



## PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA D'ARGENTONA 2018-2024

Annex 3. Manual de disseny de vies ciclistes

Juliol de 2018

## CRÈDITS



### Direcció política

Pere Móra                      Primer tinent d'alcalde

### Direcció tècnica

Carme Hervàs                      Tècnica d'urbanisme

### Assistència tècnica



Jordi Castelló Santamaria                      Ambientòleg i tècnic urbanista, director de VAIC Mobility

Carlos Domínguez Puig                      Enginyer de Camins Canals i Ports

Gerard Fernández Gómez                      Arquitecte

Marc Nadal Agustí                      Enginyer de Camins Canals i Ports

## ÍNDEX

<b>1. Objectiu</b> .....	<b>4</b>
1.1. Definició de xarxa ciclable bàsica .....	4
<b>2. Tipus de vies</b> .....	<b>5</b>
<b>3. Criteris de disseny de la xarxa ciclable bàsica</b> .....	<b>5</b>
3.1. Definicions (glossari) .....	5
3.2. Criteris generals per a tot tipus de via .....	5
3.3. Criteris específics segons tipologia de via .....	6
3.3.1. Vies bàsiques .....	6
3.3.2. Vies locals .....	6
3.3.3. Vies veïnals .....	6
3.4. Amplades recomanades i mínimes dels elements .....	6
<b>4. Tipologies de solucions. Classificació morfològica</b> .....	<b>7</b>
<b>5. Tipologies de solucions. Classificació funcional</b> .....	<b>10</b>
5.1. Adaptabilitat de les solucions a les característiques de cada via .....	10
5.2. Justificació de les solucions .....	11
<b>6. Fitxes de les solucions</b> .....	<b>16</b>

## 1. OBJECTIU

L'objectiu del present manual és proporcionar els criteris de referència per al disseny de la xarxa ciclable bàsica del municipi d'Argentona. En aquest sentit, aquest manual pretén esdevenir una eina per definir la millor solució tècnica per a la circulació de la bicicleta en entorns urbans, en base a les característiques morfològiques i funcionals de cadascuna de les vies que acullin els itineraris que conformen la xarxa ciclable bàsica.

### 1.1. DEFINICIÓ DE XARXA CICLABLE BÀSICA

L'escenari desitjable a mig-llarg termini és que el 100% de la xarxa viària d'Argentona sigui ciclable i que la bicicleta tingui un tractament prioritari en aquesta xarxa, de manera que la bicicleta gaudeixi de condicions millors que el cotxe o la moto per a moure's per la ciutat (o en cap cas pitjors).

Tanmateix, a curt i mig termini, el camí fins arribar a aquest escenari on la totalitat de la xarxa viària sigui ciclable passa necessàriament per la definició d'una xarxa ciclable bàsica que vertebrí el municipi i ofereixi a l'usuari novell en un termini raonable de temps, un xarxa fàcil de comprendre, coherent, ràpida, segura, confortable i atractiva.

En conseqüència, cal una aposta visible, que generi un punt d'inflexió en la percepció ciutadana sobre la facilitat d'utilitzar la bicicleta, i no decebre als nous usuaris que hi confiïn. En aquest sentit, els requeriments que ha de complir la xarxa ciclable bàsica són:

#### Coherència

- Una xarxa que canalitzi els principals fluxos de mobilitat en bicicleta i que connecti els nodes rellevants de la ciutat amb tots els barris, especialment pel que fa a la mobilitat quotidiana de tipus laboral, educativa, comercial i personal.
- Una xarxa que ofereixi oportunitats per al lleure i de connexió amb la natura.
- Una xarxa amb visió de xarxa, molt més que una suma d'eixos, amb una bona cobertura territorial i un gruix de malla adequat.
- Una xarxa que potenciï la intermodalitat, especialment amb el transport públic.

#### Rapidesa

- Una xarxa que connecti de forma directa, sense obligar a fer voltes innecessàries, i que ofereixi competitivitat en termes de distància i temps al ciclista.
- Una xarxa amb una regulació adequada de les prioritats de pas, així com dels punts i temps de parada a les interseccions.

#### Seguretat

- Una xarxa que segregui els vehicles quan les velocitats són molt diferents.
- Una xarxa que eviti punts de conflicte o en redueixi les velocitats en aproximar-s'hi.
- Una xarxa que ofereixi un nivell suficient d'homogeneïtat per a evitar-ne un mal ús.
- Una xarxa que cuidi especialment els usuaris més vulnerables (infants, novells, etc.).

#### Confort

- Una xarxa que redueixi possibles molèsties (il·luminació, paviment, soroll, ombra, etc.).
- Una xarxa on no sigui complicat d'orientar-se, que utilitzi els referents tradicionals i disposi de la senyalització adequada.

#### Atractivitat

- Una xarxa en un entorn d'espai públic de qualitat.
- Una xarxa que posi en valor el paisatge urbà i periurbà.
- Una xarxa que no generi trams on es percep inseguretat ciutadana.

## 2. TIPUS DE VIES

La xarxa viària interna del municipi es classifica en 3 tipologies principals en funció del seu paper en el funcionament de la mobilitat interna: vies bàsiques, locals i veïnals.

- **Vies bàsiques:** carrers amb funció de connexió per al trànsit d'accés i distribució principal entre zones urbanes i/o barris. Velocitat de circulació limitada preferentment a 40km/h, amb un màxim de 50 km/h. Admeten el pas de bus.
- **Vies locals:** carrers amb una funció de distribució interna del trànsit dins de zones urbanes i/o barris. Intensitat mitjana de trànsit no superior als 5.000 vehicles diaris. Preferentment formen part de zones 30. Velocitat de circulació limitada a 30 km/h. Admeten el pas de bus.
- **Vies veïnals:** carrers capil·lars que garanteixen l'accessibilitat d'origen i destinació. Intensitat mitjana de trànsit no superior als 2.000 vehicles diaris. Preferentment són vies de prioritats invertida, amb velocitat de circulació limitada a 20 km/h. Generalment no admeten el pas de bus.

## 3. CRITERIS DE DISSENY DE LA XARXA CICLABLE BÀSICA

Tot seguit es presenten els criteris recomanats de disseny dels diferents elements de la xarxa ciclable bàsica.

### 3.1. DEFINICIONS (GLOSSARI)

A continuació es defineixen els principals elements que formen part de la xarxa ciclable bàsica:

- **Calçada compartida:** espai compartit per vehicles motoritzats i bicicletes, sense espais de circulació exclusiva definits.
- **Carrer bici:** carrer en el qual les bicicletes disposen de prioritats per sobre dels vehicles motoritzats. Les bicicletes poden circular en els dos sentits i els vehicles motoritzats han de trencar la seva trajectòria rectilínia i reduir la velocitat de circulació.
- **Carril bici en vorera:** carril exclusiu per a la circulació de bicicletes situat a la vorera i identificable com a un carril distingit de l'espai per a vianants.
- **Carril bici inscrit:** carril compartit de circulació per a vehicles motoritzats i bicicletes a la calçada en el qual es senyalitza que la circulació de bicicletes s'ha d'efectuar preferentment pel centre del carril.
- **Carril bici segregat:** carril exclusiu per a la circulació de bicicletes a la calçada amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada i de la vorera.
- **Carril bici trepitjable:** carril exclusiu per a la circulació de bicicletes a la calçada sense separació física dels carrils de circulació de vehicles motoritzats, els quals poden envair el carril bici en cas de necessitat.
- **Cordó de serveis:** espai de la calçada destinat a l'estacionament de vehicles i d'altres serveis urbans com la recollida d'escombraries o a les parades de bus.
- **Espai per a vianants:** carrers de prioritats invertida en els quals els vianants gaudeixen de prioritats per sobre de la resta d'usuaris de la via.
- **IMD:** Intensitat mitjana diària de circulació de vehicles, mesurada en vehicles/dia.

- **Pista bici:** calçada destinada a la circulació exclusiva de bicicletes que transcorre de forma independent a la resta de vies adjacents.
- **Vorera compartida:** espai situat a la vorera compartit per bicicletes i vianants, sense espais de circulació exclusiva definits.

### 3.2. CRITERIS GENERALS PER A TOT TIPUS DE VIA

Tot seguit es presenten una sèrie de criteris generals, comuns a totes les tipologies de vies (bàsiques, locals i veïnals), per a l'ordenació dels elements que formen la xarxa ciclable bàsica:

- **Carrils bici en vorera:** no es recomanen carrils bici situats a la vorera, especialment quan això provoqui un conflicte amb el flux de vianants o bé no es garanteixi l'amplada mínima per complir el codi d'accessibilitat de la vorera restant. Tanmateix, s'admeten carrils bici en vorera en voreres suficientment amples, sempre segregades del flux de vianants i preferiblement a diferent nivell.
- **Presència de cordó de serveis entre la circulació de bicicletes i vehicles motoritzats:** en cas d'existir cordó de serveis entre el carril bici i els carrils per als vehicle motoritzats, 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 dels vehicles motoritzats. Addicionalment, cal separar el carril bici del cordó de serveis amb una franja de seguretat per evitar conflicte en l'obertura de portes dels vehicles estacionats.
- **Presència de parades d'autobusos:** si només hi ha un sentit de circulació per a vehicle privat, en vies amb parades d'autobusos, el carril bici es situarà a l'esquerra de la calçada per impedir els conflictes a les parades. En cas de tenir carril bici a la dreta de la calçada i parades d'autobusos, caldrà disposar de plataformes d'accés a l'autobús per garantir-ne l'accessibilitat. Les solucions del carril bici al voltant de les parades dependran de l'amplada de calçada disponible. Si no hi ha parades d'autobusos, els carrils de circulació per a bicicletes es podran situar a la dreta de la calçada per millorar-ne la permeabilitat.
- **Sentits de circulació:** per una via determinada, la bicicleta pot circular com a mínim en el mateix nombre de sentits que el vehicle privat.
- **Senyalització de reforç en punts especialment vulnerables per a les bicicletes:** es recomana reforçar amb senyalització horitzontal tots els espais de prioritats per a les bicicletes, especialment les interseccions.
- **Solucions en trams puntuals d'itineraris:** a l'hora de triar la solució adequada per a cada itinerari s'aplicarà el criteri de continuïtat i coherència de la xarxa, és a dir, es podran aplicar solucions no òptimes en trams concrets amb l'objectiu de donar continuïtat a les solucions aplicades a cada eix de la xarxa bàsica de circulació de bicicletes.

