

## I – Anàlisi de la mobilitat en bicicleta



### PROGRAMA D'ACTUACIÓ TRIENNAL DE LA BICICLETA A LA CIUTAT DE GIRONA

Per a:

Ajuntament  de Girona



## DIRECCIÓ FACULTATIVA

### AJUNTAMENT DE GIRONA

**Marta Sureda i Xifre**

Regidora de Mobilitat i Via Pública

**M. Mercedes Teixidor Oliveda**

Àrea de Territori / Mobilitat i Via Pública

**Marti Valverde**

Àrea de Cultura, Benestar Social i Ciutadania / Esports

**Milena Oliveras Schwarz**

Àrea de Promoció Econòmica / Turisme

## EQUIP REDACTOR

### INGENIERÍA DE TRÁFICO SL. – INTRA

**Jordi Parés i Estela**

Enginyer de camins, canals i ports

**Emeka Okpala González**

Enginyer de camins, canals i ports

**Albert Oromí Ramon**

Geògraf

**Andrea Melero Ramos**

Geògrafa

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA.

*El present document s'ha redactat tenint en compte la Guia per construir documents de Word 2016 accessibles i la Guia per convertir documents de Word 2016 a PDF accessible de la Generalitat de Catalunya.*

*Fotografia de portada: Ajuntament de Girona. CRDI (Autor/a desconegut/uda) RG-788714*



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JP
Data	Febrer 2021

## ÍNDEX DE CONTINGUTS

<b>Introducció</b>	<b>1</b>
<b>1. Objecte i àmbit en estudi</b>	<b>2</b>
<b>2. Context</b>	<b>3</b>
2.1 Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025	3
2.2 Declaració d'emergència Climàtica de la ciutat de Girona	4
2.3 Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides	5
<b>3. Antecedents</b>	<b>6</b>
3.1 Pla de Mobilitat Urbana de Girona	6
3.2 Pla d'acció per al desenvolupament del sector econòmic de la bicicleta	8
<b>4. Metodologia de l'estudi</b>	<b>9</b>
4.1 Recopilació d'informació	9
4.2 Participació	10
<b>Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta</b>	<b>11</b>
<b>1. Oferta d'itineraris</b>	<b>12</b>
1.1 La xarxa ciclista urbana	12
1.2 Disseny i tipologia de la xarxa ciclable	14
1.3 La connexió amb infraestructura ciclista interurbana	26
1.4 Interconnexió amb els pols d'activitats docent, econòmica, turístics, d'oci i d'esport	27
1.5 La senyalització dels itineraris	29
1.6 Gestió i manteniment de les xarxes ciclistes	33
<b>2. Demanda</b>	<b>34</b>
2.1 Punts d'aforament	34
2.2 Perfil de les persones usuàries	35
2.3 Ús de dispositius de protecció	36
<b>3. El servei de bicicleta pública compartida, la Girocleta</b>	<b>38</b>
3.1 El servei actual de Girocleta	38
3.2 Demanda del servei actual de Girocleta	40
3.3 Anàlisi de les dades en temps real	45
<b>4. Seguretat viària</b>	<b>47</b>
4.1 Anàlisi de l'accidentalitat amb víctimes amb ciclistes implicats	47
4.2 Identificació dels punts de concentració d'accidents	51
4.3 Identificació dels punts de percepció de risc	53
<b>5. Distribució urbana de mercaderies en bicicleta</b>	<b>55</b>
<b>6. Estacionament</b>	<b>56</b>
6.1 Oferta d'estacionament	56
6.2 Demanda d'estacionament	59
<b>7. Intermodalitat i convivència amb altres modes de transport</b>	<b>62</b>
7.1 Intermodalitat amb el transport públic	62
<b>Pilar 2. Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta</b>	<b>65</b>
<b>1. Contextualització de la ciutat dins de les xarxes de cicloturisme</b>	<b>66</b>
1.1 Les Vies Verdes i la xarxa Pirinexus	67
1.2 Girona dins de la xarxa EuroVelo	69
<b>2. La mobilitat cicloturística i esportiva</b>	<b>70</b>
<b>3. Mecanismes de promoció del cicloturisme</b>	<b>72</b>
3.1 Activitats de promoció	72
3.2 Informació turística	75
3.3 Segells de qualitat i certificacions	78
<b>Pilar 3. Promoció, seguiment i governança de la bicicleta</b>	<b>80</b>
<b>1. Identificació de les diferents normatives sobre mobilitat ciclista aplicables</b>	<b>81</b>
1.1 Legislació aplicable	81
1.2 Normativa municipal i altra normativa	82
<b>2. Campanyes de sensibilització i promoció de l'ús de la bicicleta</b>	<b>84</b>
2.1 Campanyes i activitats	84
2.2 Formacions	87
<b>3. Inversió en polítiques per a la bicicleta</b>	<b>88</b>
<b>4. Coexistència de la bicicleta amb altres aparells de mobilitat personal</b>	<b>89</b>

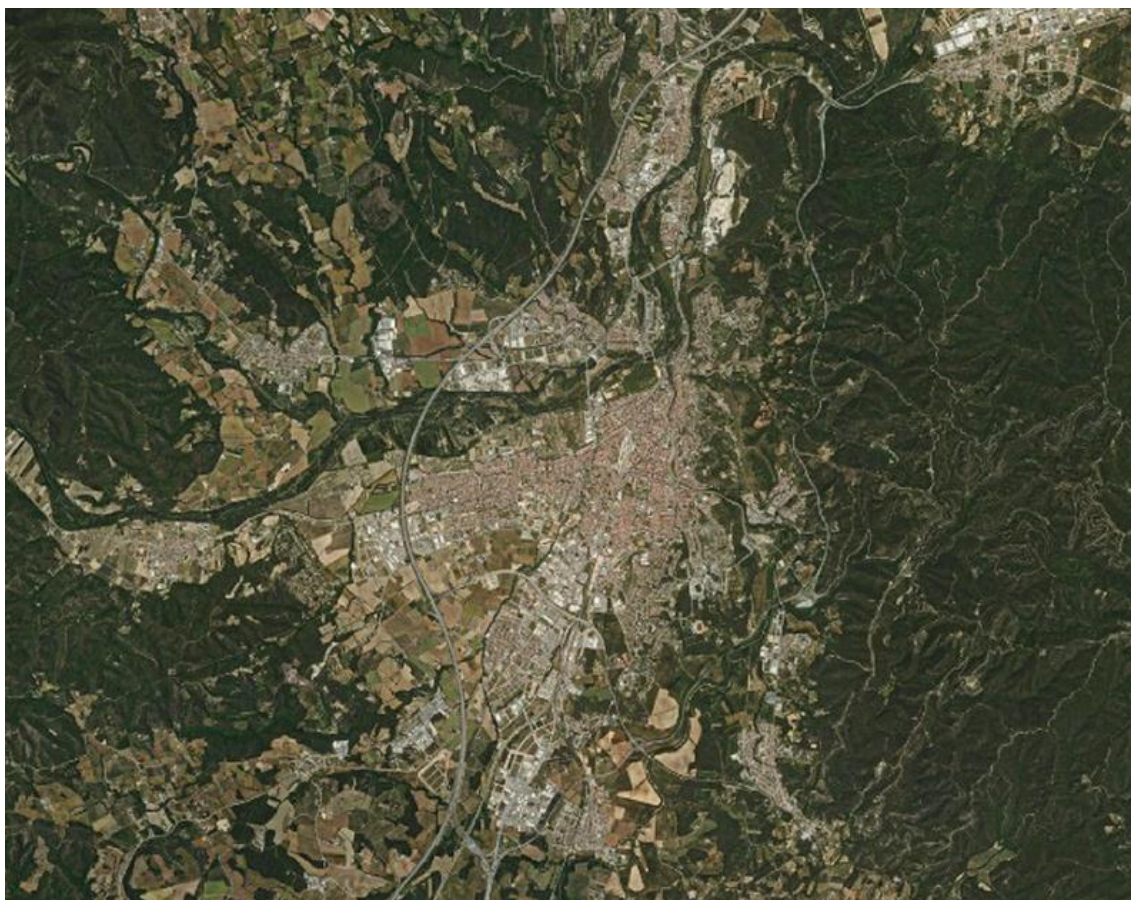


## **1. OBJECTE I ÀMBIT EN ESTUDI**

L'objecte d'aquest treball és redactar el Programa d'actuació triennal de la bicicleta a la ciutat de Girona (en endavant PTBGi), en consonància amb l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025.

L'àmbit de l'estudi és municipal però es tindran en consideració les connexions interurbanes amb els municipis veïns i la integració de la ciutat en la xarxa de cicloturisme de la regió.

Figura 1. Ortofoto de la ciutat de Girona



Font: ICGC

## 2. CONTEXT

### 2.1 Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025

El 5 de novembre de 2019, el Govern de Catalunya va aprovar, mitjançant Acord, l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 (en endavant ECB2025), que té com a objectiu construir un full de ruta clar i determinat per retornar definitivament a la bicicleta un protagonisme, històricament perdut, a la mobilitat catalana i que sigui una peça de canvi per a una mobilitat més amable i sostenible a les ciutats.

**L'Ajuntament de Girona, en el plenari del 6 d'abril de 2020, va aprovar per unanimitat l'adhesió a l'ECB2025.**



L'ECB2025 és un compromís del Govern de la Generalitat, que pretén:

1. Establir eines de planificació i desenvolupament, promoció i formació per a impulsar l'ús de la bicicleta com a mode de transport actiu i sostenible, tant per motius de mobilitat quotidiana com pel lleure, l'esport i el turisme.
2. Unir forces en pro d'una Catalunya pedalable i pedalada.

Per ajudar a aquesta transformació necessària de la mobilitat, aquest document neix com el full de ruta del Govern de la Generalitat de Catalunya, obert a l'adhesió de la resta d'administracions, institucions, empreses i organismes amb incidència en les polítiques en favor de la bicicleta.

L'ECB2025 es desenvolupa a través de 3 pilars amb un objectiu cadascun i 4 línies estratègiques per a cada pilar. Per a cada línia estratègica hi ha actuacions definides. L'ECB2025 té 82 accions en total.

Taula 1. Pilars, objectius i línies estratègiques de l'ECB2025

**Pilar 1: Aconseguir que la bicicleta sigui la protagonista d'una mobilitat quotidiana més amable.**

**Objectiu específic:**

Duplicar la quota modal de bicicleta per arribar a un 8% dels desplaçaments urbans.

**Línies estratègiques:**

- 1.1 Garantir la pedalabilitat a totes les àrees urbanes de forma contínua i connectada. Planificació i infraestructura urbana.
- 1.2 Promoure una circulació de bicicletes segura, confortable i directa. Seguretat i disseny.
- 1.3 Interconnectar les àrees urbanes i d'activitat econòmica situades a l'entorn dels 10 km. Planificació i infraestructura interurbana.
- 1.4 Impulsar la intermodalitat bicicleta-transport públic. Intermodalitat amb el transport públic.

**Pilar 2: Impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci, i esportiu de forma segura.**

**Objectiu específic:**

Desenvolupar 1.500 km de rutes cicloturístiques de llarg recorregut.

**Línies estratègiques:**

- 2.1 Desenvolupar una xarxa de rutes cicloturístiques per camins o vies ciclistes que abastin el territori català Planificació i implantació de rutes cicloturístiques.
- 2.2 Promoure que les rutes cicloturístiques siguin confortables i segures. Disseny i gestió de la infraestructura.
- 2.3 Posar en valor les rutes cicloturístiques per generar noves oportunitats de turisme sostenible i riquesa al territori. Promoció turística.
- 2.4 Millorar la seguretat del cicloturisme i ciclisme esportiu a la carretera fomentant la convivència entre totes les persones usuàries de la xarxa viària. Infraestructura i seguretat viària.

**Pilar 3: Millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta.**

**Objectiu específic:**

Assolir una alta representativitat territorial d'entitats adherides a l'estratègia. Incrementar la inversió polítiques de la bicicleta. Incrementar el nombre d'alumnes formats en l'ús de la bicicleta.

**Línies estratègiques:**

- 3.1 Unir forces de les diferents administracions al servei de la bicicleta. Governança i seguiment.
- 3.2 Incrementar la inversió en polítiques per a la bicicleta. Promoció i finançament de la bicicleta.
- 3.3 Aconseguir que la bicicleta tingui una imatge pràctica, saludable, sostenible i atractiva. Campanyes de sensibilització i d'informació.
- 3.4 Formar la ciutadania en la circulació segura en bicicleta en convivència amb la resta de mitjans. Formació.

## **2.2 Declaració d'emergència Climàtica de la ciutat de Girona**

### **El Ple de l'Ajuntament de Girona va acordar el passat 11 de novembre de 2019 la declaració de situació d'Emergència Climàtica.**

Dins de l'acord es contempla dissenyar una estratègia de ciutat efectiva de forma participada per fer front a la situació d'emergència climàtica, integrant noves mesures ambientals de reducció d'emissions contaminants, d'impuls de les energies renovables i estalvi energètic, de mobilitat sostenible, de contractació responsable, d'urbanisme i edificació eficients, de gestió de residus, del cicle de l'aigua, i d'espais naturals i vegetació urbana, així com mesures socials contra la pobresa energètica i d'accés just a l'energia.

## 2.3 Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides

Després d'un procés de negociació posterior a la Cimera del Clima de Rio l'any 2012 i fruit de l'experiència assolida amb els Objectius del Mil·lenni, es van fixar 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS).

Els ODS tenien un caràcter universal i han de guiar l'anomenada Agenda 2030 de les Nacions Unides aprovada l'any 2015.

Tot i que els àmbits i temàtiques són molt amplis, hi ha un seguit d'objectius que tenen a veure amb la mobilitat ciclista i amb els quals els municipis, en l'elaboració i implementació de les seves polítiques de mobilitat poden contribuir. S'enumeren tot seguit:

Figura 2. Alineació amb els ODS segons l'ECB2025



L'ús de la bicicleta genera **estils de vida saludables**, ja que s'associa a una mobilitat activa. Anar en bicicleta produeix una sensació de benestar i de millora de l'estat d'ànim.

La bicicleta fomenta el coneixement de l'entorn i proporciona a tothom una **mobilitat lliure i igualitària**. Serveix per desplaçar-se de forma segura i pot evitar l'assetjament i el perill d'agressions sexuals.

El sector de la indústria del ciclisme ofereix productes i **serveis per al transport i el turisme sostenibles**, i crea més llocs de treball per al mateix volum de negoci que qualsevol altre sector del transport.

La **mobilitat segura i eficient** en bicicleta requereix que el disseny d'infraestructures sigui flexible, innovador i que tingui en compte totes les persones usuàries i, en particular, aquelles més vulnerables.

El retorn de la bicicleta a les ciutats permet **cohesionar la comunitat** i generar espais més inclusius, segurs i sostenibles. Fomenta la pacificació i la distribució més equitativa de l'espai urbà.

La mobilitat en bicicleta és una gran aliada per **combatre el canvi climàtic** i els seus efectes. És un element clau per integrar en les polítiques públiques i en l'educació i la sensibilització de la ciutadania.

Una bona **coordinació entre administracions**, associacions, operadors del transport públic, ciutadans i agents implicats en el sector de la bicicleta és necessària per fer pedalables totes les ciutats i fomentar l'ús de la bicicleta.



### **3. ANTECEDENTS**

#### **3.1 Pla de Mobilitat Urbana de Girona**

Els Plans de Mobilitat Urbana són els document bàsics per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. D'acord amb el que preveu la Llei 9/2003 de la Mobilitat, els seus continguts s'han d'adequar als criteris i orientacions establerts en el Pla Director de Mobilitat del seu àmbit. L'elaboració i l'aprovació dels PMU són obligatòries per als municipis capital de comarca i amb més de 50.000 habitants. Els Pla de Mobilitat Urbana, segons la Llei municipal i de règim local de Catalunya, ha de ser revisat cada sis anys.

El Pla de Mobilitat Urbana de Girona, aprovat el 15 de desembre de 2014 pel Ple de l'Ajuntament, defineix una sèrie d'actuacions en matèria de mobilitat per tal d'acomplir amb les següents línies estratègiques:

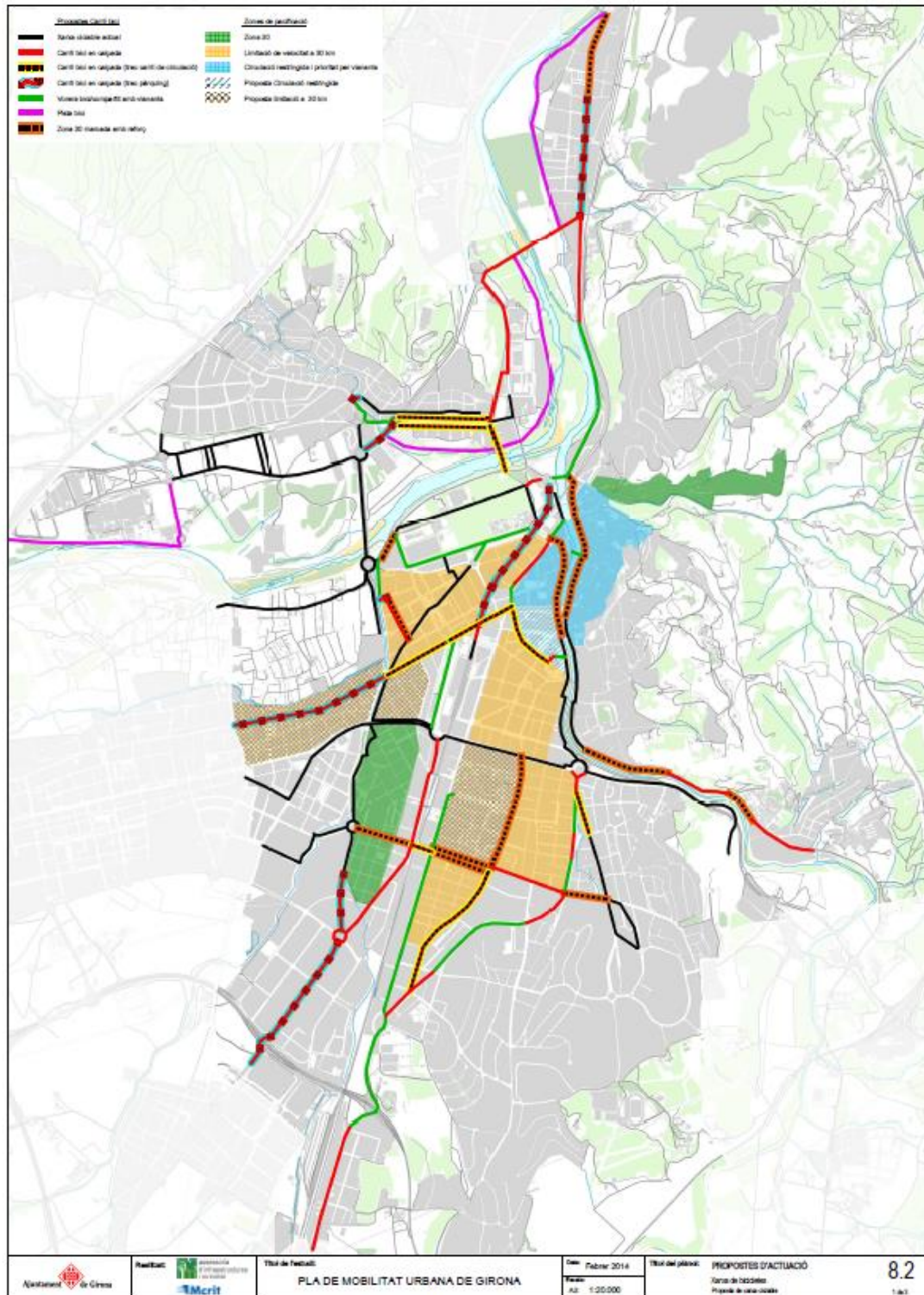
1. Afavorir els desplaçaments a peu, fent els itineraris i espais d'estada amples, còmodes, atractius, segurs, adaptats i ràpids a totes les necessitats de les persones.
2. Dotar a la ciutat de les infraestructures per a circulació i estacionament segurs en bicicleta sense detriment d'altres modes de mobilitat sostenible.
3. Garantir la fiabilitat, velocitat, confortabilitat i una cobertura i freqüència del transport públic que constitueixi una alternativa "guanyadora" al vehicle privat.
4. Fomentar l'ús de vehicles elèctrics i de combustible menys contaminants.
5. Oferir l'aparcament per a vehicles adient per dinamitzar els diferents sectors treball, comercial, d'oci i culturals. Apostar per els aparcaments dissuasius.
6. Regular una distribució urbana de mercaderies amb un mínim impacte i que garanteixi el ple desenvolupament de les activitats econòmiques.
7. Implementar el Pla local de seguretat viària de Girona incidint de manera especial en la disminució de la velocitat de circulació dels vehicles.
8. Mesurar i donar a conèixer i conscienciar a la ciutadania de la despesa energètica i l'impacte ambiental que provoquem quan ens movem especialment en la salut pública i el canvi climàtic.
9. Treballar conjuntament amb els altres municipis i administracions a favor d'una millor mobilitat intermunicipal.
10. Utilitzar les noves tecnologies en el sistema de mobilitat donant la màxima informació als usuaris per prendre les seves decisions.

