

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

La bicicleta i VMP inclusius:
D3. Aprofitar la inclusió de la bicicleta a l'espai públic per fer la ciutat més accessible

Descripció de la mesura

Incloure la perspectiva de l'accessibilitat universal als nous projectes d'itineraris ciclables que s'executin a la ciutat, aprofitant les actuacions al viari per millorar l'accessibilitat a l'espai públic amb la instal·lació de nous guals etc.

Agent responsable | **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

El cost d'aquesta actuació s'inclou al cost d'execució de la xarxa ciclable bàsica

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

En bici i VMP a l'escola:
E1. Prioritzar la xarxa bàsica que dona accés a les escoles

Descripció de la mesura

Es proposa executar prioritàriament els itineraris de la xarxa ciclable que formen part de la xarxa de camins escolars, respectant les fases d'actuació establertes.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Comunitat educativa

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
101	km de xarxa ciclable executats	9	km	18
106	% de les famílies que van amb bicicleta a l'escola	5%	%	10%

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

El cost d'aquesta actuació s'inclou al cost d'execució de la xarxa ciclable bàsica

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

En bici i VMP a l'escola:
E2. Incorporar les habilitats per circular amb bicicleta al currículum escolar

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Comunitat educativa, Escola Pia

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

Es proposa educar els infants i joves en la mobilitat en bicicleta a través d'un programa de biciescola creat per l'Ajuntament en col·laboració amb l'Escola Pia i el club ciclista, que actualment ja estan duent a terme programes de formació similars.
Cal elaborar també un estudi per a la creació d'itineraris segurs perquè els infants puguin accedir a l'escola en bicicleta (camins escolars). Cal tenir en compte també solucions per a altres vehicles de mobilitat personal com ara patinets, monopatins, etc... ja que són molt freqüents i útils en entorns escolars.
Addicionalment, es proposa incorporar la formació en mobilitat i bicicleta en el currículum escolar.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
119	nº de cursos bici-escola impartits	0	cursos	500

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Organització de cursos de circulació amb bicicleta	Escoles	500 alumnes x 10 anys	7 €/hora		35.000

Observacions
El cost es pot assumir internament des dels centres escolars o es pot encarregar a una empresa externa.

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	3.500 €
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**3.500 €**

En bici i VMP a l'escola:
E3. Crear entorns escolars segurs per anar en bici

Descripció de la mesura

Es proposa elaborar un estudi de camins escolars per a la ciutat d'Olot per identificar possibles actuacions als entorns escolars dels centres com ara els talls temporals de trànsit als accessos de les escoles, la creació d'espais d'espera segurs per als infants o la senyalització de zones de "petó i adéu".

Agent responsable	Ajuntament d'Olot	**Altres agents**	Comunitat educativa

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
101	km de xarxa ciclable executats	9	km	18
106	% de les famílies que van amb bicicleta a l'escola	5%	%	10%

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Estudi de camins escolars	1 estudi	15000 €	15.000 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	15.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	1.500 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**1.500 €**

En bici i VMP a l'escola:
E4. Promoure el canvi d'hàbits en la mobilitat de les famílies

Descripció de la mesura

En el marc dels projectes de camins escolars, incloure espais de difusió dels beneficis de la mobilitat sostenible a les famílies.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Comunitat educativa

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
101	km de xarxa ciclable executats	9	km	18
106	% de les famílies que van amb bicicleta a l'escola	5%	%	10%

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

Inclòs als projectes de camins escolars.

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

En bici i VMP a l'escola:
E5. Crear espais d'aparcament per a bicicletes i patinets

Descripció de la mesura

Crear espais d'aparcament de curta durada per a bicicletes i patinets als accessos dels centres escolars per als vehicles de les famílies als moments d'entrada i sortida dels infants a l'escola i habilitar espais per a bicicletes i patinets a l'interior dels centres escolars per als vehicles dels infants durant la jornada escolar.
Aquesta actuació resulta d'especial interès als instituts, ja que es tracta d'un públic objectiu de gran interès que cal fidelitzar.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Centres educatius

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
112	% de les escoles amb aparcament per a bicicletes i VMP a l'interior	-	%	>50%
113	% de les escoles amb aparcament per a bicicletes i VMP a l'iexterior	70%	%	100%

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Habilitar aparcament per a bicicletes i VMP a l'interior d'un centre educatiu.	A tots els centres educatius d'Olot	7	4000 €/centre	28.000 €	

Observacions

Es suposa una inversió mitjana per a cada centre educatiu. Es pot consultar a quins centres educatius cal intervenir al plànol 2.10.

Durada de l'actuació (anys)	8
Inversió total (€, sense IVA)	28.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	3.500 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**3.500 €**

En bici i VMP a la feina:
F1. Crear itineraris de connexió amb els principals polígons

Descripció de la mesura

Desenvolupar la xarxa ciclable bàsica que dona accés als principals polígons de la ciutat.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Teixit productiu local

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
101	km de xarxa ciclable executats	9	km	18
103	% de les persones treballadores que van a treballar amb bicicleta als polígons	-	%	increment

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

Actuació inclosa a l'execució de la xarxa ciclable.

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

En bici i VMP a la feina:
F2. Fer que els itineraris ciclables siguin adequats per a la mobilitat laboral

Descripció de la mesura

Durant el procés participatiu s'han identificat diversos itineraris de les vies verdes d'Olot que connecten amb els polígons de l'entorn i que per tant es fan servir a diari per a mobilitat laboral. Aquests camins no compleixen els requisits mínims de confort per a la mobilitat quotidiana, especialment pel que fa a la il·luminació.
Així doncs, es proposa fer millores d'il·luminació i paviment a les vies verdes a l'entorn de la ciutat:
- Via Verda del Carrilet de connexió als polígons de les Preses
- Via Verda del Carrilet amb la connexió cap a la Vall de Bianya i Sant Joan les Fonts (Ctra de les Feixes)

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Consorci de vies verdes

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
103	% de les persones treballadores que van a treballar amb bicicleta als polígons	-	%	increment

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions
Actuació inclosa a l'execució de la xarxa ciclable.

Durada de l'actuació (anys)	2
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

En bici i VMP a la feina:
F3. Crear espais d'aparcament segur als principals polígons

Descripció de la mesura

Fomentar la creació d'espais d'aparcament segur per a bicicletes a l'interior de les empreses dels polígons industrials d'Olot. Es proposa modificar la normativa urbanística que fa referència a la previsió d'aparcaments de cotxes a l'interior de les empreses de tal manera que una part d'aquest aparcaments s'hagin de destinar a bicicletes.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Agrupacions de polígons

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
103	% de les persones treballadores que van a treballar amb bicicleta als polígons	-	%	increment
124	Nombre d'empreses amb aparcament segur a l'interior	0	num	increment

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	4
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

En bici i VMP a la feina:
F4. Incentius per part de les empreses per anar amb bicicleta a la feina

Descripció de la mesura

Crear un programa d'incentius fiscals a les empreses que facilitin que els seus treballadors vagin amb bicicleta a la feina.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Agrupacions de polígons

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
122	Nombre d'empreses que fan accions de promoció de la bicicleta	0	num	15
120	nº d'empreses participants al programa Biciempresa	0	empreses	10

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	8
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

En bici i VMP a la feina:
F5. Disposar de flotes de bicicletes públiques als polígons

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Agrupacions de polígons

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

Disposar de bicicletes públiques per als treballadors dels polígons pot ser un bon incentiu per captar nous usuaris de bicicleta per a la mobilitat laboral.
Hi ha experiències d'èxit a alguns municipis de Catalunya com Sant Quirze del Vallès, on agrupacions de polígons disposen de bicicletes a l'estació de ferrocarrils per a la última milla fins a la feina.
Es proposa doncs fer un estudi amb les empreses que es mostrin interessades per tal d'agrupar la demanda i poder oferir solucions conjuntes per a agrupacions empresarials.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
123	Nombre d'empreses que disposen de bicicletes de flota per al personal	0	num	15

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Empreses als polígons industrials d'Olot	1 estudi	15000 €	15.000 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	4
Inversió total (€, sense IVA)	15.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	3.750 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**3.750 €**

La bicicleta com a element de lleure i turisme:
G1. Potenciar l'eix del riu com a itinerari de lleure i turisme

Descripció de la mesura

Crear un itinerari continu que segueixi el traçat del riu, tant per a mobilitat quotidiana com per al lleure.
Aquesta actuació ja està inclosa a la actuació d'execució de la xarxa ciclable bàsica.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions
Aquesta actuació ja està inclosa a la actuació d'execució de la xarxa ciclable bàsica

Durada de l'actuació (anys)	4
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

La bicicleta com a element de lleure i turisme:
G2. Potenciar els itineraris turístics amb bicicleta pel centre de la ciutat.

Descripció de la mesura

Fer que els itineraris de lleure i turístics de les vies verdes tinguin connexió amb el centre, habilitant carrils específics i complementant amb senyalització d'orientació fins als principals punts d'interès turístic de la ciutat.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

Aquesta actuació ja està inclosa a la actuació d'execució de la xarxa ciclable bàsica

Durada de l'actuació (anys)	8
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

La bicicleta com a element de lleure i turisme:
G3. Donar a conèixer l'oferta turística amb bicicleta.

Descripció de la mesura

Fer una campanya de difusió de l'oferta de turisme amb bicicleta entre els habitants d'Olot.

Donat el gran potencial dels itineraris de lleure a l'entorn de la ciutat es proposa dur a terme una campanya per animar als habitants de la ciutat a anar amb bicicleta pels camins del municipi i descobrir-ne els paratges naturals.

Aquest tipus de campanya poden te nir una gran incidència en la mobilita ciclista ja que habitualment el lleure pot ser una bona via d'entrada a la mobilitat amb bicicleta com a primer pas per a la mobilitat quotidiana amb bicicleta.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Organització d'acte de promoció	Oferta turística	1 acte	2000 €/acte	2.000 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	1
Inversió total (€, sense IVA)	2.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	2.000 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**2.000 €**

La bicicleta com a element de lleure i turisme:
G4. Aprofitar el potencial d'Olot i de les comarques gironines com a destinació cicloturística.

Descripció de la mesura

Connectar els establiments turístics com hotels i càmpings a la xarxa ciclable i connectar els itineraris cicloturístics amb el centre.
Difusió de la xarxa de vies verdes de Girona a través dels mitjans de comunicació de l'Ajuntament.

Agent responsable	Ajuntament d'Olot	**Altres agents**	
Fase:	**1**	**2**	**3**
Calendari			

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	9
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	

La bicicleta com a element de desenvolupament social i econòmic:
H1. Facilitar l'anar a comprar amb bicicleta per promoure el comerç

Descripció de la mesura

Millorar l'oferta d'aparcaments per a bicicletes a les zones comercials per facilitar la compra amb bicicleta.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
107	nº punts d'aparcament per a bicicletes al terme municipal	86	num	100
108	ocupació dels aparcaments de bicicletes al terme municipal	-	bicicletes	increment

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Instal·lació de plataforma en plaça d'aparcament en calçada, amb barres per a l'aparcament d'unes 10 bicicletes	Àrees comercials	5 punts	2600 €/punt	13.000 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	*5*
Inversió total (€, sense IVA)	13.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	2.600 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**2.600 €**

La bicicleta com a element de desenvolupament social i econòmic:
H2. Suport al teixit associatiu de la ciutat i empreses

Descripció de la mesura

Suport institucional de l'Ajuntament en actes, projectes i campanyes del teixit associatiu i del món empresarial de promoció de la bicicleta.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
127	Hores setmanals de la persona encarregada de coordinar el Pla	0	num	10

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Tasques a desenvolupar per part del personal tècnic municipal		25 hores x 10 anys	25 €/hora	6.250 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	9
Inversió total (€, sense IVA)	6.250 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	694 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**694 €**

La bicicleta com a element de desenvolupament social i econòmic:
H3. Programa d'ajudes a la compra de bicicletes

Descripció de la mesura

Elaborar un programa de subvencions a la compra de bicicletes, destinat a facilitar l'adquisició de bicicletes elèctriques.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Establiments de venda de bicicletes

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
116	nº de subvencions concedides a la compra de bicicletes	0	bicicletes	115

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Subvenció municipal a la compra de bicicletes elèctriques.	Màxim de 500€/bicicleta	50 bicicletes	500 €/subvenció	25.000 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	4
Inversió total (€, sense IVA)	25.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	6.250 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**6.250 €**

La bicicleta com a element de desenvolupament social i econòmic:
H4. Potenciar el repartiment i missatgeria amb bicicleta

Descripció de la mesura

Elaborar un programa de subvencions a la compra de bicicletes, destinat a facilitar l'adquisició de bicicletes elèctriques de càrrega per a comerços locals.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
116	nº de subvencions concedides a la compra de bicicletes	0	bicicletes	115

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Subvenció municipal a la compra de bicicletes de càrrega.	Màxim de 800€/bicicleta	15 bicicletes	800 €/subvenció	12.000 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	9
Inversió total (€, sense IVA)	12.000 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	1.333 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**1.333 €**

Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals: I1. Pla de formació per a la Policia Local

Descripció de la mesura

Impartir cursos de formació dirigits a la Policia local amb l'objectiu de formar el cos policial en la mobilitat en bicicleta, ja que esdevindran les persones encarregades de vetllar pel compliment de l'ordenança de circulació i de prevenir i actuar en cas de robatoris.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents** Policia Local

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
117	nº de cursos impartits al personal de la Policia Local	0	cursos	30

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Curs de formació a la Policia Local	Personal de la Policia	10 persones x 10 anys	35 €/persona		3.500

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	9
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	389 €
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**389 €**

Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals: I2. Actualitzar de forma continuada l'ordenança municipal de circulació

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

L'ordenança municipal de circulació ha estat modificada en la fase final de la redacció d'aquest document per incloure les condicions de circulació dels vehicles de mobilitat personal i regular les condicions de circulació de les bicicletes dins del Nucli Antic així com la possibilitat de transportar infants amb carretons.
Per tot això, és clau mantenir l'ordenança municipal actualitzada així com incorporar tots aquells nous elements de transport que apareguin a part de regular les noves pràctiques o necessitats.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
127	Hores setmanals de la persona encarregada de coordinar el Pla	0	num	10

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Tasques a desenvolupar per part del personal tècnic municipal	Ordenança	50 hores	25 €/hora	1.250 €	

Observacions

Actualment l'Ajuntament d'Olot ja disposa d'una actualització de l'ordenança municipal. No obstant, es pressuposten hores de la persona encarregada del desenvolupament del pla per a futures revisions.

Durada de l'actuació (anys)	1
Inversió total (€, sense IVA)	1.250 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	1.250 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**1.250 €**

Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals: I3. Creació d'un protocol per garantir la continuïtat dels itineraris ciclables en cas d'obres.

Descripció de la mesura

Establir un protocol d'actuació que permeti garantir la continuïtat dels itineraris ciclables en cas que aquests s'hagin d'interrompre de manera puntual per fer alguna actuació de manteniment i/o millora de la via pública). En aquests casos cal senyalitzar la incorporació de les bicicletes a la calçada en el tram que el carril quedi interromput i, en vies amb una gran intensitat de circulació de bicicletes o en aquelles vies en que la bicicleta circuli en contrasentit, es pot preveure tallar un carril de circulació de vehicles motoritzats i destinar-lo exclusivament a la circulació de bicicletes, o bé fer un estretament del carril amb senyalització temporal per a les bicicletes que circulen en contrasentit.

Agent responsable	Ajuntament d'Olot	**Altres agents**	
Fase:	**1**	**2**	**3**
Calendari			

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Tasques a desenvolupar per part del personal tècnic municipal	Obra pública	5 hores x 10 anys	25 €/hora	1.250 €	

Observacions

Cost horari aproximat de revisió dels projectes que afectin ala xarxa ciclable

Durada de l'actuació (anys)	9
Inversió total (€, sense IVA)	1.250 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	139 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**139 €**

Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals: I4. Reserva d'una partida pressupostària per al manteniment de les infraestructures

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

Construir una nova infraestructura per a la mobilitat en bicicleta requereix que aquesta es mantingui en unes condicions adequades de conservació per poder oferir un nivell de servei òptim al llarg de la seva vida útil.

A tal efecte, cal reservar una partida pressupostària per garantir unes condicions adequades de conservació de les infraestructures ciclistes.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Manteniment bàsic de la xarxa ciclable	Obres públiques	1800 ml x 10 anys	5 €/ml		90.000

Observacions

Partida a integrar de manera transversal en els departaments municipals competents. Cost aproximat per cada metre de xarxa ciclable bàsica.

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	9.000 €
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**9.000 €**

Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals: I5. Disposar d'una flota de bicicletes per al personal de l'ajuntament

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

Posar una flota de bicicletes a disposició dels treballadors de l'Ajuntament d'Olot perquè aquests les puguin utilitzar en els seus desplaçaments laborals.

Destinar part de la flota de bicicletes elèctriques municipals a préstec temporal als treballadors amb el compromís que aquests vagin a treballar amb bicicleta. Pot tractar-se d'una mesura que permeti adquirir o potenciar l'hàbit d'anar a treballar amb bicicleta.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
115	nº de bicicletes de flota Ajuntament	*5*	num	*5*

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Compra de bicicleta elèctrica per a flota	Personal de l'Ajuntament	5 bicicletes	1500 €/bicicleta	7.500 €	
Manteniment bàsic de la bicicleta, recanvis i assegurances a tercers i de robatori	bicicletes municipals	5 bicicletes x 10 anys	200 €/bici i any		10.000

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	9
Inversió total (€, sense IVA)	7.500 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	833 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	1.111 €
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**1.944 €**

Integrar la bicicleta en els instruments de planificació i gestió municipals: I6. Revisar els cicles i temps semafòrics a les vies bàsiques amb itineraris ciclables

Descripció de la mesura

Revisar els temps semafòrics dels principals itineraris de la xarxa ciclable bàsica per tal que aquests s'adaptin millor a la velocitat de circulació de les bicicletes

Agent responsable	Ajuntament d'Olot	**Altres agents**	
Fase:	**1**	**2**	**3**
Calendari			

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Tasques a desenvolupar per part del personal tècnic municipal	Personal de l'Ajuntament	100 hores	25 €/hora	2.500 €	

Observacions

Durada de l'actuació (anys)	2
Inversió total (€, sense IVA)	2.500 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	1.250 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**1.250 €**

La governança i gestió del pla:
J1. Creació de nous espais de governança técnico-administrativa

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

Creació i seguiment dels nous espais de governaça per part del tècnic/a municipal:

- Oficina de la bicicleta i vmp
Aquest espai està pensat perquè el lideri una persona referent que dóna continuïtat i coherència a totes les accions i espais vinculats al pla i tot el que és relatiu a la bicicleta i vmp. Serà la persona encarregada de coordinar el desenvolupament del pla, coordinar la resta d'espais de governança i encarregar-se del seguiment de les actuacions proposades durant els deu anys d'implementació del pla.