### 3.3. CRITERIS ESPECÍFICS SEGONS TIPOLOGIA DE VIA

Tot seguit es presenten els criteris generals per a l'ordenació dels elements que formen la xarxa ciclable bàsica en cadascuna de les tipologies de vies (bàsiques, locals i veïnals).

#### 3.3.1. Vies bàsiques

- Es recomana segregar sempre el carril de circulació de bicicletes respecte a la circulació de vehicles motoritzats.

##### Un sentit de circulació

- En casos de necessitat, quan no hi hagi alternativa, es poden contemplar trams de calçada compartida bicicletes – vehicles motoritzats amb limitació a 30km/h. Tanmateix, es recomana no senyalitzar carrils compartits en pujada. En cas de permetre el contrasentit per a les bicicletes, es recomana segregar-lo sempre del trànsit de vehicles motoritzats.

##### Dos sentits de circulació

- Preferentment es dissenyaran carrils bici unidireccionals situats als laterals de la calçada ja que aquests faciliten la comprensió de la via per part de totes les persones usuàries.
- Es podran proposar carrils bici bidireccionals situats al centre de la calçada en vies amb només un carril de circulació per sentit.
- Es podran proposar carrils bici bidireccionals situats a un lateral de la calçada en vies on, per raons de seguretat, calgui dotar a la bicicleta d'una calçada pròpia o bé en vies amb una forta asimetria del teixit urbà del seu entorn. En aquests casos, la segregació del carril es podrà fer mitjançant un cordó de serveis o bé amb una mitjana que doti a la bicicleta d'una calçada pròpia.

#### 3.3.2. Vies locals

- Generalment es proposaran solucions en què es segrega la bicicleta.
- Es podran proposar carrils no segregats en carrers de baixa intensitat de trànsit i en què l'amplada de calçada no sigui suficient per oferir a la bicicleta un espai segregat. El contrasentit i la pujada es recomana que estiguin sempre segregats.

#### 3.3.3. Vies veïnals

- Es proposen calçades compartides amb prioritat invertida. No es segrega el carril de circulació de la bicicleta.
- Si hi ha plataforma única les bicicletes poden circular en els dos sentits.

- Si no hi ha plataforma única, el contrasentit permès per a les bicicletes ha d'estar senyalitzat mitjançant senyalització horitzontal o vertical.
- S'introdueixen elements de trencament de la trajectòria rectilínia del vehicle privat.

### 3.4. AMPLADES RECOMANADES I MÍNIMES DELS ELEMENTS

Tot seguit es defineixen les amplades recomanades i mínimes dels principals elements que formen els itineraris de la xarxa ciclable bàsica (veure *Taula 1* i *Taula 2*).

*Taula 1. Amplades mínimes i recomanades dels elements que formen la xarxa ciclable bàsica*

Element		Amplada recomanada (m)	Amplada mínima (m)
Carril bici	Carril bici unidireccional	2,00	1,50 <sup>1</sup>
	Carril bici bidireccional	3,00	2,50 <sup>1</sup>
Carril vehicle privat motoritzat. Un sentit	Un carril	3,50	3,00 <sup>2</sup>
	Més d'un carril	2,70	2,40
Carril vehicle privat motoritzat. Dos sentits	Un o més carrils	2,85	2,70
Franja de seguretat del carril bici	Sense cordó de serveis	0,50	0,50
	Amb cordó de cycles	0,50	0,50
	Amb cordó de serveis	1,00	0,80
	Separador de calçada ciclista	3,00	2,00
Línia de separació de carrils	Sense circulació de busos	0,10	0,10
	Amb circulació de busos	0,30	0,30
	Separació de sentits oposats	0,30	0,30
Carril bus		2,90	2,70
<u>Observacions</u>			
<sup>1</sup> Amplada mínima per garantir el confort per a les bicicletes. En cas de tenir una intensitat de circulació de bicicletes reduïda (menys de 200 bicicletes/dia), excepcionalment es permet reduir aquesta amplada fins a 1,0m per sentit.			
<sup>2</sup> Els 3,5m és l'amplada recomanada per garantir el pas de vehicles d'emergència. Es permet reduir aquesta amplada fins a 3,0m en cas de carrers amb baixa intensitat de trànsit i sempre i quan els vehicles d'emergència hi puguin circular envaint momentàniament el carril o espai adjacent.			

FONT: VAIC MOBILITY (2018)

*Taula 2. Valors recomanats d'altres elements que formen la xarxa ciclable bàsica*

Element		Valor recomanat	Valor lliandar
Plataforma de parada del bus	Longitud	15,0m	
	Longitud sobre carril bici	8,5m	
Rampa d'accés	Pendent	15%	20%

FONT: VAIC MOBILITY (2018)

#### 4. TIPOLOGIES DE SOLUCIONS. CLASSIFICACIÓ MORFOLÒGICA

A continuació s'identifiquen les diferents tipologies de solucions per als itineraris de la xarxa ciclable bàsica en base a la seva morfologia. Es distingeixen quatre tipologies generals de solucions en funció del seu nivell de segregació: carril bici segregat, carril bici trepitjable, carrer bici i espai per a vianants (veure *Taula 3* i *Taula 4*).

*Taula 3. Classificació morfològica de les diferents tipologies de solucions*

		Tipologia	Codi
<b>Carril bici segregat</b>	Unidireccional	En un lateral	SUL
		A cada lateral	SULL
	Bidireccional	En un lateral	SBL
		A cada lateral	SBLL
		Central	SBC
<b>Carril bici trepitjable</b>	En un lateral	TL	
	A cada lateral	TLL	
	Inscrit	TI	
<b>Carrer bici</b>			CB
<b>Carrer de vianants</b>			CV

FONT: VAIC MOBILITY (2018)

*Taula 4. Imatges exemplificadores de tipologies morfològiques de solucions*

**Carril bici Segregat,  
Unidireccional, en un Lateral  
(SUL)**



**Carril bici Segregat,  
Unidireccional, a cada  
Lateral (SULL)**



**Carril bici Segregat,  
Bidireccional, en un Lateral  
(SBL)**



**Carril bici Segregat,  
Bidireccional, Central (SBC)**



**Carril bici Segregat,  
Bidireccional, a cada Lateral  
(SBLL)**



**Carril bici Trepitjable, en un  
Lateral (TL)**



**Carril bici Trepitjable, a cada Lateral (TLL)**



**Carrer Bici (CB)**



**Carril bici Trepitjable Inscrit**



**Carrer de Vianants (CV)**



FONT: VAIC MOBILITY (2018)

## 5. TIPOLOGIES DE SOLUCIONS. CLASSIFICACIÓ FUNCIONAL

### 5.1. ADAPTABILITAT DE LES SOLUCIONS A LES CARACTERÍSTIQUES DE CADA VIA

Cadascuna de les tipologies morfològiques esmentades a l'apartat 4 s'adapten a la tipologia de via, en funció de:

- Nivell de jerarquia viària (bàsica, local o veïnal).
- Intensitat mitjana diària de trànsit (IMD).
- Sentits de circulació per als vehicles motoritzats (1 o 2 sentits).
- Pas de transport públic (bus, tramvia).
- Amplada disponible de calçada, tenint en compte les amplades mínimes de la *Taula 1*, i sempre i quan les voreres compleixin el Codi d'Accessibilitat.

A continuació es presenta la morfologia de la solució en funció de les característiques de les vies esmentades (veure *Taula 5*, *Taula 6* i *Taula 7*). Com es pot observar, existeixen diferents versions de les tipologies morfològiques presentades en el punt anterior. Quan això succeeix, es diferencien entre elles amb un subíndex.

*Taula 5. Tipologia de solució recomanada per a cada tipus de via (vies bàsiques)*

Jerarquia viària	Sentits vehicle privat	Pas de bus	Amplada mínima de calçada (m)	Codi	
VIA BÀSICA (IMD > 5.000 veh/dia)	1 sentit	Admès	6,5	SBL <sub>1</sub>	
			5,5	SUL	
	2 sentits	Admès	No admès	9,7	SULL <sub>1</sub>
			>5.000 veh/dia	20,7	SULL <sub>5</sub>
				14,1	SULL <sub>2</sub>
				11,2	SULL <sub>3</sub>
				11 + Rambla central	SULL <sub>6</sub>
				10,5	SBC
				10,2	SBL <sub>3</sub>
				9,7	SULL <sub>4</sub>
				8,7	SBL <sub>2</sub>
				7,7	TI_SUL <sub>2</sub>
			(grans avingudes)	CB <sub>5</sub>	
			(grans avingudes)	SBL	

FONT: VAIC MOBILITY (2018)

*Taula 6. Tipologia de solució recomanada per a cada tipus de via (vies locals)*

Jerarquia viària	Sentits vehicle privat	Pas de bus	IMD (veh/dia)	Amplada mínima de calçada (m)	Codi	
VIA LOCAL (IMD > 2.000 veh/dia, zona 30)	1 sentit	Admès	>5.000 veh/dia	6,5	SBL <sub>1</sub>	
				5,5	SUL	
			2.000-5.000 veh/dia	6,5	TL_SUL	
				5,5	TI_SUL <sub>1</sub>	
	2 sentits	Admès	No admès	>5.000 veh/dia	9,7	SULL <sub>1</sub>
					20,7	SULL <sub>5</sub>
			>5.000 veh/dia	14,1	SULL <sub>2</sub>	
				11,2	SULL <sub>3</sub>	
				11 + Rambla central	SULL <sub>6</sub>	
				10,5	SBC	
				10,2	SBL <sub>3</sub>	
				9,7	SULL <sub>4</sub>	
				8,7	SBL <sub>2</sub>	
				7,7	TI_SUL <sub>2</sub>	
2.000-5.000 veh/dia	6,5	TLL <sub>1</sub>				
	5,7	TI <sub>2</sub>				

FONT: VAIC MOBILITY (2018)

*Taula 7. Tipologia de solució recomanada per a cada tipus de via (vies veïnals)*

Jerarquia viària	Sentits vehicle privat	Pas de bus	Amplada mínima de calçada (m)	Codi
VIA VEÏNAL (IMD < 2.000 veh/dia, prioritat invertida)	1 sentit	No admès	5,4	CB <sub>1</sub>
			5	CB <sub>2</sub>
			3,5	CB <sub>3</sub>
			3,5	CB <sub>4</sub>
	2 sentits	No admès	6,5	TLL <sub>1</sub>
	Trànsit restringit	No admès	3,5	CV

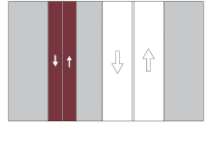
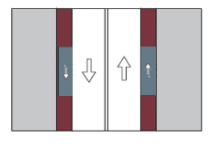
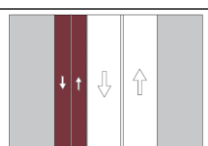
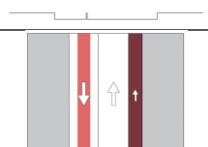
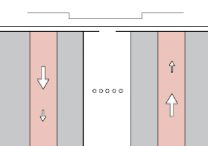
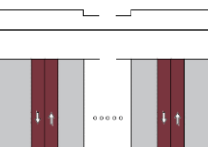
FONT: VAIC MOBILITY (2018)

## 5.2. JUSTIFICACIÓ DE LES SOLUCIONS

Tot seguit es recull la justificació de cadascuna de les solucions presentades.