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Introducció

En matèria de mobilitat ciclista, el PMU pretén potenciar l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual a la ciutat. Per aconseguir-ho realitza una sèrie de propostes i defineix una xarxa bàsica ciclable.

Figura 3. Proposta de xarxa ciclable del PMU



Font: Pla de Mobilitat Urbana

### 3.2 Pla d'acció per al desenvolupament del sector econòmic de la bicicleta

Aquest Pla desenvolupa un pla d'acció per detectar quins són els actius del sector de la bicicleta al territori de Girona i àmbit d'influència i impulsar el seu apalancament. El Pla realitza una diagnosi extensa sobre el creixent sector econòmic de la bicicleta i identifica la gran majoria d'empreses i parts actores.

Figura 4. Categories del teixit empresarial del sector de la bicicleta a Girona i l'àrea d'influència



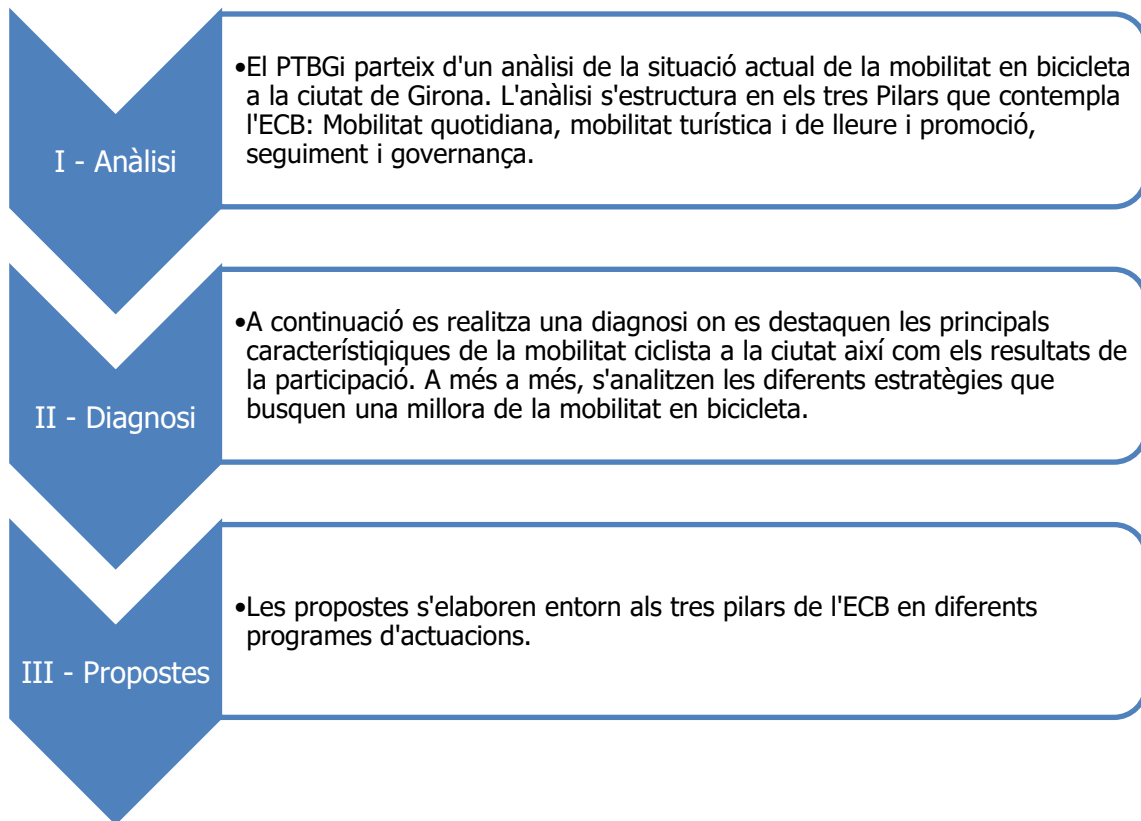
Font: Pla d'acció per al desenvolupament del sector econòmic de la bicicleta a Girona

El Pla exposa una sèrie de lliçons apreses del sector econòmic de la bicicleta:

- Es un sector amb una xarxa relacional amb grans actius però poc connectada transversalment.
- La implicació dels diverses parts actores durant la participació en la redacció del Pla evidencia que es tracta d'un sector amb ganes de fer sentir la seva veu.
- La importància de la innovació i d'un bon sistema d'informació i coneixement.
- La necessitat de realitzar una aposta per l'emprenedoria i l'especialització del sector.
- La ciutat de Girona s'està consolidant com un dels centre de destinació turística de la bicicleta tant a nivell català com a nivell internacional.

#### 4. METODOLOGIA DE L'ESTUDI

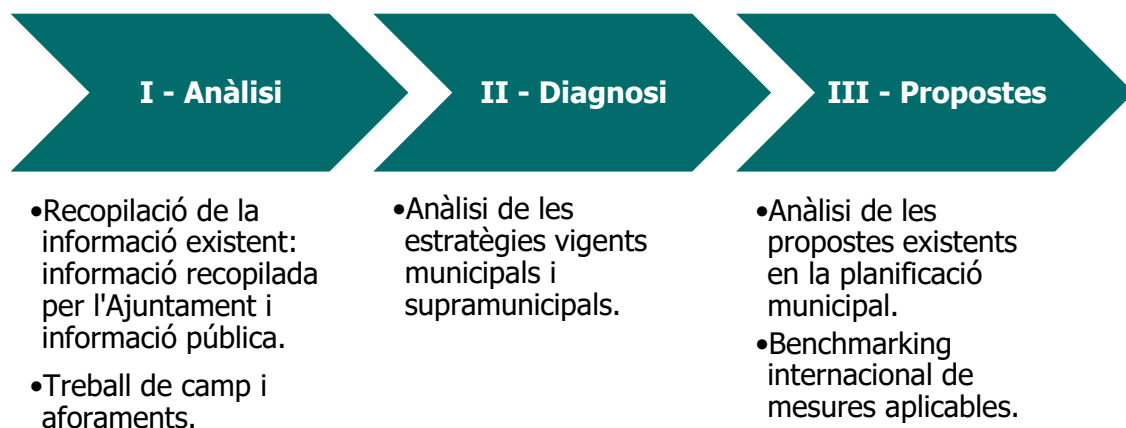
El PTBGi s'estructura en tres apartats:



##### 4.1 Recopilació d'informació

Per tal d'abordar els diferents apartats del PTBGi es recopilarà informació per cadascuna de les fases.

Figura 5. Informació a recopilar en cada fase del programa



## 4.2 Participació

Durant el procés de redacció es realitza paral·lelament un procés de participació.

Figura 6. Procés de participació



**PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

*Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta*

---

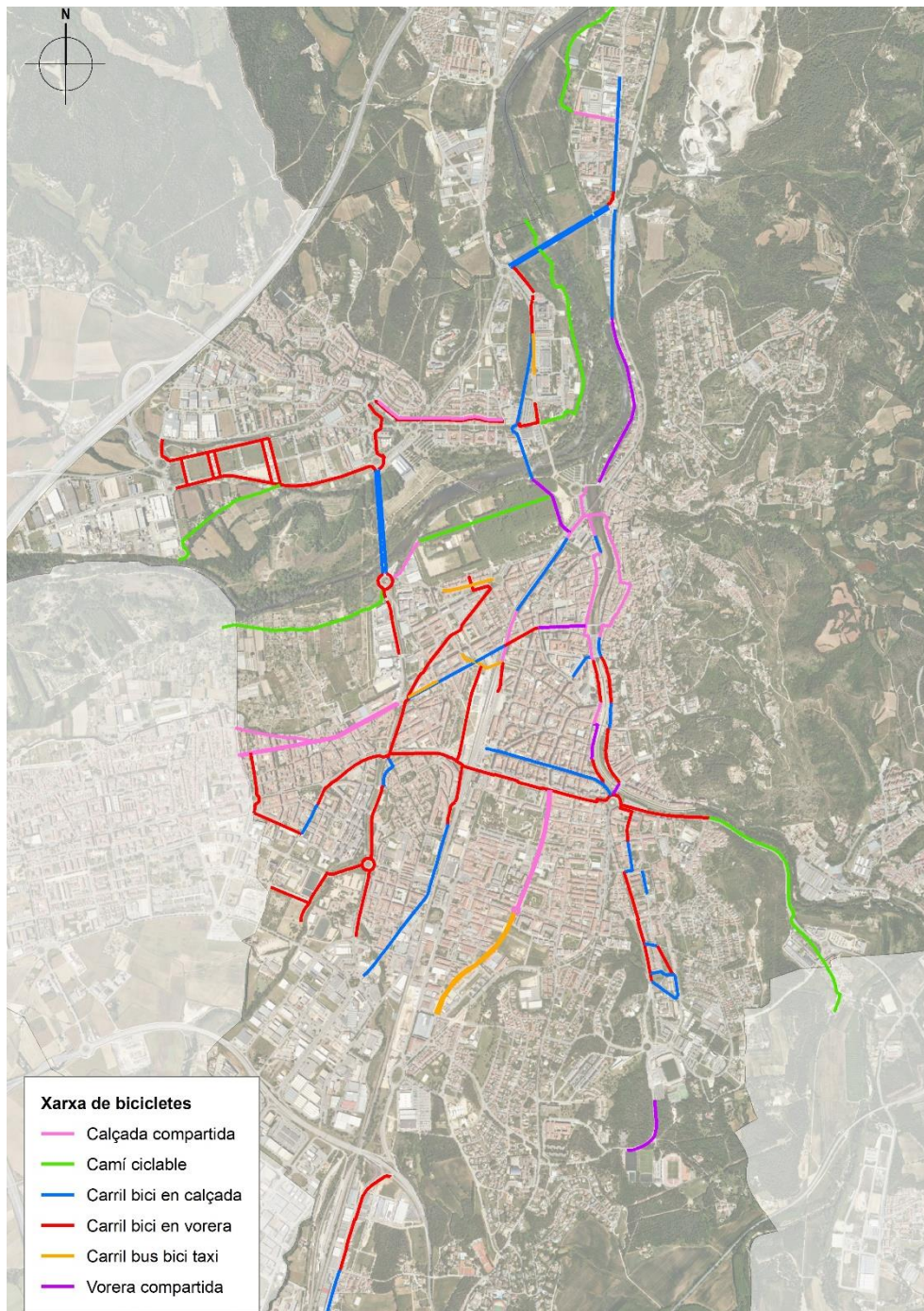
**PILAR 1. MOBILITAT QUOTIDIANA DE LA BICICLETA**

## 1. OFERTA D'ITINERARIS

### 1.1 La xarxa ciclista urbana

La ciutat de Girona disposa de 41,61 km de xarxa pedalable. Un terç de la xarxa la formen carrils bicicleta en vorera i gairebé un quart són carrils bici en calçada. La resta de la xarxa urbana la conformen carrils bus-bici-taxi, calçada compartida (sharrows), vorera compartida i camins pedalables.

Figura 7. Xarxa ciclista de la ciutat de Girona



## **PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

### *Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta*

#### **Xarxa específica per a bicicletes**

La xarxa específica per a bicicletes és aquella en el que la bicicleta és el mode prioritari. Aquesta xarxa la conformen els 9,07 km de carrils bici en calçada i els 14,96 km de carrils bici en vorera.



#### **Vies compartides amb vehicles motoritzats**

Girona compta amb 39,12 km de vies on la màxima velocitat permesa és de 30 km/h i es permet la convivència de bicicletes i vehicles motoritzats. També disposa de 7,23 km de calçades compartides (Sharrows) i 2,16 km de carrils compartits amb el bus i el taxi.



#### **Vies compartides amb vianants**

També formen part de la xarxa ciclable les vies compartides amb vianants on la bicicleta també hi pot circular. Aquestes vies són els 2,22 km de trams de vorera compartida i els 5,98 km de camins pedalables.



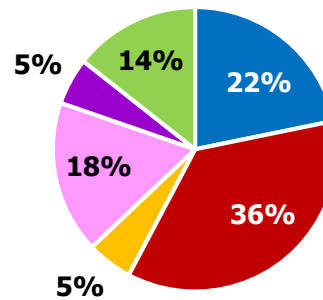


## 1.2 Disseny i tipologia de la xarxa ciclable

Existeixen diferents tipologies d'itineraris ciclables a la ciutat que estan classificades de la següent manera:

Taula 2. Classificació de la xarxa ciclable de Girona

Tipus de xarxa	Longitud (km)	%
Carril bici en calçada	9,07	22%
Carril bici en vorera	14,96	36%
Carril bus bici taxi	2,16	5%
Calçada compartida (sharrows)	7,23	18%
Vorera Compartida	2,22	5%
Camí ciclable	5,98	14%
Total	41,61	



En la xarxa urbana predominen els carrils bicicleta en vorera, amb un 36% de la longitud total de la xarxa, seguida pels carrils bicicleta en calçada, amb un 22%.

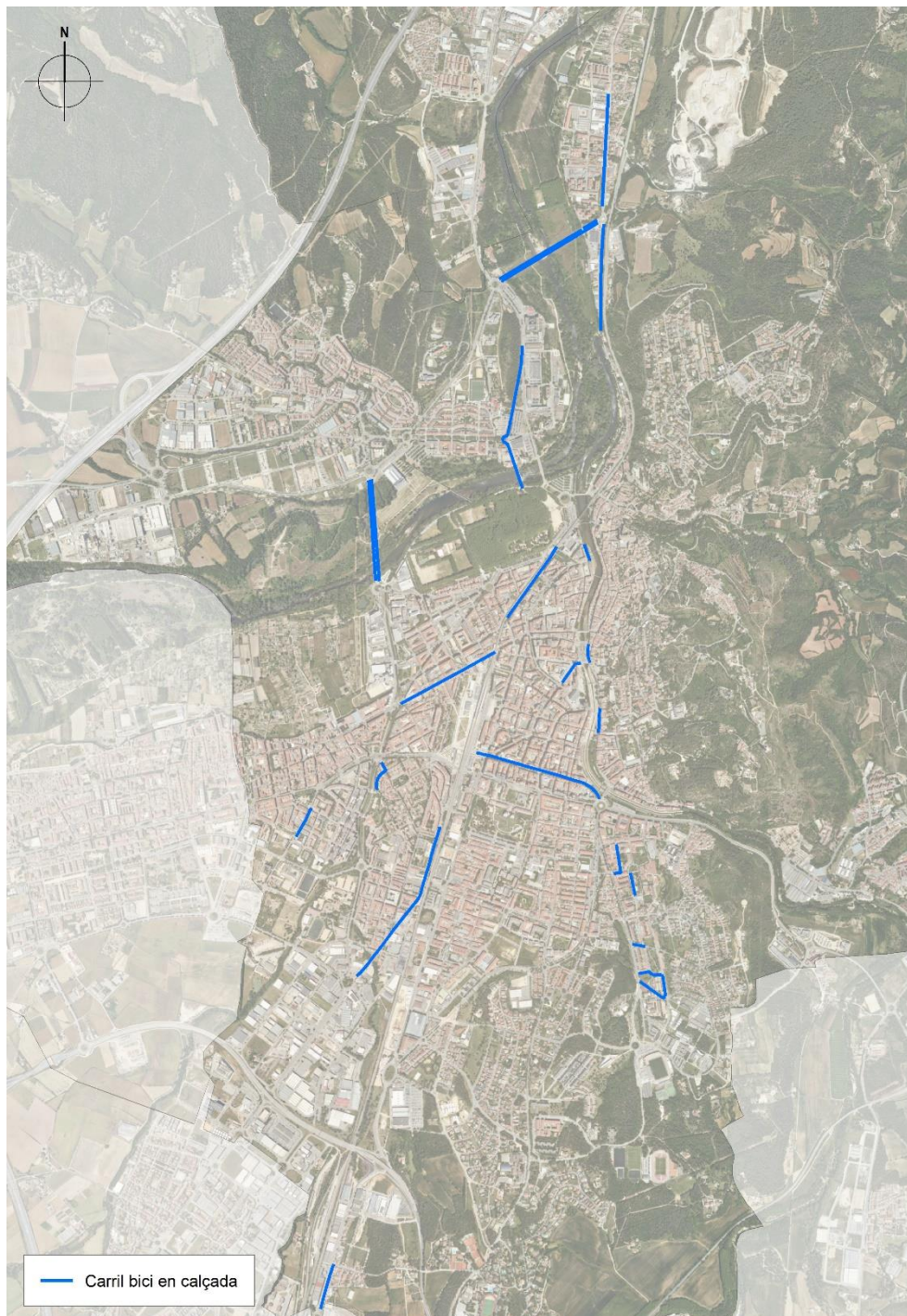
Les vies compartides amb els vehicles motoritzats i senyalitzades per a bicicletes són el 23% del total de la xarxa.

Per últim, les vies que es comparteixen amb vianants conformen el 19% restant.

### **Carril bici en calçada**

Es tracta de carrils exclusius per al trànsit de bicicletes situats a la calçada de les vies urbanes. Habitualment presenten una franja de separació amb el trànsit motoritzat, però aquesta franja no sol presentar separadors físics (pilones o separadors).

Figura 8. Carrils bicicleta en calçada



## **PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

### *Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta*

Els carrils bicicleta en calçada cobreixen alguns itineraris de la ciutat però no configuren una xarxa connexa per si sols.

La falta de separadors físics amb la calçada genera una percepció d'inseguretat per a les persones usuàries més novelles, sobretot en aquells vials on les velocitats de la calçada són elevades (Pont de Fontajau, carrer Oviedo, avinguda Josep Tarradellas...).



C/ de la Creu



C/ Oviedo



C/ Santa Eugènia



Pont. Av. Josep Tarradellas

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

*Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta*

### Carril bici en vorera

Són itineraris per a bicicletes indicats a la vorera. Conformem una sèrie d'itineraris que, sobretot al centre, presenten una continuïtat.

Figura 9. Carrils bicicleta en vorera



## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

Hi ha una gran varietat en el dissenys d'aquests carrils bicicleta. Habitualment presenten un paviment diferenciat del panot de la vorera i estan senyalitzats verticalment i horitzontalment. La majoria de carrils bici en vorera són de doble sentit de circulació i això genera que en alguns carrils bicicleta unidireccionals (com els que hi ha a banda i banda del riu Onyar) es facin servir en els dos sentits.