-Taula de mobilitat
Espai de debat entre diferents departaments de l'ajuntament i encarregada de fer el seguiment de les actuacions proposades al pla on es tracten els temes estratègics vinculats a la mobilitat. Les persones i departaments implicats en aquest espai es trobaran de manera sistemàtica cada trimestral i puntualment segons necessitats.

-Via pública:
De manera addicional als dos espais precedents és necessari que l'equip de via pública de l'ajuntament continuï les feines manteniment de la xarxa i petites actuacions quotidianes de millora i ajust en coordinació amb els altres dos espais.
Manteniment de l'actual grup motor del procés Olot Pedala i coordinació d'aquest amb el teixit associatiu dels diferents barris d'Olot.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
127	Hores setmanals de la persona encarregada de coordinar el Pla	0	num	10
126	Reunions anuals de la taula de mobilitat	0	num	4
130	Grau de compliment del pla	0%	%	100%
130	Grau de compliment del pla	0%	%	100%

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Tasques a desenvolupar per part del personal tècnic municipal	Creació de la oficina de la bicicleta i VMP i seguiment del pla per la persona	300 hores x 10 anys	25 €/hora		75.000

Observacions
Cost de les hores de seguiment i organització per part de la persona encarregada de desenvolupar el pla

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	7.500 €
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**7.500 €**

La governança i gestió del pla:
J2. Coordinació amb el grup motor i amb el teixit associatiu dels diferents barris d'Olot.

Descripció de la mesura

Coordinació i seguiment del grup motor que sorgeix del pla i contacte amb el teixit associatiu dels diferents barris d'Olot.

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
127	Hores setmanals de la persona encarregada de coordinar el Pla	0	num	10
128	Reunions anuals del grup motor	0	num	2
130	Grau de compliment del pla	0%	%	100%

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Tasques a desenvolupar per part del personal tècnic municipal	Persona encarregada del desenvolupament del pla	50 hores x 10 anys	25 €/hora		12.500

Observacions

Cost de les hores de seguiment i organització per part de la persona encarregada de desenvolupar el pla

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	1.250 €
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**1.250 €**

La governança i gestió del pla:
J3. Avaluació i seguiment de l'ús de la bicicleta

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Descripció de la mesura

Per tal d'avaluar l'eficàcia de les mesures adoptades en relació a la mobilitat en bicicleta es proposa fer un seguiment periòdic de l'ús de la bicicleta al municipi, fent aforaments de bicicletes als principals eixos de la xarxa bàsica de bicicletes i realitzant enquestes a les persones usuàries per detectar el grau de satisfacció amb les actuacions realitzades i noves propostes de millora.
Per permetre que el seguiment de l'opinió sigui continu cal obrir també una bústia de suggeriments al web de l'ajuntament directament relacionat amb les polítiques de de foment de la bicicleta.

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
222	Grau de compliment del pla			
223	Grau de compliment del pla			

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte		2 estudi	5000 €		10.000

Observacions
Estudi de treball de camp per a la quantificació de fluxos en bicicleta i VMP en dia feiner i cap de setmana. Es considera un estudi al final de la fase 1 i un altre a l'inici de la fase 3.

Durada de l'actuació (anys)	2
Inversió total (€, sense IVA)	
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	5.000 €
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**5.000 €**

La governança i gestió del pla:
J4. Creació d'un espai digital

Descripció de la mesura

Creació d'una oficina virtual de la bicicleta al web de l'ajunament on es pugui consultar tota la informació relacionada amb el món de la bicicleta de la ciutat:
- Xarxa ciclable
- Espais de participació
- Dades sobre l'ús de la bicicleta
- Subvencions disponibles
- Campanyes de promoció vigents

Agent responsable Ajuntament d'Olot **Altres agents**

Fase: **1** **2** **3**

Calendari

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Valor inicial	Unitats	Valor objectiu
127	Hores setmanals de la persona encarregada de coordinar el Pla	0	num	10

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

	Localització / detalls	Quantitat	Cost unitari	Inversió	Explot. / Mantenim.
Tasques a desenvolupar per part del personal tècnic municipal	Web de l'Ajuntament	25 hores x 10 anys	25 €/hora	6.250 €	

Observacions

Dedicació anual estimada per part de la persona encarregada del desenvolupament del pla

Durada de l'actuació (anys)	10
Inversió total (€, sense IVA)	6.250 €
Inversió mitjana anual (€, sense IVA)	625 €
Explotació / Manteniment anual (€, sense IVA)	
Total anual (Inversió + Explotació, €)	**625 €**

5.2

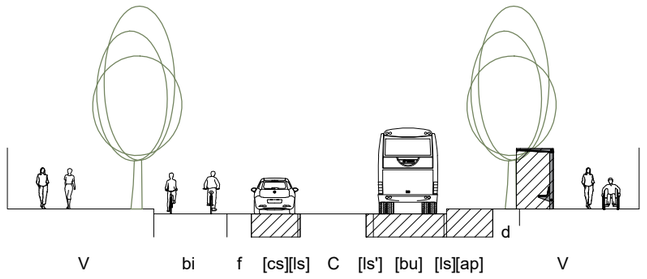
Fitxes de les tipologies de solucions

A continuació es mostren les fitxes per a cadascuna de les tipologies de solució que s'han detallat als plànols de proposta. Es tracta de seccions tipus on s'inclouen i es dimensionen tots els elements que poden existir a la via. Per adaptar-la a cada carrer caldrà seleccionar únicament els elements que hi siguin presents i dimensionar-los segons els criteris que s'especifiquen.

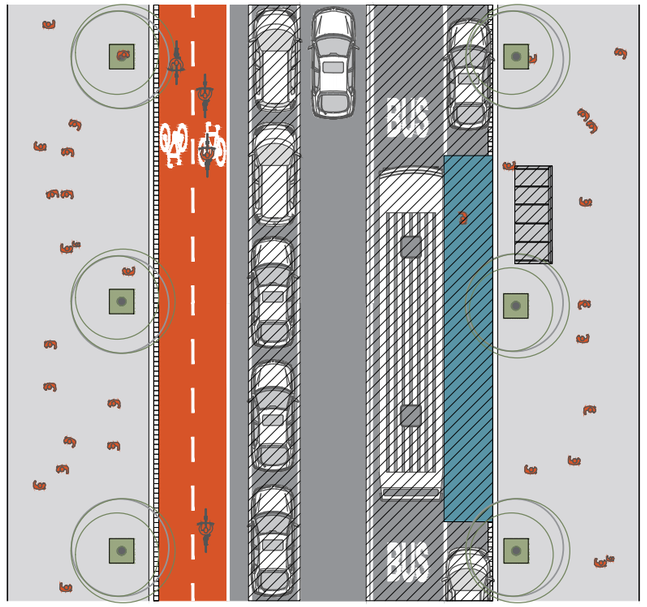
Carril Bici Segregat Bidireccional al Lateral // SBL_01

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

6,5 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 3,0 (2,5); dos sentits
C - carrils	= 3,5; un sol carril, sense carril bus addicional ≥ 2,7 (2,4); un carril, amb carril bus addicional ≥ 5,5 (4,9); dos carrils, amb carril bus addicional
bu - carril bus:	≥ 2,9 (2,7)
f - franja de seguretat	≥ 0,5; sense cordó de serveis o amb cordó de cicles ≥ 1,0 (0,8); amb cordó de serveis
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles
ls - línia de separació	0,1
ls' - línia de separació carril bus	0,3
ap - plataforma bus	= cs
d - distancia vorera - marquesina	0,9
lp - plataforma bus	≥ 15

Observacions

Carril bici bidireccional en via d'un sol sentit de circulació per a vehicles motoritzats.

El carril bici de dos sentits dificulta l'enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries. Cal senyalitzar degudament els dos sentits de la bicicleta per tal d'evitar conflictes en passos de vianants.

El carril bici es situa a l'esquerra de la via per evitar conflictes amb les persones usuàries del bus a les parades.

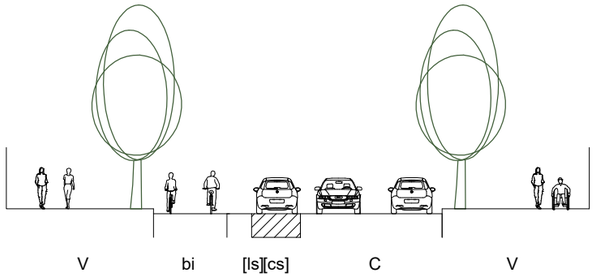
El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

En cas d'existir cordó de serveis, es recomana eliminar-lo o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

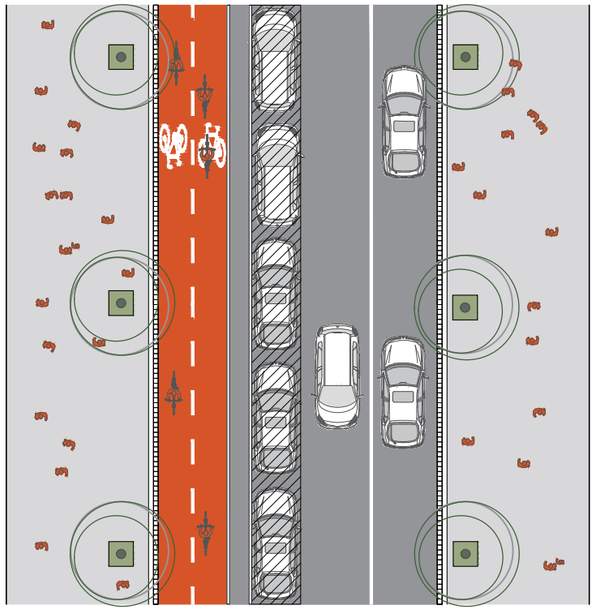
Carril Bici Segregat Bidireccional al Lateral // SBL_02

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

8,7 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 3,0 (2,5); dos sentits
C - carrils	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit
	≥ 11,3 (10,1); dos carrils per sentit
f - franja de seguretat	≥ 0,5; sense cordó de serveis o amb cordó de cicles
	≥ 1,0 (0,8); amb cordó de serveis
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis
	≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles

Observacions

Carril bici bidireccional amb calçada segregada en via de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats.

El carril bici de dos sentits dificulta l'enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries. Cal senyalitzar degudament els dos sentits de la bicicleta per tal d'evitar conflictes en passos de vianants.

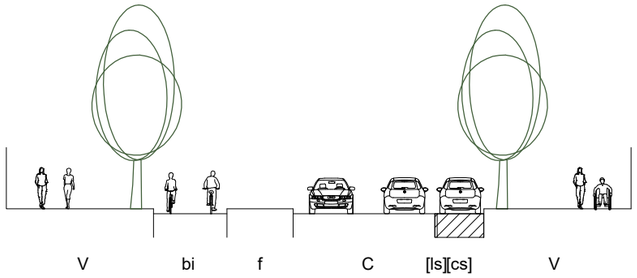
El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat o un cordó de serveis.

En cas d'existir cordó de serveis, es recomana eliminar-lo o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

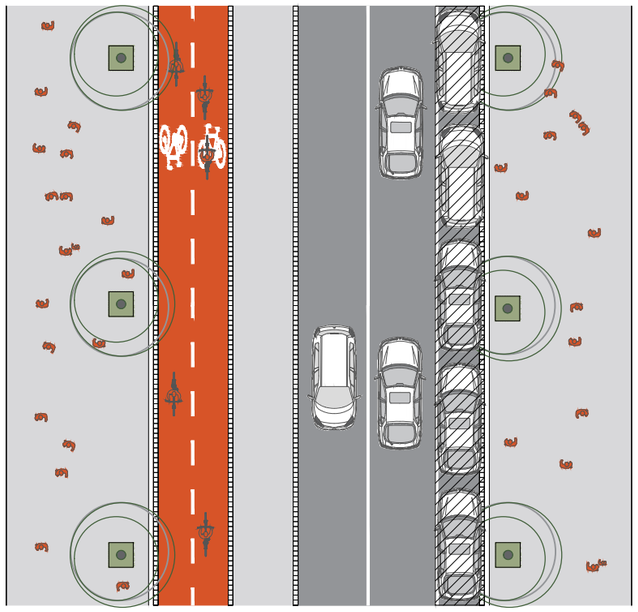
Carril Bici Segregat Bidireccional al Lateral // SBL_03

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

10,2 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 3,0 (2,5); dos sentits
C - carrils	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit ≥ 11,3 (10,1); dos carrils per sentit
f - franja de seguretat	≥ 3,0 (2,0)
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles

Observacions

Carril bici bidireccional amb calçada segregada en via de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats.

La mitjana ha de ser suficientment ampla per oferir una zona d'espera resguardada per a vianants i proporcionar una segregació suficient de la bicicleta que augmenti la sensació de seguretat, especialment en vies d'alta capacitat.

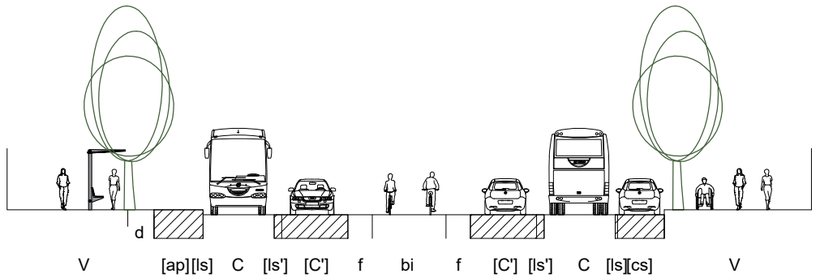
El carril bici de dos sentits dificulta l'enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries. Cal senyalitzar degudament els dos sentits de la bicicleta per tal d'evitar conflictes en passos de vianants.

El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una mitjana de seguretat.

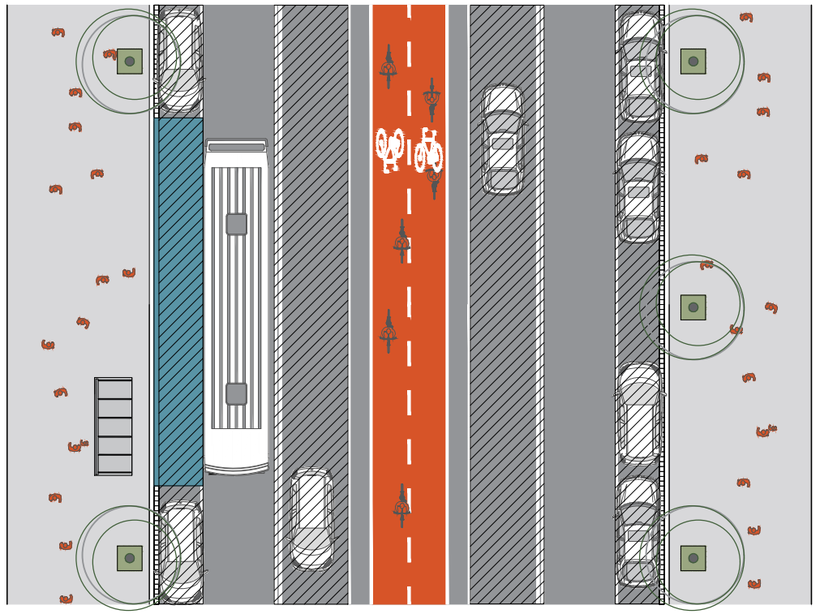
Carril Bici Segregat Bidireccional Central // SBC

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

10,5 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 3,0 (2,5); dos sentits
C - carrils	= 3,5; un carril, sense carrils addicionals ≥ 2,9 (2,7); amb carrils addicionals
C' - carrils addicionals:	≥ 2,7 (2,4)
f - franja de seguretat	≥ 1,0 (0,5)
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles
ls - línia de separació	0,1
ls' - línia de separació carril bus	0,3
ap - plataforma bus	= cs
d - distancia vorera - marquesina	0,9
lp - plataforma bus	≥ 15

Observacions

Carril bici bidireccional central en vies de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats.

Preferiblement només amb un sol carril de circulació de vehicles privats per sentit (compartit bus i vehicle privat).

El carril bici central dificulta la permeabilitat de la via, així com els girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

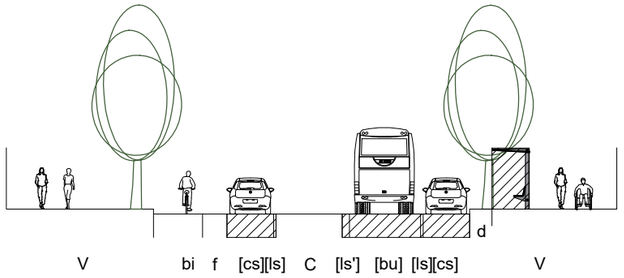
Cal garantir una amplada suficient del carril bici per permetre l'espera per al gir de les bicicletes.

En cas d'existir més d'un carril de circulació de vehicles privats per sentit, cal augmentar la franja de seguretat que segrega el carril bici per tal d'oferir una zona d'espera segura per a vianants.

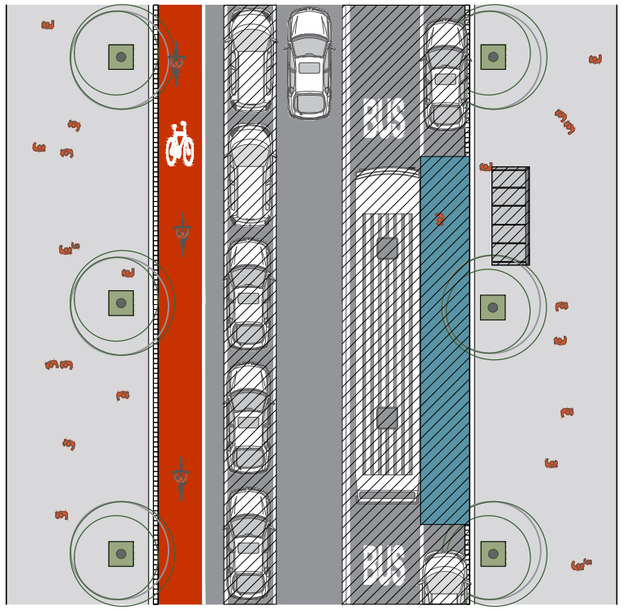
Carril Bici Segregat Unidireccional Lateral // SUL

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | 2 Sentits

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | Estàndard

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | Via local | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | 2 Sentits

Amplada mínima de la calçada

5,5 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | IMD 2.000-5.000 | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 2,0 (1,5); un sentit
C - carril	= 3,5; un sol carril, sense carrils addicionals ≥ 2,7 (2,4); un carril, amb carril bus addicional ≥ 5,5 (4,9); dos carrils, amb carril bus addicional
f - franja de seguretat	≥ 0,5; sense cordó de serveis o amb cordó de cicles ≥ 1,0 (0,8); amb cordó de serveis
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles
ls - línia de separació	0,1
ls' - línia de separació carril bus	0,3
bu - carril bus	≥ 2,9 (2,7)
p - plataforma bus	15
d - distancia vorera - marquesina	0,9

Observacions

Carril bici unidireccional en via d'un sol sentit de circulació per a vehicles motoritzats.