Taula 8. Tipologia de solució recomanada per a cada tipus de via (vies bàsiques). Justificació

Jerarquia viària	Sentits vehicle privat	Pas de bus	Amplada mínima de calçada (m)	Justificació	Secció mínima	Codi	
VIA BÀSICA (IMD > 5.000 veh/dia)	1 sentit	Admès	6,5	En casos amb necessitat d'oferir el contrasentit segregat per a les bicicletes i amplada de calçada suficient		SBL <sub>1</sub>	
			5,5	En casos sense necessitat d'oferir el contrasentit segregat per a les bicicletes		SUL	
	2 sentits	Admès	No admès	9,7	Amb l'objectiu d'augmentar la seguretat i la permeabilitat de les bicicletes amb l'entorn		SULL <sub>1</sub>
			20,7	En cas de grans avingudes amb amplada de calçada suficient per acollir carrils bus centrals		SULL <sub>5</sub>	
			14,1	En casos amb menor amplada de calçada, amb carrils de serveis. Amb l'objectiu de minimitzar els conflictes entre bicicletes i persones usuàries del bus a les parades. Es manté la trajectòria rectilínia de les bicicletes		SULL <sub>2</sub>	
			11,2	En casos amb menor amplada de calçada, sense carrils de servei. Amb l'objectiu de minimitzar els conflictes entre bicicletes i persones usuàries del bus a les parades. Es perd la trajectòria rectilínia de les bicicletes		SULL <sub>3</sub>	
			11 + Rambla central	En casos amb presència de rambla central. Amb l'objectiu d'evitar el conflicte entre bicicletes i persones usuàries del bus a les parades		SULL <sub>6</sub>	
			10,5	En casos amb menor amplada de calçada. Amb l'objectiu d'evitar el conflicte entre bicicletes i persones usuàries del bus a les parades		SBC	

Jerarquia viària	Sentits vehicle privat	Pas de bus	Amplada mínima de calçada (m)	Justificació	Secció mínima	Codi
			10,2	En cas de vies amb un major flux de trànsit, asimetria d'usos urbans, elevada velocitat de circulació i/o de connexió entre municipis. Amb l'objectiu de garantir la seguretat per a les bicicletes		SBL <sub>3</sub>
			9,7	En casos amb menor amplada de calçada, sense carrils de servei. L'amplada reduïda de la calçada no permet crear una plataforma d'espera per al bus a la calçada. Es manté la trajectòria rectilínia de les bicicletes		SULL <sub>4</sub>
			8,7	En casos amb una menor amplada de calçada, amb l'objectiu de segregar els dos sentits de circulació per a les bicicletes		SBL <sub>2</sub>
			7,7	En casos amb menor amplada de calçada. Amb l'objectiu de mantenir, com a mínim, la pujada segregada per a les bicicletes		TI_SUL <sub>2</sub>
			(grans avingudes)	En cas de grans avingudes amb amplades de calçada suficients per acollir vials de servei		CB <sub>5</sub>
			(grans avingudes)	En cas de grans avingudes on es vulgui potenciar de forma rellevant la circulació de bicicletes. Disponibilitat de voreres d'amplades suficients que permetin la instal·lació de carrils bici segregats sense entrar en conflicte amb els vianants		SBL <sub>L</sub>

FONT: VAIC MOBILITY (2018)

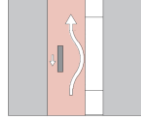
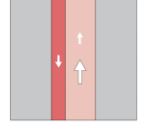
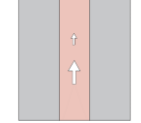
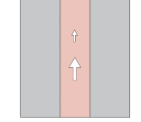
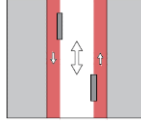
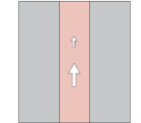
Taula 9. Tipologia de solució recomanada per a cada tipus de via (vies locals). Justificació

Jerarquia viària	Sentits vehicle privat	Pas de bus	IMD (veh/dia)	Amplada mínima de calçada (m)	Justificació	Secció mínima	Codi
VIA LOCAL (IMD > 2.000 veh/dia, zona 30)	1 sentit	Admès	>5.000 veh/dia	6,5	En casos amb necessitat d'oferir el contrasentit segregat per a les bicicletes i amplada de calçada suficient		SBL <sub>1</sub>
				5,5	En casos sense necessitat d'oferir el contrasentit segregat per a les bicicletes		SUL
			2.000-5.000 veh/dia	6,5	En casos amb la necessitat d'oferir els dos sentits de circulació per a les bicicletes, amb amplada suficient de calçada		TL_SUL
				5,5	En casos on es persegueix un major grau de pacificació de la via i oferir els dos sentits de circulació per a les bicicletes, amb una menor amplada de calçada		TI_SUL <sub>1</sub>
				3,5	En casos amb menor amplada de calçada i/o es persegueix un major grau de pacificació de la via		TI <sub>1</sub>
			2 sentits	No admès	>5.000 veh/dia	9,7	En cas de grans avingudes amb amplada de calçada suficient per acollir carrils bus centrals
	Admès	>5.000 veh/dia				20,7	En casos amb menor amplada de calçada, amb carrils de serveis. Amb l'objectiu de minimitzar els conflictes entre bicicletes i persones usuàries del bus a les parades. Es manté la trajectòria rectilínia de les bicicletes
				14,1	En casos amb menor amplada de calçada, sense carrils de servei. Amb l'objectiu de minimitzar els conflictes entre bicicletes i persones usuàries del bus a les parades. Es perd la trajectòria rectilínia de les bicicletes		SULL <sub>2</sub>

Jerarquia viària	Sentits vehicle privat	Pas de bus	IMD (veh/dia)	Amplada mínima de calçada (m)	Justificació	Secció mínima	Codi
				11,2	En casos amb presència de rambla central. Amb l'objectiu d'evitar el conflicte entre bicicletes i persones usuàries del bus a les parades		SULL <sub>3</sub>
				11 + Rambla central	En casos amb menor amplada de calçada. Amb l'objectiu d'evitar el conflicte entre bicicletes i persones usuàries del bus a les parades		SULL <sub>6</sub>
				10,5	En cas de vies amb un major flux de trànsit, asimetria d'usos urbans, elevada velocitat de circulació i/o de connexió entre municipis. Amb l'objectiu de garantir la seguretat per a les bicicletes		SBC
				10,2	En casos amb menor amplada de calçada, sense carrils de servei. L'amplada reduïda de la calçada no permet crear una plataforma d'espera per al bus a la calçada. Es manté la trajectòria rectilínia de les bicicletes		SBL <sub>3</sub>
				9,7	En casos amb una menor amplada de calçada, amb l'objectiu de segregar els dos sentits de circulació per a les bicicletes		SULL <sub>4</sub>
				8,7	En casos amb menor amplada de calçada. Amb l'objectiu de mantenir, com a mínim, la pujada segregada per a les bicicletes		SBL <sub>2</sub>
				7,7	En cas de grans avingudes amb amplada de calçada suficient per acollir carrils bus centrals		TI_SUL <sub>2</sub>
			2.000-5.000 veh/dia	6,5	En casos on es persegueix un major grau de pacificació de la via		TLL <sub>1</sub>
			5,7	En casos amb menor amplada de calçada i/o es persegueix un major grau de pacificació de la via		TI <sub>2</sub>	

FONT: VAIC MOBILITY (2018)

Taula 10. Tipologia de solució recomanada per a cada tipus de via (vies veïnals). Justificació

Jerarquia viària	Sentits vehicle privat	Pas de bus	Amplada mínima de calçada (m)	Justificació	Secció mínima	Codi
VIA VEÏNAL (IMD < 2.000 veh/dia, prioritat invertida)	1 sentit	No admès	5,4	En casos on es vol donar prioritat a les bicicletes mantenint un cordó de serveis		CB <sub>1</sub>
			5	En casos amb menor amplada de calçada, on es vol donar prioritat a les bicicletes i amb l'objectiu d'oferir el contrasentit per a les bicicletes		CB <sub>2</sub>
			3,5	En casos amb menor amplada de calçada i plataforma única, amb l'objectiu de garantir el contrasentit per a les bicicletes		CB <sub>3</sub>
			3,5	En casos amb menor amplada de calçada sense plataforma única, sense possibilitat d'oferir el contrasentit per a les bicicletes		CB <sub>4</sub>
	2 sentits	No admès	6,5	Amb l'objectiu de pacificar la via, garantir la seguretat i la trajectòria rectilínia de les bicicletes en els dos sentits		TLL <sub>1</sub>
	Trànsit restringit	No admès	3,5	En casos amb menor amplada de calçada, trànsit motoritzat restringit i plataforma única, amb l'objectiu de garantir el contrasentit per a les bicicletes		CV

FONT: VAIC MOBILITY (2018)

## 6. FITXES DE LES SOLUCIONS

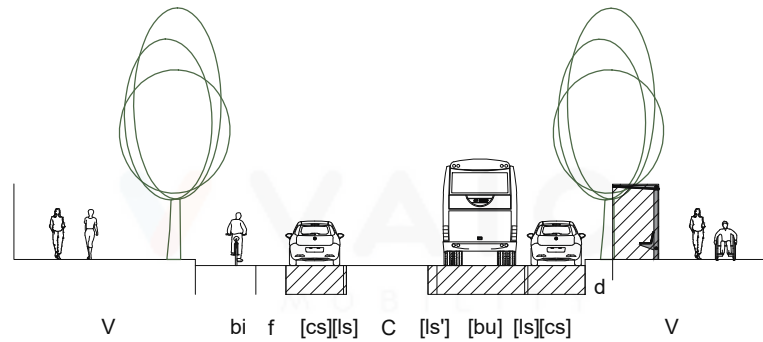
---

Tot seguit es presenten les fitxes de cadascuna de les tipologies de solucions presentades en el punt anterior.