C/ Emili Grahit amb C/ Barcelona



C/ Martí Sureda amb Ctra. Santa Coloma



C/ Emili Grahit amb C/ Ullastret



Pg. Olot amb C/ Riu Güell



Parc Central



C/Barcelona (N-IIa)

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

També hi ha varietat en els creuaments d'aquest carrils bicicleta amb els itineraris de vianants i vehicles. La senyalització horitzontal està estandarditzada amb un pas de bicicletes paral·lel al pas de vianants. S'han localitzats alguns creuaments en el que coincideixen dos itineraris ciclables i es poden produir conflictes entre les bicicletes i la resta d'usuaris a l'hora d'encarar un gir.



Gual de vianants separat del de ciclistes  
C/ Oviedo



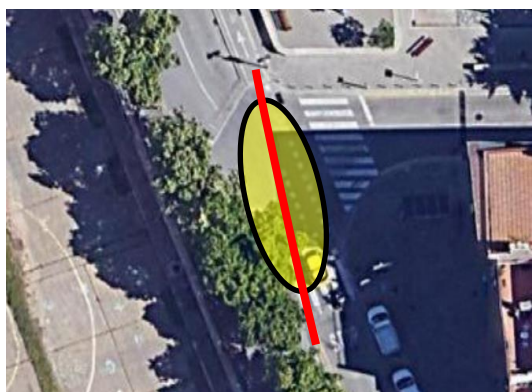
Gual de vianants i de ciclistes unit  
C/ Barcelona



Gual de vianants i ciclistes unit (punt conflictiu)  
Plaça dels Països Catalans



Creuament del conflictiu  
Carrer del Carme



Traçat perillós realitzat per alguns usuaris al creuar i genera un increment de la zona de conflicte  
Carrer del Carme



Traçat correcte realitzat per alguns usuaris al creuar i una reducció de la zona de conflicte  
Carrer del Carme

### **Carril bus bici taxi**

Es tracta de carrils de circulació al marge dret de la calçada on només es permet la circulació de busos, bicis i taxis.

Figura 10. Carrils bus bici taxi



## **PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

### *Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta*



Carrer Migdia



## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

*Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta*

### Calçada compartida (sharrows)

Hi ha trams en calçada on està prioritzada la circulació de la bicicleta mitjançant un reforç en la senyalització (sharrows) i la indicació de Zona 30.

Figura 11. Calçades compartides



**PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

*Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta*



Carrer de Santa Clara



Carrer de Santa Eugènia (Google Maps)



Carrer del Migdia (Google Maps)



Carrer Valentí Almirall Llozer (Google Maps)



C/ Tomás Mieres



C/ Tomás Mieres

### **Vorera Compartida**

Són vies on les persones vianants i ciclistes comparteixen un mateix espai sense una diferenciació en el paviment.

Figura 12. Vies amb vorera compartida



## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta



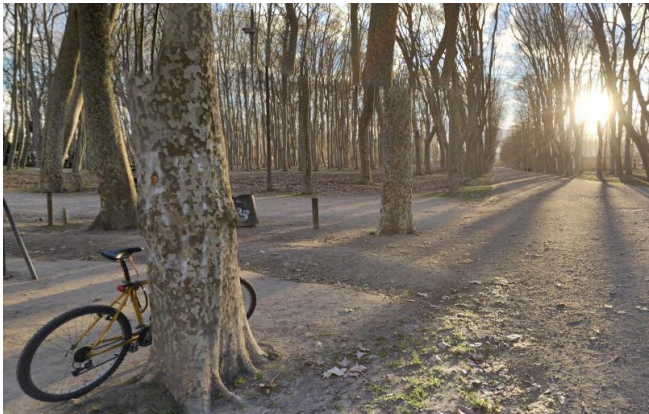
Carrer Valentí Almirall Llozer (Google Maps)



Carrer de Palafrugell (Google Maps)

### Camí pedalable

Per últim, els camins pedalables són itineraris de paviment de sauló o similar ubicats fora de la trama viària (parc, adjacent a carreteres) i solen formar part de la xarxa cicloturística.



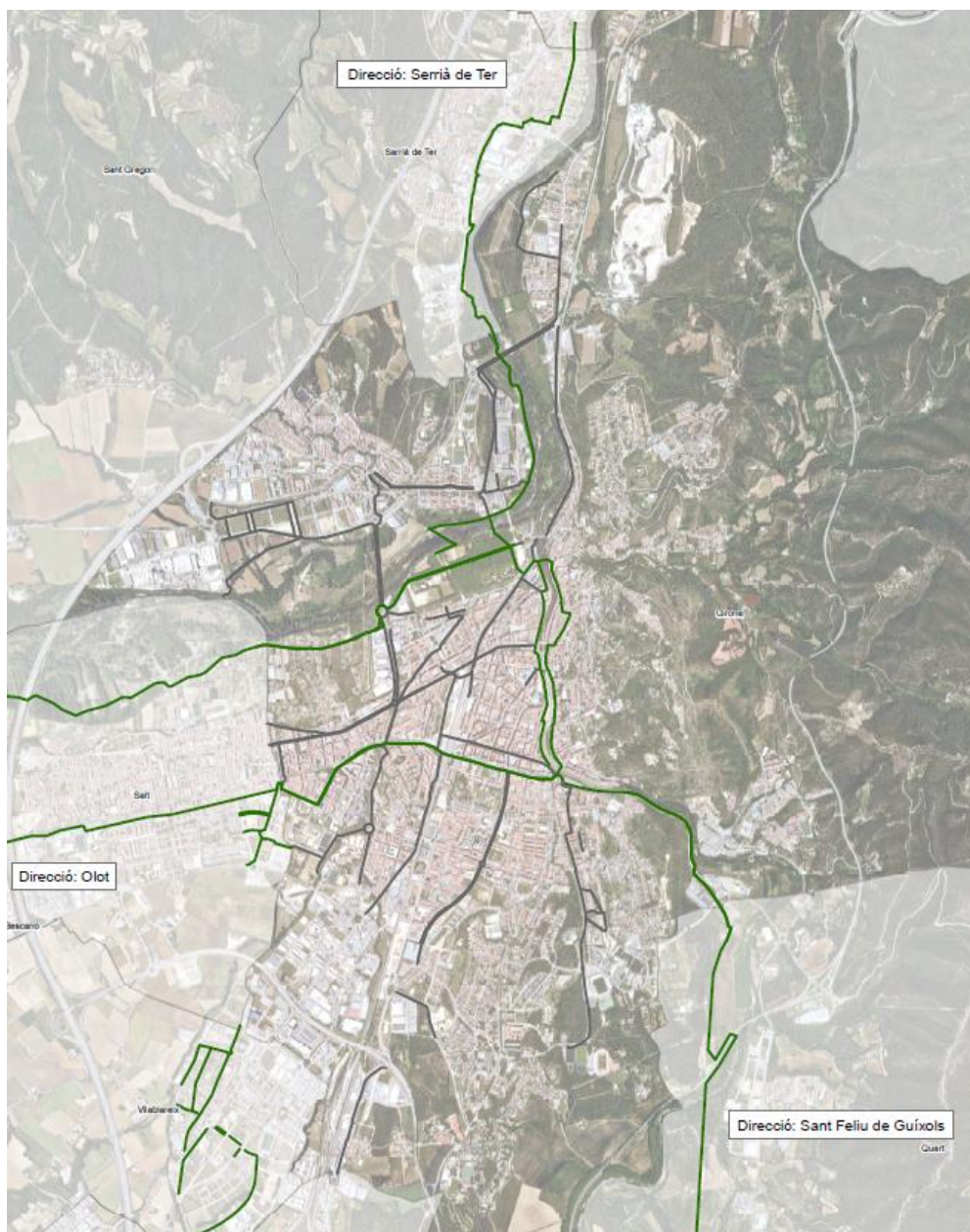
Font: Google Maps (Usuari: Martí)

### 1.3 La connexió amb infraestructura ciclista interurbana

La ciutat de Girona presenta tres rutes que la connecten amb els municipis propers.

- Al nord, la ruta Girona-Sarrià de Ter englobada dins de les Vies Verdes.
- A l'oest, la ruta Girona-Olot també dins de les Vies Verdes. Aquesta ruta creua el municipi de Salt pel carrer Pep Ventura.
- Al sud, la ruta del Carrilet que arriba fins al municipi de Quart. Resta pendent finalitzar la connexió amb la xarxa ciclable de Vilablareix.

Figura 13. Connexions interurbanas amb bicicleta



Font: INTRA

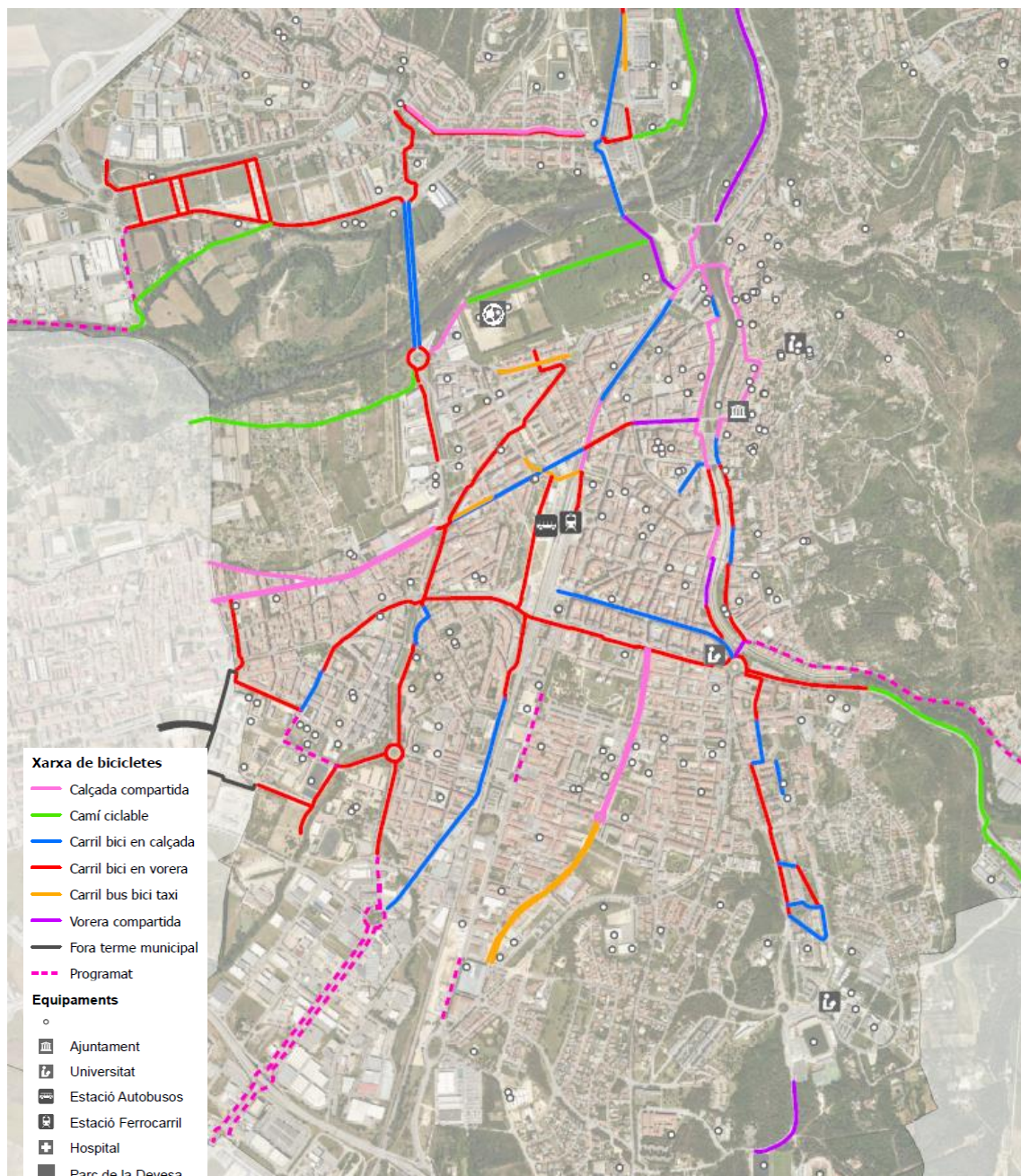
## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

#### 1.4 Interconnexió amb els pols d'activitats docent, econòmica, turístics, d'oci i d'esport

Molts equipaments del municipi tenen a prop una via ciclable, sobretot en el centre de la ciutat. En canvi, a la perifèria, l'accessibilitat a la infraestructura empitjora.

Figura 14. Xarxa de bicicletes i equipaments



## **PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

### *Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta*

De les zones amb un dèficit en l'accessibilitat a la xarxa ciclable, es destaca:

- Alguns equipaments esportius i educatius del barri Oest (zona Taialà)
- A la zona de Can Gibert, tot i estar planificada la infraestructura, en l'actualitat els equipaments no tenen una connexió directa amb la xarxa.
- Els equipaments del Barri de Palau tenen poc accés a infraestructura específica per a bicicletes.
- Montilivi presenta una infraestructura d'accés fins a la zona universitària però els vials que donen accés a tots els equipaments de la zona no tenen una infraestructura ciclable (Estadi Municipal i les facultats situades més al sud com Dret o Empresarials).
- Els polígons d'activitat econòmica de l'Avellaneda, Mas Xirgu i Domeney encara no estan connectats a la xarxa ciclable de la ciutat. Alguns dels itineraris estan previstos pels propers anys.

## 1.5 La senyalització dels itineraris

### Senyalització horitzontal

La majoria dels itineraris ciclables en trama urbana disposen de senyalització horitzontal. La majoria de carrils bicicleta, tant en calçada com en vorera, tenen indicats els sentits de circulació i l'amplada del carril mitjançant senyalització horitzontal.



Indicació de l'espai de gir



Indicació dels senyals de circulació



Senyalització de Vies Verdes



Calçada compartida (sharrows) amb zona d'avançament per a bicicletes



## Senyalització vertical

Per indicar l'inici de l'itinerari ciclable segregat del trànsit s'utilitza la senyal d'obligació R-407a, senyal que obliga als i les ciclistes a circular per aquesta via. Això pot generar contradiccions amb els i les ciclistes de carretera i esportius que utilitzin alguns carrers que tinguin adjacent un carril bicicleta i circulin per la calçada.

La ciutat ha incorporat la placa suplementària de "Respecteu les bicicletes" sota algunes senyals R-301 de velocitat màxima a 30.

La senyalització vertical de codi de la ciutat generalment es troba en bon estat de manteniment. A continuació es mostren alguns exemples de senyalització vertical:



Senyal R-407a, inici de camí pedalable



Senyal R-407a, inici carril bici en vorera



Senyal S-64 de direcció i usos de carrils



Senyal S-64 de direcció i usos de carrils



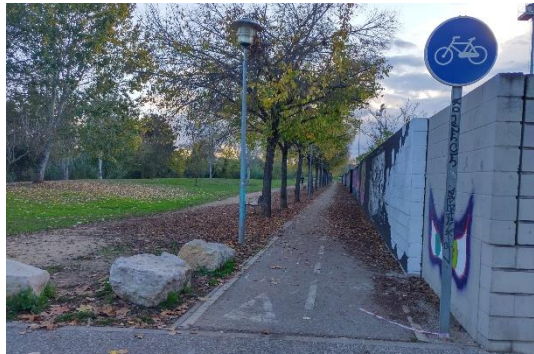
Senyal S-51 amb bici de carril Bus-Bici-Taxi



Senyal R-100 de prohibit circular excepte bicicletes

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta



Senyal R-407a, inici carril bici en vorera



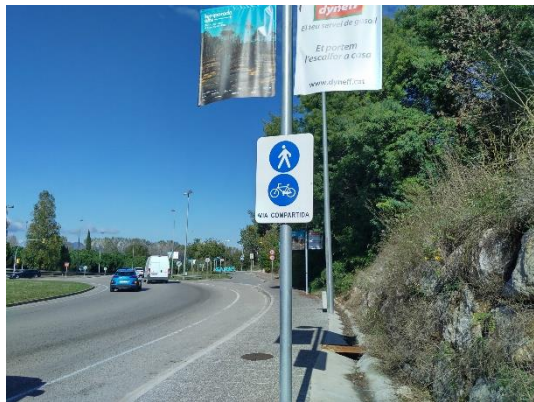
Senyal R-407a, inici carril bici en vorera



Senyal R-301 de velocitat màxima 30



Mateixa senyal però amb dificultats de visibilitat



Senyal de via compartida vianants i ciclistes



Senyal de via compartida vianants i ciclistes amb perill cotxes



STOP per bicicletes



Senyal P-22 de perill bicicletes

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

#### Semaforització

En la nova semaforització incorporada en itineraris ciclables s'incorpora la simbologia de bicicleta juntament amb la de vianants. També existeixen semàfors a una alçada menor per a fer-los més visibles des de una bicicleta.

Alguns semàfors amb pulsador existents a la ciutat, el pulsador es troba lluny del carril bici.



Semàfor amb pulsador en un espai compartit vianants i bicicletes.



Semàfor de creuament de dos itineraris ciclistes



Nou semàfor al carrer Barcelona

## **1.6 Gestió i manteniment de les xarxes ciclistes**

La xarxa ciclable, com la resta de xarxes de mobilitat, necessita d'una gestió i manteniment de la infraestructura. En aquest aspecte, l'Ajuntament de Girona realitza tasques de senyalització (horitzontal i vertical), pavimentació i neteja.

### **Senyalització horitzontal**

Es realitza un manteniment periòdic que comporta la renovació de tota la pintura de la infraestructura ciclable en un termini d'uns 3-4 anys. Es realitza un manteniment més seguit que a la xarxa viària, en el que el termini de renovació estaria entre els 4-5 anys.

### **Senyalització vertical**

No existeix una programació de la senyalització vertical i es fa a demanda o quan es detecten deficiències.

### **Pavimentació**

La pavimentació es fa conjuntament amb el manteniment de la calçada. També s'actua sota demanda si es detecten desperfectes puntuals.

### **Neteja**

La responsabilitat de la neteja de la via pública recau sobre l'Àrea de Sostenibilitat de l'Ajuntament de Girona. Si es detecten problemàtiques a la xarxa es demana que es facin intervencions puntuals.

## 2. DEMANDA

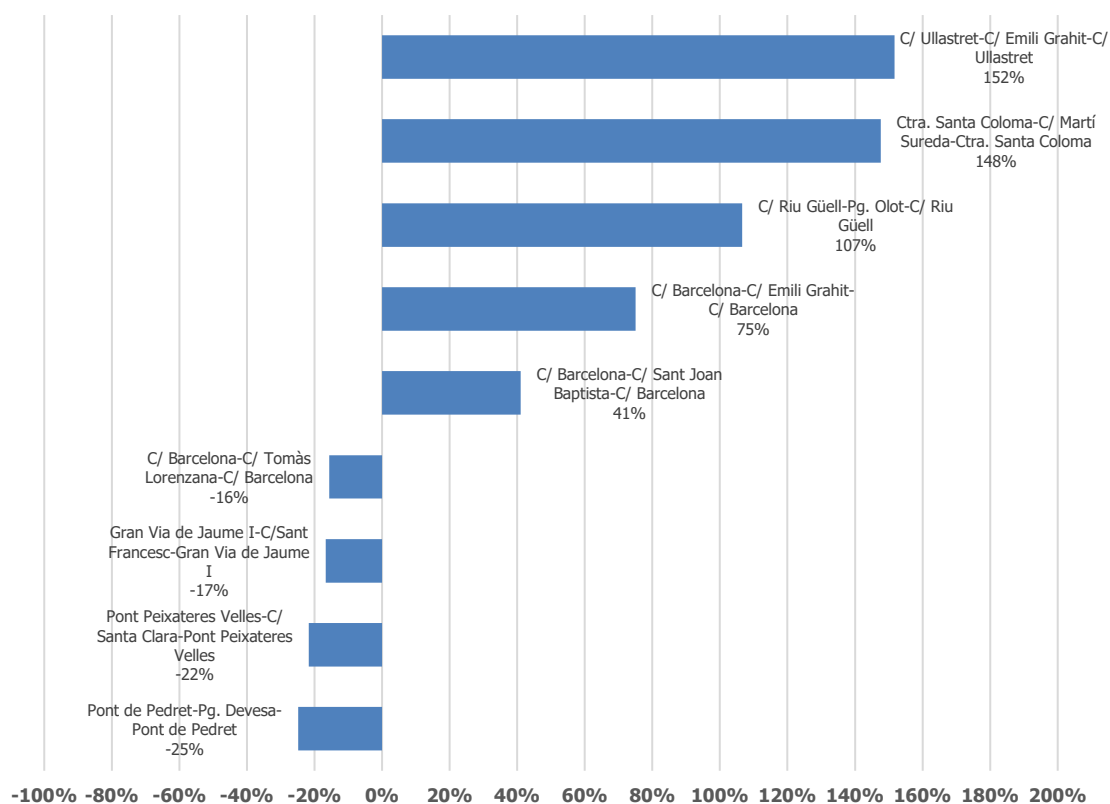
Per tal de valorar la demanda de mobilitat ciclista de la ciutat s'han realitzat aforaments en diferents punts de la ciutat. Aquests aforaments s'han fet coincidir amb els punts aforats que contemplava el Pla de Mobilitat Urbana (2014).