El carril bici d'un sol sentit permet un major enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries.

El carril bici es situa a l'esquerra de la via per evitar conflictes amb les persones usuàries del bus a les parades.

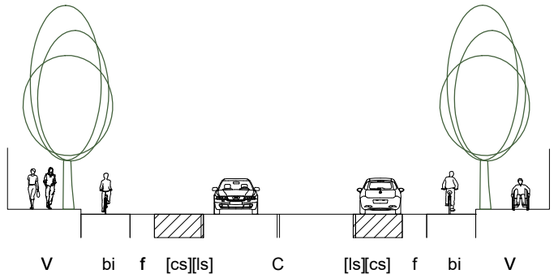
El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

En cas d'existir cordó de serveis, es recomana eliminar-lo o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

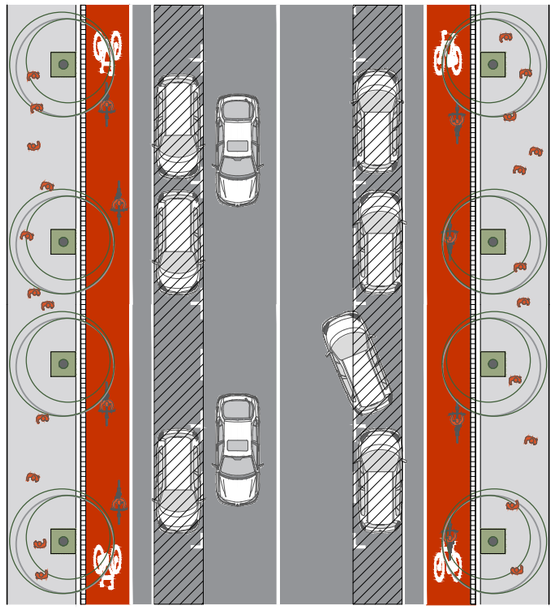
Carril Bici Segregat Unidireccional als Laterals // SULL_01

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

9, 7 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | **Sense**

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 2,0 (1,5); un sentit
C - carrils	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit ≥ 11,3 (10,1); dos carrils per sentit
f - franja de seguretat	≥ 0,5; sense cordó de serveis o amb cordó de cicles ≥ 1,0 (0,8); amb cordó de serveis
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles
ls - línia de separació	0,1

Observacions

Carril bici unidireccional a banda i banda en via de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats sense circulació d'autobusos.

El carril bici d'un sol sentit permet un major enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries.

En no existir circulació d'autobusos el carril bici es pot situar a la dreta de la via sense generar conflictes, de manera que es millora la seva permeabilitat i accessibilitat des de la vorera.

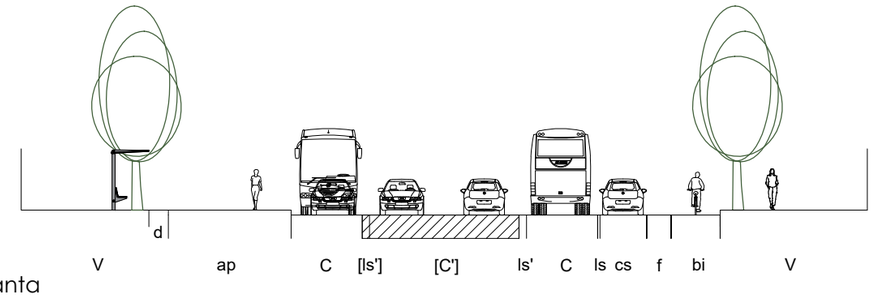
El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

En cas d'existir cordó de serveis, es recomana eliminar-lo o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

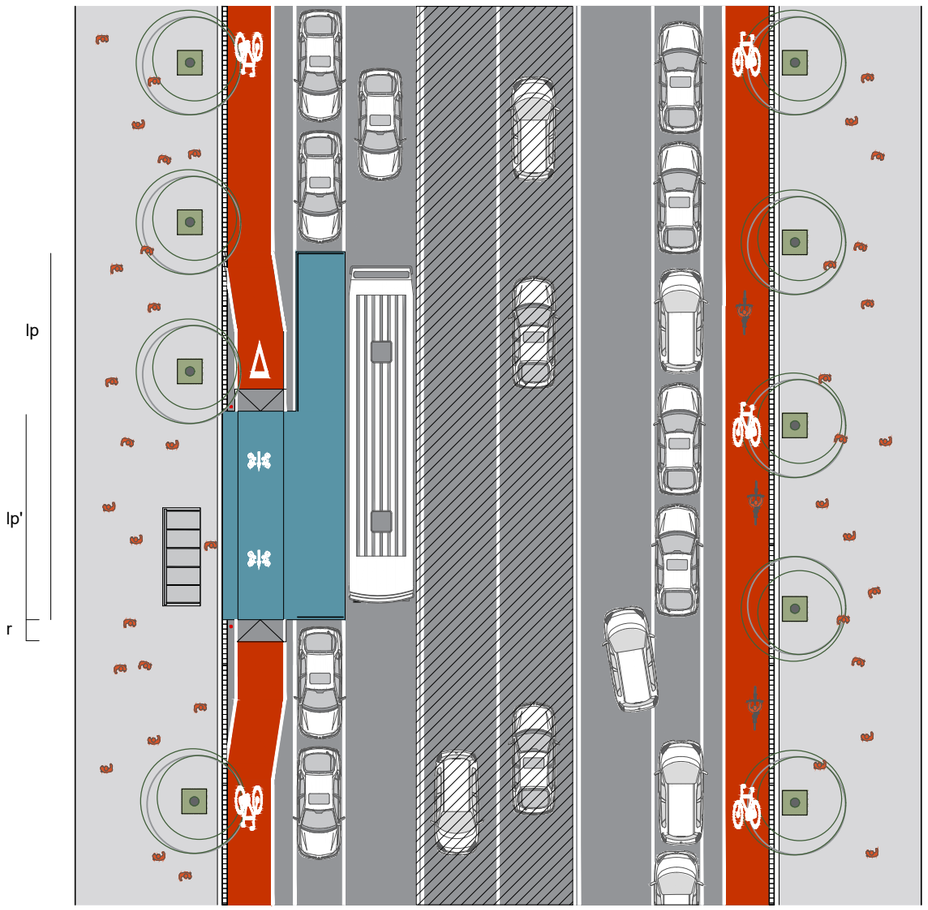
Carril Bici Segregat Unidireccional als Laterals // SULL_02

Perfil

[xx] Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

14,1 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 2,0 (1,5); un sentit
C - carrils	= 3,5; sense carrils addicionals ≥ 2,9 (2,7); amb carrils addicionals
C' - carrils addicionals:	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit ≥ 11,3 (10,1); dos carrils per sentit
f - franja de seguretat	≥ 1,0 (0,8); amb cordó de serveis
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles
ls - línia de separació	0,1
ap - plataforma bus	= bi+f+cs
d - distancia vorera - marquesina	0,9
lp - plataforma bus	≥ 15
lp' - plataforma d'accès	≥ 8,5
r - rampa	1:3

Observacions

Carril bici unidireccional a banda i banda en via de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats amb circulació d'autobusos i cordó de serveis.

El carril bici d'un sol sentit permet un major enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries.

La parada de bus es situa en una plataforma elevada al cordó de serveis i el carril bici hi passa per sobre amb un accés en rampa de manera que s'eviten els conflictes entre bicicletes i usuàries del bus, mantenint la trajectòria rectilínia de les bicicletes.

Les persones usuàries de l'autobús gaudeixen de prioritat respecte de les bicicletes en l'accés a les parades d'autobús.

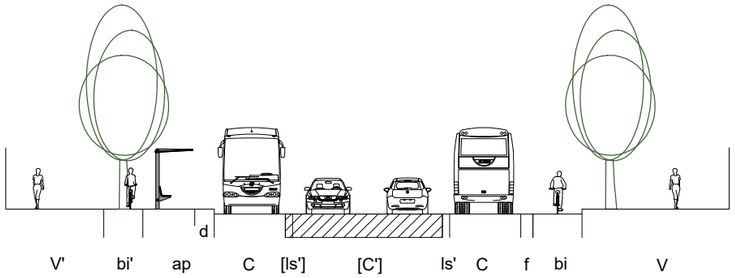
El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

Es recomana eliminar el cordó de serveis o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

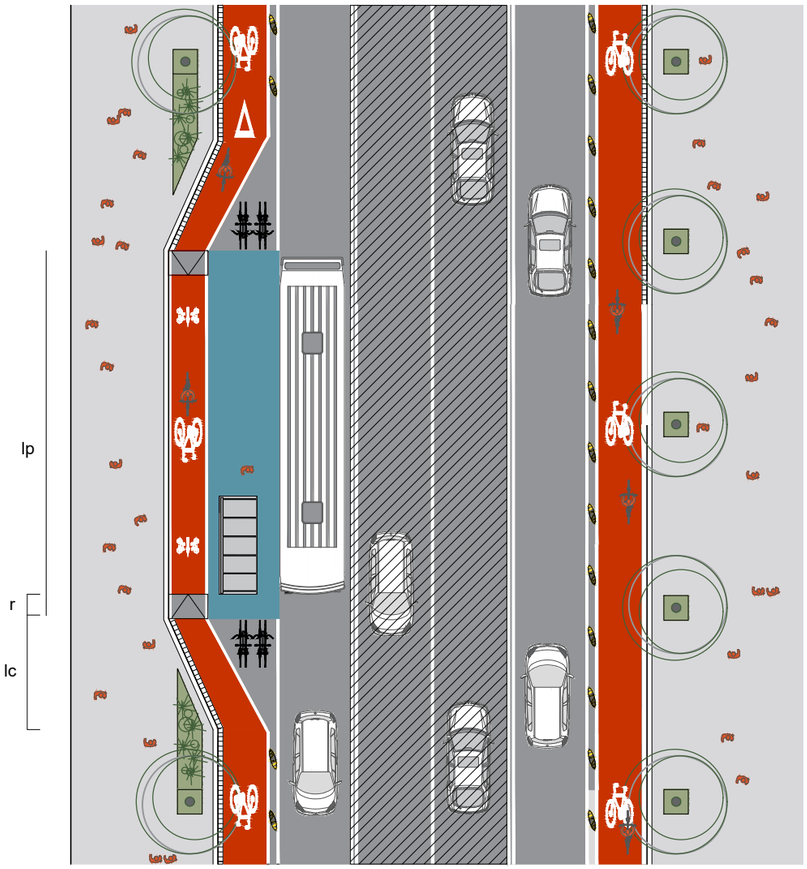
Carril Bici Segregat Unidireccional als Laterals // SULL_03

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

11,2 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 2,0 (1,5); un sentit
bi' - carril bici	≥ 1,6 (1,5); un sentit
C - carrils	= 3,5; sense carrils addicionals ≥ 2,9 (2,7); amb carrils addicionals
C' - carrils addicionals:	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit ≥ 11,3 (10,1); dos carrils per sentit
f - franja de seguretat	≥ 0,5 sense cordó de serveis
ls - línia de separació	0,3
ap - plataforma bus	bi + f
d - distancia vorera - marquesina	0,9
lp - plataforma bus	≥ 15
r - rampa	1:3
lc - corba carril	≥ 5

Observacions

Carril bici unidireccional a banda i banda en via de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats amb circulació d'autobusos i sense cordó de serveis.

El carril bici d'un sol sentit permet un major enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries.

La parada de bus es situa en una plataforma elevada adjacent al carril de circulació. El carril bici modifica la seva trajectòria per tal d'evitar conflictes amb les persones usuàries del bus.

Si l'ample de la calçada és suficient, les voreres s'amplien 1,5 metres en els entorns allunyats de les parades d'autobús per tal de que el carril bici pugui modificar la seva trajectòria. En cas de no disposar de suficient amplada de calçada, es podria envair la vorera per tal de garantir el traçat de la bicicleta, sempre que es seguís complint el Codi d'Accessibilitat

Les persones usuàries de l'autobús gaudeixen de prioritat respecte de les bicicletes en l'accés a les parades d'autobús.

Es recomana no situar informació a la part posterior de la marquesina, amb l'objectiu de garantir la seguretat i evitar el conflicte entre vianants i bicicletes .

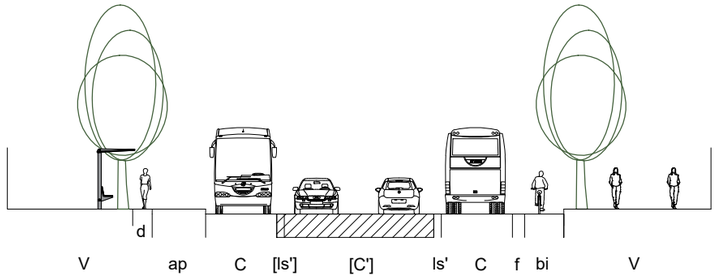
Es recomana la instal·lació d'aparcaments de bicicletes als espais a banda i banda de la plataforma d'accés al bus.

El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

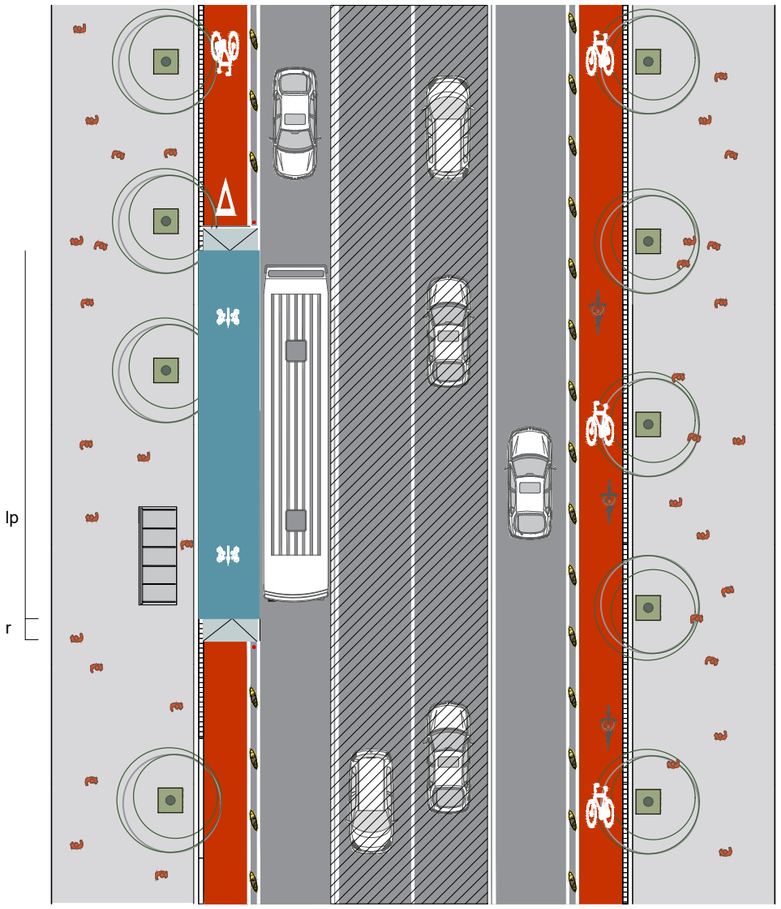
Carril Bici Segregat Unidireccional als Laterals // SULL_04

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes
1 Sentit
2 Sentits

Relació entre carrils
Segregat
Trepitjable
Compartit

Nivell de seguretat
Principiant
Estàndard

Característiques de la via

Tipologia via
Via bàsica
Via local
Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat
1 Sentit
2 Sentits

Amplada mínima de la calçada
9,7 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)
IMD >5.000
IMD 2.000-5.000
IMD <2.000

Transport públic
Admet
Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 2,0 (1,5); un sentit
C - carrils	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit ≥ 11,3 (10,1); dos carrils per sentit
C' - carrils addicionals:	≥ 3,5; sense carrils addicionals ≥ 2,9 (2,7); amb carrils addicionals
f - franja de seguretat	≥ 0,5 sense cordó de serveis
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles
ls - línia de separació	0,1
ap - plataforma bus:	= bi
d - distancia vorera - marquesina	0,9
lp - plataforma bus	≥ 15
r - rampa	1:3

Observacions

Carril bici unidireccional a banda i banda en via de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats amb circulació d'autobusos i sense cordó de serveis.

El carril bici d'un sol sentit permet un major enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries.

La parada de bus es situa en una plataforma elevada sobre el carril bici. Les bicicletes hi passen per sobre amb un accés en rampa que en modera la velocitat i remarca la prioritat per a les persones usuàries del bus.

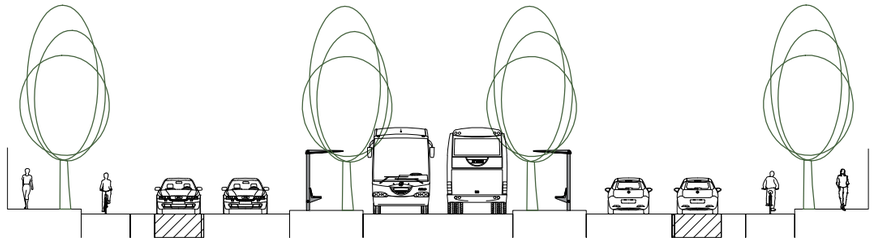
Les persones usuàries de l'autobús gaudeixen de prioritat respecte de les bicicletes en l'accés a les parades d'autobús.