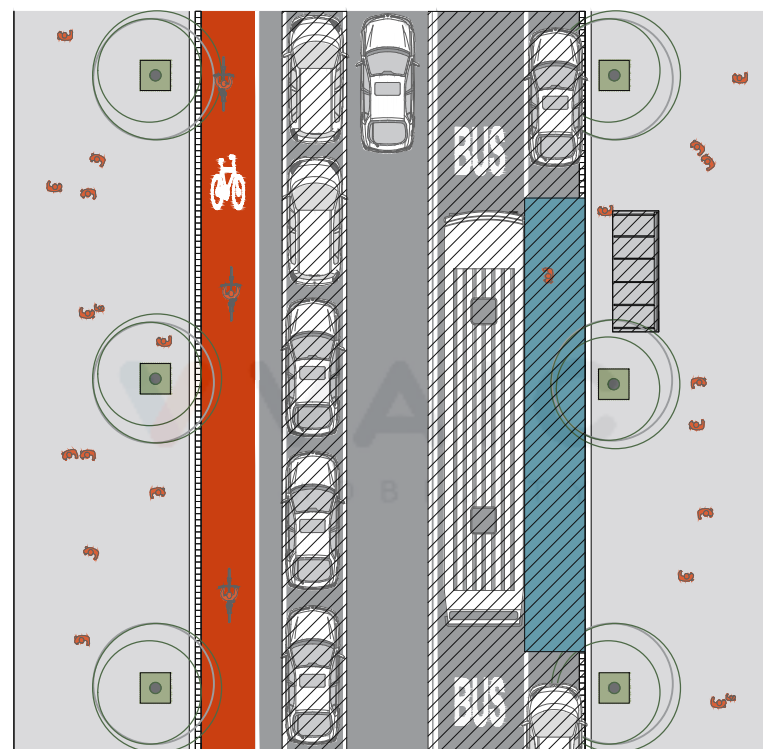
Al final del present apartat es mostren dues tipologies de solucions en rotondes: carril bici segregat perimetral i carril bici trepitjable central.

# Carril Bici Segregat Unidireccional Lateral // SUL

Perfil  
 [xx]  
 Element opcional



Planta



## Definició

Sentits de circulació de les bicicletes



Relació entre carrils



Nivell de seguretat



## Característiques de la via

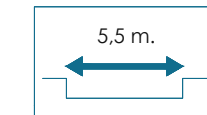
Tipologia via



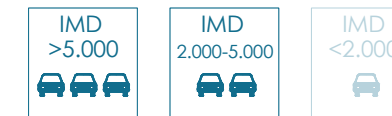
Sentits de circulació del vehicle privat



Amplada mínima de la calçada



Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)



Transport públic



## Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

Element	Dimensions	Compliment del Codi d'Accessibilitat
<b>bi - carril bici</b>	≥ 2,0 (1,5); un sentit	
<b>C - carril</b>	= 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	
<b>f - franja de seguretat</b>	≥ 0,5; sense cordó de serveis o amb cordó de cicles ≥ 1,0 (0,8); amb cordó de serveis	
<b>cs - cordó de serveis</b>	≥ 2,1 (1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles	
<b>ls - línia de separació</b>	0,1	
<b>ls' - línia de separació carril bus</b>	0,3	
<b>bu - carril bus</b>	≥ 2,9 (2,7)	
<b>p - plataforma bus</b>	15	
<b>d - distància vorera - marquesina</b>	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.

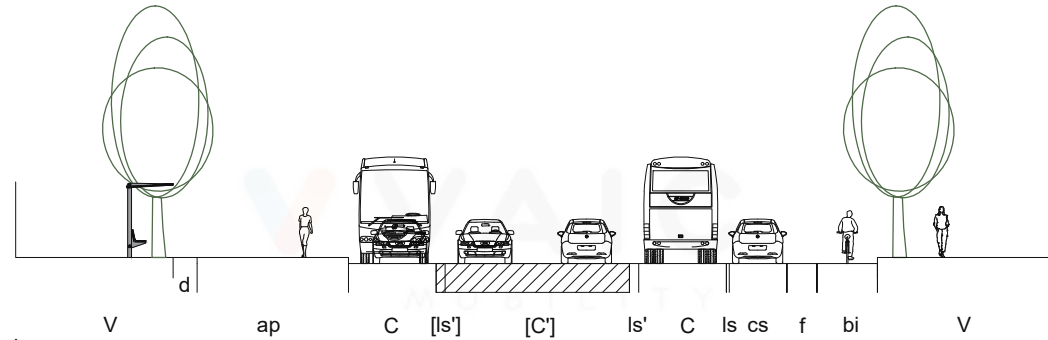
El carril bici es situa a l'esquerra de la via per evitar conflictes amb les persones usuàries del bus a les parades.

El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

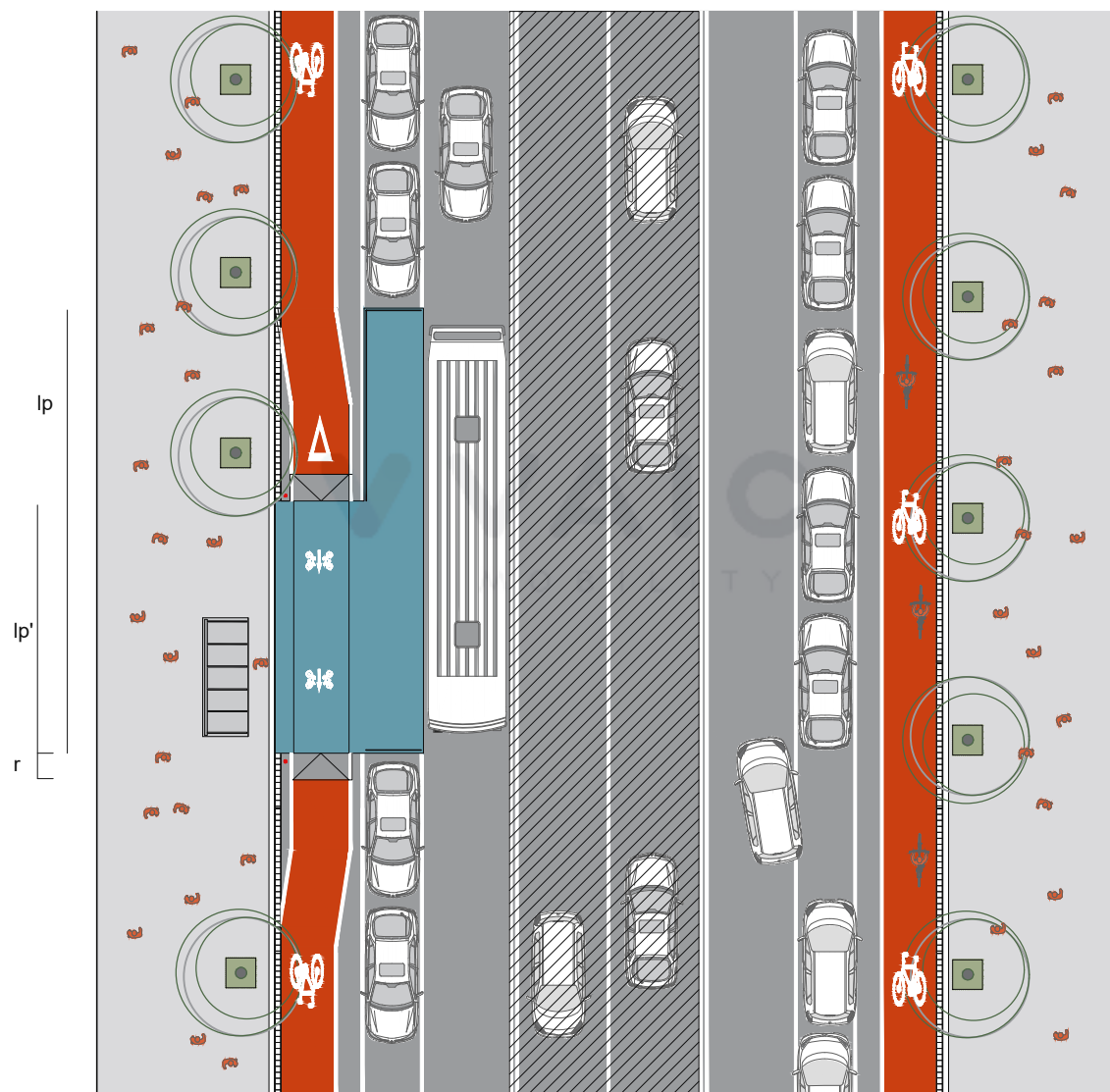
En cas d'existir cordó de serveis, es recomana eliminar-lo o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

# Carril Bici Segregat Unidireccional als Laterals // SULL\_02

Perfil  
 [xx]  
 Element opcional



Planta



## Definició

Sentits de circulació de les bicicletes



Relació entre carrils



Nivell de seguretat



## Característiques de la via

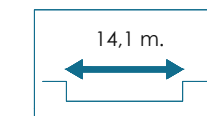
Tipologia via



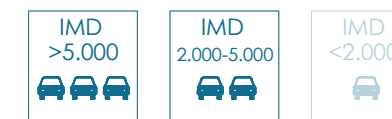
Sentits de circulació del vehicle privat



Amplada mínima de la calçada



Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)



Transport públic



## Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

<b>V - vorera</b>	Compliment del Codi d'Accessibilitat
<b>bi - carril bici</b>	≥ 2,0 (1,5); un sentit
<b>C - carrils</b>	= 3,5; sense carrils addicionals ≥ 2,9 (2,7); amb carrils addicionals
<b>C' - carrils addicionals:</b>	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit ≥ 11,3 (10,1); dos carrils per sentit
<b>f - franja de seguretat</b>	≥ 1,0 (0,8); amb cordó de serveis
<b>cs - cordó de serveis</b>	≥ 2,1(1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de bicicles
<b>ls - línia de separació</b>	0,1
<b>ap - plataforma bus</b>	= bi+f+cs
<b>d - distància vorera - marquesina</b>	0,9
<b>lp - plataforma bus</b>	≥ 15
<b>lp' - plataforma d'accés</b>	≥ 8,5
<b>r - rampa</b>	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.