### 2.1 Punts d'aforament

Dels aforaments realitzats s'extreu que hi **circulen un 33% més bicicletes per la xarxa que en 2014**. Aquest valor però, ha de tenir en compte que els aforaments s'han realitzat en plena crisi del coronavirus que ha comportat una reducció de la mobilitat donat la reducció del turisme, el teletreball o la Universitat amb classes virtuals, entre d'altres.

Tot i així, hi ha diferents punts que han experimentat un notable creixement en la demanda de mobilitat amb el doble que el registrat en el PMU de 2014. Per altra banda, en alguns itineraris s'han registrat reduccions de la mobilitat en bicicleta. Això pot ser per la creació de nous traçat ciclables que han generat itineraris alternatius.

Figura 15. Comparativa de diferents punts d'aforament 2014-2020



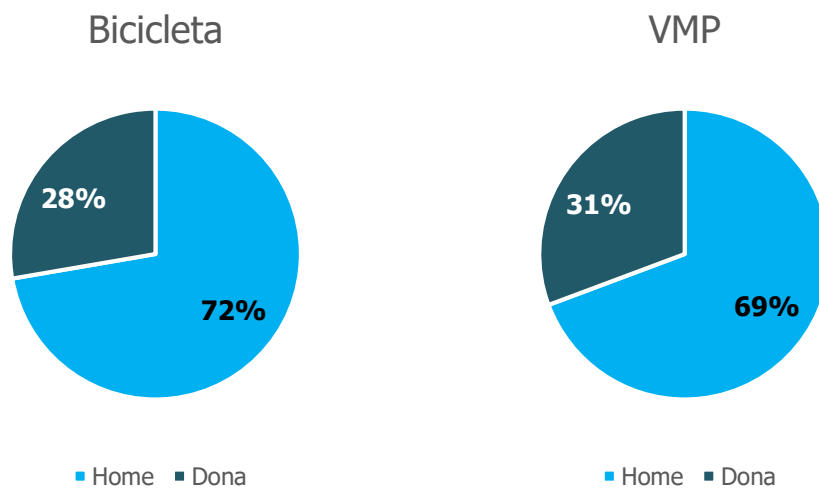
Font: INTRA

## 2.2 Perfil de les persones usuàries

Dels aforaments manuals s'ha pogut identificar el gènere, el tipus de vehicle i l'ús de components de seguretat de les persones que circulen per la xarxa ciclable.

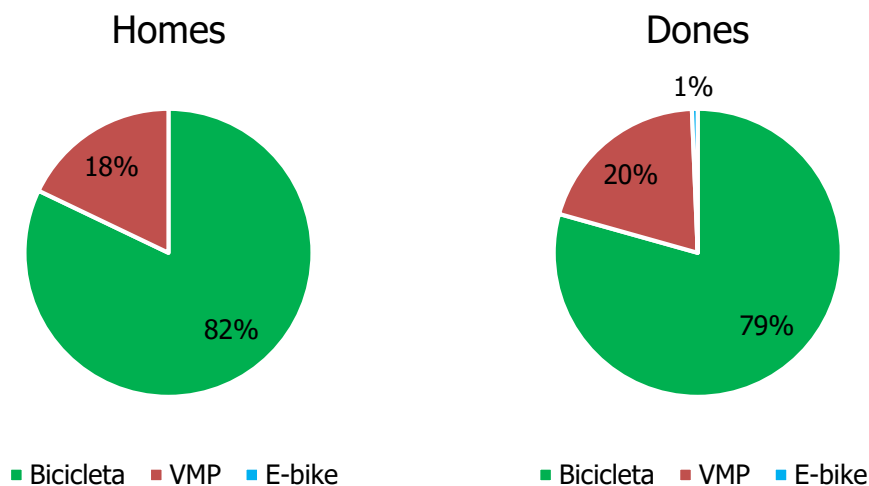
Del total de persones usuàries de bicicleta enregistrades, el 28% són dones. Pel que fa a l'ús dels VMPs, aquest percentatge creix fins al 31%.

Figura 16. Gènere de les persones usuàries de bicicleta i VMP



Per altra banda, si analitzem la tipologia de vehicle que utilitzen els homes i les dones, no hi ha una diferenciació significativa.

Figura 17. Tipologia de vehicles per gènere



### 2.3 Ús de dispositius de protecció

També s'ha realitzat l'anàlisi d'ús de dispositius de seguretat per part de les persones usuàries de la xarxa ciclable. Un 25% utilitzen el casc en els seus desplaçaments sent lleugerament més freqüent entre els homes. Analitzant per tipologia de vehicles, gairebé el 30% de les persones que utilitzen un VMP fan servir el casc, sent més freqüent el seu ús entre les dones.

Figura 18. Ús del casc per les persones usuàries de la xarxa ciclable i per gènere

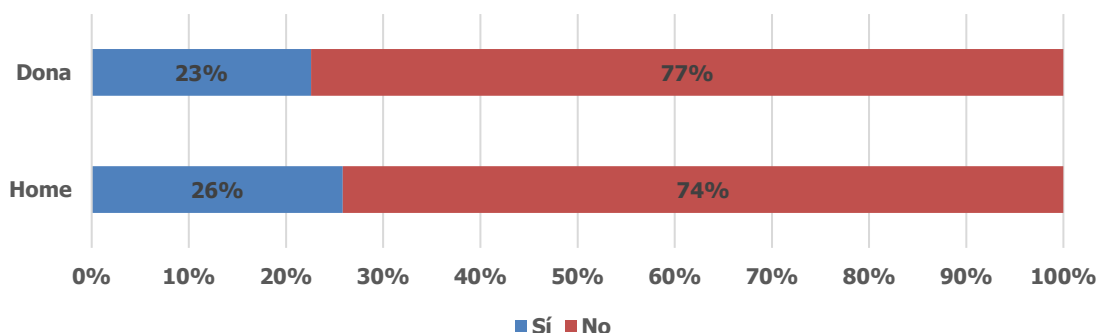


Figura 19. Ús del casc per les persones usuàries de bicicleta per gènere

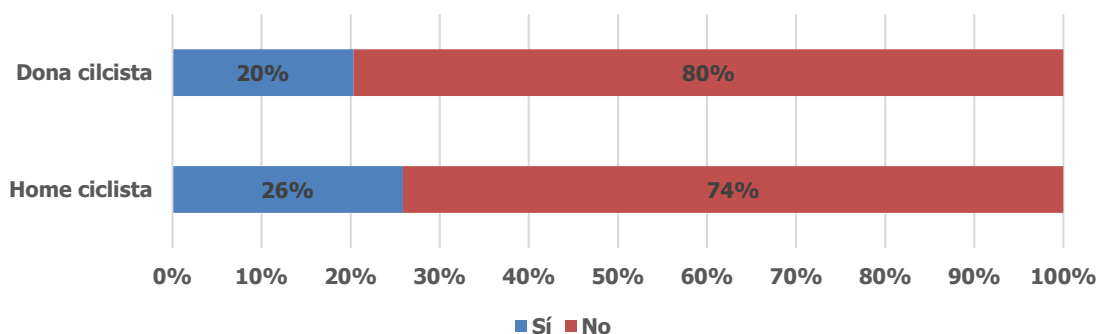
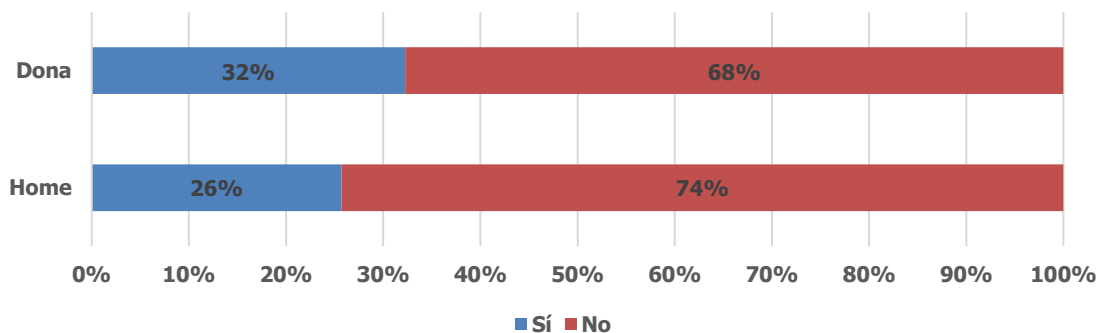


Figura 20. Ús del casc per les persones usuàries de VMP per gènere



## **PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

### *Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta*

Respecte a l'ús de roba reflectant, menys del 3% de les persones usuàries de bicicleta l'utilitzen.

Es detecta l'ús de cadiretes infantils de protecció d'algunes persones ciclistes.



Usuària de VMP circulant amb casc.



Ciclistes desencotxats amb casc i cadireta



Ciclistes sense casc



Ciclista circulant amb casc.



### **3. EL SERVEI DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTIDA, LA GIROCLETA**

#### **3.1 El servei actual de Girocleta**

El servei de Girocleta és un sistema de transport individual de bicicletes públiques amb estacions que va entrar en servei al setembre de 2009.

#### **Oferta del servei**

Actualment el servei compta amb 22 estacions que contenen un total de 582 punts d'ancoratge. L'estació més petita compta amb 18 aparcaments i la més gran en té 51. Pel que fa al número de bicicletes en circulació, el nombre actual és de 170 bicicletes, tot i que a principis de 2020 era de 190.

Figura 21. Mapa de les estacions de Girocleta



El servei de Girocleta funciona els 365 dies de l'any de 5:30 del matí a la 1:00 de la nit. Fora d'aquests horaris només es poden tornar bicicletes.

## La bicicleta

Segons la informació disponible al portal de la Girocleta, la bicicleta utilitzada pel servei és semblant a una bicicleta normal de passeig, amb rodes grans i manillar ergonòmic. Tenen un disseny característic i fàcil de reconèixer amb un cos de color verd, uns parafangs grocs i el protector de la cadena vermell. Les bicicletes tenen un canvi de marxes de 3 velocitats i un seient regulable en alçada. També porten una cistella a la part davantera i un timbre.



## Funcionament del servei



Per tal de fer servir les bicicletes del servei les persones usuàries han de donar-se d'alta a la plataforma donant les seves dades personals i de pagament, així com acceptar el contracte que regula l'ús i les condicions de servei. El servei disposa de dos tipus d'abonaments, un anual i un altre per un dia.

El cost del abonament anual és de 30€ i inclou els primers 30 minuts de cada desplaçament. Després de la primera mitja hora, s'ha d'abonar una tarifa de 0,50€ per cada 30 minuts addicionals o fracció.

Les persones amb tarifes anuals tenen una sèrie de penalitzacions si fan un us no permès del servei:

- Recàrrec de 3€/h per cada hora o fracció en excedir les 2 hores de trajecte.
- Baixa del servei per haver excedir les 2 hores de trajecte després de tres avisos.
- Una penalització de 150€ per no retornar la bicicleta després de 24h.
- Preu de 4€ per la substitució de la targeta.

Per altra banda, els tiquets d'un sol dia té un cost de 2€ i inclouen els primers 60 minuts d'ús. Si s'excedeix aquest temps, es cobrarà 0,50€ per cada 30 minuts addicionals o fracció. Les persones que optin per aquesta tarifa han d'abonar un dipòsit de 150€ que se'ls retornarà a l'endemà del lloguer.

### 3.2 Demanda del servei actual de Girocleta

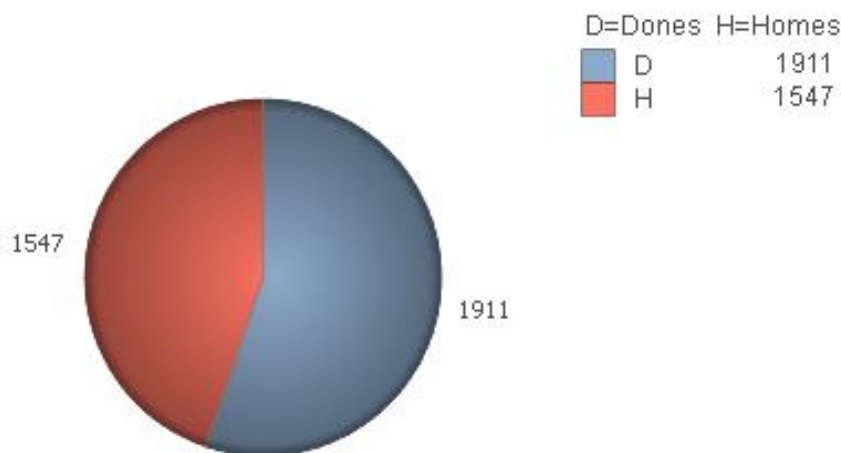
#### Número i perfil de les persones usuàries

En el moment de redacció del present document, el número de persones usuàries amb un abonament anual és d'unes 3.250 persones de les quals actives n'hi a un 50%. A principis d'any, aquesta xifra era de 3.600 persones abonades.

Respecte als abonaments d'un sol dia, en 2019 es van registrar un total de 417. En l'any 2020, tenint en compte la crisi sanitària de la COVID-19, s'han registrat fins a data de 8/10/2020 204 abonaments d'ús diari.

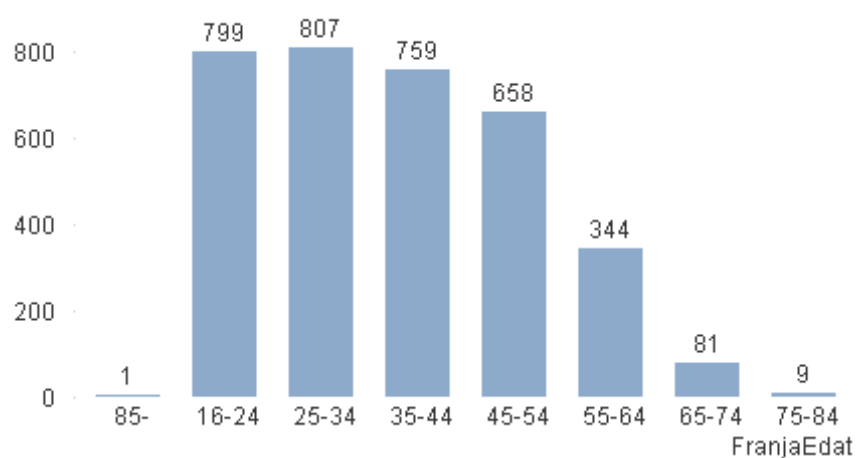
El 55% dels usuaris del servei de Girocleta són dones i més del 50% dels usuaris tenen menys de 34 anys.

Figura 22. Perfil de les persones usuàries del servei de Girocleta en 2020 - Sexe



Font: Girocleta

Figura 23. Perfil de les persones usuàries del servei de Girocleta en 2020 – Per franja d'edat



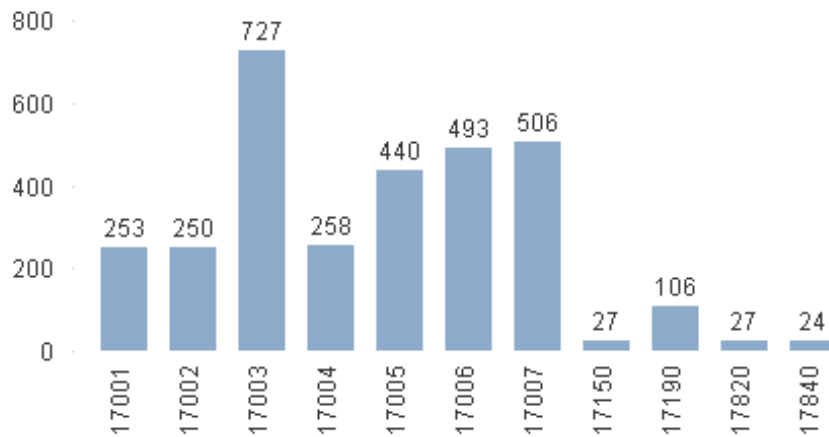
Font: Girocleta

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

Analitzant el perfil de les persones usuàries per codi postal de residència, destaca el gran ús del servei en el CP 17003. Aquesta zona inclou el campus de Montilvi de la Universitat de Girona.

Figura 24. Perfil de les persones usuàries del servei de Girocleta en 2020 – Per codi postal (més de 15 viatges/any)

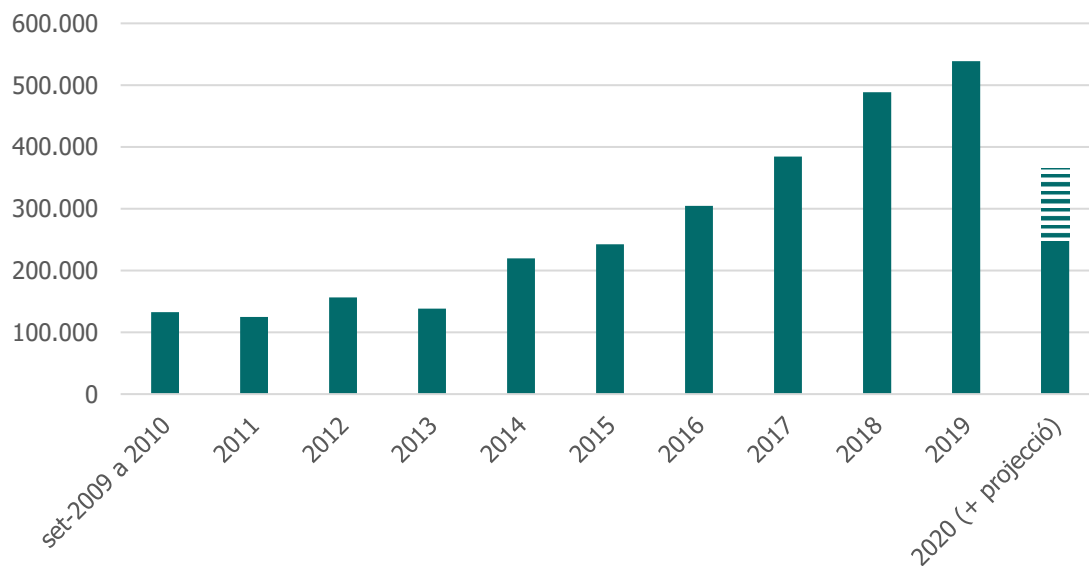


Font: Girocleta

### Demanda històrica del servei

El servei no ha parat de créixer en ús des dels seus inicis, amb un ús màxim històric el passat 2019 amb més de mig milió de desplaçaments.