El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

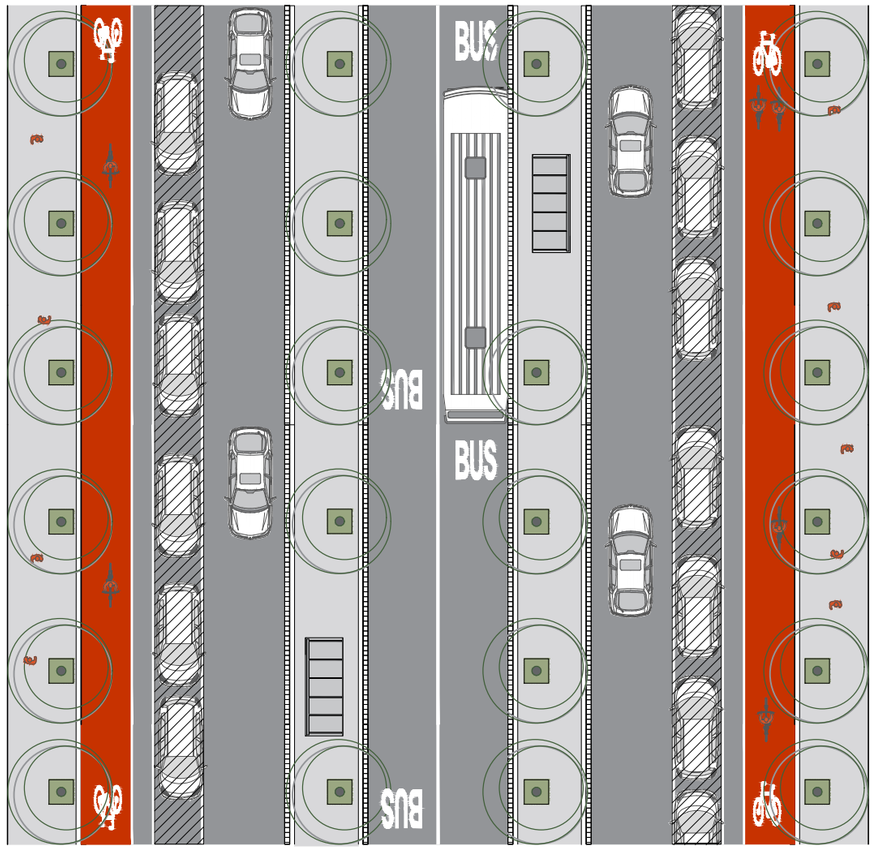
Carril Bici Segregat Unidireccional als dos Laterals // SULL_05

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

20,7 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 2,0 (1,5); un sentit
bu - carrils bus:	≥ 6,1 (5,7)
C - carrils	= 3,5; sense carrils addicionals
f - franja de seguretat	≥ 0,5; sense cordó de serveis o amb cordó de cicles ≥ 1,0 (0,8); amb cordó de serveis
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles
ls - línia de separació	0,1
t - terciana	≥ 3,0 (2,0)

Observacions

Carril bici unidireccional a banda i banda en via de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats amb calçada central segregada per al transport públic.

El carril bici d'un sol sentit permet un major enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries.

En no existir circulació d'autobusos a les calçades laterals, el carril bici es pot situar a la dreta de la via sense generar conflictes, de manera que es millora la seva permeabilitat i accessibilitat des de la vorera.

L'amplada de les tercianes ha de permetre la instal·lació de marquesines per a parades de transport públic.

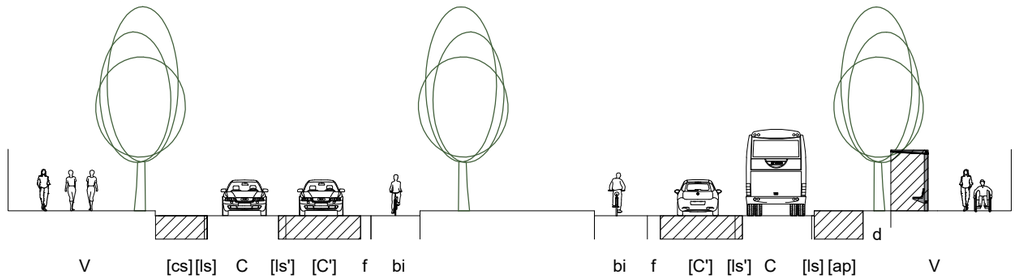
El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

En cas d'existir cordó de serveis, es recomana eliminar-lo o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

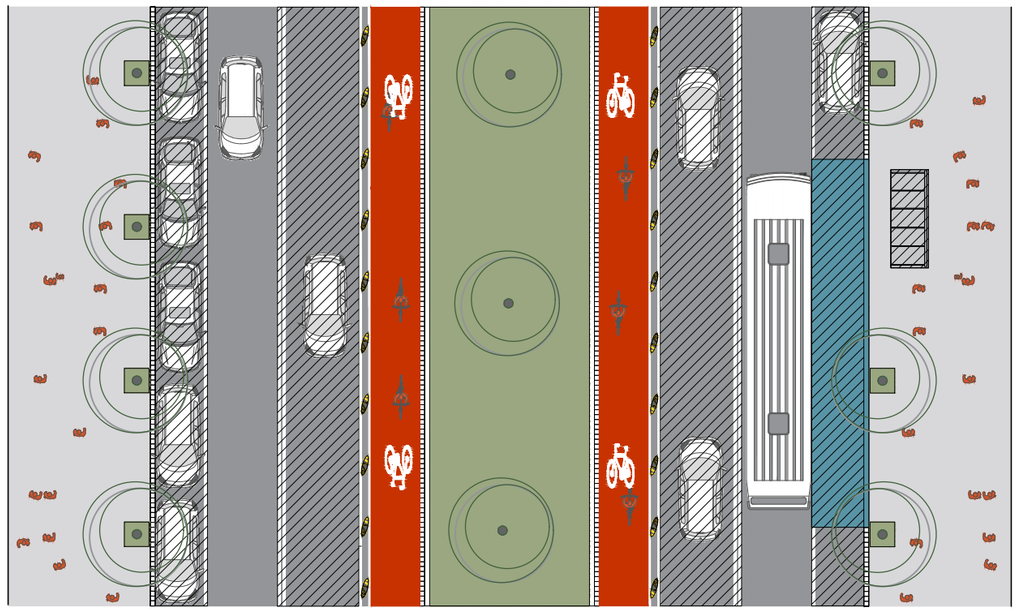
Carril Bici Segregat Unidireccional als dos Laterals // SULL_06

Perfil

[xx]
Element opcional



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

11,0 m. + rambla

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 2,0 (1,5); un sentit
C - carrils	= 3,5; sense carrils addicionals ≥ 2,9 (2,7); amb carrils addicionals
C' - carrils addicionals:	2,7 (2,4); un carril per sentit ≥ 5,5 (4,9); dos carrils per sentit
f - franja de seguretat	≥ 0,5; sense cordó de serveis
ls - línia de separació	0,3
ap - plataforma bus	= cs
d - distancia vorera - marquesina	0,9
lp - plataforma bus	≥ 15

Observacions

Carril bici unidireccional a banda i banda en via de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats amb vorera central tipus rambla.

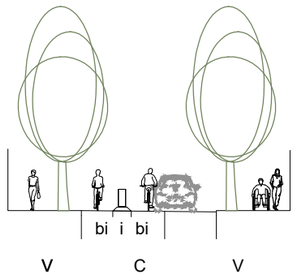
El carril bici d'un sol sentit permet un major enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries.

El carril bici es situa a l'esquerra del sentit de circulació, adjacent a la rambla central, per tal d'evitar conflictes amb les persones usuàries del bus.

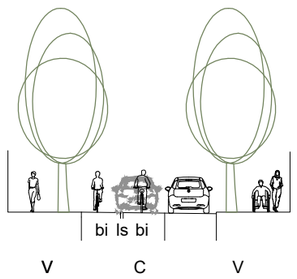
El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

Carrer Bici // CB_01

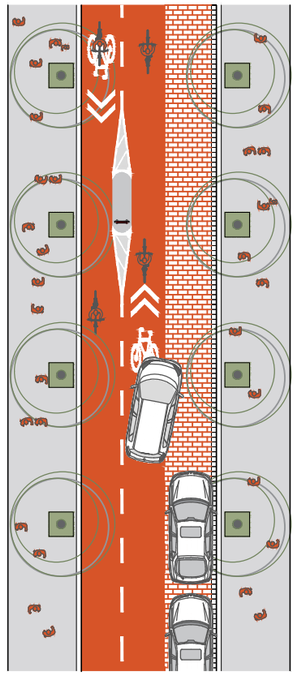
Perfil secció 01



Perfil secció 02



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | **Compartit**

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | Via local | **Via veïnal**

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | 2 Sentits

Amplada mínima de la calçada

5,4 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | IMD 2.000-5.000 | **IMD <2.000**

Transport públic

Admet | **Sense**

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	= 1,7; no segregat
bi' - carril bici	=1,4; no segregat
C - carril	= 3,5
ls - línia de separació	0,1
cs - cordó de serveis	≥ 2,1(1.9)
i - illeta	0,75

Observacions

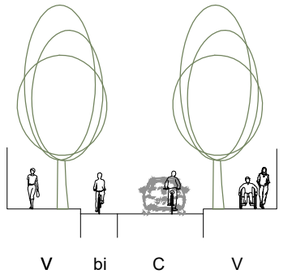
Carrer bici de prioritat invertida amb cordó de serveis i calçada dividida en dos sentits per a les bicicletes.

Paviment vermell i sharrows que reforcen la presència de bicicletes a la via. Els vehicles motoritzats han d'adaptar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes, que tenen prioritat en tot moment.

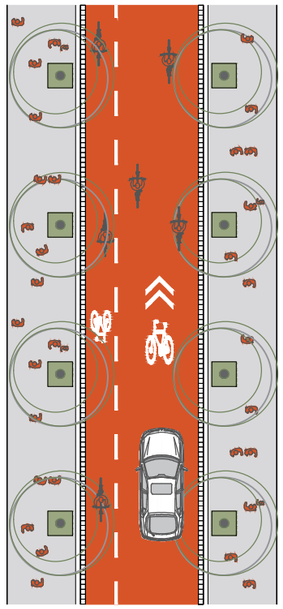
Cada 30-60m, es recomana la instal·lació d'elements d'estretament i trencament de la trajectòria rectilínia del vehicle privat. En aquests punts, que serveixen d'espais d'espera, el vehicle ha d'envair el cordó de serveis per cedir el pas a les bicicletes que circulen en sentit contrari, que gaudeixen de prioritat en tot moment.

Carrer Bici // CB_02

Perfil



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | **Compartit**

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | Via local | **Via veïnal**

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | 2 Sentits

Amplada mínima de la calçada

5,0 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | IMD 2.000-5.000 | **IMD <2.000**

Transport públic

Admet | **Sense**

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 1,4; no segregat
C - carril	= 3,5
ls - línia de separació	0,1

Observacions

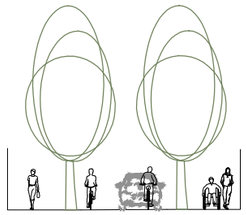
Carrer bici de prioritat invertida amb carril senyalitzat per al contrasentit de les bicicletes.

Paviment vermell que reforça la presència de bicicletes a la via. Els vehicles motoritzats han d'adaptar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes, que tenen prioritat en tot moment.

Es delimita un carril per a les bicicletes que circulen en contrasentit per tal de facilitar els creuaments.

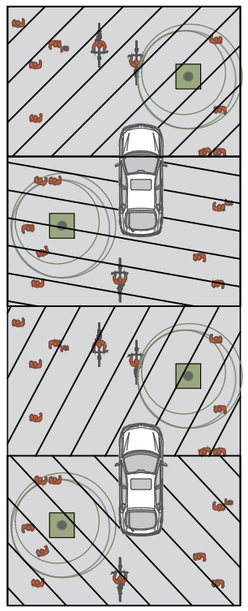
Carrer de vianants // CV

Perfil



V

Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | **Compartit**

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | Via local | **Via veïnal**

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | 2 Sentits

Amplada mínima de la calçada

3,5 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | IMD 2.000-5.000 | **IMD <2.000**

Transport públic

Admet | **Sense**

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

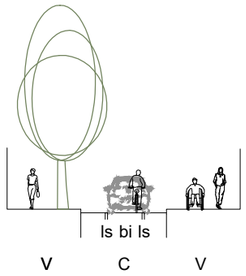
V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat, deixant un espai per a la circulació rodada d'un mínim de 3,5 metres

Observacions

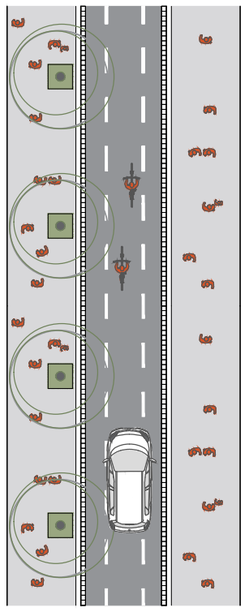
Carrer de prioritat invertida, trànsit restringit i plataforma única d'un sol sentit de circulació per als vehicles motoritzats i dos sentits per a les

Carril Bici Trepitjable Inscrit // TI_01

Perfil



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

Relació entre carrils

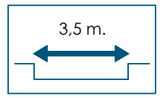
Nivell de seguretat

Característiques de la via

Tipologia via

Sentits de circulació del vehicle privat

Amplada mínima de la calçada



Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

Transport públic

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici inscrit	=1,5
C - carril	= 3,5
ls - línia de separació	0,1

Observacions

Carril bici inscrit en carril per a circulació de vehicles motoritzats en via d'un sol carril i sentit de circulació i d'amplada limitada.

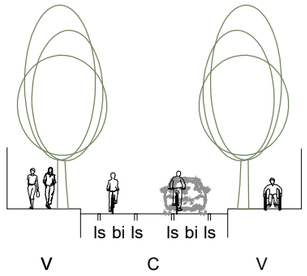
Donada l'amplada limitada del carril de circulació, es proposa un carril compartit entre bicicletes i vehicles motoritzats.

L'espai de circulació preferent per a bicicletes es senyalitza en vermell i pel centre de la calçada per reforçar la idea d'espai compartit i recordar la prioritat de la bicicleta.

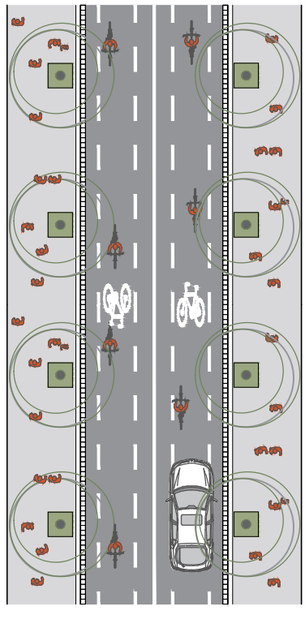
Els vehicles motoritzats han d'adequar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes, que tenen prioritat en tot moment.

Carril Bici Trepitjable Inscrit // TI_02

Perfil



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | **Trepitjable** | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

5,7 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici inscrit	=1,5
C - carril	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit
ls - línia de separació	0,1

Observacions

Carril bici inscrit en carril per a circulació de vehicles en via de dos carrils i sentits de circulació i d'amplada limitada.

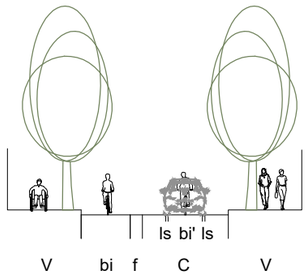
Donada l'amplada limitada dels carrils de circulació, es proposa un carril compartit entre bicicletes i vehicles motoritzats.

L'espai de circulació preferent per a bicicletes es senyalitza en vermell i pel centre de cada carril per reforçar la idea d'espai compartit i recordar la prioritat de la bicicleta.

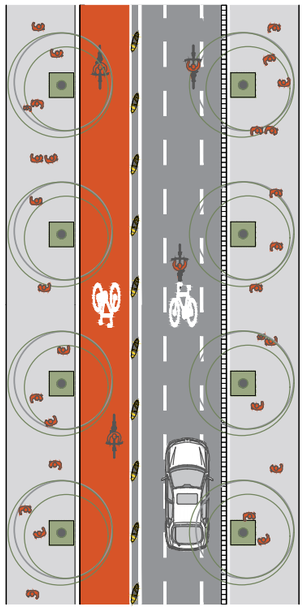
Els vehicles motoritzats han d'adequar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes, que tenen prioritat en tot moment.

Carril Bici Trepitjable Inscrit + Carril Bici Segregat Unidireccional a un lateral // TI - SUL_01

Perfil



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

Relació entre carrils

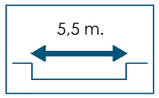
Nivell de seguretat

Característiques de la via

Tipologia via

Sentits de circulació del vehicle privat

Amplada mínima de la calçada



Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

Transport públic

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	=2,0 (1,5); un sentit
bi' - carril bici inscrit	=1,5
C - carril	= 3,5
f - franja de seguretat	≥ 0,5
ls - línia de separació	0,1

Observacions

Carril bici inscrit al carril de circulació de vehicles i carril bici unidireccional segregat en contrasentit en via d'un sentit de circulació per als vehicles motoritzats.

Donada l'amplada limitada dels carrils de circulació, es proposa un carril compartit entre bicicletes i vehicles motoritzats, preferentment el sentit de baixada, en el qual la seva diferència de velocitat és menor, i un carril segregat en el sentit de pujada.

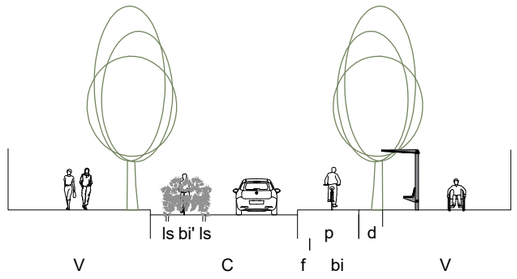
L'espai de circulació preferent per a bicicletes es senyalitza en vermell i pel centre de la calçada per reforçar la idea d'espai compartit i denotar la prioritat de la bicicleta.

Els vehicles motoritzats han d'adequar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes en el carril inscrit, que tenen prioritat en tot moment.

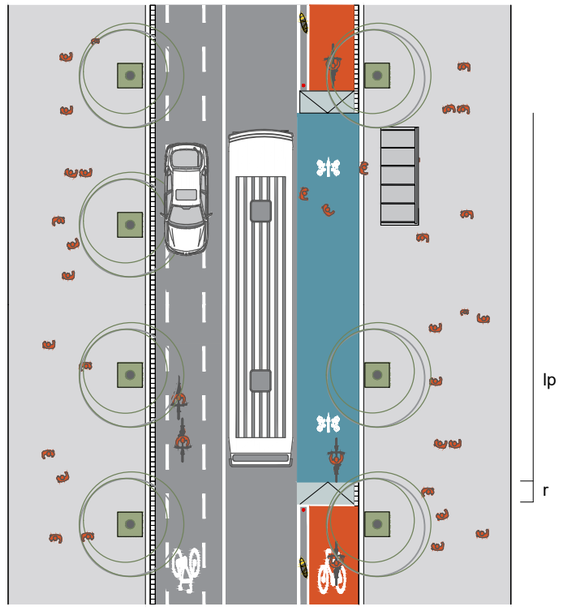
El nivell de seguretat que proporciona el carril bici inscrit és estàndard. El nivell de seguretat del carril bici segregat és apte per a usuàries principiants.