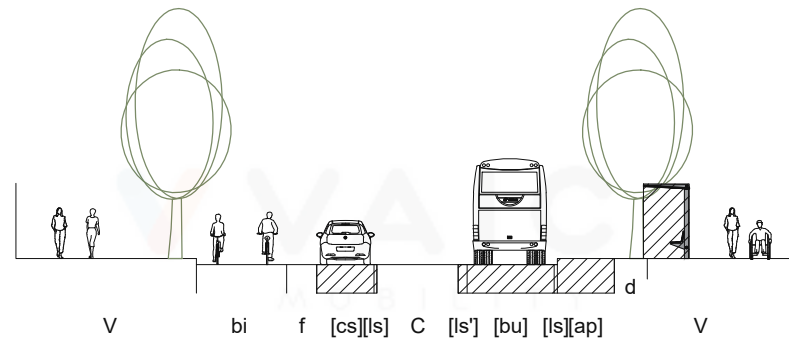
Les persones usuàries de l'autobús gaudeixen de prioritat respecte de les bicicletes en l'accés a les parades d'autobús.

El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

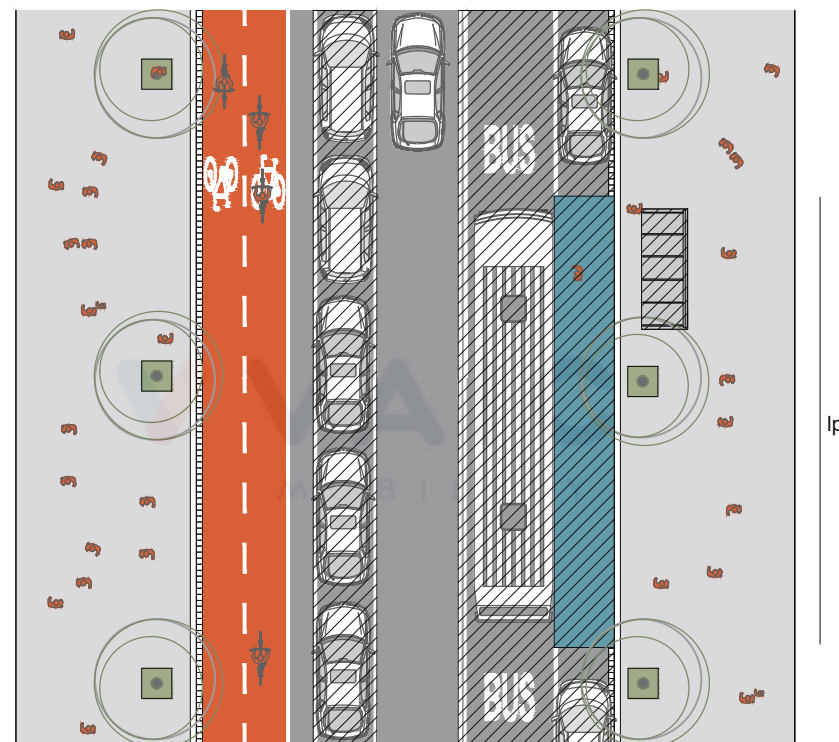
Es recomana eliminar el cordó de serveis o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

# Carril Bici Segregat Bidireccional al Lateral // SBL\_01

Perfil  
 [xx]  
 Element opcional



Planta



## Definició

Sentits de circulació de les bicicletes



Relació entre carrils



Nivell de seguretat



## Característiques de la via

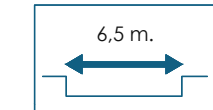
Tipologia via



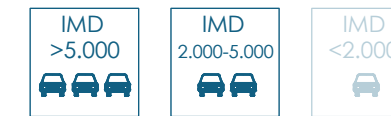
Sentits de circulació del vehicle privat



Amplada mínima de la calçada



Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)



Transport públic



## Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

<b>V - vorera</b>	Compliment del Codi d'Accessibilitat
<b>bi - carril bici</b>	≥ 3,0 (2,5); dos sentits
<b>C - carrils</b>	= 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
<b>bu - carril bus:</b>	≥ 2,9 (2,7)
<b>f - franja de seguretat</b>	≥ 0,5; sense cordó de serveis o amb cordó de cicles ≥ 1,0 (0,8); amb cordó de serveis
<b>cs - cordó de serveis</b>	≥ 2,1 (1,9); cordó de serveis ≥ 1,7 (0,9); cordó de cicles
<b>ls - línia de separació</b>	0,1
<b>ls' - línia de separació carril bus</b>	0,3
<b>ap - plataforma bus</b>	= cs
<b>d - distància vorera - marquesina</b>	0,9
<b>lp - plataforma bus</b>	≥ 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.

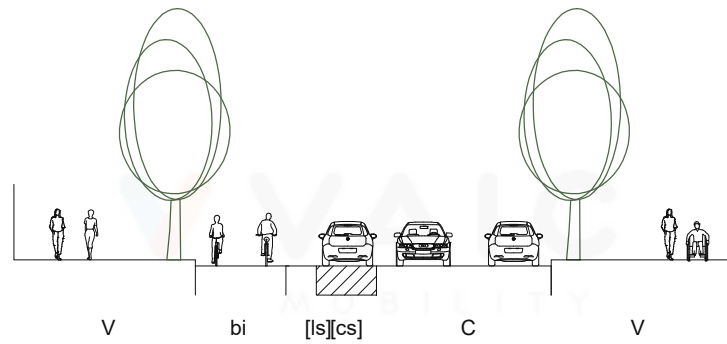
El carril bici es situa a l'esquerra de la via per evitar conflictes amb les persones usuàries del bus a les parades.

El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat.

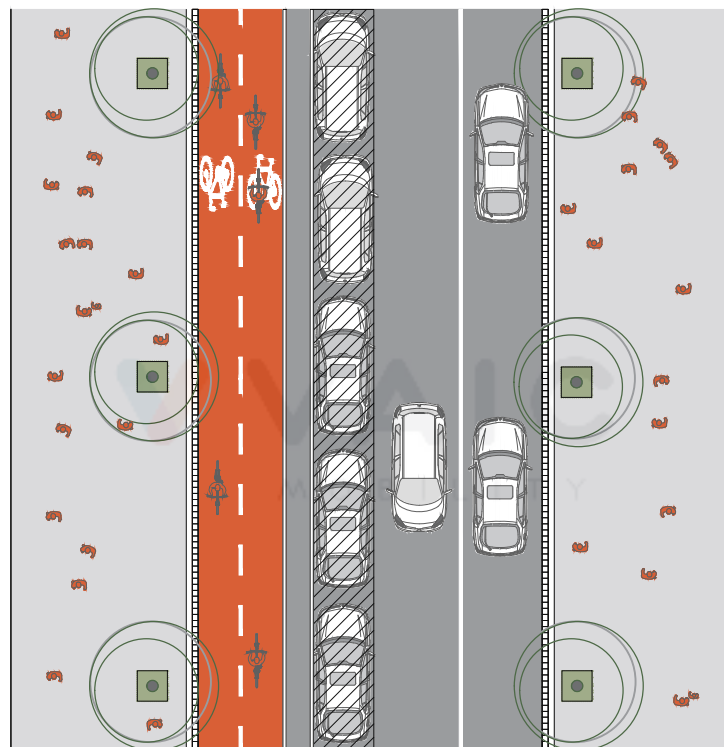
En cas d'existir cordó de serveis, es recomana eliminar-lo o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

# Carril Bici Segregat Bidireccional al Lateral // SBL\_02

Perfil  
 [xx]  
 Element opcional



Planta



## Definició

Sentits de circulació de les bicicletes



Relació entre carrils



Nivell de seguretat



## Característiques de la via

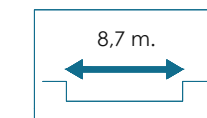
Tipologia via



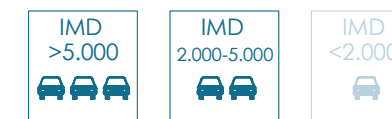
Sentits de circulació del vehicle privat



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**  $\geq 3,0$  (2,5); dos sentits  
**C - carrils**  $\geq 6,0$  (5,7); un carril per sentit  
 $\geq 11,3$  (10,1); dos carrils per sentit

**f - franja de seguretat**  $\geq 0,5$ ; sense cordó de serveis o amb cordó de cycles  
 $\geq 1,0$  (0,8); amb cordó de serveis

**cs - cordó de serveis**  $\geq 2,1$  (1,9); cordó de serveis  
 $\geq 1,7$  (0,9); cordó de cycles

## Observacions

Carril bici bidireccional amb calçada segregada en via de dos sentits de circulació per a vehicles motoritzats.

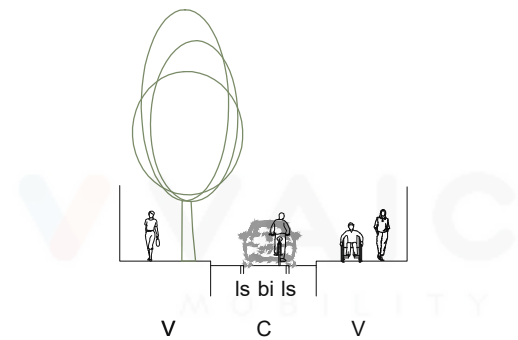
El carril bici de dos sentits dificulta l'enteniment del funcionament de la via per a totes les persones usuàries. Cal senyalitzar degudament els dos sentits de la bicicleta per tal d'evitar conflictes en passos de vianants.