Figura 25. Ús anual del servei de la Girocleta (set. 2009 a 2020)<sup>1</sup>



Font: Girocleta

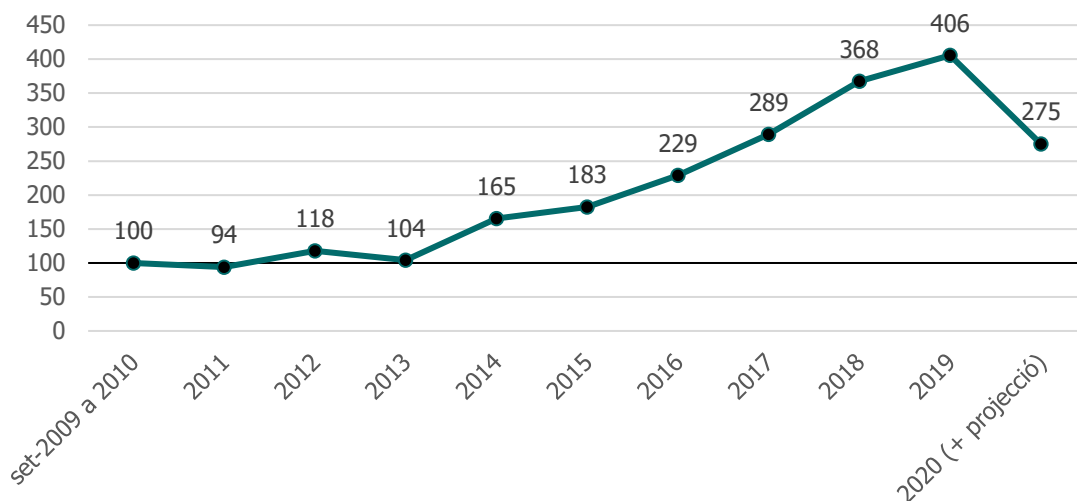
<sup>1</sup> Per l'estudi s'ha realitzat una projecció de l'ús de la Girocleta durant el 2020 aplicant una reducció del 20% respecte el 2019 els mesos d'octubre, novembre i desembre.

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

Analizant les xifres en base 100 es poden observar millor els creixements del servei que va romandre més o menys estable en els 130.000 – 150.000 viatges els 4 primers anys. A partir de 2014 el servei va patir un creixement constant fins el 2019 en el que hi ha 4 vegades més usos que els primers anys. L'any 2020, donada la crisi sanitària del coronavirus que ha provocat restriccions a la mobilitat, el servei pateix una reducció dels desplaçaments de més del 30% respecte 2019.

Figura 26. Evolució d'ús del servei 2009-2020 (base 100)

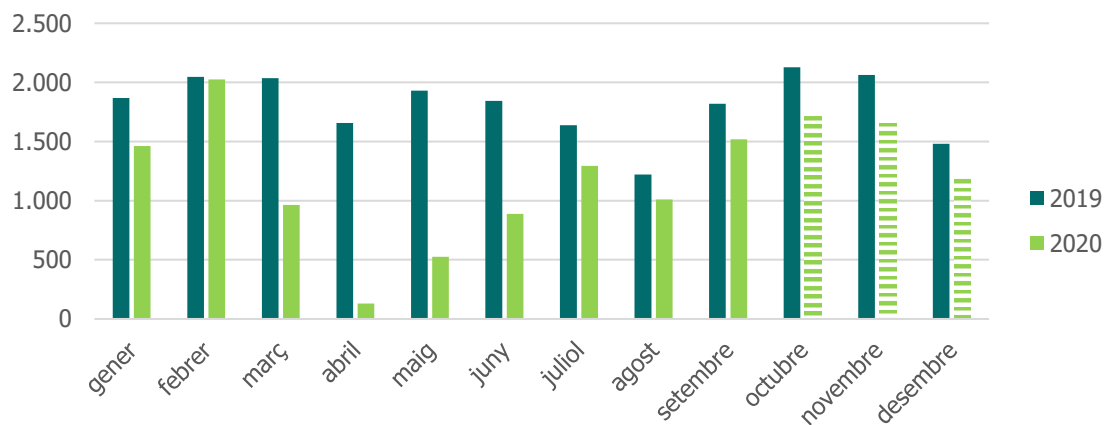


Font: Girocleta

### Demanda mensual del servei

Per l'anàlisi de la demanda mensual s'utilitza com a any de referència el 2019 donat que el 2020 no és un any representatiu d'una mobilitat normal donada les afectacions de l'Estat d'Alarma a l'Estat Espanyol degut a la crisi de la COVID-19. Tot i així, es plasmen les dades disponibles de 2020 (i la projecció fins a finals d'any) per a tenir una comparativa de la demanda entre els dos anys.

Figura 27. Utilització mitjana del servei en dia feiner (2019 i 2020)



Font: Girocleta

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

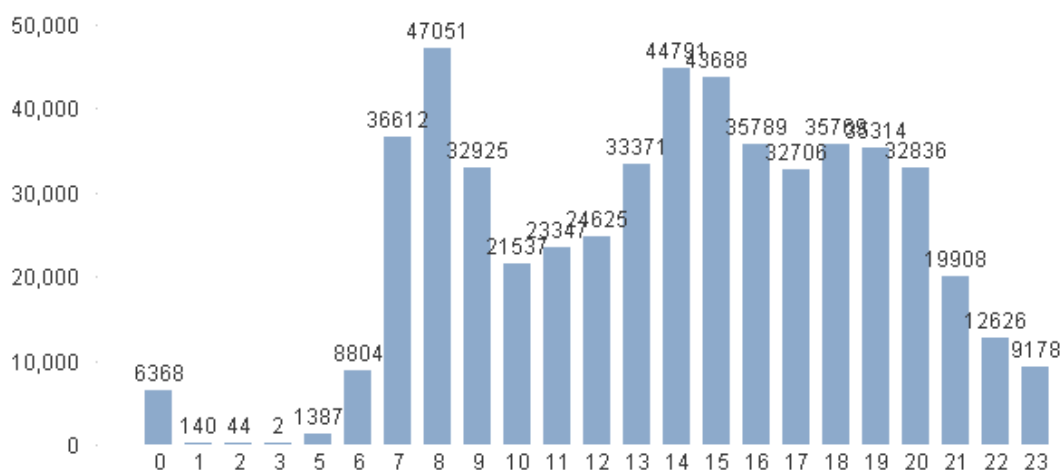
#### Demanda diària del servei

La utilització mitjana del servei en un dia feiner és de 1.811 desplaçaments en 2019. Això implica, comptabilitzant una flota de 190 bicicletes, una rotació en dia feiner de **9,5 viatges al dia per bicicleta**.

#### Demanda horària del servei

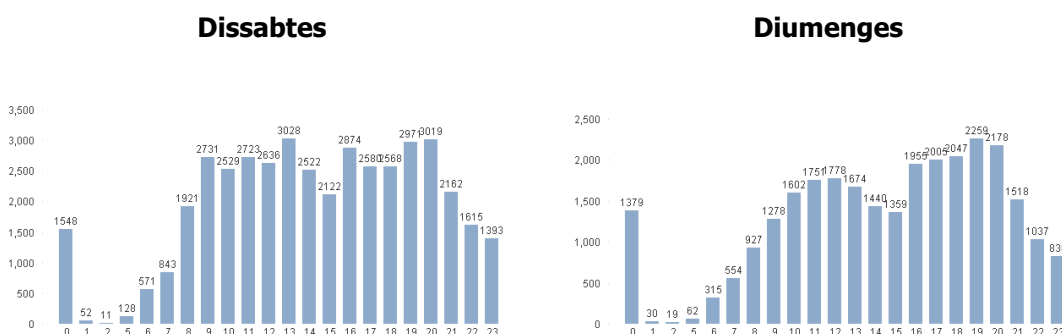
Es disposa de dades de demanda horària acumulada del 2019. Els dies feiners es poden observar dues puntes amb més demanda: la més pronunciada a les 8 del matí i un altra punta entre les 14-15h de la tarda. Per altra banda, els caps de setmana, aquestes puntes són menys pronunciades.

Figura 28. Usos per hores del servei de Girocleta en dia feiner (dades de 2019)



Font: Girocleta

Figura 29. Usos per hores del servei de Girocleta en dissabtes i diumenges (dades de 2019)



Font: Girocleta

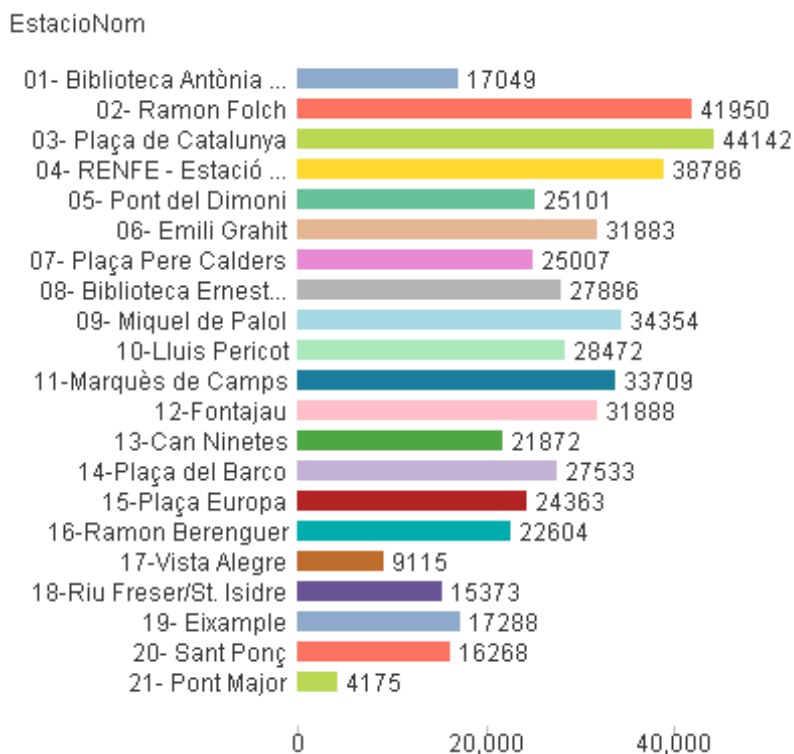
## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

#### Origen dels desplaçaments – parades més utilitzades

L'origen dels desplaçaments s'acumulen a les parades de Plaça Catalunya i Ramon Folch amb més de 40.000 viatges anuals en dia feiner (dades de 2019). Per altra banda, les parades menys utilitzades són Pont Major i Vista Alegre amb menys de 10.000 viatges anuals en dia feiner.

Figura 30. Ús de les diferents estacions en dia feiner durant 2019



Font: Girocleta

### 3.3 Anàlisi de les dades en temps real

#### Metodologia de presa de dades i error de la mostra

Per a l'anàlisi detallat de l'ús del servei de Girocleta s'han pres dades mostrals mitjançant una màquina virtual que llegeix les dades obertes del portal de la Girocleta amb un interval de 2 minuts. S'han captat les dades des del 16 de juny de 2020 fins al 30 de setembre del mateix any.

Tant l'interval d'actualització de les dades obertes com l'interval de captació de les dades produeixen una pèrdua d'informació útil. Si en una mateixa parada, s'ancora una bicicleta i, en el mateix interval de temps, s'agafa una altra, aquesta metodologia no detectarà el seu ús. Les dades capturades amb aquesta metodologia solen deixar de detectar entre un 5% i un 10% dels usos, un error mostral que no afecta a la interpretació dels resultats habituals que s'extreuen d'aquest tipus d'anàlisi (usos horaris, estacions més utilitzades, etc...).

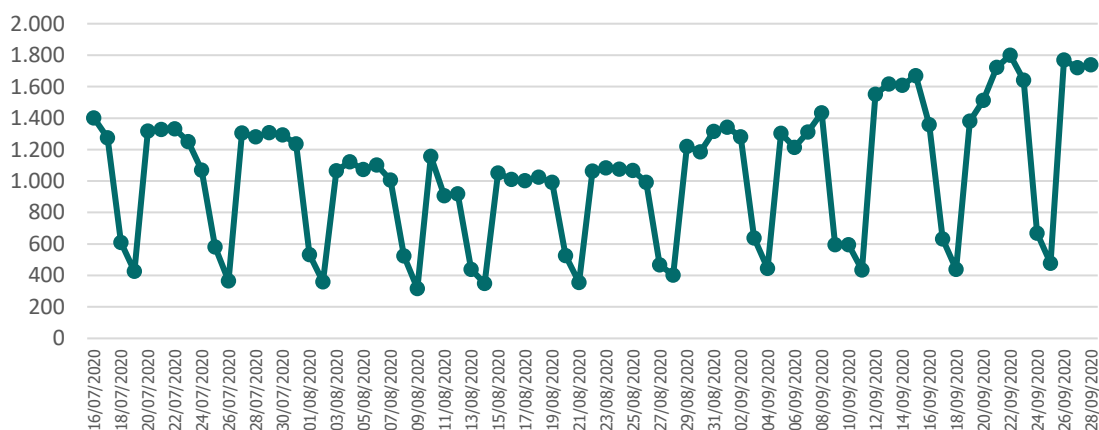
En el cas de Girona, la quantitat de desplaçaments no detectats per aquesta metodologia ha estat del 6% en el mes d'agost i de menys del 5% el mes de setembre.

Taula 3. Error de la mostra de dades en temps real

	Mes d'Agost	Mes de Setembre
<b>Usos reals del sistema</b>	25.762	38.239
<b>Usos detectats</b>	24.209	36.400
<b>% viatges perduts</b>	6,0%	4,8%

Font: INTRA

Figura 31. Usos diaris del servei de Girocleta en el període analitzat



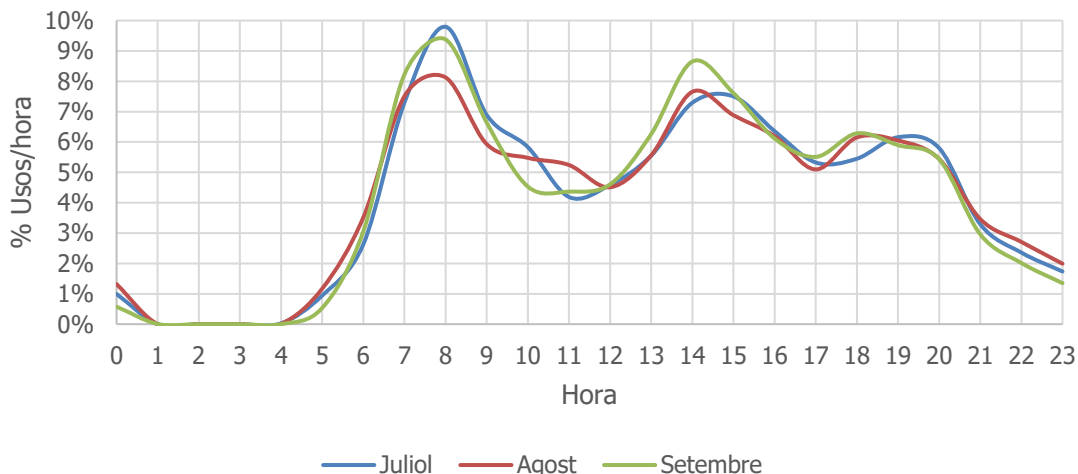
Font: INTRA



### **Demanda horària del servei actual**

Les dades preses presenten les mateixes hores punta que en 2019, sobretot en el mes de setembre. L'hora punta en dia feiner de mati (8h) acumula gairebé el 10% dels desplaçaments diaris mentre que l'hora punta de la tarda (14h) acumula prop del 9% dels desplaçaments.

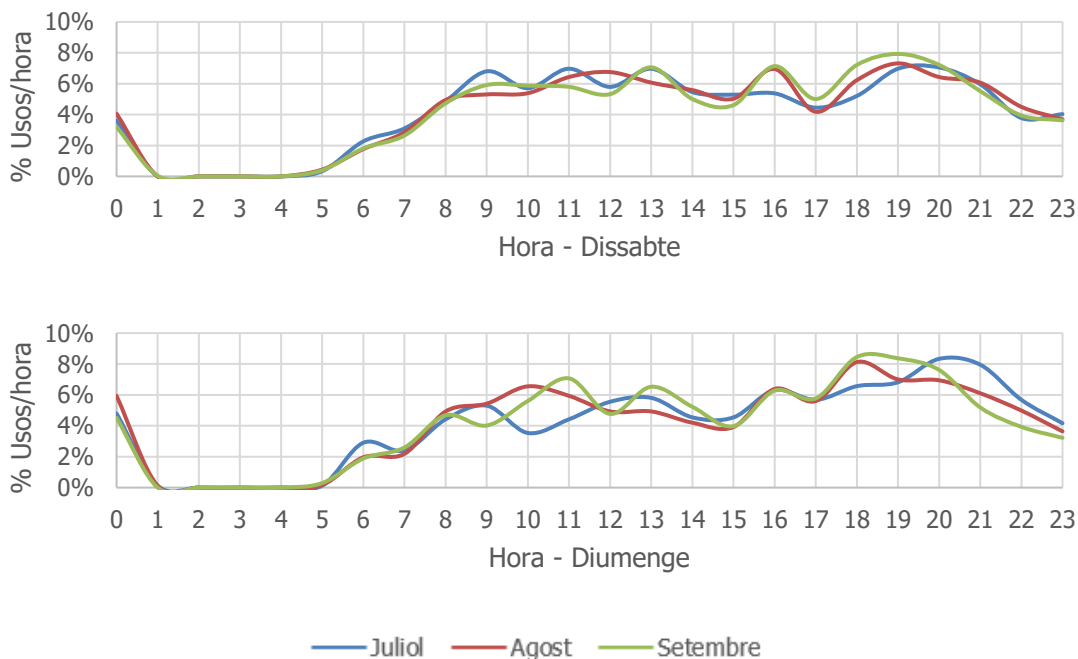
Figura 32. Demanda horària del servei en dia feiner



Font: INTRA

En cap de setmana, les hores punta són menys pronunciades no sobrepasant gairebé mai el 8% dels usos en una hora.

Figura 33. Usos totals a l'hora en dissabte i diumenge



Font: INTRA

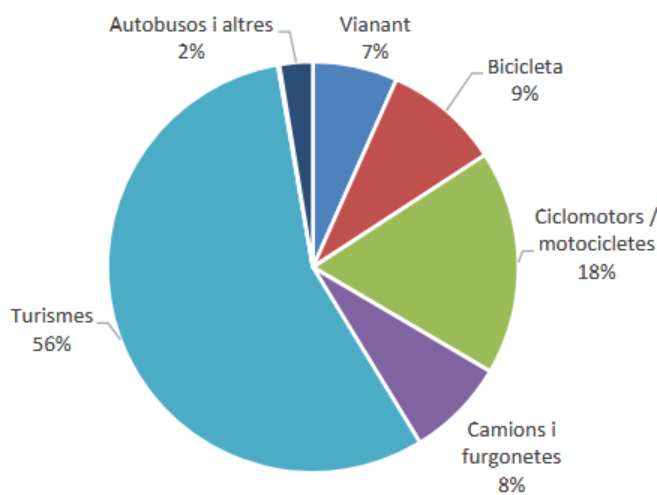
## 4. SEGURETAT VIÀRIA

### 4.1 Anàlisi de l'accidentalitat amb víctimes amb ciclistes implicats

#### Caracterització de l'accidentalitat

El Pla Local de Seguretat Viària de Girona 2020-2023 mostra que gairebé el 9% dels vehicles implicats en accidents de trànsit són bicicletes. Les persones usuàries de la bicicleta estan considerades com a usuàries vulnerables, per la seva fragilitat en l'encontre amb altres vehicles motoritzats.