Carril Bici Trepitjable Inscrit + Carril Bici Segregat Unidireccional a un lateral // TI - SUL_02

Perfil



Planta



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | **2 Sentits**

Relació entre carrils

Segregat | **Trepitjable** | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | **Estàndard**

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | **Via local** | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | **2 Sentits**

Amplada mínima de la calçada

7,7 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | **IMD 2.000-5.000** | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 2,0 (1,5); un sentit
bi' - carril bici inscrit	=1,5
C - carril	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit
f - franja de seguretat	≥ 0,5
ls - línia de separació	0,1
ap - plataforma bus:	= bi
d - distancia vorera - marquesina	0,9
lp - plataforma bus	≥ 15
r - rampa	1:3

Observacions

Carril bici inscrit al carril de circulació de vehicles en baixada i carril bici unidireccional segregat a la pujada en via de dos sentits de circulació per als vehicles motoritzats.

Donada l'amplada limitada dels carrils de circulació, es proposa un carril compartit entre bicicletes i vehicles motoritzats en el sentit de baixada, en el qual la seva diferència de velocitat és menor, i un carril segregat en el sentit de pujada amb l'objectiu de garantir la seguretat viària.

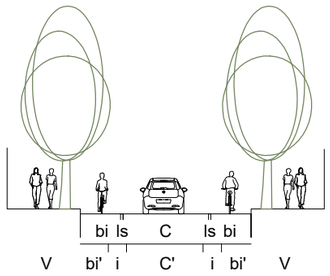
En cas d'existir circulació d'autobusos, l'accés a les parades en sentit baixada es situarà a la vorera i en sentit pujada en una plataforma elevada sobre el carril bici. Les bicicletes hi passen per sobre amb un accés en rampa que en modera la velocitat i remarca la prioritat per a les persones usuàries del bus.

L'espai de circulació preferent per a bicicletes es senyalitza en vermell i pel centre de la calçada per reforçar la idea d'espai compartit i recordar la prioritat de la bicicleta.

Els vehicles motoritzats han d'adequar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes en el carril inscrit, que tenen prioritat en tot moment.

Carril Bici Trepitjable als dos Laterals - en línia // TLL_01

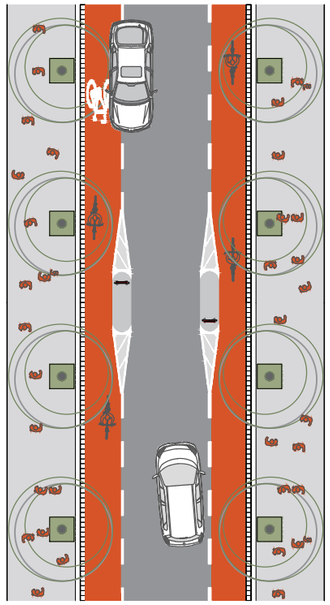
Perfil



S1

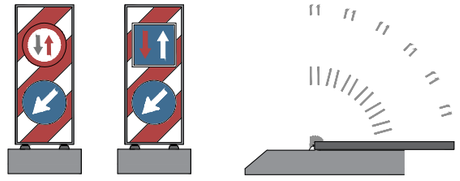
S2

Planta



S1

S2



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit — 2 Sentits

Relació entre carrils

Segregat — Trepitjable — Compartit

Nivell de seguretat

Principiant — Estàndard

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica — Via local — Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit — 2 Sentits

Amplada mínima de la calçada

6,5 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 — IMD 2.000-5.000 — IMD <2.000

Transport públic

Admet — Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat
bi - carril bici	≥ 1,65; un sentit
bi' - carril bici	≥ 1,35; un sentit
C - carril	≥ 3,5
C' - carril	≥ 2,8
ls - línia de separació	0,1
i - illeta	≥ 0,75

Observacions

Carril bici unidireccional lateral en calçada en vies de dos sentits de circulació per a vehicles privats.

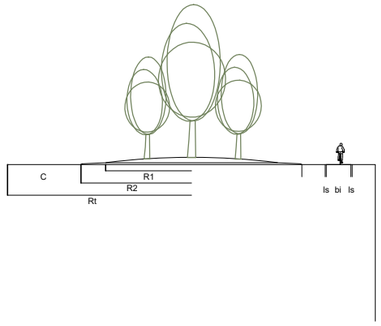
Les bicicletes circulen pels laterals de la via en carrils senyalitzats i sense elements de segregació del trànsit de vehicles motoritzats.

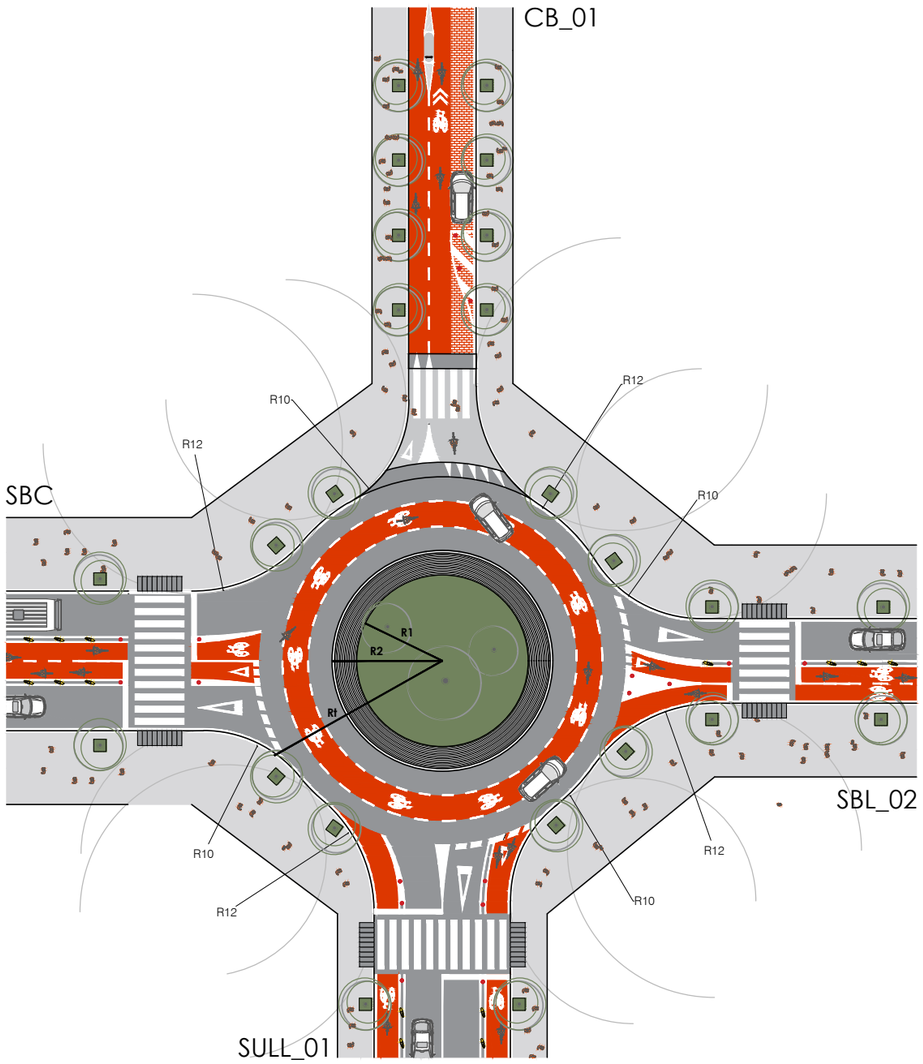
Senyalització horitzontal i vertical que garanteixi la prioritat per a les bicicletes en calçada:
-Dues franges laterals per a la circulació prioritària de bicicletes en un sentit.
-Una franja central que aculli la circulació de vehicles motoritzats, incloent l'autobús.

Cada 30-60m, es recomana la instal·lació d'elements d'estretament i trencament de la trajectòria rectilínia del vehicle privat. En aquests punts, només pot passar un sol vehicle motoritzat de manera simultània, de manera que si algun vehicle s'acosta en sentit contrari ha de cedir el pas al primer vehicle.

En situacions de coincidència de dos vehicles motoritzats en un estretament, el vehicle que espera pot ocupar parcialment el carril bici per garantir l'espai de pas al vehicle que circula en sentit contrari. Les bicicletes gaudeixen de prioritat respecte als vehicles privats.

Rotonda amb carril bici trepitjable inscrit // RI





Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | 2 Sentits

Relació entre carrils

Segregat | Trepitjable | Compartit

Nivell de seguretat

Principiant | Estàndard

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | Via local | Via veïnal

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | 2 Sentits

Amplada mínima de la calçada

5,0 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | IMD 2.000-5.000 | IMD <2.000

Transport públic

Admet | Sense

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

C - carril	entre 5,0 i 6,0
RT - Radi total	entre 14,5 i 22,5
R1 - Radi interior	entre 6,5 i 15,0
R2 - Radi trepitjable	R1 + <2,0
bi - carril bici	≥ 1,5; un sentit
f - franja de seguretat	≥ 0,5
ls - línia de separació	0,1
V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat

Observacions

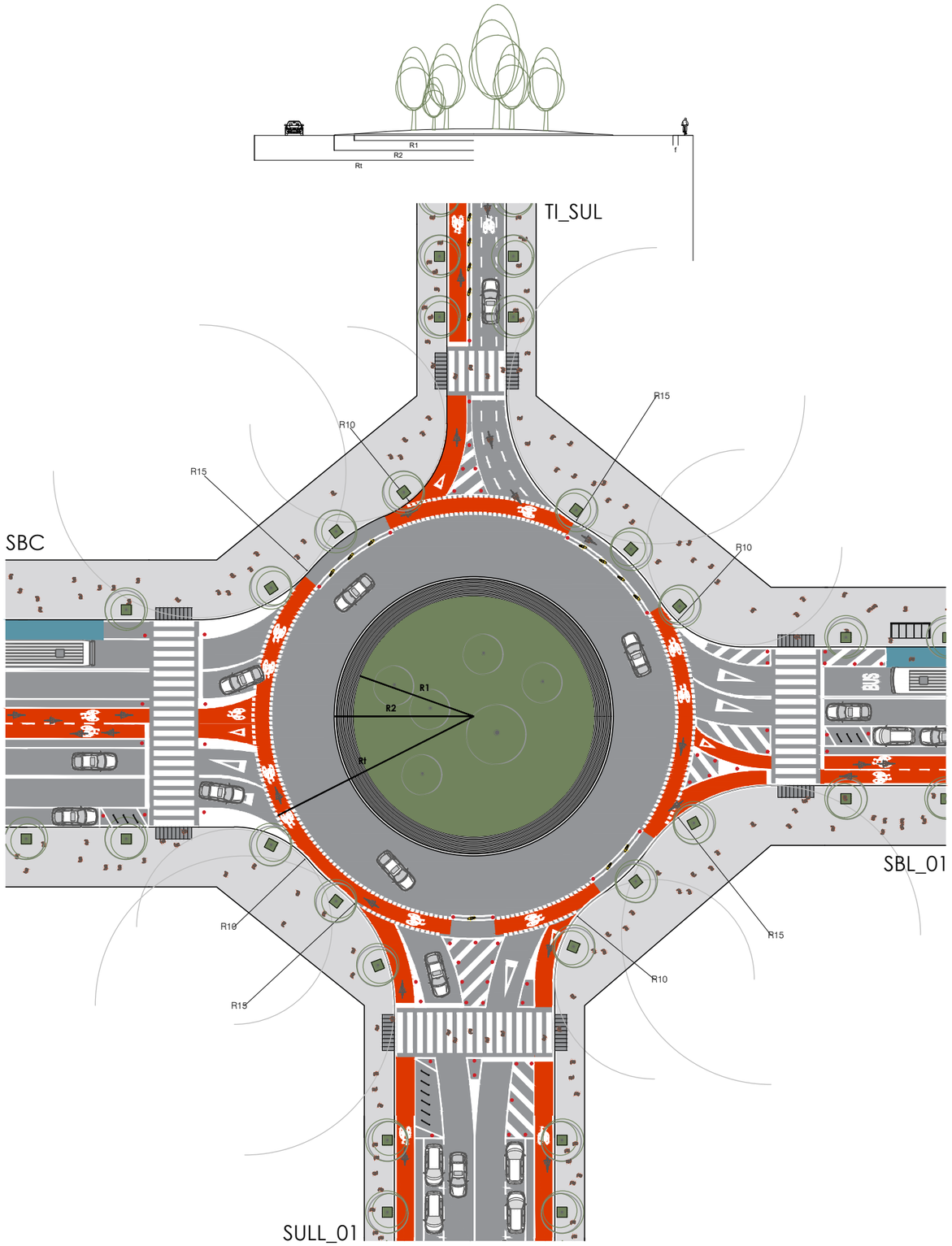
Rotonda amb carril bici perimetral segregat.

La bicicleta ha de circular en sentit antihorari, com la resta de vehicles a la rotonda.

La bicicleta gaudeix de prioritat, com la resta de vehicles, respecte els vehicles que entren o surten de la rotonda.

En el plànol esquemàtic es representa l'encaix de la rotonda amb diferents tipologies de carrils bici segregats, amb l'objectiu de posar en relleu les particularitats de les diferents transicions carril bici - rotonda.

Rotonda amb carril bici segregat // RS



Definició

Sentits de circulació de les bicicletes

1 Sentit | ~~2 Sentits~~

Relació entre carrils

Segregat | ~~Trepitjable~~ | ~~Compartit~~

Nivell de seguretat

Principiant | Estàndard

Característiques de la via

Tipologia via

Via bàsica | Via local | ~~Via veïnal~~

Sentits de circulació del vehicle privat

1 Sentit | ~~2 Sentits~~

Amplada mínima de la calçada

5,0 m.

Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)

IMD >5.000 | IMD 2.000-5.000 | ~~IMD <2.000~~

Transport públic

Admet | ~~Sense~~

Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

C - carril	entre 5,0 i 6,0
RT - Radi total	entre 12,5 i 20,0
R1 - Radi interior	entre 6,5 i 15,0
R2 - Radi trepitjable	R1 + <2,0
bi - carril bici	≥ 2,0; un sentit
ls - línia de separació	0,1
V - vorera	Compliment del Codi d'Accessibilitat

Observacions

Rotonda amb carril bici central trepitjable inscrit.

La posició del carril bici indica a la bicicleta que pot circular pel centre del carril.

La bicicleta ha de circular en sentit antihorari, com la resta de vehicles a la rotonda.

La bicicleta gaudeix de prioritat, com la resta de vehicles, respecte els vehicles que entren o surten de la rotonda.

La resta de vehicles no poden avançar les bicicletes a l'interior de l'anella giratòria.

En el plànol esquemàtic es representa l'encaix de la rotonda amb diferents tipologies de carrils bici (segregats i no segregats), amb l'objectiu de posar en relleu les particularitats de les diferents transicions via ciclable - rotonda.

5.3
Plànols

5.3. Plànols

Diagnosi

1.01_Situació

1.02_Població

1.03_Classificació del sòl

1.04_Qualificació del sòl

1.05_Equipaments

1.06_Polígons d'activitat econòmica

1.07_Zones verdes i espais d'estada

1.08_Pendents de la xarxa viària

1.09_Xarxa ciclable existent

1.10_Aparcaments de bicicletes

1.11_Jerarquia viària

Proposta

2.01_Xarxa ciclable proposada

2.02.1_Xarxa ciclable per fases

2.02.2_Xarxa ciclable per fases. Fase 01

2.02.3_Xarxa ciclable per fases. Fase 02

2.02.4_Xarxa ciclable per fases. Fase 03

2.03_Proposta de xarxa ciclable. Tipologia d'actuació

2.04.1_Estratègies funcionals. Xarxa educativa

2.04.2_Estratègies funcionals. Xarxa laboral

2.04.3_Estratègies funcionals. Xarxa lleure

2.05_Xarxa proposada segons jerarquia viària

2.06_Xarxa proposada segons tipologia de solució

2.07_Xarxa proposada segons tipologia de solució (detall)

2.08_Xarxa proposada segons pèrdua d'aparcament

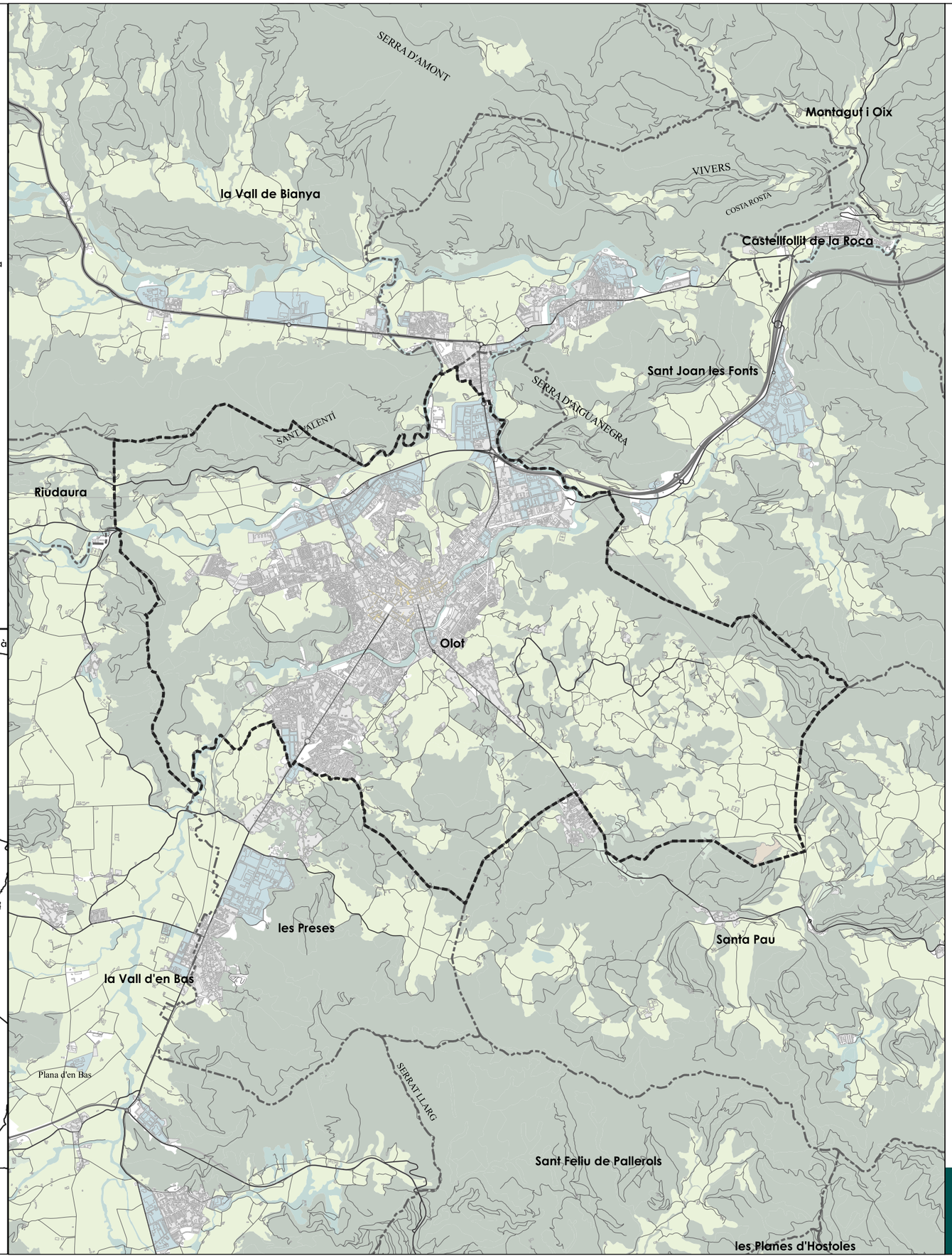
2.09_Xarxa proposada segons reducció de carrils de circulació