El carril bici es segrega del trànsit motoritzat mitjançant una franja de seguretat o un cordó de serveis.

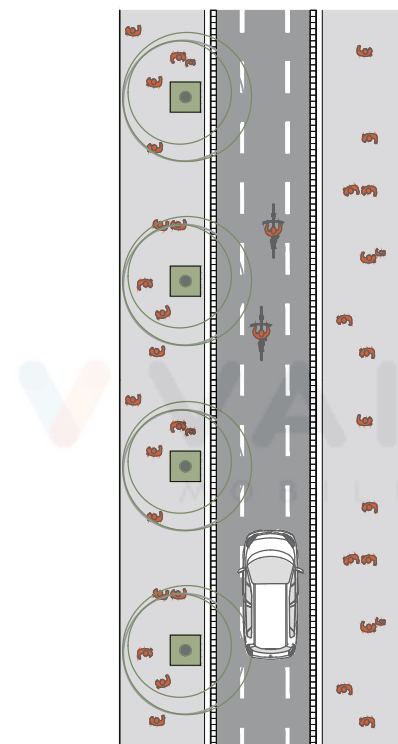
En cas d'existir cordó de serveis, es recomana eliminar-lo o col·locar-hi cicles a una distància no inferior a 10 metres de les interseccions, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels girs a l'esquerra dels vehicles motoritzats.

# Carril Bici Trepitjable Inscrit // TL\_01

Perfil



Planta



## Definició

Sentits de circulació de les bicicletes



Relació entre carrils



Nivell de seguretat



## Característiques de la via

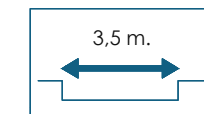
Tipologia via



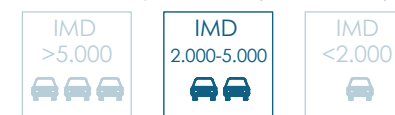
Sentits de circulació del vehicle privat



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

**Is - 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.

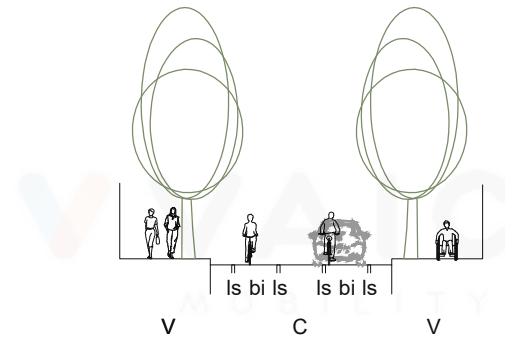
Donada l'amplada limitada del carril de circulació, es proposa un carril compartit entre bicicletes i vehicles motoritzats.

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.

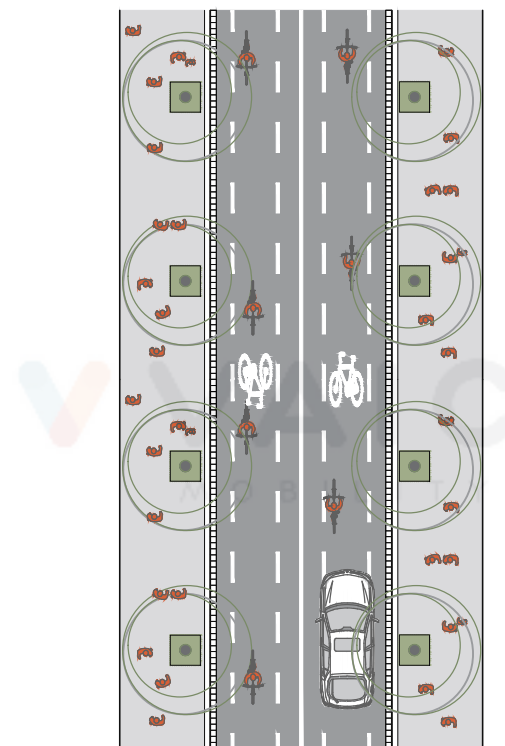
Els vehicles motoritzats han d'adequar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes, que tenen prioritat en tot moment.

# Carril Bici Trepitjable Inscrit // TL\_02

Perfil



Planta



## Definició

Sentits de circulació de les bicicletes



Relació entre carrils



Nivell de seguretat



## Característiques de la via

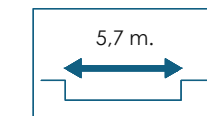
Tipologia via



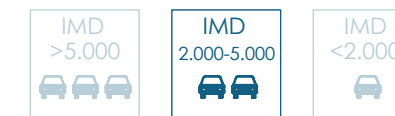
Sentits de circulació del vehicle privat



Amplada mínima de la calçada



Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)



Transport públic



(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

<b>V - vorera</b>	Compliment del Codi d'Accessibilitat
<b>bi - carril bici inscrit</b>	=1,5
<b>C - carril</b>	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit
<b>ls - línia de separació</b>	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.

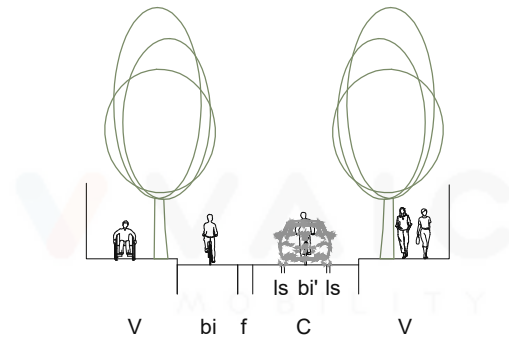
Donada l'amplada limitada dels carrils de circulació, es proposa un carril compartit entre bicicletes i vehicles motoritzats.

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.

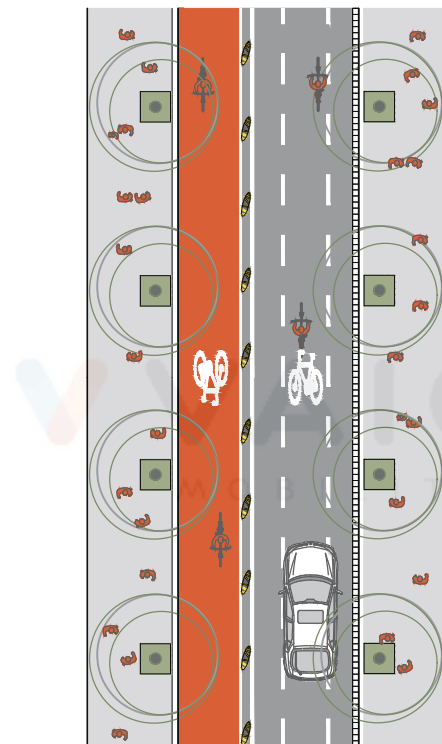
Els vehicles motoritzats han d'adequar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes, que tenen prioritat en tot moment.

# 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

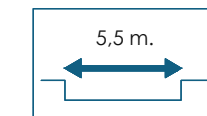
### Tipologia via



### 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)

<b>V - vorera</b>	Compliment del Codi d'Accessibilitat
<b>bi - carril bici</b>	=2,0 (1,5); un sentit
<b>bi' - carril bici inscrit</b>	=1,5
<b>C - carril</b>	= 3,5
<b>f - franja de seguretat</b>	≥ 0,5
<b>ls - línia de separació</b>	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.

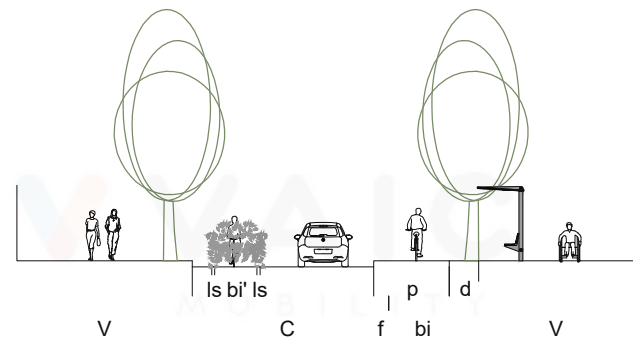
L'espai de circulació preferent per a bicicletes es senyalitza en vermell i pel centre de la calçada per reforçar la idea d'espai compartit i denotar la prioritat de la bicicleta.

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.

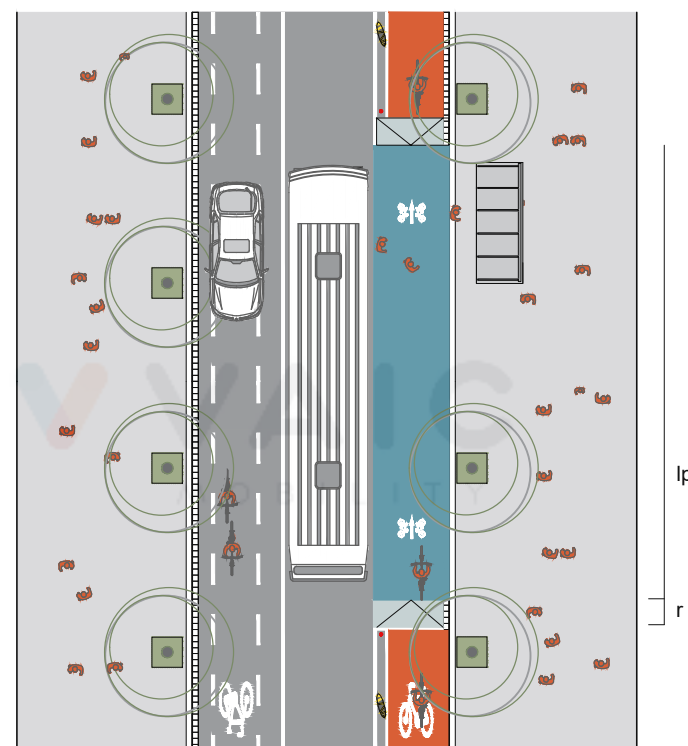
El nivell de seguretat que proporciona el carril bici inscrit és estàndard. El nivell de seguretat del carril bici segregat és apte per a usuaris principiants.