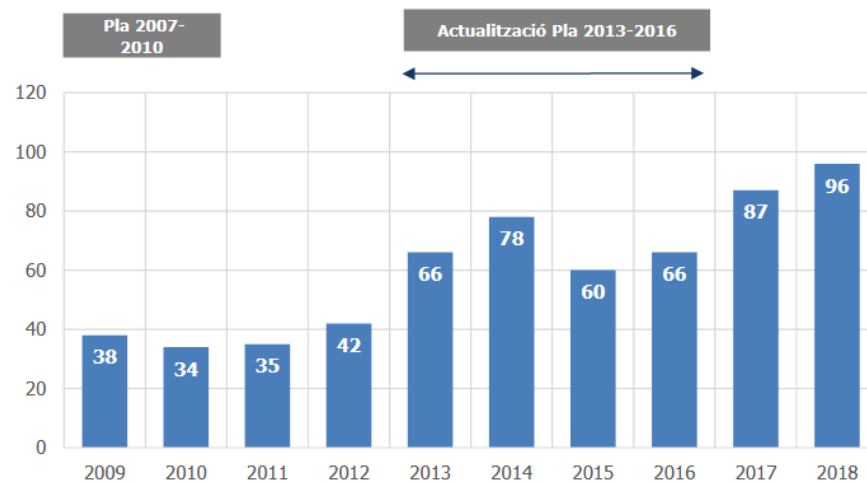
Figura 34. Distribució de vehicles i vianants implicats en accidents de trànsit (2016-2018)



Font: PLSV

L'augment de l'ús de la bicicleta a la ciutat s'ha traduït també en l'augment del nombre d'accidents amb bicicletes implicades. Des de l'any 2011, els accidents gairebé s'han triplicat.

Figura 35. Accidents amb bicicletes implicades (2009-2018)



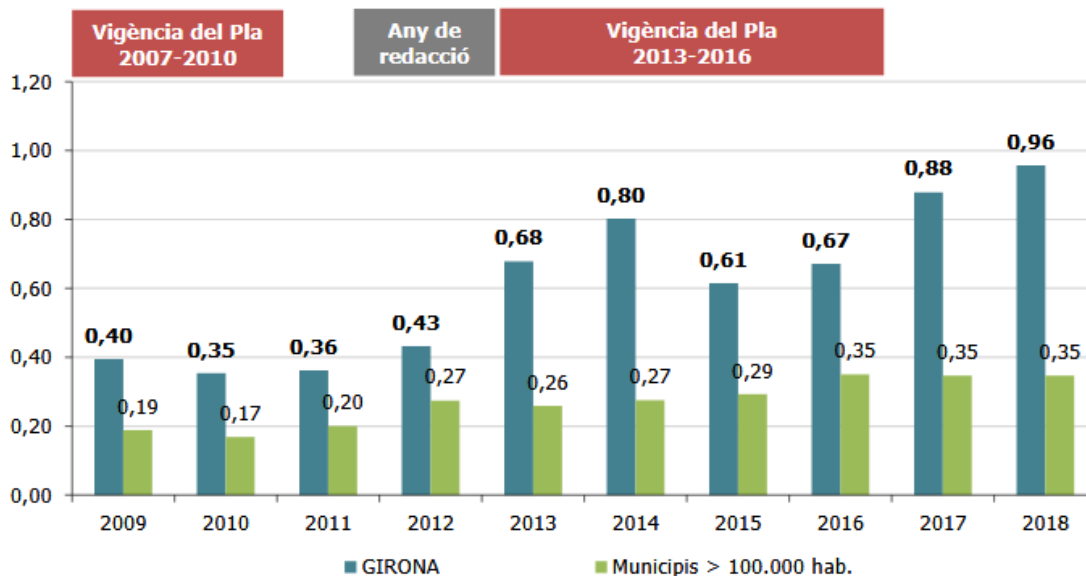
Font: PLSV

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

El PLSV compara el nombre d'accidents en bicicleta per cada 1.000 habitants de Girona amb els municipis amb més de 100.000 habitants i conclou que Girona es troba molt per sobre de la mitjana al llarg dels últims 10 anys analitzats (2009-2018). El 2018 es van produir a Girona 0,96 accidents de bicicleta per cada 1.000 habitants, mentre que als municipis amb població similar la ràtio és de 0,35.

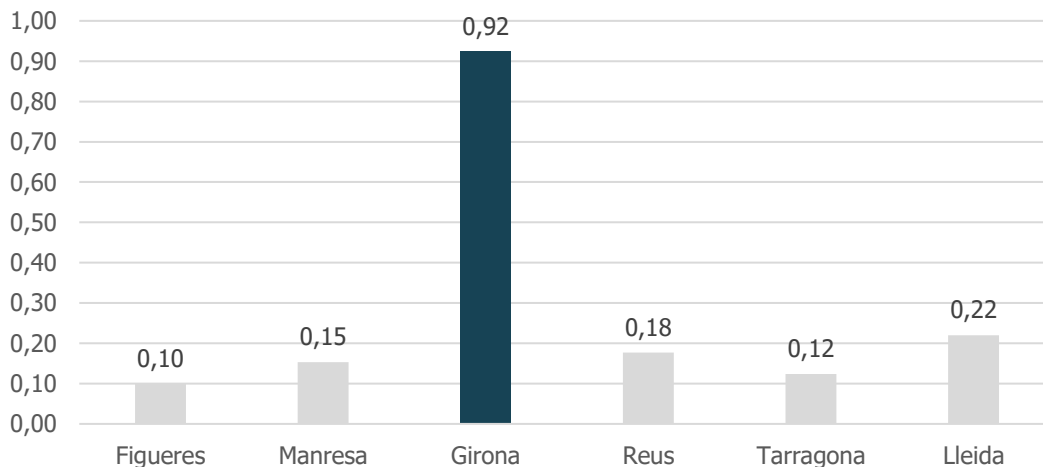
Figura 36. Comparativa del nombre d'accidents de bicicleta per cada 1.000 habitants a Girona i en municipis amb més de 100.000 habitants(2009-2018)



Font: PLSV

Comparativament amb ciutats de característiques similars com Figueres, Manresa, Reus, Tarragona i Lleida, Girona és la que presenta una ràtio major d'accidentalitat en bicicleta.

Figura 37. Comparativa del nombre d'accidents de bicicleta per cada 1.000 habitants en municipis comparables (mitjana 2016-2018)



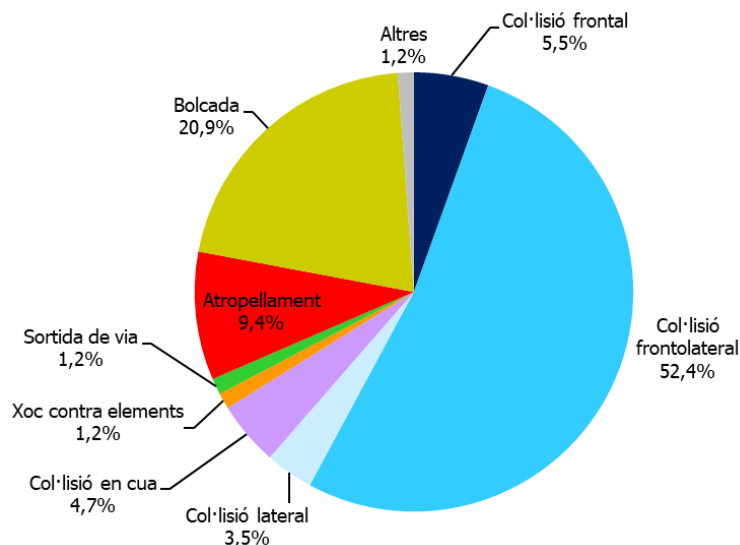
Font: PLSV

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

Respecte a la tipologia d'accidents de bicicleta, el 53% dels accidents són xocs frontolaterals, el 21% bolcades, el 9% atropellaments i el 6% xocs frontals. La causa d'accidentalitat principal és la manca de respecte a la prioritat de pas de la bicicleta o del pas de vianants quan la bicicleta creua la calçada (35%). Altres causes freqüents són la manca de respecte de les senyals de prioritat, les distraccions o les incorporacions a la circulació.

Figura 38. Tipologia d'accidents amb una persona ciclista implicada (2016-2018)

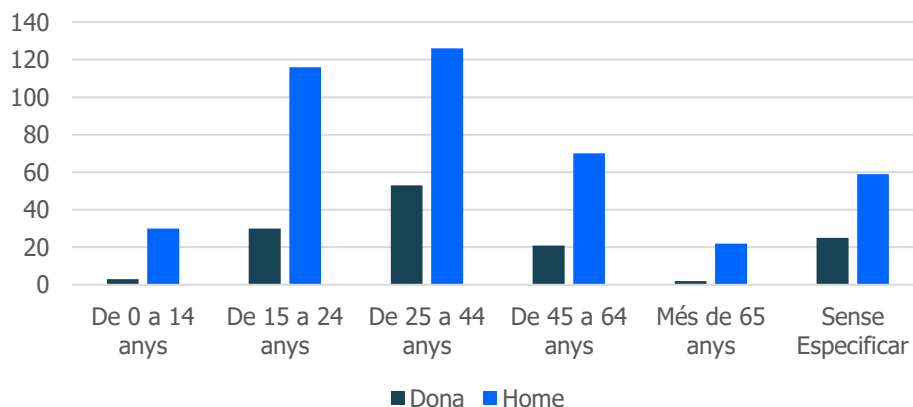


Font: PLSV

## Caracterització de les víctimes

El PLSV elabora un perfil de les persones ciclistes implicades en accidents a la ciutat. El 77% de les persones ciclistes implicades en accidents amb víctimes són homes. Aquesta relació es manté en tots els grups d'edat.

Figura 39. Distribució de la població usuària de la bicicleta implicada en accidents de trànsit en zona urbana per sexe i edat (2016-2018)



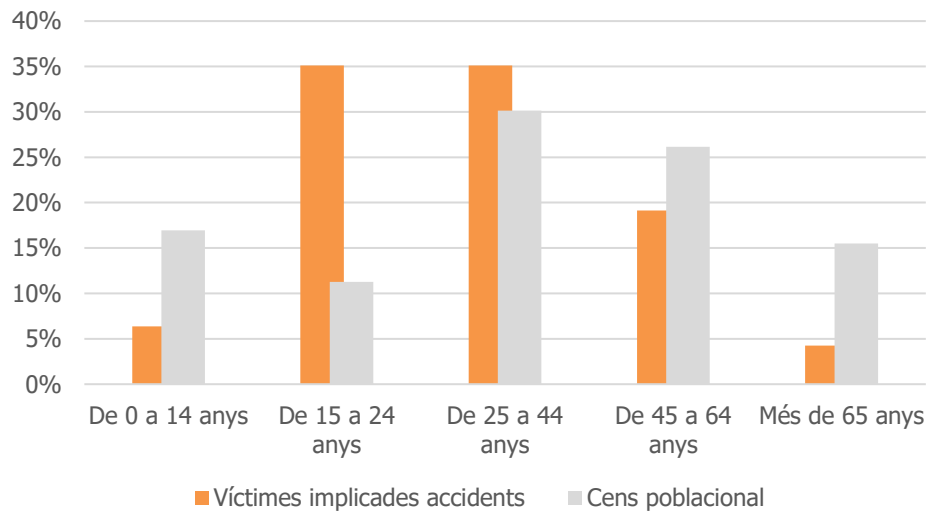
Font: PLSV

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

Analitzant els grups poblacionals, el grup de persones d'entre 15 i 24 anys es troba sobrerrepresentats en l'accidentalitat, seguit del grup de persones entre 25 i 44 anys.

Figura 40. Distribució de la població usuària de la bicicleta implicada en accidents de trànsit en zona urbana per edat en relació al cens (2016-2018)



Font: PLSV

### Dades d'accidentalitat més recents

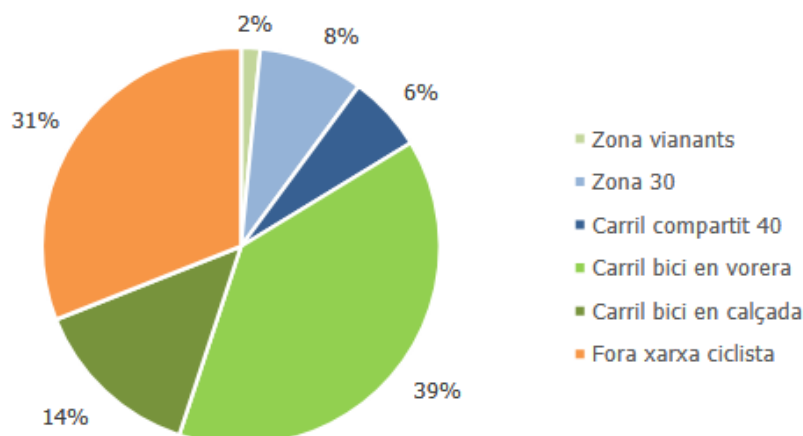
La Policia Municipal de Girona ha identificat 197 accidents amb bicicletes implicades entre l'1 de gener de 2019 i el 20 d'octubre de 2020. D'aquests accidents, 171 presenten ferits lleus i 6 han presentat ferits greus. No s'ha registrat cap accidents amb víctimes mortals. El nombre de bicicletes implicades en aquets accidents ha estat de 205.

En aquest període se superen el nombre d'accidents registrats entre 2017 i 2018, el que implica un increment en el volum d'accidents.

## 4.2 Identificació dels punts de concentració d'accidents

De l'anàlisi de la localització s'extreu que la meitat dels accidents amb bicicletes implicades tenen lloc a la xarxa de carrils bici. El 39% de l'accidentalitat es concentra en els carrils bici en vorera i el 14% en els carrils bicicleta en calçada. Gairebé un terç dels accidents tenen lloc fora de la xarxa ciclista.

Figura 41. Distribució dels accidents amb bicicletes per tipologia de via ciclista (2016-2018)



Font: PLSV

El PLSV identifica 5 trams de concentració d'accidents amb més de 5 bicicletes implicades:

Taula 4. Trams de concentració d'accidents identificats pel PLSV amb bicicletes implicades

	Ubicació	Acc.	Atrop.	Bicis
<b>TCA2</b>	Carrer de Santa Eugènia (Plaça Güell a c. De Costabona)	25	3	9
<b>TCA3</b>	Passeig Olot i carrer Riu Güell (Plaça Güell a carrer de Montenegro)	28	0	10
<b>TCA4</b>	Carrer Barcelona (Plaça de Joan Brossa a c. Emili Grahit)	39	7	8
<b>TCA6</b>	Avinguda de Lluís Pericot (c. Emili Grahit a Pujada Creu de Palau)	61	3	14
<b>TCA7</b>	Passeig de la Devesa (entre rotonda del Pont de Pedret i rotonda del carrer Figuerola)	33	1	8

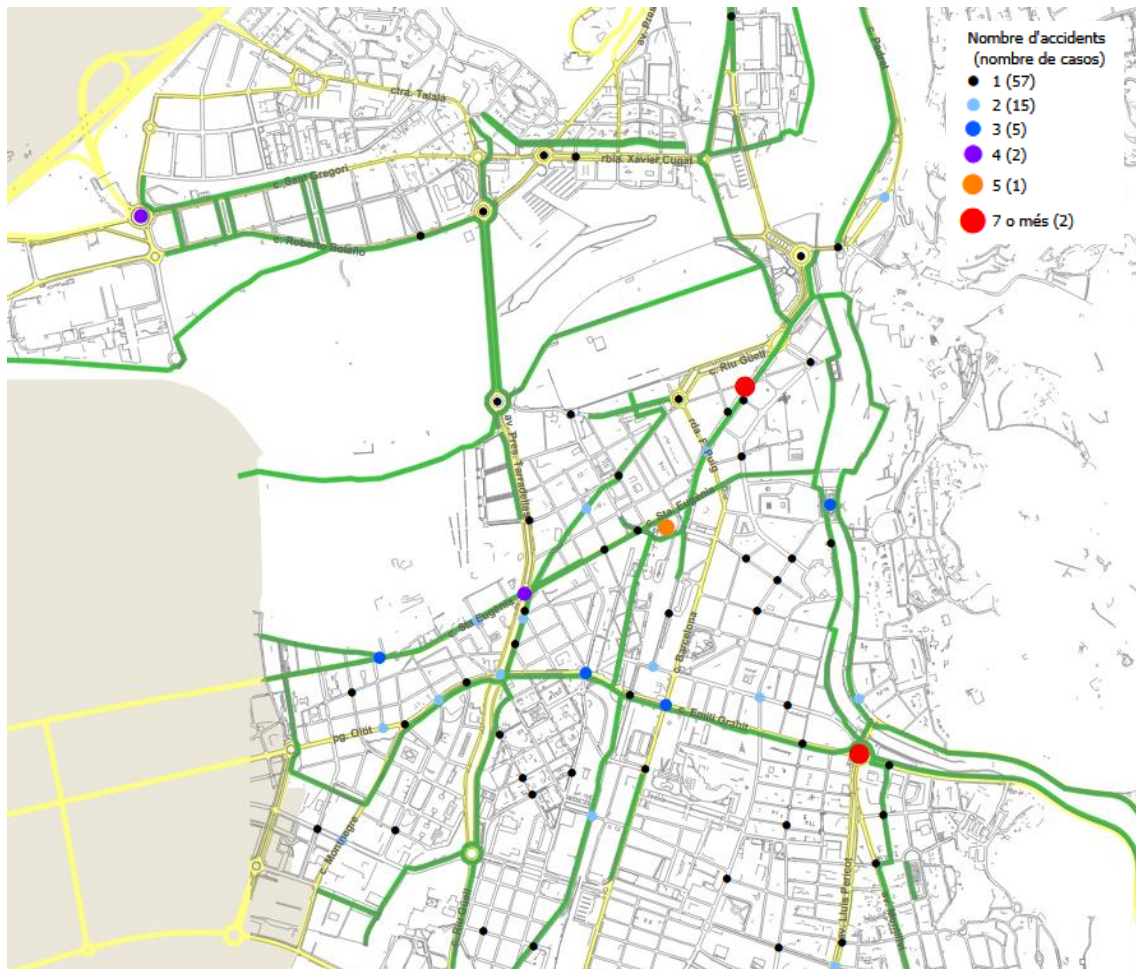
Font: PLSV

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

En el plànol 4.2 del PLSV de Girona 2020-2023 localitzava els accidents amb víctimes amb bicicletes implicades en el període 2016-2018.

Figura 42. Localització dels accidents amb víctimes amb bicicletes implicades (2016-2018)



Font: PLSV

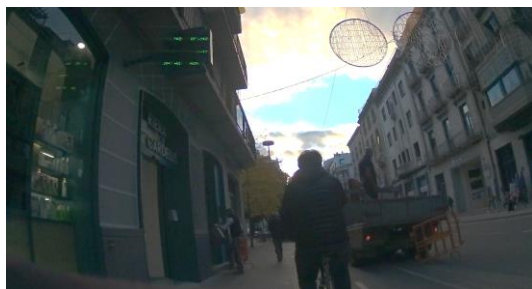
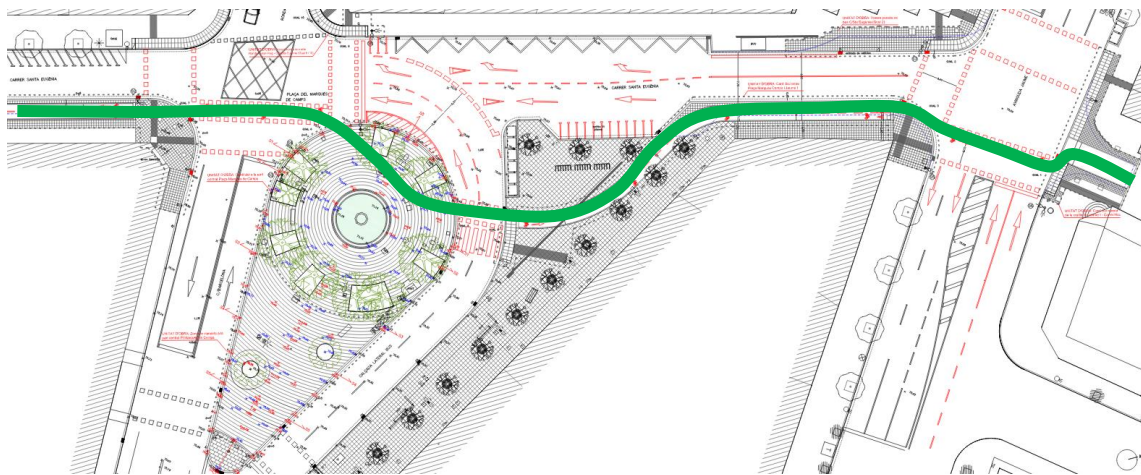
### 4.3 Identificació dels punts de percepció de risc

A partir de les inspeccions del treball de camp i els comentaris de la participació s'han identificat els següents punts de percepció de risc no contemplats en el PLSV.