2.10_Proposta d'ampliació d'aparcaments de bicicletes

Situació

1:2.500.000

1:200.000



Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

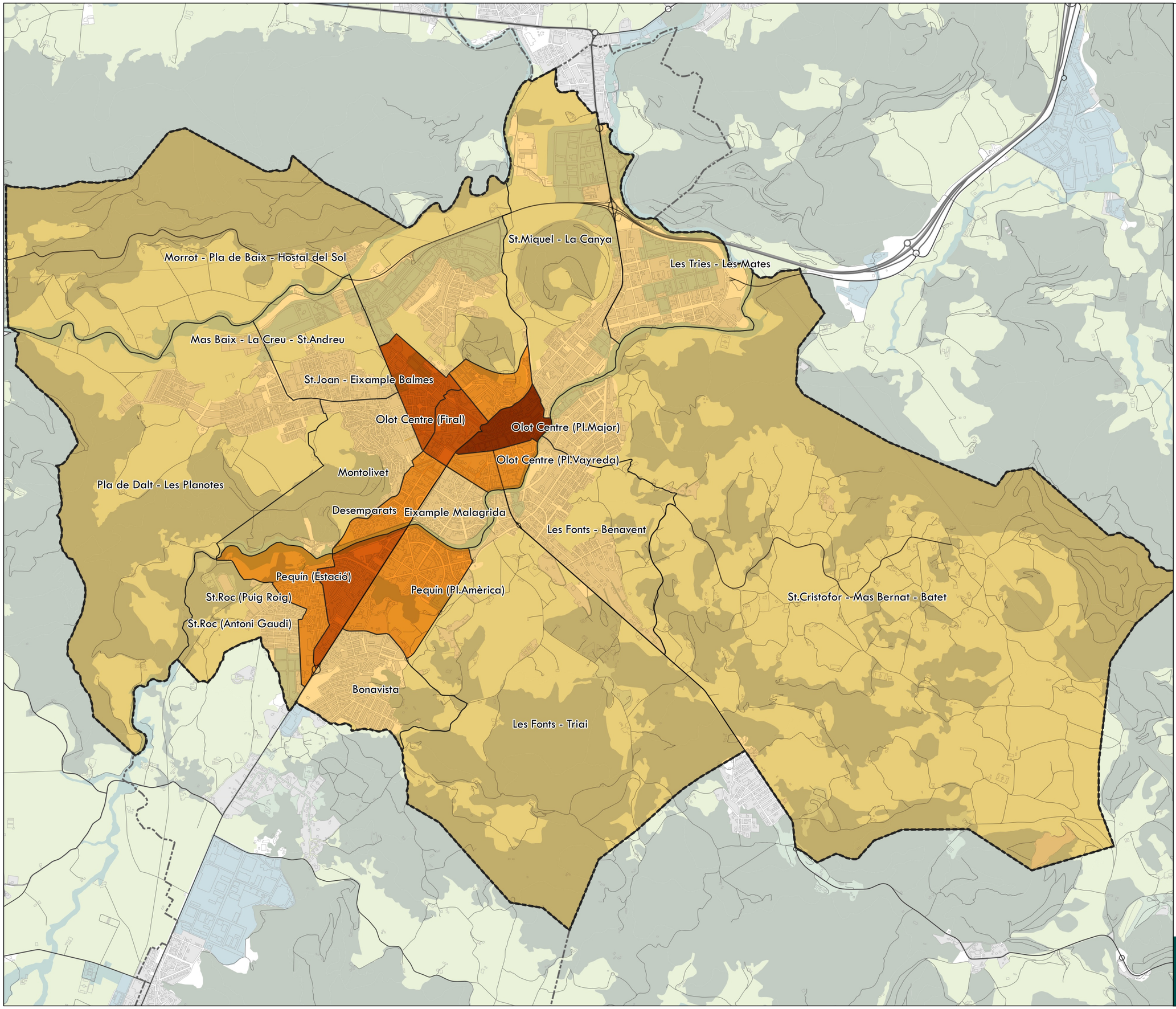
raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:50.000

1.01



Població

Densitat per secció censal (hab./ha)

- <50
- 50 - 75
- 75 - 100
- >100

Font: PMUS Olot 2015

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

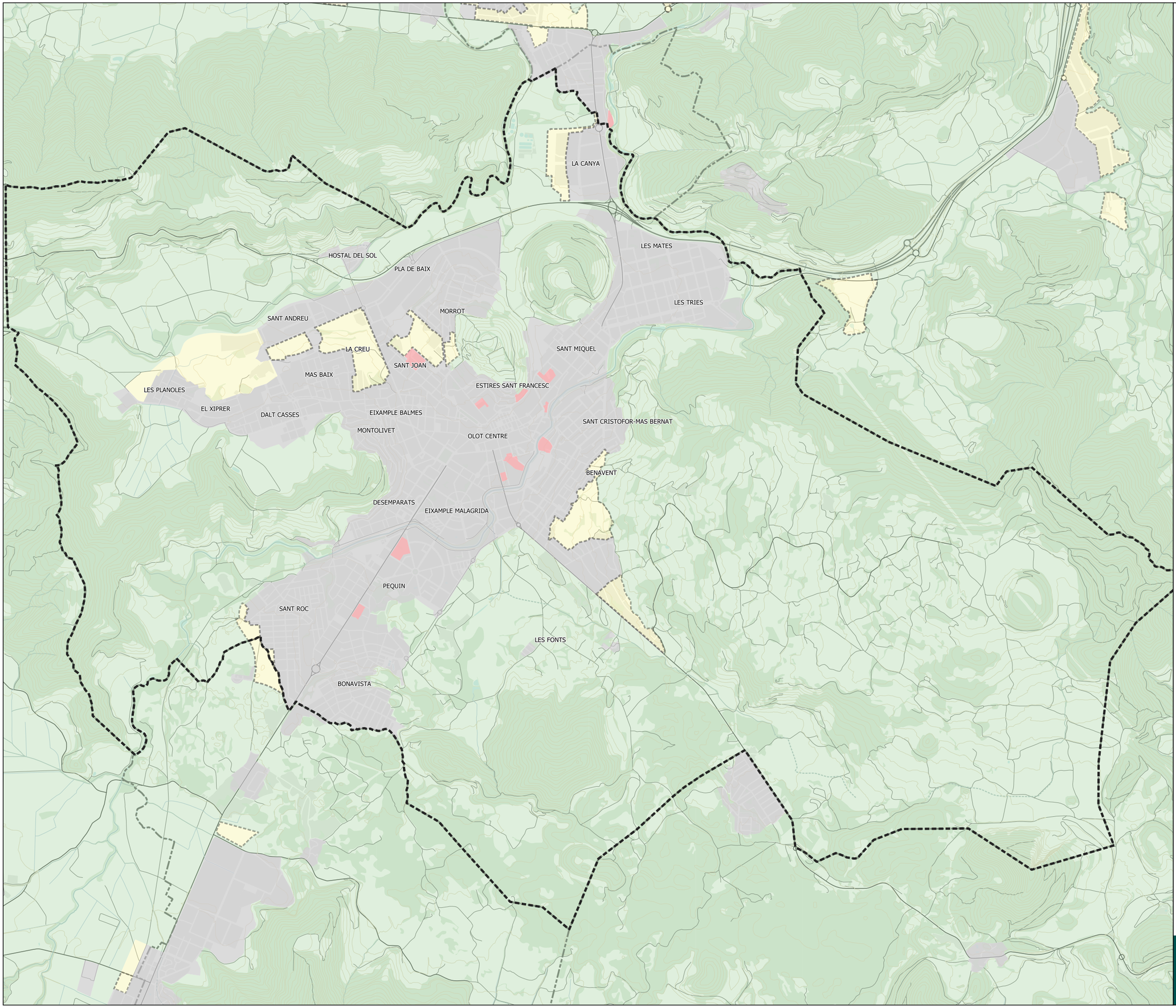
raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:25.000

1.02



Classificació del sòl

- Sòl no urbanitzable
- Sòl urbà consolidat
- Sòl urbà no consolidat
- Sòl urbanitzable delimitat
- Sòl urbanitzable no delimitat

Font: Mapa Urbanístic de Catalunya 2017

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

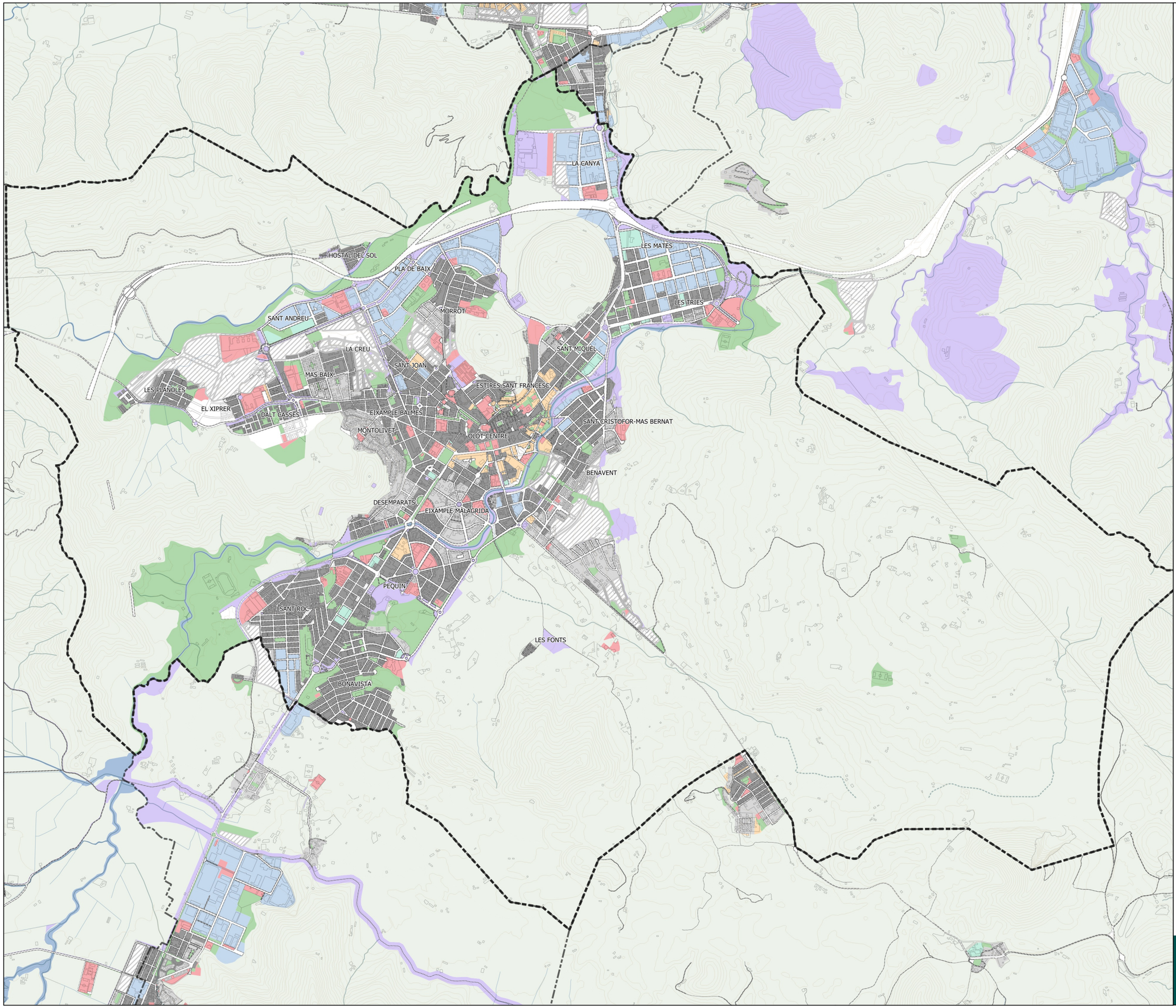
raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:25.000

1.03



Qualificació del sòl

- Sistemes viaris
- Urbanitzable
- No urbanitzable
- Espais lliures i zones verdes
- Residencial, Cases agrupades
- Residencial aïllat
- Residencial compacte
- Activitat econòmica, Industrial
- Activitat econòmica, Logística
- Activitat econòmica, Serveis
- Mixt
- Sistemes, Equipaments
- Sistemes, Altres
- Sistemes, Hidrogràfic

Font: Mapa Urbanístic de Catalunya 2017

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

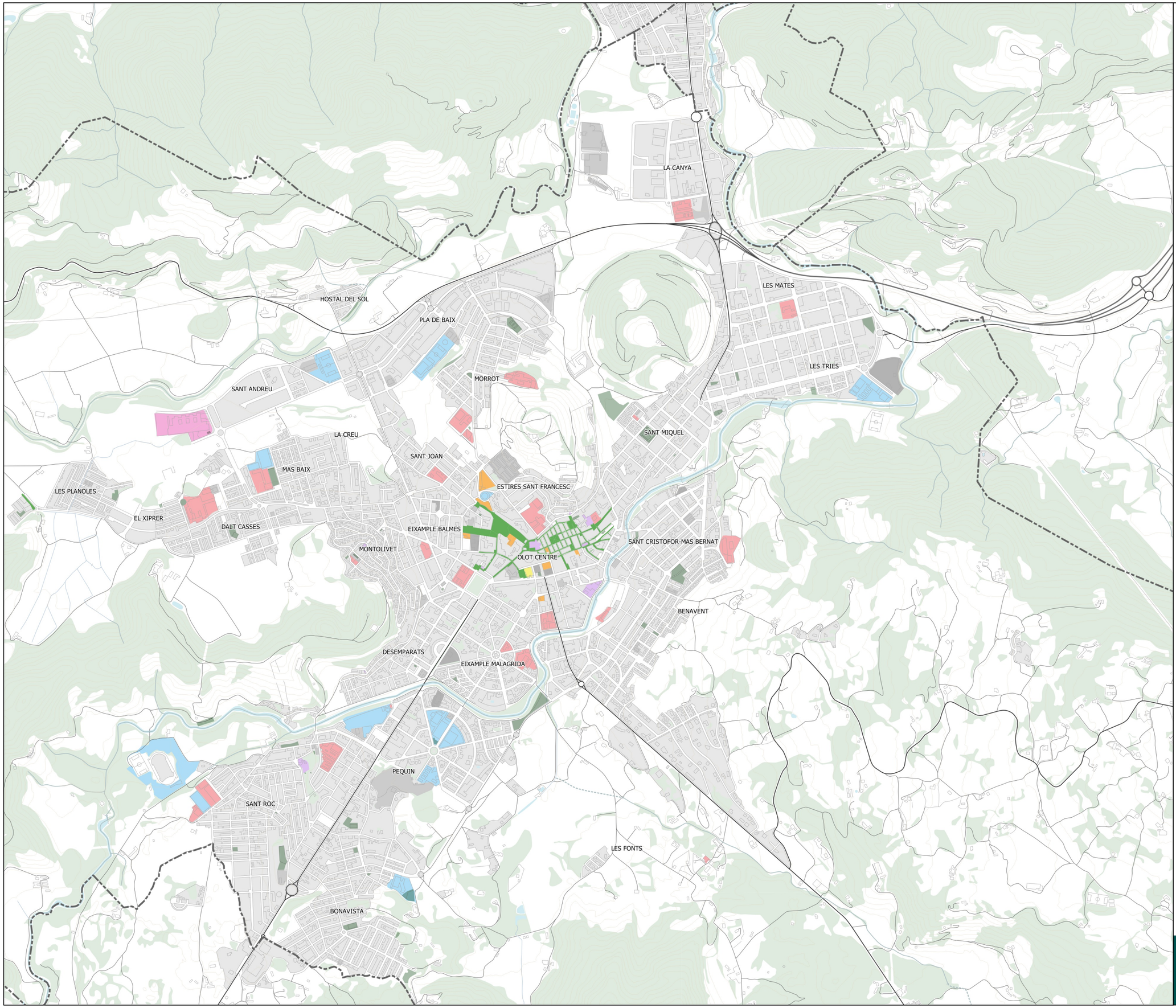
raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:25.000

1.04



Equipaments

- Administratius, serveis, socials...
- Esportius
- Comercials
- Culturals
- Educatius
- Religiós
- Residencials
- Sanitaris

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Zones verdes
- Polígons d'activitat econòmica