# Carril Bici Trepitjable Inscrit + Carril Bici Segregat Unidireccional a un lateral // TI - SUL\_02

Perfil



Planta



## Definició

Sentits de circulació de les bicicletes



Relació entre carrils



Nivell de seguretat



## Característiques de la via

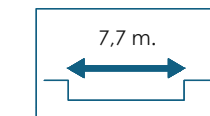
Tipologia via



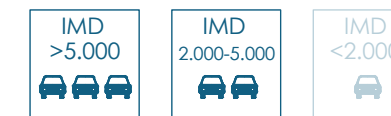
Sentits de circulació del vehicle privat



Amplada mínima de la calçada



Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)



Transport públic



## Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

<b>V - vorera</b>	Compliment del Codi d'Accessibilitat
<b>bi - carril bici</b>	≥ 2,0 (1,5); un sentit
<b>bi' - carril bici inscrit</b>	= 1,5
<b>C - carril</b>	≥ 6,0 (5,7); un carril per sentit
<b>f - franja de seguretat</b>	≥ 0,5
<b>ls - línia de separació</b>	0,1
<b>ap - plataforma bus:</b>	= bi
<b>d - distància vorera - marquesina</b>	0,9
<b>lp - plataforma bus</b>	≥ 15
<b>r - rampa</b>	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.

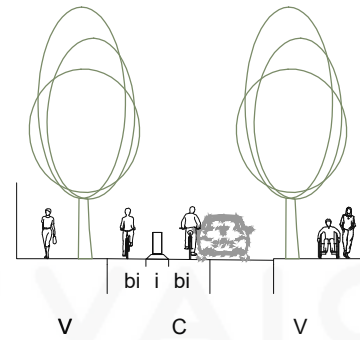
En cas d'existir circulació d'autobusos, l'accés a les parades en sentit baixada es situarà a la vorera i en sentit pujada en una plataforma elevada sobre el carril bici. Les bicicletes hi passen per sobre amb un accés en rampa que en modera la velocitat i remarca la prioritat per a les persones usuàries 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.

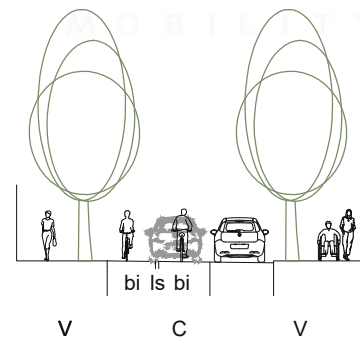
Els vehicles motoritzats han d'adequar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes en el carril inscrit, que tenen prioritat en tot moment.

# Carrer Bici // CB\_01

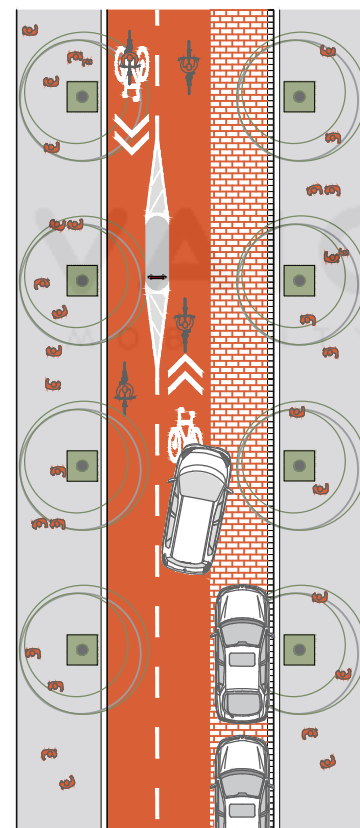
Perfil secció 01



Perfil secció 02



Planta



## Definició

### Sentits de circulació de les bicicletes



### Relació entre carrils



### Nivell de seguretat



## Característiques de la via

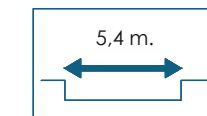
### Tipologia via



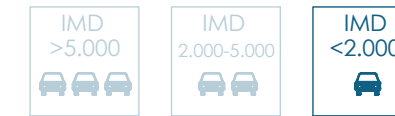
### Sentits de circulació del vehicle privat



### Amplada mínima de la calçada



### Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)



### Transport públic



## Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

<b>V - vorera</b>	Compliment del Codi d'Accessibilitat
<b>bi - carril bici</b>	= 1,7; no segregat
<b>bi' - carril bici</b>	= 1,4; no segregat
<b>C - carril</b>	= 3,5
<b>ls - línia de separació</b>	0,1
<b>cs - cordó de serveis</b>	≥ 2,1 (1,9)
<b>i - illeta</b>	0,75

## Observacions

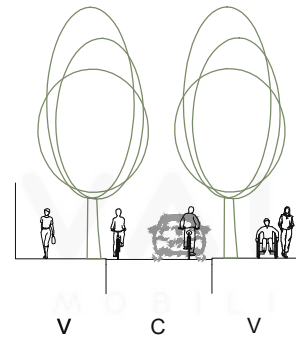
Carrer bici de prioritat invertida amb cordó de serveis i calçada dividida en dos sentits per a les bicicletes.

Paviment vermell i sharrowes 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.

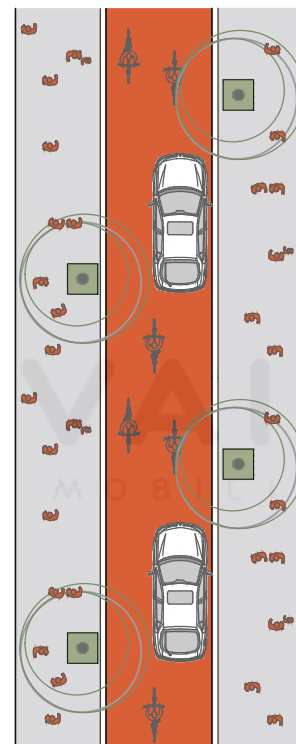
Cada 30-60m, es recomana la instal·lació d'elements d'estretament i trencament de la trajectòria rectilínia del vehicle privat. En aquests punts, que serveixen d'espais d'espera, el vehicle ha d'envair el cordó de serveis per cedir el pas a les bicicletes que circulen en sentit contrari, que gaudeixen de prioritat en tot moment.

# Carrer Bici // CB\_03

Perfil



Planta



## Definició

### Sentits de circulació de les bicicletes



### Relació entre carrils



### Nivell de seguretat



## Característiques de la via

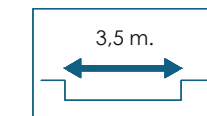
### Tipologia via



### 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

**C - carril** ≥ 3,5

## Observacions

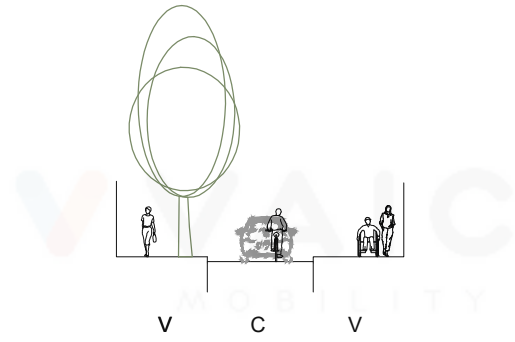
Carrer bici de prioritat invertida i plataforma única d'un sol sentit de circulació per als vehicles motoritzats i dos sentits per a les bicicletes.

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, incloent el contrasentit.

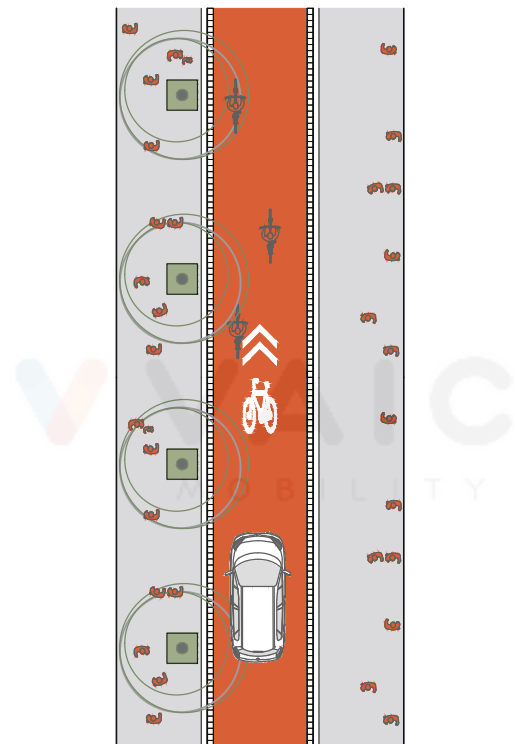
Al tractar-se d'una plataforma única, les bicicletes poden circular en sentit contrari als dels vehicles motoritzats. Les bicicletes en sentit contrari també tenen prioritat respecte als vehicles motoritzats.

# Carrer Bici // CB\_04

Perfil



Planta



## Definició

### Sentits de circulació de les bicicletes



### Relació entre carrils



### Nivell de seguretat



## Característiques de la via

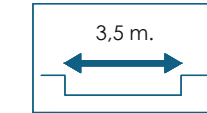
### Tipologia via



### 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

**C - carril**  $\geq 3,5$

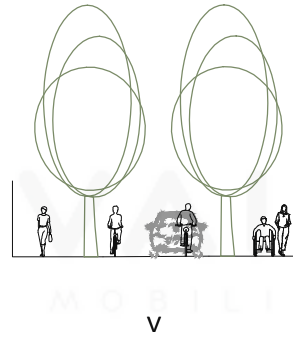
## Observacions

Carrer bici de prioritat invertida d'un sol sentit de circulació per a tots el vehicles.

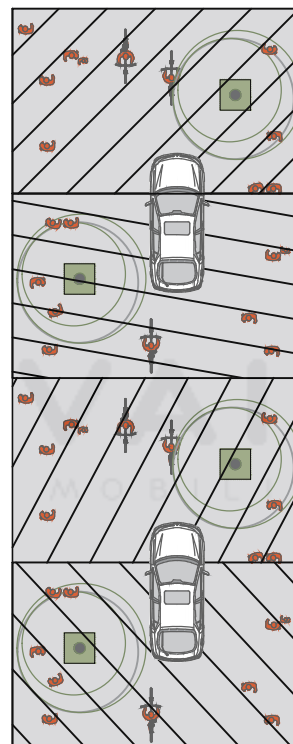
Paviment vermell i sharrows que reforcen la presència de bicicletes a la via. Els vehicles motoritzats han d'adaptar la seva velocitat a la velocitat de les bicicletes, que tenen prioritat en tot moment.