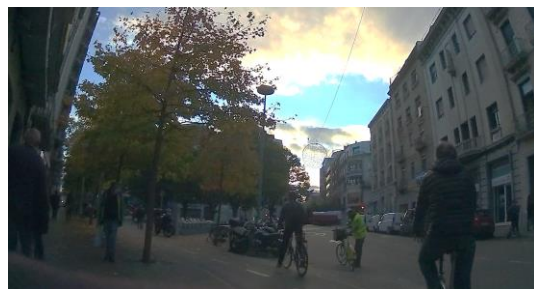
#### Plaça Marques Camps

La Plaça ha patit una transformació recent per tal d'incorporar un enllaç ciclable entre el carrer Nou i el carrer de Santa Eugènia. La solució adoptada però, ha generat conflictes entre els i les vianants i ciclistes, així com uns itineraris de bicicletes i VMPs per fora del carril bicicleta.

Figura 43. Itinerari ciclable per la plaça Marques Camps



Camió aparcat sobre el carril bici



Traçat del carril bicicleta per evitar l'aparcamament de motos.



Espai compartit en la plaça

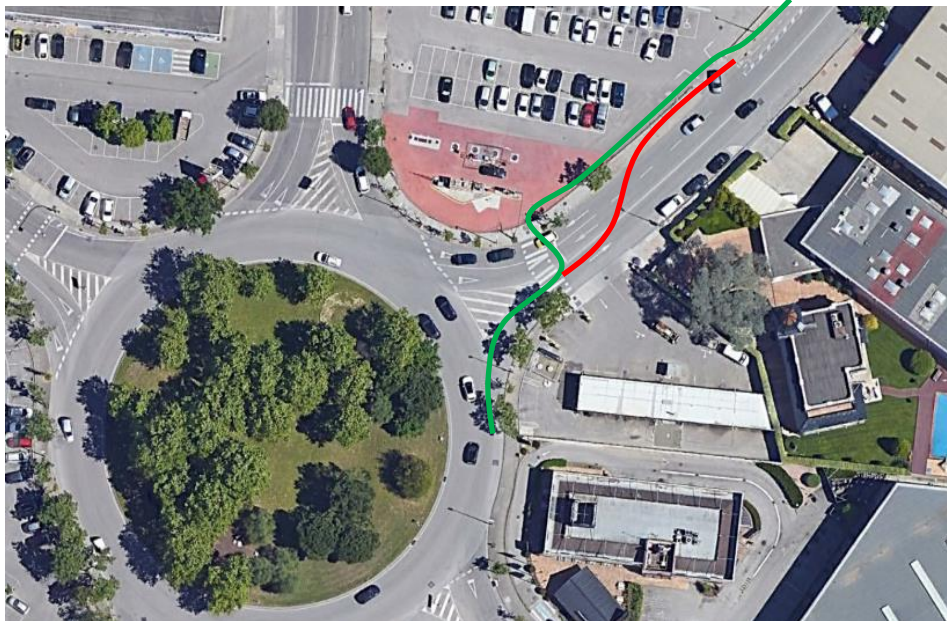


Cruïlla front la farmàcia



### **Rotonda de la Plaça de Salt**

El carril bicicleta que discorre pel carrer Santa Coloma finalitza uns quants metres abans d'arribar a la rotonda. En el moviment de sortida del municipi, la bicicleta s'incorpora a la calçada just abans de l'accés de la benzinera i ha de circular per la rotonda per anar a buscar altres itineraris. Per altra banda, l'itinerari de tornada, que surt de la rotonda, ha de creuar dos carrils per tal d'incorporar-se. Algunes persones no utilitzen el pas de vianants i realitzen la incorporació al carril bici en contra direcció.



### **Pont del Pericot**

L'itinerari ciclable que travessa el riu Onyar passar pel pont del Pericot per una vorera estreta i compartida amb els vianants. A més, aquest itinerari resulta ser un dels itineraris senyalitzats com a Via Verda.

L'alta demanda de mobilitat en aquest punt i la prioritització del vehicle privat al creuar el pont fa que l'espai de circulació per a les persones vianants i ciclistes sigui mínim i generi conflictes.

Figura 44. Captura de la pedalada tècnica en el seu pas pel pont del Pericot



## 5. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES EN BICICLETA

El PMU de Girona contemplava una línia d'actuació per tal de potenciar el repartiment de mercaderies en bicicletes. La ciutat va impulsar en 2015 un projecte pilot per realitzar part de la distribució urbana de mercaderies al Barri Vell mitjançant bicicletes de càrrega. El projecte es va consolidar a finals de 2016 amb un servei format per 6 persones i 5 vehicles que repartien uns 400 paquets al dia.

Figura 45. Tricicle per al repartiment de mercaderies en bicicleta al Barri Vell



Font: Girona a cop de post – Raul Muxach

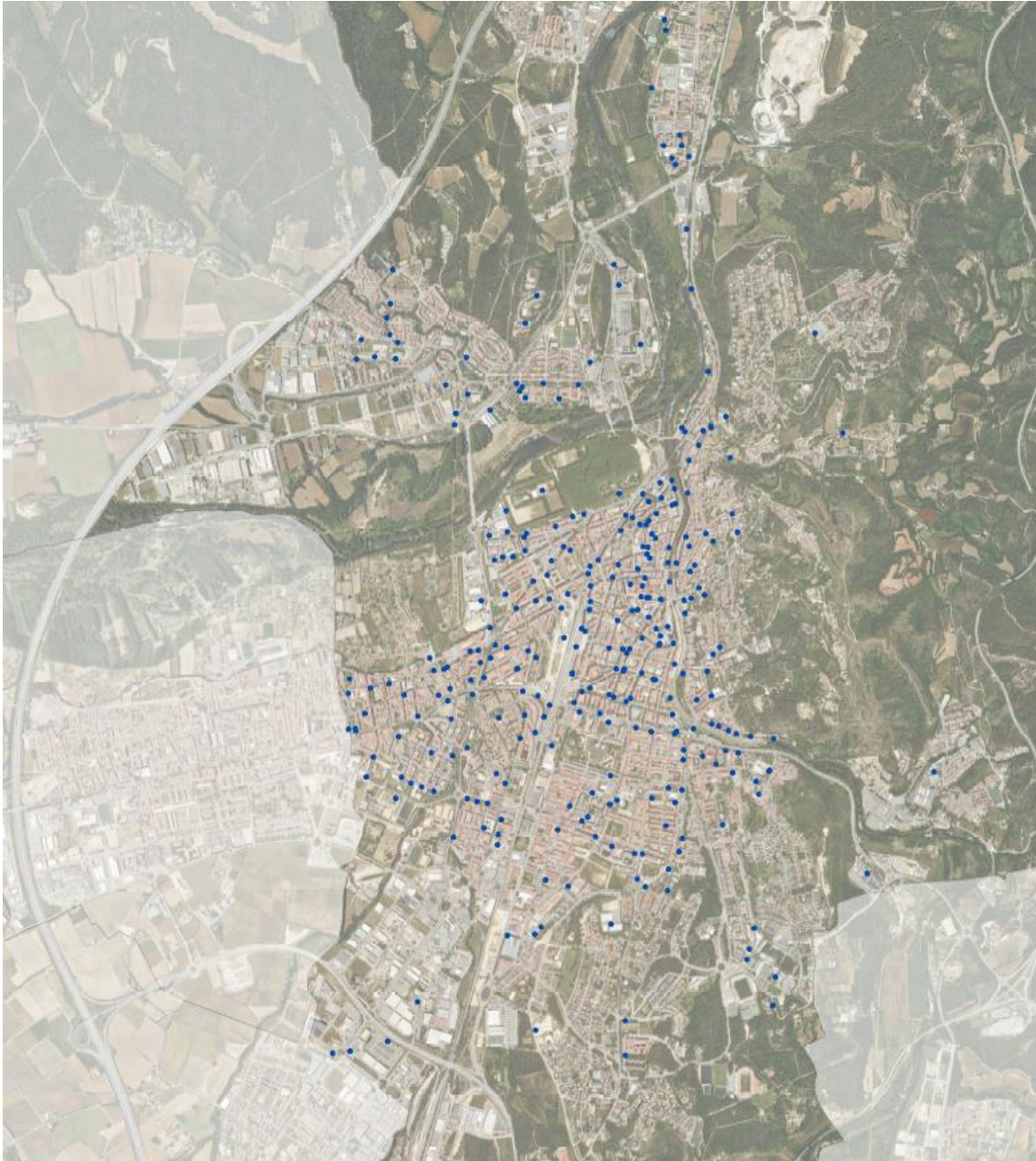
L'empresa d'economia solidària ECOSOL gestiona l'entrega de paqueteria mitjançant tricicles. La seva activitat ha augmentat considerablement en 2020 per la crisi de la COVID-19 amb una gran adhesió de comerços locals per fer enviaments. En l'actualitat col·laboren amb 30 establiments (10 vegades més que l'any 2019) per fer entregues a domicili. Addicionalment treballen amb empreses de missatgeria per cobrir gran part del centre de la ciutat.

## 6. ESTACIONAMENT

### 6.1 Oferta d'estacionament

Segons les dades de l'Ajuntament de Girona, la ciutat disposa de 2.640 places d'estacionament de bicicletes en la via pública repartides en 307 ubicacions.

Figura 46. Ubicació dels aparcaments de bicicleta de la ciutat



Font: INTRA a partir de les dades de l'Ajuntament

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

#### Distribució espacial de l'estacionament

Gairebé el 40% de les places d'estacionament es concentren en el barri de l'Eixample. En canvi, al barri Nord i al barri Est tenen una oferta inferior a un 0,5% cadascú. Si es compara amb l'inventari realitzat en el PMU, la ciutat de Girona ha millorat l'oferta d'aparcament de bicicletes en més d'un 60%. En algunes zones de la ciutat l'oferta s'ha triplicat.

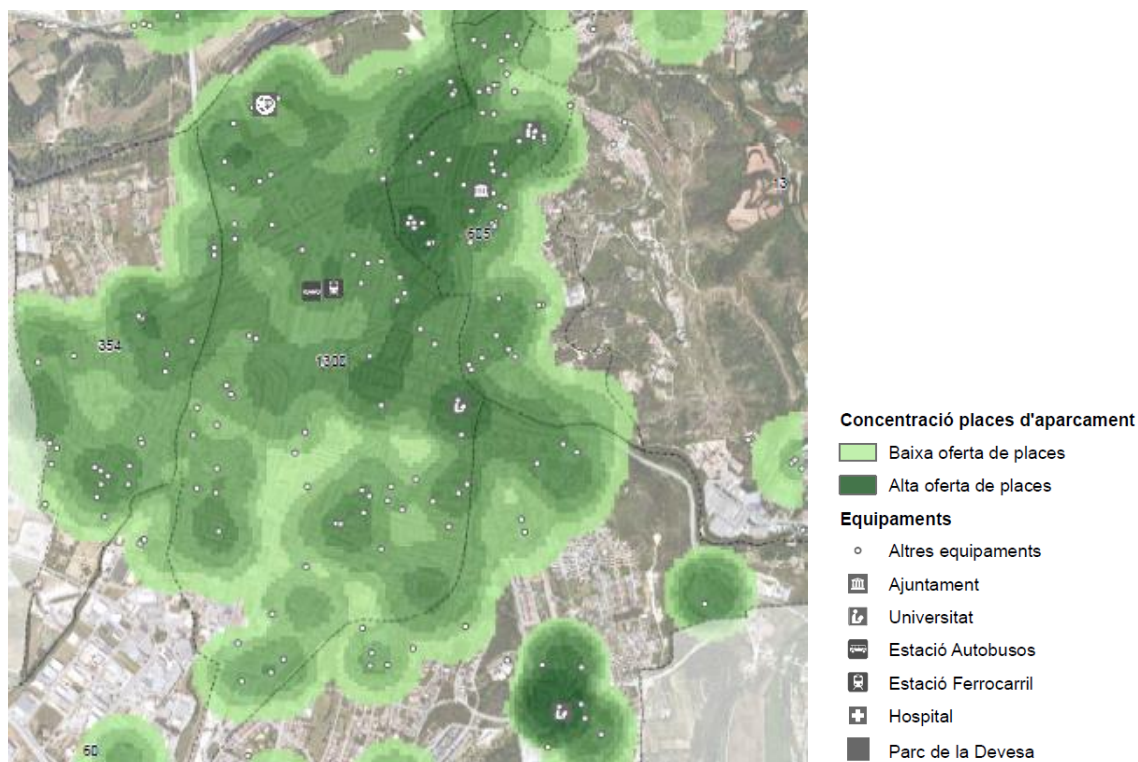
Taula 5. Oferta de places per barri al 2020 i comparativa 2011

BARRI	Places Actuals	%	Places 2011	Δ 2011-2020
Centre	529	20,04%	431	22%
Eixample	1027	38,90%	593	73%
Est	13	0,49%	9	44%
Mas Xirgu	60	2,27%	16	275%
Montjuïc	10	0,38%	10	0%
Nord	122	4,62%	30	306%
Oest	226	8,56%	60	276%
Santa Eugènia	263	9,96%	132	99%
Sud	390	14,77%	359	8%
<b>TOTAL</b>	<b>2.640</b>		<b>1.640</b>	<b>61%</b>

Font: INTRA a partir de les dades de l'Ajuntament i del PMU

L'oferta de places es concentra en aquelles zones on hi ha equipaments.

Figura 47. Densitat de l'oferta de places d'aparcament de bicicleta



Font: INTRA a partir de les dades de l'Ajuntament

## Tipologia

S'han identificat les següents tipologies d'ancoratge de bicicleta en la via pública:

- Ancoratge tipus U-invertida: són els ancoratges més habituals a la ciutat, es pot ancorar la bicicleta per dos punts.
  - Ancoratges individuals tipus U-invertida. Cada ancoratge està encastat al paviment de manera individual.
  - Mòduls d'ancoratges tipus U-invertida. Són mòduls de 2 o més ancoratges units entre ells per la base. Aquesta base està ancorada al terra mitjançant una sèrie de cargols.
- Aparcaments de roda davantera: són aparcaments on únicament es pot lligar la roda davantera i són considerats poc segurs.
- Aparcaments de roda davantera amb ancoratge superior: són aparcaments on es pot lligar la roda davantera i el quadre de la bicicleta per un punt. També són considerats poc segurs.

La majoria de places d'estacionament no presenten senyalització vertical.



Ancoratges individuals tipus U-invertida  
Carrer de la Creu



Mòdul de 5 ancoratges tipus U-invertida  
Carrer del Carme



Mòdul d'ancoratges de roda davantera  
Carrer de Can Turon



Mòdul amb ancoratge de roda davantera i superior  
C/ Joaquim Ribera Bertran

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

#### 6.2 Demanda d'estacionament

De la inspecció visual realitzada durant el treball de camp s'ha detectat un ús intensiu dels estacionaments de bicicleta, sobretot aquells que es troben propers a zones comercials i equipaments. No s'han trobat gaires bicicletes lligades fora dels punts d'estacionament.



Plaça Espanya (ocupació del 35%) els més propers a l'accés a l'Estació presenten més ocupació.



Plaça Espanya (ocupació del 0%) L'oferta de l'estació és superior a la demanda



Carrer Castellò de la plana (ocupació del 50%)



Av. Sant Narcís (ocupació del 25%)



Carrer Riu Cardoner (ocupació del 80%), prop d'un centre de formació de FP



Carrer Migdia (ocupació del 0%)

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta



Emili Grahit (ocupació del 10%)



Carrer de la Creu (ocupació del 0%)



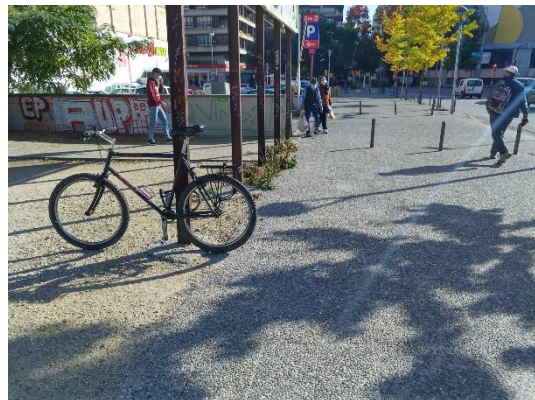
Emili Grahit (ocupació del 30%)



Pont del Mostreig (ocupació del 25%)



Carrer Saragossa (80%)



Bicicleta ancorada fora d'un aparcament (Carrer de la Creu)

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

### Pilar 1. Mobilitat quotidiana de la bicicleta

El Pla de Mobilitat Urbana de Girona mostrava una ocupació mitjana de l'estacionament del 21%. El PMU deia l'oferta d'aparcament podia ser insuficient en diferents punts generadors de mobilitat com ara l'Estació, les biblioteques municipals, els centres universitaris o el centre històric.

L'anàlisi del centre històric es va realitzar en 2015 en l'Estudi de Mobilitat del Barri Vell que detectava una major ocupació dels aparcaments en la zona comercial del Barri Vell (plaça del Vi, plaça de l'Oli, Rambla Llibertat). Per altra banda, l'ocupació dels ancoratges a la zona més alta del barri era més reduïda (plaça de Sant Domènec, plaça Ferrater i Mora,...).

Taula 6. Anàlisi de l'aparcament de bicicletes al Barri Vell - 2015

No.	Localització	Núm. de places	Ocupació
1	Escola Montjuic	4	0%
2	Centre Jove de Salut	6	50%
3	Pl. Sant Pere	16	75%
4	C. Pou Rodó	6	50%
5	Pujada de Sant feliu	10	50%
6	Plaça Sant Domènec UdG	10	10%
7	Plaça J. Ferrater i Mora UdG	24	25%
8	Pujada de Sant Martí	10	80%
9	Plaça de l'Oli	20	90%
10	Rambla Llibertat	10	110%
11	Carrer de les Peixateries Velles	10	70%
12	Rbl. Llibertat – Oficina de Turisme	6	85%
13	Ajuntament	16	100%
14	Plaça Catalunya Nord	16	75%
15	Centre Cultural la Mercè	4	50%
16	Plaça Catalunya Sud	20	40%
17	Pujada de les Pedreres	4	50%
18	Pl. Catalunya (Girocleta)	50	60%
19	C. de Sant Pau – Policia Nacional	4	25%
20	Pl. de Jacint Verdaguer i Santalò	6	0%
21	Plaça de Bell-lloch	4	100%
22	Carrer de Pedret	4	75%
23	Plaça de Sant Feliu	12	60%
24	Carrer de la Força	4	50%



Font: INTRA



## **7. INTERMODALITAT I CONVIVÈNCIA AMB ALTRES MODES DE TRANSPORT**

### **7.1 Intermodalitat amb el transport públic**

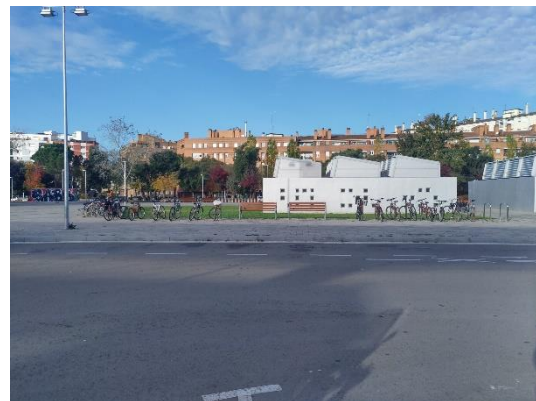
#### **L'estació de Girona**

L'estació de tren i autobusos presenta una bona connexió amb la xarxa ciclable de la ciutat, sobretot a través dels itineraris del Parc Central. A més, presenta una elevada oferta d'aparcament segur en el seu entorn que no es troba saturada. Sí hi ha una major ocupació dels ancoratges més propers a les portes de l'estació, però no tota la oferta propera està utilitzada. Cal contextualitzar les dades extreptes del treball de camp dins de la crisi sanitària de la COVID-19.