Font: PMUS Olot 2015

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

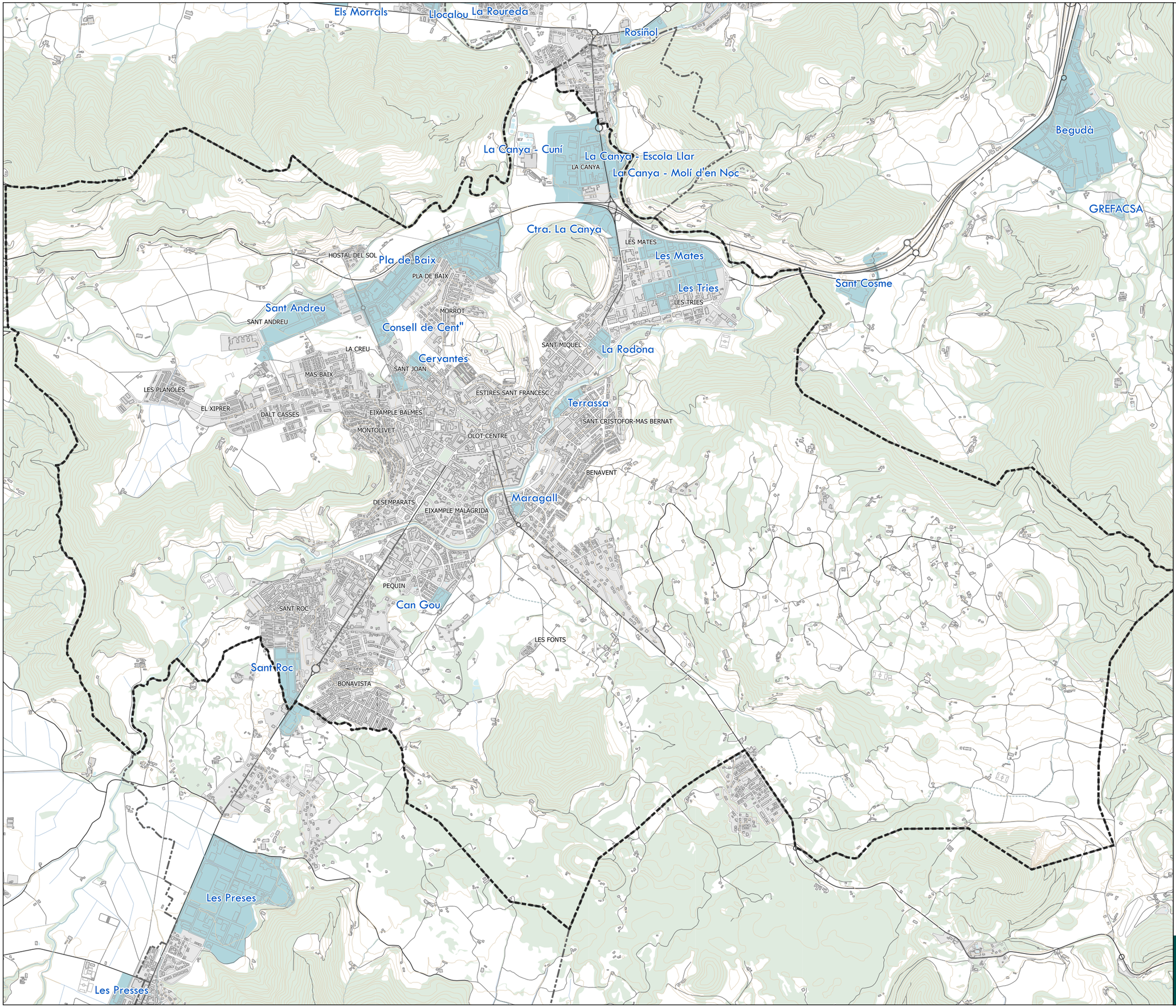
raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:17.500

1.05



Polígons d'Activitat Econòmica

Polígons d'activitat econòmica

Font: Sistema d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica (SIPAE). Direcció General d'Indústria

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

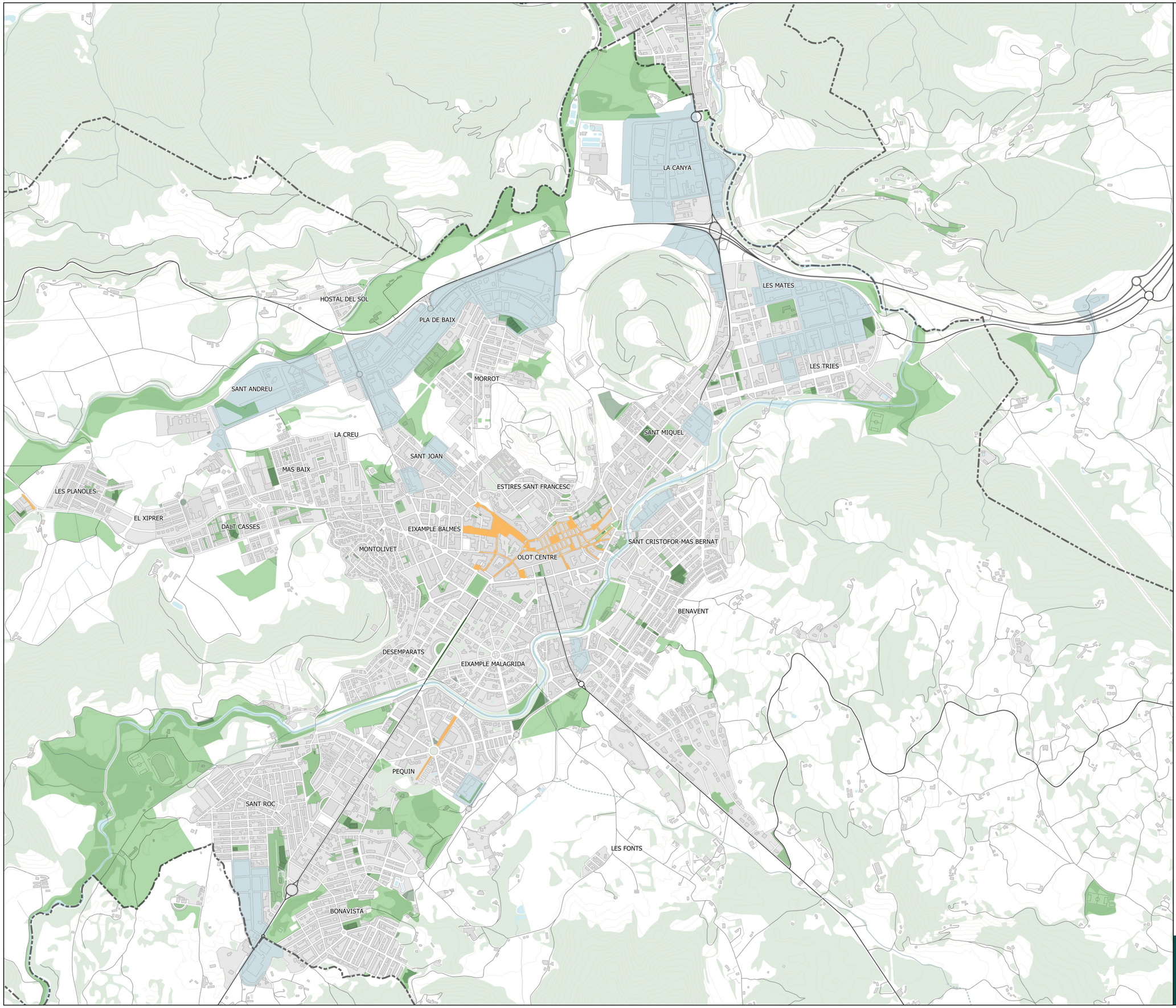
raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:25.000

1.06



Zones verdes i espais d'estada

- Parc i jardins (planejament)
- Zones verdes
- Àrees de joc
- Zones de vianants
- Polígons d'activitat econòmica

Font: Mapa Urbanístic de Catalunya 2017 i PMUS Olot 2015

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:17.500

1.07

Pendents de la xarxa viària

Pendents (%)

- < 2
- 2 - 5
- 5 - 8
- 8 - 12
- > 12

LA CANYA
LES MATES
HOSTAL DEL SOL
PLA DE BAIX
LES TRIES
MORROT
SANT ANDREU
SANT MIQUEL
LA CREU
SANT JOAN
MAS BAIX
ESTIRES SANT FRANCESC
LES PLANOLES
EL XIPRER
DALT CASSES
EIXAMPLE BALMES
SANT CRISTOFOR-MAS BERNAT
MONTOLIVET
OLOT CENTRE
BENAVENT
DESEMPARATS
EIXAMPLE MALAGRIDA
PEQUIN
SANT ROC
LES FONTS
BONAVISTA

Font: Vaic Mobility i Raons públiques

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC
MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:17.500

1.08

Xarxa ciclable existent

- Carril bici en calçada
- Carril bici independent (pista bici)
- Carril bici en vorera (vorera bici)
- Vorera compartida
- Itinerari compartit amb els cotxes
- Cami pedalable

Sentits

- ◁▷ Doble
- ▷ Únic

- Ponts del Fluvià

Equipaments

- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Zones verdes
- Àrees de joc
- Polígons d'activitat econòmica

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:17.500

1.09

Aparcaments de bicicletes

Aparcament de bicicletes

Equipaments

Educatius

Altres

Zones de vianants

Àrees de joc

Zones verdes

Polígons d'activitat econòmica

LA CANYA

LES MATES

LES TRIES

HOSTAL DEL SOL

PLA DE BAIX

MORROT

SANT ANDREU

LA CREU

SANT MIQUEL

SANT JOAN

MAS BAIX

ESTIRES SANT FRANCESC

LES PLANOLES

EL XIPRER

DALT CASSES

EIXAMPLE BALMES

SANT CRISTOFOR-MAS BERNAT

MONTOLIVET

OLOT CENTRE

BENAVENT

DESEMPARATS

EIXAMPLE MALAGRIDA

PEQUIN

SANT ROC

LES FONTS

BONAVISTA

Font: Ajuntament d'Olot

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:17.500

1.10

Jerarquia viària

- Xarxa d'accés
- Xarxa bàsica
- Xarxa local
- Xarxa veïnal
- Zones de vianants

Equipaments

- Altres
- Educatius

LA CANYA
LES MATES
HOSTAL DEL SOL
PLA DE BAIX
LES TRIES
MORROT
SANT ANDREU
SANT MIQUEL
LA CREU
SANT JOAN
MAS BAIX
ESTIRES SANT FRANCESC
LES PLANOLES
EL XIPRER
DALT CASSES
EIXAMPLE BALMES
SANT CRISTOFOR-MAS BERNAT
MONTOLIVET
OLOT CENTRE
BENAVENT
DESEMPARATS
EIXAMPLE MALAGRIDA
PEQUIN
SANT ROC
LES FONTS
BONAVISTA

Font: PMUS Olot 2015

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

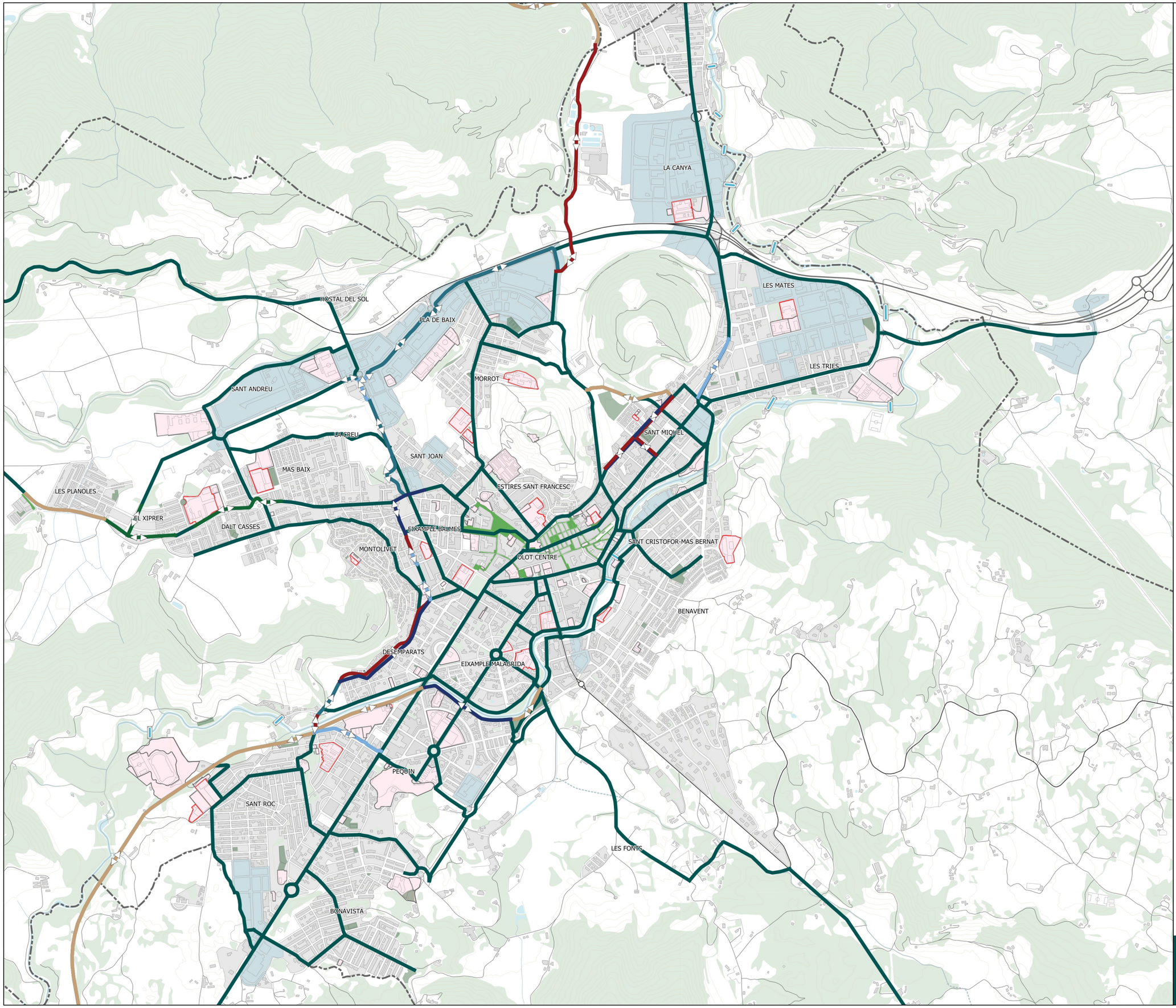
raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:17.500

1.11



Xarxa ciclable proposada

Xarxa proposta

Tipologies existents

- Carril bici en calçada
- Carril bici independent (pista bici)
- Carril bici en vorera (vorera bici)
- Vorera compartida
- Itinerari compartit amb els cotxes
- Cami pedalable

Sentits

- ◁▷ Doble
- ▷ Únic

Ponts del Fluvià

Equipaments

- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Zones verdes
- Polígons d'activitat econòmica

Font: Vaic Mobility i Raons públiques a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

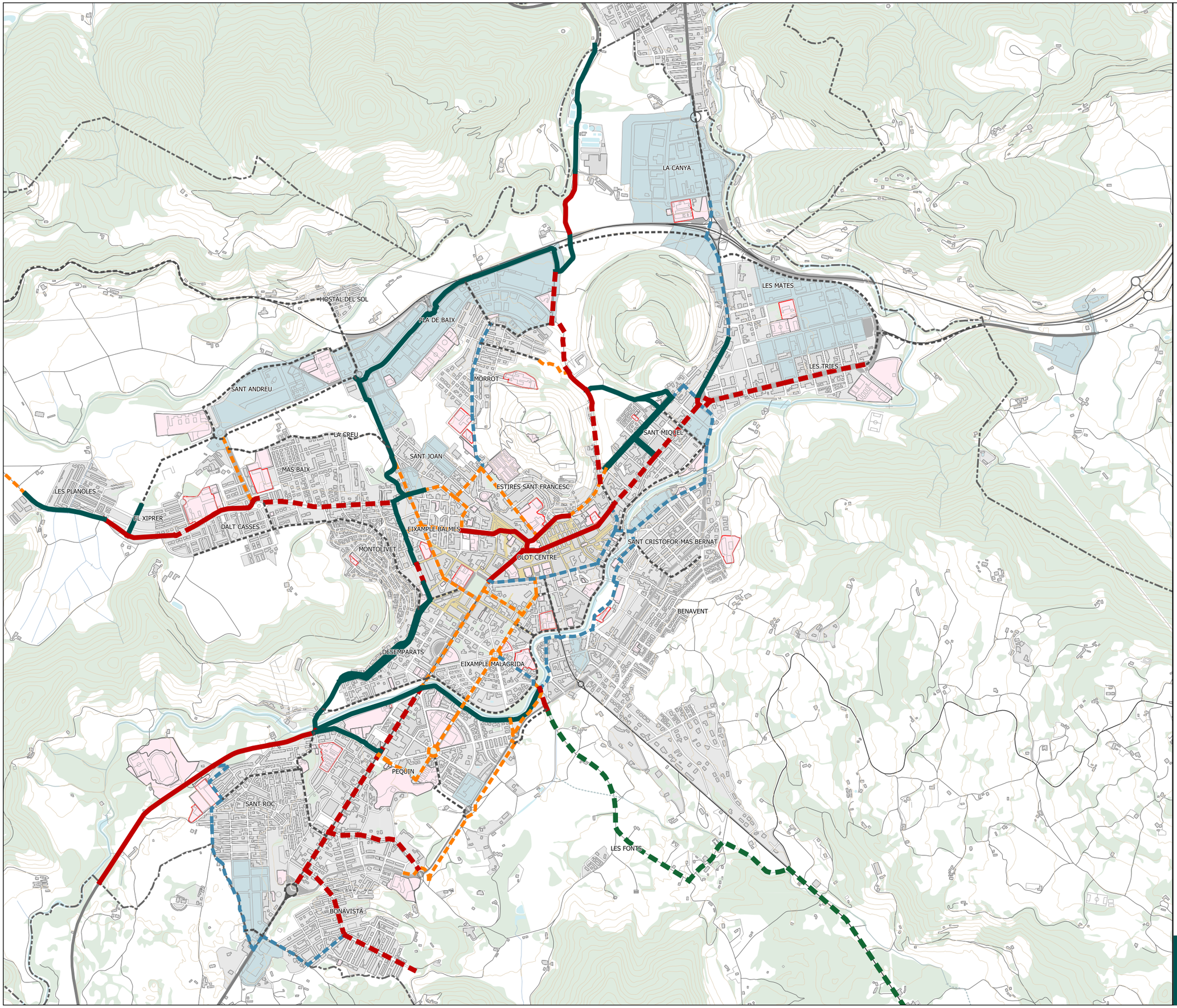
VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:17.500

2.01

Proposta de xarxa ciclable. Fases



Fases

- Existent
- Fase 1 - A millorar
- Fase 1 - Nou
- Fase 2
- Fase 3
- Itineraris fora del municipi
- Fase 4
- Altres administracions

- Ponts del Fluvià

Equipaments

- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Polígons d'activitat econòmica
- Zones verdes

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:15.000

2.02.1

Proposta de xarxa ciclable. Fase 1

Itineraris a millorar

- Existent
- Fase actual
- Fases posteriors

Codis tipologia de solució

Exclusius per a bicicletes

- SUL - Segregat Unidireccional al Lateral
- SBL - Segregat Bidireccional al Lateral
- SBC - Segregat Bidireccional Central
- PB - Pista Bici
- SBV - Segregat Bidireccional en Vorera