# Carrer de vianants // CV

Perfil



Planta



## Definició

Sentits de circulació de les bicicletes



Relació entre carrils



Nivell de seguretat



## Característiques de la via

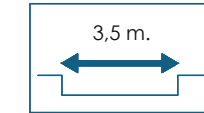
Tipologia via



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)

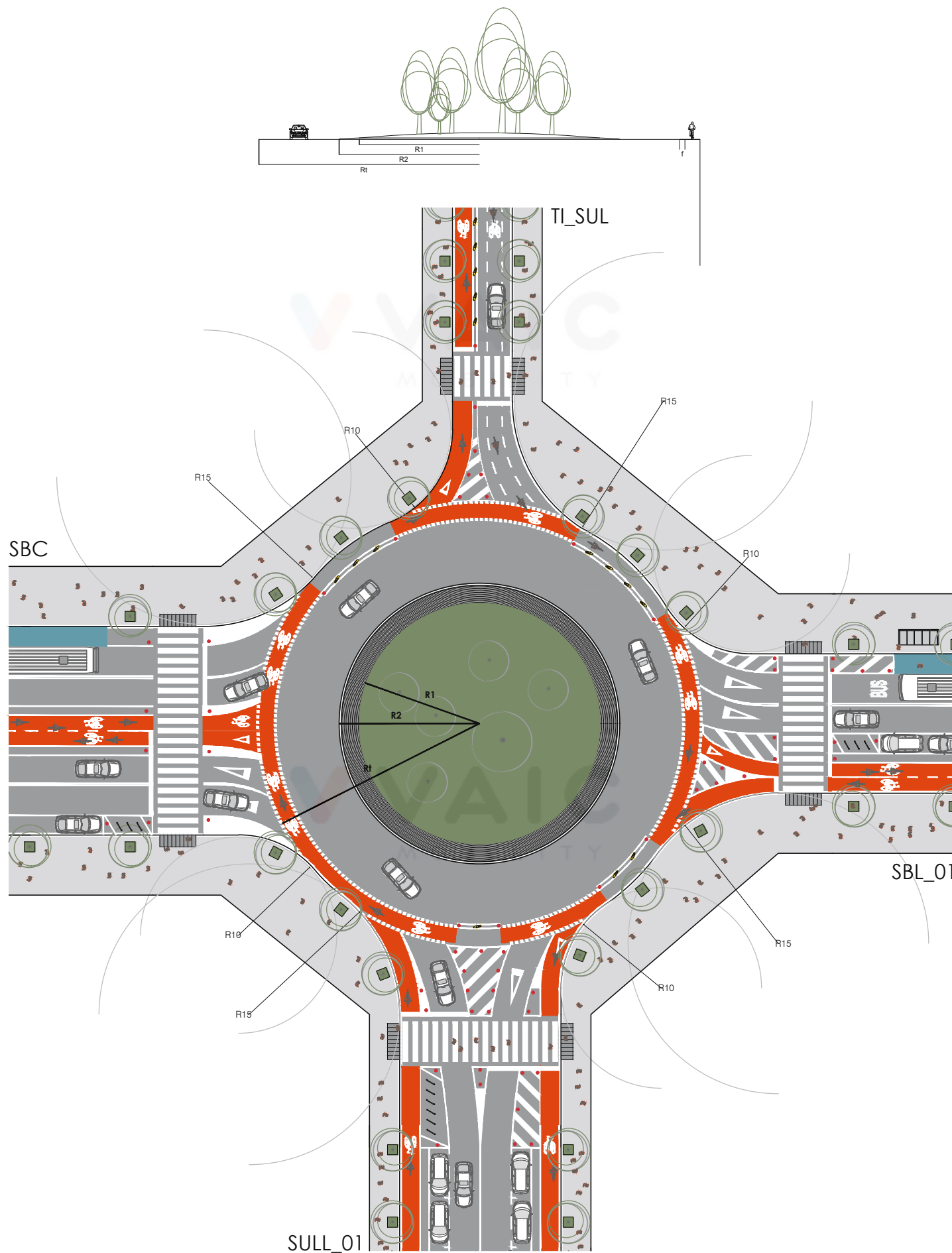
**V - vorera**

Compliment del Codi d'Accessibilitat, 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

# Rotonda amb carril bici segregat // RS



## Definició

### Sentits de circulació de les bicicletes



### Relació entre carrils



### Nivell de seguretat



## Característiques de la via

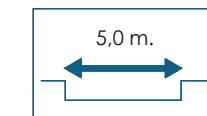
### Tipologia via



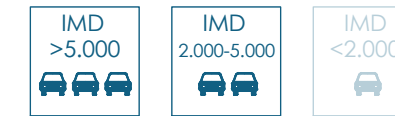
### Sentits de circulació del vehicle privat



### Amplada mínima de la calçada



### Intensitat Mitjana Diària (vehicles/dia)



### Transport públic



## Dimensions

(Valors en metres. Entre parèntesis, dimensions mínimes)

<b>C - carril</b>	entre 5,0 i 6,0
<b>RT - Radi total</b>	entre 12,5 i 20,0
<b>R1 - Radi interior</b>	entre 6,5 i 15,0
<b>R2 - Radi trepitjable</b>	$R1 + <2,0$
<b>bi - carril bici</b>	$\geq 2,0$ ; un sentit
<b>ls - línia de separació</b>	0,1
<b>V - vorera</b>	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.

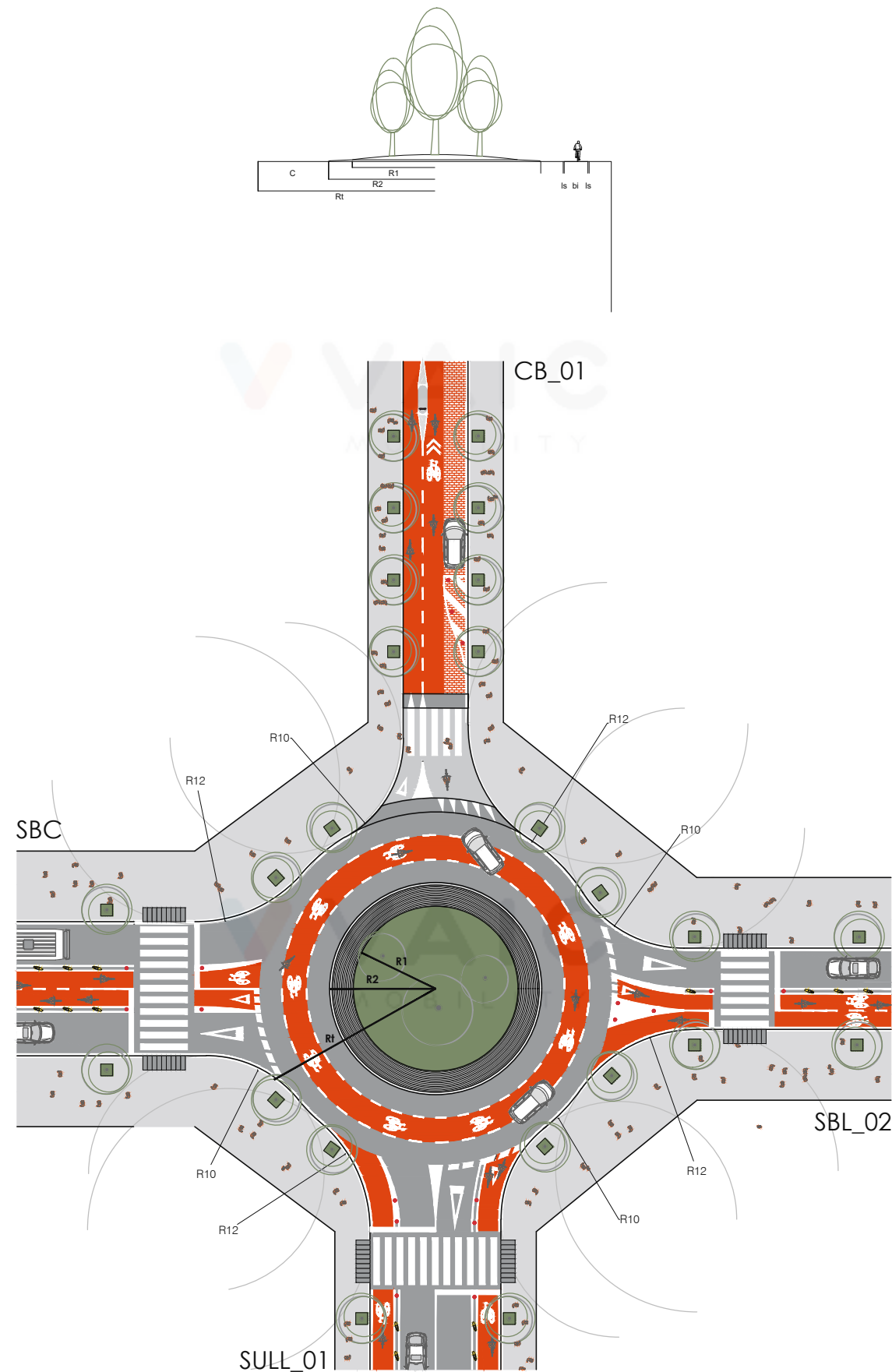
La bicicleta ha de circular en sentit antihorari, com la resta de vehicles a la rotonda.

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.

# Rotonda amb carril bici trepitjable inscrit // RI



## Definició

Sentits de circulació de les bicicletes



Relació entre carrils



Nivell de seguretat



## Característiques de la via

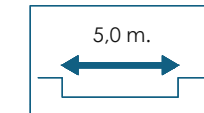
Tipologia via



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)

<b>C - carril</b>	entre 5,0 i 6,0
<b>RT - Radi total</b>	entre 14,5 i 22,5
<b>R1 - Radi interior</b>	entre 6,5 i 15,0
<b>R2 - Radi trepitjable</b>	$R1 + <2,0$
<b>bi - carril bici</b>	$\geq 1,5$ ; un sentit
<b>f - franja de seguretat</b>	$\geq 0,5$
<b>ls - línia de separació</b>	0,1
<b>V - vorera</b>	Compliment del Codi d'Accesibilitat

## 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 prioritats, 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.