Compartits amb vianants

- CV - Carrer de Vianants
- VCOMP - Vorera Compartida
- CC - Carrerde Convivència

Copartits amb vehicles

- CB - Carrer Bici
- TI1 - Trepitjable Inscrit en 1 sentit
- TI2 - Trepitjable Inscrit en 2 sentits
- TL - Trepitjable Lateral
- TLL - Trepitjable als dos Laterals

Pistes i camins

- CAM - Pistes i Camins

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES ESPAIS PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021 **2.02.2**

A3 1:17.500

Proposta de xarxa ciclable. Fase 2

Itineraris a millorar

- Existent
- Fase actual
- Fases posteriors

Codis tipologia de solució

Exclusius per a bicicletes

- SUL - Segregat Unidireccional al Lateral
- SBL - Segregat Bidireccional al Lateral
- SBC - Segregat Bidireccional Central
- PB - Pista Bici
- SBV - Segregat Bidireccional en Vorera

Compartits amb vianants

- CV - Carrer de Vianants
- VCOMP - Vorera Compartida
- CC - Carrerde Convivència

Copartits amb vehicles

- CB - Carrer Bici
- TI1 - Trepitjable Inscrit en 1 sentit
- TI2 - Trepitjable Inscrit en 2 sentits
- TL - Trepitjable Lateral
- TLL - Trepitjable als dos Laterals

Pistes i camins

- CAM - Pistes i Camins

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:17.500

2.02.3

Proposta de xarxa ciclable. Fase 3

Itineraris a millorar

- Existent
- Fase actual
- Fases posteriors

Codis tipologia de solució

Exclusius per a bicicletes

- SUL - Segregat Unidireccional al Lateral
- SBL - Segregat Bidireccional al Lateral
- SBC - Segregat Bidireccional Central
- PB - Pista Bici
- SBV - Segregat Bidireccional en Vorera

Compartits amb vianants

- CV - Carrer de Vianants
- VCOMP - Vorera Compartida
- CC - Carrerde Convivència

Copartits amb vehicles

- CB - Carrer Bici
- TI1 - Trepitjable Inscrit en 1 sentit
- TI2 - Trepitjable Inscrit en 2 sentits
- TL - Trepitjable Lateral
- TLL - Trepitjable als dos Laterals

Pistes i camins

- CAM - Pistes i Camins

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:17.500

2.02.4

Proposta de xarxa ciclable. Tipus d'actuació

Tipus actuacions

- Nou carril bici
- Nou carrer bici
- Nova plataforma única
- Senyalització d'itinerari en calçada
- Restricció trànsit
- Senyalització vertical i d'orientació
- Arranjament de camí existent
- Millores d'iluminació
- Millores guals o passos de vianants
- Itineraris existents
- Itineraris Fase 4 i fora del municipi

- Ponts del Fluvià

Equipaments

- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Zones verdes
- Polígons d'activitat econòmica

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

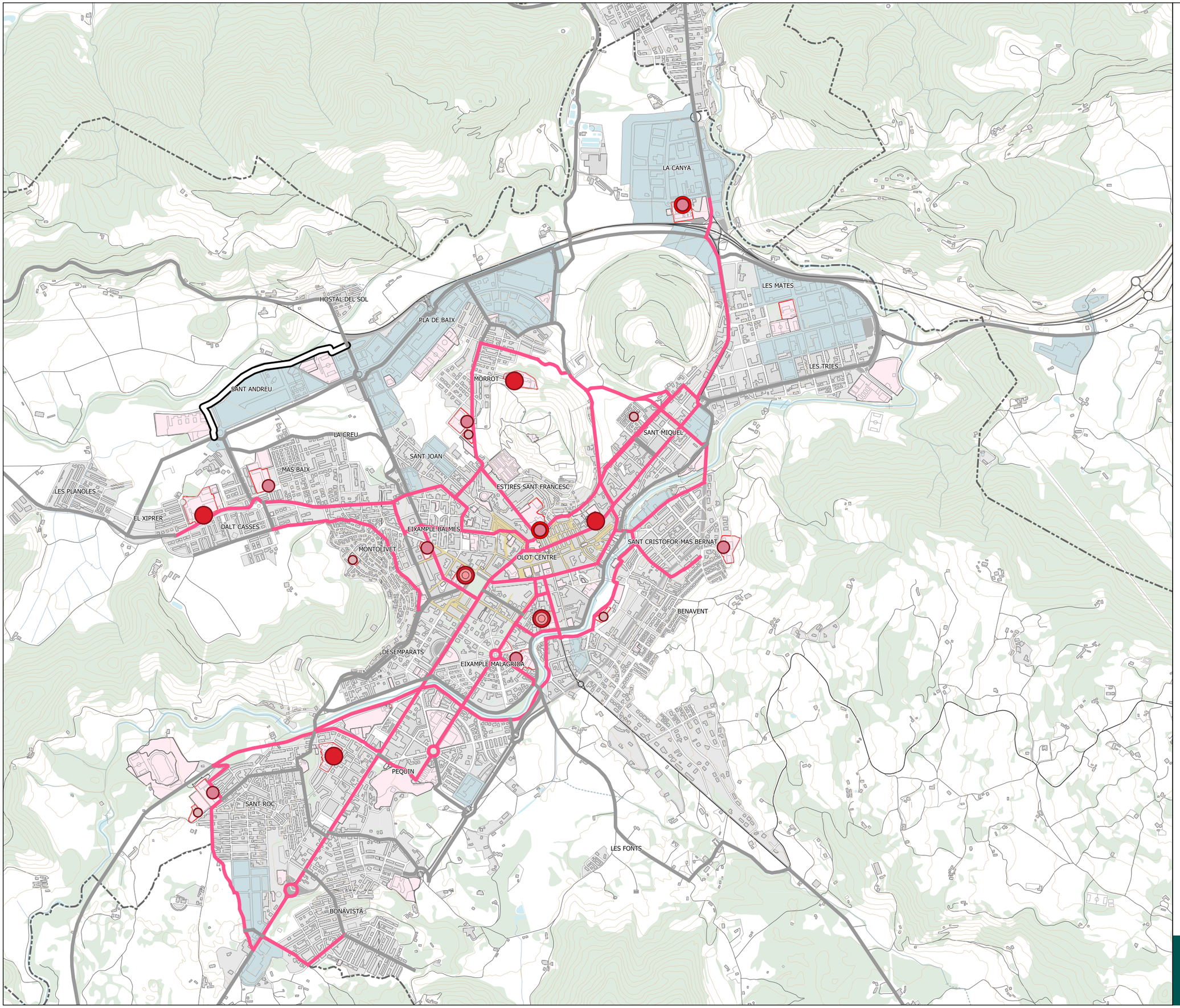
VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:17.500

2.03

Proposta de xarxa ciclable. Mobilitat educativa



Educativa
Altres

Equipaments educatius
- Bressol
- Infantil i primària
- Secundària

Equipaments
- Educatius
- Altres

Ponts del Fluvià

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Zones verdes
- Polígons d'activitat econòmica

Font: Vaic Mobility i Raons públiques a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021 **2.04.1**

A3 1:17.500

Proposta de xarxa ciclable. Mobilitat laboral

- Laborable
- Altres

- Ponts del Fluvià

Equipaments
- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Polígons d'activitat econòmica
- Zones verdes

LA CANYA
LES MATES
HOSTAL DEL SOL
PLA DE BAIX
LES TRIES
MORROT
SANT ANDREU
SANT MIQUEL
LA CREU
SANT JOAN
MAS BAIX
ESTIRES SANT FRANCESC
LES PLANOLES
EL XIPRER
DALT CASSES
EIXAMPLE BAIX
SANT CRISTOFOR-MAS BERNAT
MONTOLIVET
OLOT CENTRE
BENAVENT
DESEMPARATS
EIXAMPLE MALAGRIDA
PEQUIN
SANT ROC
LES FONTS
BONAVISTA

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:17.500

2.04.2

Proposta de xarxa ciclable. Mobilitat esportiva i de lleure

- Lleure
- Altres

- Ponts del Fluvià

Equipaments
- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Polígons d'activitat econòmica
- Zones verdes

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:17.500

2.04.3

Proposta de xarxa ciclable segons jerarquia viària

- Accés
- Bàsica
- Local
- Veïnal
- Itineraris fora del municipi

- Ponts del Fluvià

Equipaments

- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Polígons d'activitat econòmica
- Zones verdes

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC
MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:17.500

2.05

Proposta de xarxa ciclable segons tipología de solució

Tipologia de solució

- Vies exclusives per a bicis - VMP
- Espais de prioritat per vianants
- Carrers compartits amb vehicles
- Altres pistes i camins
- Planejament a desenvolupar
- Itineraris fora del municipi

- Ponts del Fluvià

Equipaments

- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Zones verdes
- Àrees de joc
- Polígons d'activitat econòmica

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC
MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:17.500

2.06

Proposta de xarxa ciclable segons tipología de solució (detall)

Codis tipologia de solució

Exclusius per a bicicletes

- SUL - Segregat Unidireccional al Lateral
- SBL - Segregat Bidireccional al Lateral
- SBC - Segregat Bidireccional Central
- PB - Pista Bici
- SBV - Segregat Bidireccional en Vorera

Compartits amb vianants

- CV - Carrer de Vianants
- VCOMP - Vorera Compartida
- CC - Carrerde Convivència

Copartits amb vehicles

- CB - Carrer Bici
- TI1 - Trepitjable Inscrit en 1 sentit
- TI2 - Trepitjable Inscrit en 2 sentits
- TL - Trepitjable Lateral
- TLL - Trepitjable als dos Laterals

Pistes i camins

- CAM - Pistes i Camins

Altres

- Planejament a desenvolupar
- Itineraris fora del municipi

Equipaments

- Educatius
- Altres

Font: Vaic Mobility i Raons públiques a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

A3 1:17.500

2.07

Xarxa proposada segons pèrdua d'aparcament

Pèrdua d'aparcament fins Fase 3

- Sense pèrdua
- aprox.6 places / 100 m.
- aprox. 12 places / 100 m.
- aprox.18 places / 100 m.
- Altres fases

- Ponts del Fluvià

Equipaments

- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Polígons d'activitat econòmica
- Zones verdes

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:17.500

2.08

Xarxa proposada segons reducció de carrils de circulació

Reducció carril fins Fase 3

- Sense
- Reducció d'un carril
- Altres fases

- Ponts del Fluvià

Equipaments

- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Polígons d'activitat econòmica
- Zones verdes

Font: Vaic Mobility i Raons públiques
a partir de les dades de l'Ajuntament

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS
COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021
A3 1:17.500

2.09

Aparcaments de bicicletes

Aparcaments existents

Aparcaments al carrer

- Aparcament de bicicletes

Aparcaments en escoles

- Escoles amb aparcament itnerior

Proposta d'aparcaments

- Ancoratges al carrer
- Aparcament segur
- Aparcament segur en parquings
- Aparcaments interior escoles

Equipaments

- Educatius
- Altres

- Zones de vianants
- Àrees de joc
- Zones verdes
- Polígons d'activitat econòmica

LA CANYA
LES MATES
LES TRIES
HOSTAL DEL SOL
PLA DE BAIX
MORROT
SANT ANDREU
LA CREU
SANT JOAN
SANT MIQUEL
MAS BAIX
LES PLANOLES
EL XIPRER
DALT CASSES
ESTIRES SANT FRANCESC
EIXAMPLE BALMES
MONTOLIVET
OLOT CENTRE
SANT CRISTOFOR-MAS BERNAT
BENAVENT
DESEMPARATS
EIXAMPLE MALAGRIDA
PEQUIN
SANT ROC
LES FONTS
BONAVISTA

Olot pedala

Pla de foment de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal

pedala.olot.cat

Ajuntament d'Olot

raons PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS COOPERATIVA

VAIC MOBILITY

Setembre 2021

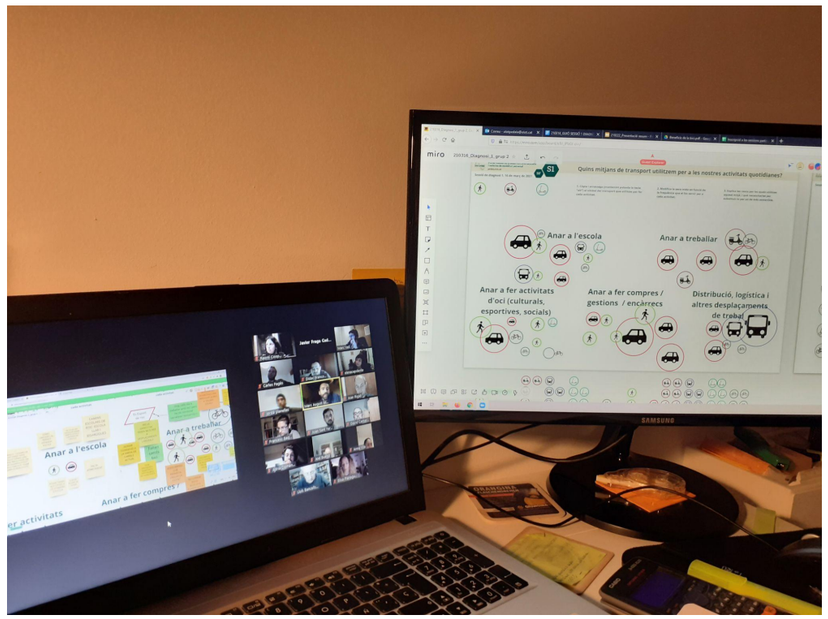
A3 1:17.500

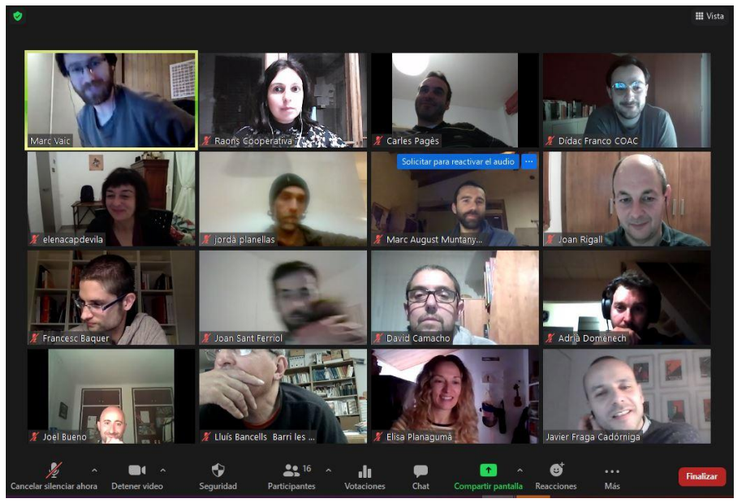
2.10

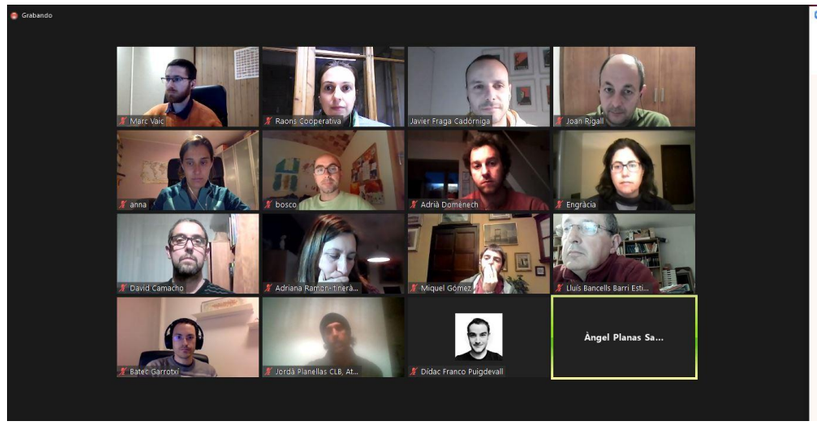
5.4

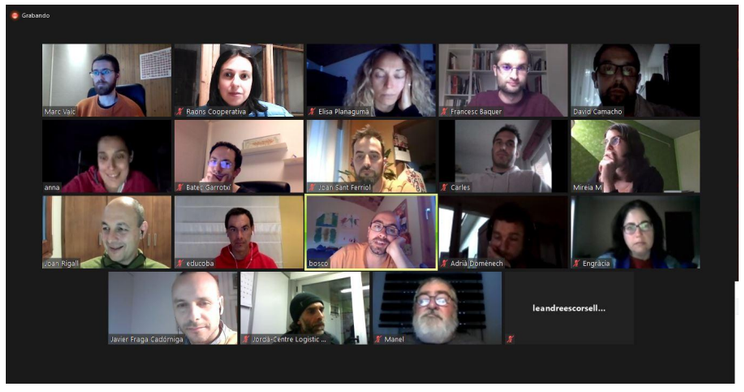
Recull d'imatges del procés de participació

5.4. Recull d'imatges del procés de participació

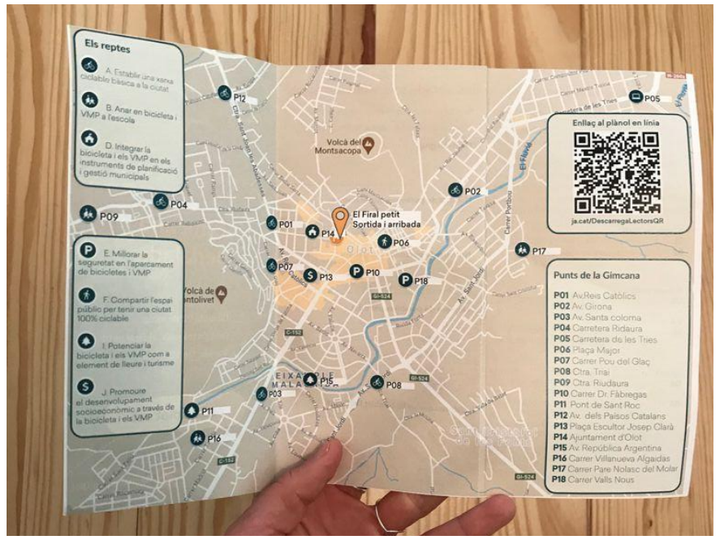








P01
Paraula Clau: MARIN
P02
P03
P04
Paraula Clau: CANNONDALE
P05
Paraula Clau: KOGA


Els reptes
Volcà del Montsacopa
El Firal petit Sortida i arribada
Enllaç al plànol en línia
Punts de la Gimcana

Gràcies a totes les persones que amb el seu esforç i dedicació han fet possible aquest projecte i tot el que d'ell se´n derivarà.