En el vestíbul de l'estació d'autobusos, que es troba connectat amb l'accés a l'estació de tren d'alta velocitat, es pot trobar una taquilla de la Girocleta per tal de gestionar els abonaments diaris de manera fàcil per a les persones visitants que arriben en AVE o en autocar.



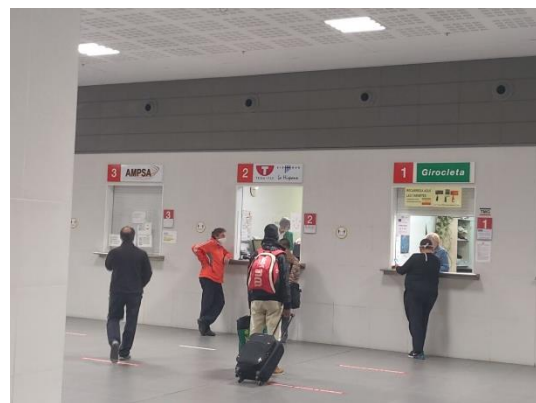
Ancoratges Plaça Espanya (ocupació elevada)



Ancoratges Parc Central (ocupació elevada)



Ancoratges Plaça Espanya (buits)



Taquilla de la Girocleta a l'estació de bus

#### **L'aeroport de Girona**

Segons el portal web d'AENA, l'aeroport de Girona disposa d'aparcament de bicicletes al vestíbul principal de l'edifici de l'aparcament del lloguer de vehicles.

## Transport de bicicletes als trens

Existeix la següent regulació sobre el transport de bicicletes als trens:

### Trens AVE, Llarg Distància, Avant o Trenhotel:

- La bicicleta o el patinet ha de viatjar sempre plegat o desmuntat i dins d'una funda. Pots portar una bicicleta o patinet per persona.
- Si la suma de les dimensions de la funda és inferior a 180 cm, es considera equipatge de mà. Si supera els 180 cm es considera equipatge especial (dimensions màximes permeses: 120x90x40 cm).
- Els pedals han d'estar desmuntats i el manillar girat 90 graus.
- Si viatges en Trenhotel, tingues en compte que només s'admeten en departaments de llit adquirits en mode familiar, amb un màxim de dos patinets o bicicletes per departament. La bicicleta o el patinet viatja de franc, però sempre has de comprar un bitllet de bicicleta gratuït.
- Si viatges en trens Alvia o Intercity amb origen o destinació a Galícia i portes una bicicleta que, per les seves dimensions, es considera equipatge especial, també cal comprar un bitllet de bicicleta gratuït.

### Trens de Mitja Distància i Rodalies:

- Les bicicletes plegades poden viatjar com a equipatge de mà o equipatge especial, en funció de les mides.
- Si la bicicleta no va plegada, l'única limitació és que pots portar una bicicleta o patinet per persona. No cal que viatgin desmuntats ni dins d'una funda.
- En els trens de Media Distancia, la teva bicicleta sense plegar viatja a l'àrea específica que hi ha a bord per transportar-les. El preu és de 3 € per a viatges superiors a 100 km. El nombre de bicicletes que poden viatjar en tren és limitat.
- En Cercanías/Rodalies i Feve, la teva bicicleta o patinet viatja de franc als espais destinats a l'efecte, sempre que l'ocupació del tren ho permeti. Si no hi ha espais senyalitzats, col·loca'ls a la plataforma d'accés del tren, sense envair els passadissos ni les zones de seients no abatibles.

## **Transport de bicicletes als autobusos**

Existeix la següent regulació sobre el transport de bicicletes als autobusos:

D'acord amb l'Ordre TES/376/2014, que fa referència a la normativa sobre el transport de bicicletes. i segons el que regular l'article 8, la normativa a seguir per l'empresa TEISA serà:

### TRANSPORT URBÀ GIRONA, BANYOLES, LÍNIA DEL TAV o VEHICLES SENSE BODEGA

- Només s'acceptaran bicicletes plegables i que estiguin plegades. No està permès entrar bicicletes tipus Girocleta.
- Es podran transportar un màxim de 2 bicicletes (plegades) a la zona destinada per PMR (cadires de rodes)
- En el cas que una persona amb cadira de rodes vulgui pujar a l'autobús, i l'espai destinat a PMR estigui ocupat per una bicicleta, aquesta haurà de baixar de l'autobús i esperar el següent, ja que tenen prioritat les cadires de rodes.
- Només s'acceptarà una bicicleta per persona.
- Els viatgers no hauran de pagar per pujar la bicicleta.

### TRANSPORT INTERURBÀ

- Les bicicletes aniran sempre a la bodega, aquestes hauran de tenir un estat de neteja correcte i en cap cas s'acceptaran quan estiguin brutes (fang, greix,..).
- El nombre de bicicletes que es pot admetre en cada vehicle estarà condicionat a l'espai disponible en funció de les dimensions del vehicle, per al vehicles de més de 45 places s'ha fixat un màxim de 2 bicicletes per autocar, doncs s'ha de preveure espai per la resta d'equipatge. (l'Ordre indica un màxim de 5 bicicletes)
- El passatger que transporti una bicicleta a bord del vehicle serà responsable dels danys i perjudicis que aquesta pugui produir a altres passatgers, als seus equipatges i al mateix vehicle.
- Només es podran carregar bicicletes a les parades on es pugui aturar i realitzar la parada amb total seguretat tant pels usuaris de l'autocar com pels de la via. Això vol dir en aquelles parades amb apartador per bus o dins d'una població.

### VEHICLES DE 8, 16, 28, 35 places

- Només s'admetrà una bicicleta plegada a l'espai de bodega, reservant la resta per l'equipatge.

**PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

*Pilar 2. Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta*

**PILAR 2. MOBILITAT TURÍSTICA, D'OCI I ESPORTIVA DE LA BICICLETA**

## 1. CONTEXTUALITZACIÓ DE LA CIUTAT DINS DE LES XARXES DE CICLOTURISME

La ciutat de Girona és la capital de província amb més connexions de vies cicloturístiques en servei de Catalunya. A més, la regió és una de les més atractives del sud d'Europa per aquesta activitat donada la gran oferta d'itineraris i rutes, tant per un ciclisme esportiu i de competició, com per realitzar rutes naturals.

Figura 48. Esquema de treball de rutes cicloturístiques de llarg recorregut



Font: ECB

A més de les rutes, la ciutat ofereix una sèrie de serveis especialitzats de cicloturisme com allotjaments adaptats, tallers, botigues i restauració.

## 1.1 Les Vies Verdes i la xarxa Pirinexus

Les Vies Verdes són infraestructures de comunicació desenvolupades sobre trams ferroviaris desafectats (Ruta del Carrilet) i sobre camins de natura. Són vies per a la mobilitat no motoritzada que s'utilitzen tant per finalitats recreatives i per mobilitat obligada. De la mateixa manera, la xarxa Pirinexus engloba més de 350 quilòmetres d'itineraris per als i les vianants i ciclistes que uneixen 53 municipis diferents. La gestió d'aquesta xarxa a Catalunya la realitza el Consorci de les Vies Verdes de Girona.

Figura 49. Xarxa regional de cicloturisme



Font: Consorci Vies Verdes de Girona

De la ciutat de Girona parteixen les següents rutes:

- Ruta del Carrilet I (etapa del Carrilet I Pirinexus): Utilitza un antic traçat ferroviari i uneix Girona amb Olot.
- Ruta del Carrilet II (etapa del Carrilet II Pirinexus): Utilitza un antic traçat ferroviari i uneix Girona amb Sant Feliu de Guíxols.
- Ruta Girona-Sarrià de Ter: Segueix el traçat del riu Ter i uneix Girona amb Sarrià de Ter.

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

Pilar 2. Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta

Les vies verdes, travessen la trama urbana de la ciutat i disposen d'una ruta específica i senyalitzada per a fer-ho. Hi ha panells d'informació en diferents punts del recorregut que ajuden a seguir l'itinerari així com la senyalització horitzontal típica de Vies Verdes. S'ha trobat una falta en el manteniment de la senyalització de Vies Verdes.

Figura 50. Cartell informatiu sobre la ruta del Carrilet en el seu pas per Girona



Carrer Santa Clara, senyal horitzontal Vies Verdes desgastat



Carrer del Carme, senyal horitzontal Vies Verdes

## 1.2 Girona dins de la xarxa EuroVelo

La xarxa europea de rutes cicloturístiques la promociona la iniciativa EuroVelo i la conformen 17 rutes diferent que connecten tot el continent. Els objectius de la iniciativa són:

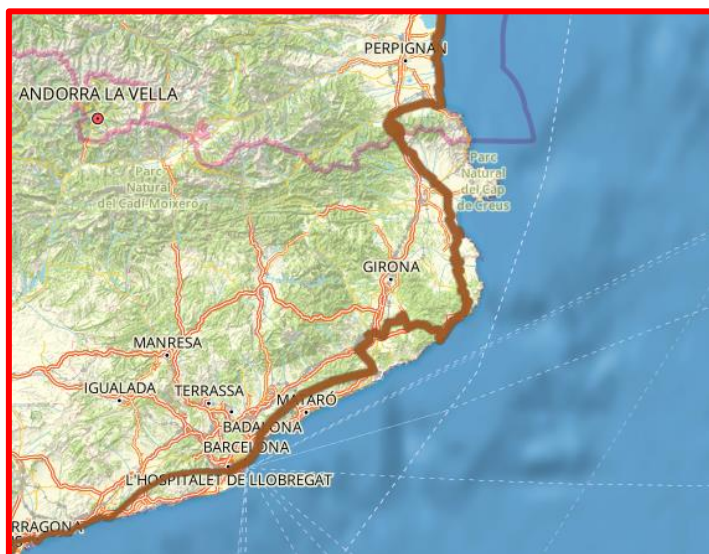
- Vetllar per la implementació d'una xarxa ciclable europea d'alta qualitat amb un estàndards harmonitzats.
- Comunicar l'existència de les rutes a administracions i persones usuàries, així com promocionar el seu ús i ser un punt de referència sobre ciclisme.
- Promoure la mobilitat saludable i sostenible tant per desplaçament diaris com per cicloturisme.

La ruta EuroVelo 8, tot i no passar per la ciutat, travessa Catalunya seguint la costa del mar Mediterrani i comparteix trams amb les Vies Verdes i la xarxa Pirinexus que se sí arriben a la ciutat.

Figura 51. Ruta EuroVelo 8



Figura 52. Ruta EuroVelo 8 en el seu pas per la província de Girona



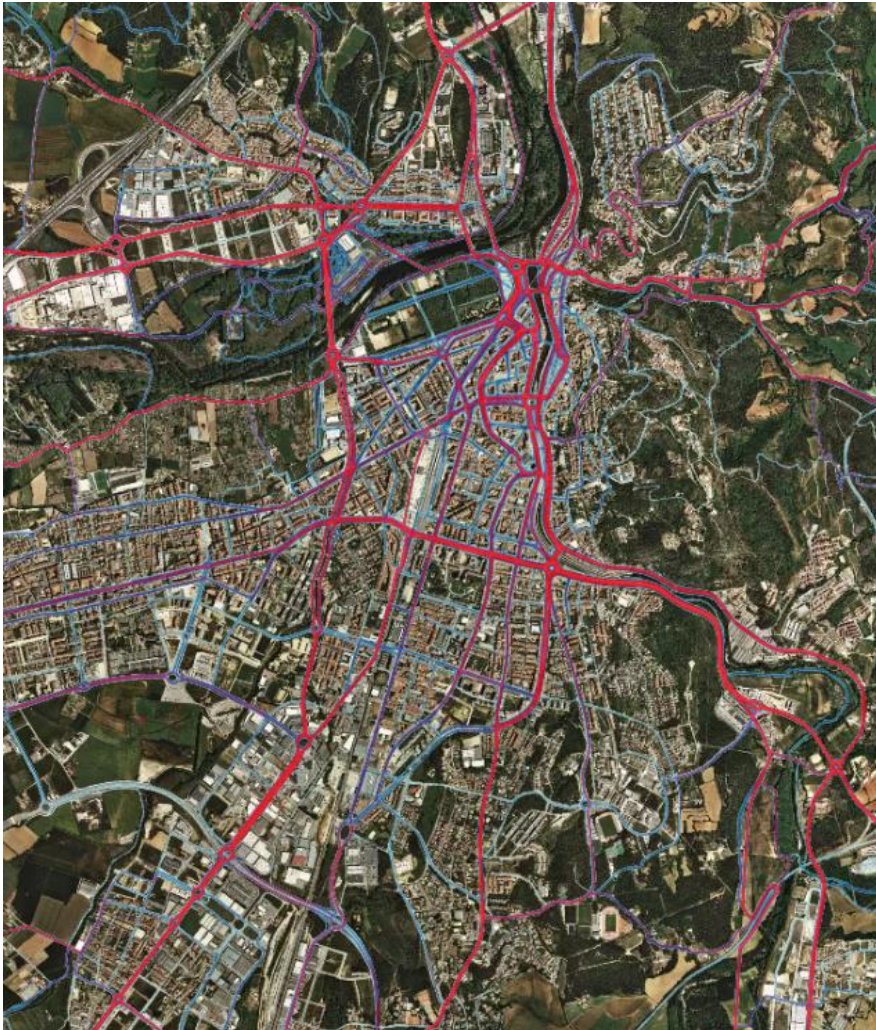


## 2. LA MOBILITAT CICLOTURÍSTICA I ESPORTIVA

Girona és un dels territoris més atractius per a la mobilitat turística i esportiva en bicicleta. Aquesta mobilitat, en la seva trama urbana, es beneficia de la xarxa d'itineraris ciclables tot i que cal diferenciar un ús de la bicicleta recreatiu (d'alforges) de l'ús esportiu (de carretera). L'ús recreatiu i de passeig de la bicicleta utilitzarà preferentment itineraris confortables i agradables (com els camins pedalables) mentre que l'ús esportiu està més acostumat a circular per carretera.

L'ús esportiu de la bicicleta es pot localitzar gràcies a les aplicacions de registre d'itineraris esportius com *Strava Global Heat Map*. Dels itineraris amb un ús més intensiu es destaca el carrer Emili Grahit, carrer del Riu Güell, avinguda de Josep Tarradellas, carrer Sant Daniel, i les vies que segueixen el riu Onyar i el Ter.

Figura 53. Mapa de calor d'itineraris esportius en bicicleta



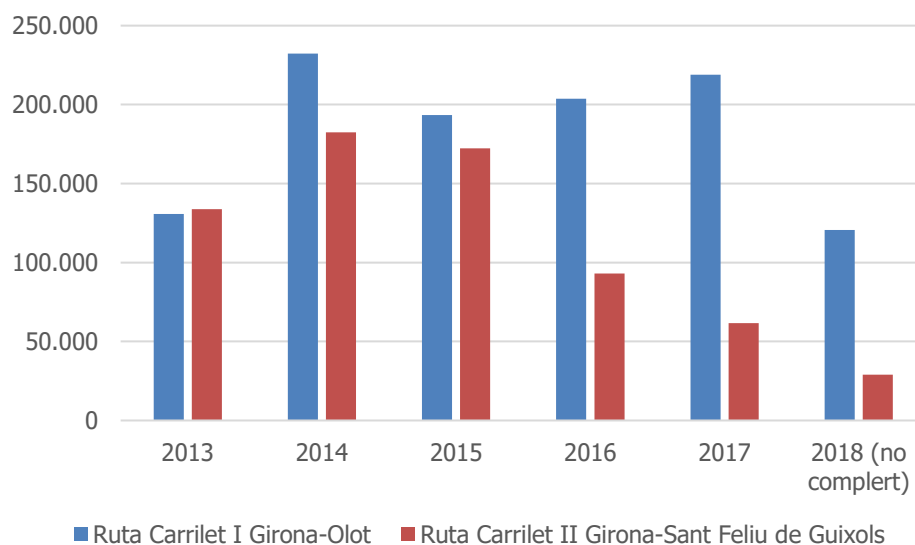
Font: Strava Global Heat Map

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

Pilar 2. Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta

No s'han trobat aforaments específics de les rutes de mobilitat cicloturista en l'àmbit municipal de Girona. L'Àrea de "Vías Verdes" de la Fundació dels Ferrocarrils d'Espanya va elaborar en 2019 un estudi sobre el nivell d'impacte socioeconòmic dels Camins Naturals i Vies Verdes en el que es recullen dades d'ús de dues de les tres rutes de Vies Verdes que tenen origen a Girona. La demanda s'ha incrementat gairebé un 70% en la ruta del Carrilet I de 2013 a 2017. Per altra banda la ruta del Carrilet II es va registrar un decreixement del volum de persones usuàries.

Figura 54. Volum de persones usuàries a les rutes de Vies Verdes



Font: Estudio sobre el nivel de uso e impacto socioeconómico de los Caminos Naturales y Vías Verdes Españolas incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural

Segons estimacions de l'estudi, el 30% de les persones usuàries (per l'any 2017) són visitants i d'aquests, el 15% pernocten en el territori.

### 3. MECANISMES DE PROMOCIÓ DEL CICLOTURISME

La ciutat de Girona porta anys promocionant-se com a destinació d'activitats esportives. L'any 2015, la ciutat va ser certificada amb el segell de Destinació de Turisme Esportiu (DTE) per l'Agència Catalana de Turisme. Aquesta certificació acredita a Girona com una ciutat ben adaptada a les necessitats dels i les esportistes professionals que busquen realitzar la seva preparació, com per tenir una ampla oferta d'activitats d'oci i de lleure relacionades amb l'esport.

#### 3.1 Activitats de promoció

S'han identificat les següents activitats de promoció a partir de l'anàlisi de les Memòries anuals (2016, 2017 i 2018) de de l'Àrea de Promoció Econòmica, Desenvolupament Local, Turisme i Ocupació, de les diferents entrevistes realitzades durant l'estudi i de la recerca d'informació.

#### Esdeveniments

Any rere any, amb l'excepció provocada per la crisi de la COVID-19, la ciutat de Girona acull diferents esdeveniments relacionats amb el ciclisme que atreuen a visitants de tot arreu.



L'exemple paradigmàtic de gran esdeveniment internacional de ciclisme és el festival Sea Otter Europe. El festival Sea Otter clàssic se celebra a Califòrnia des de 1991 i acull milers d'esportistes i visitants.

L'organització va decidir fer una edició al continent Europeu i va escollir Girona com a seu. Porta celebrant-se a la ciutat des de 2017 i la darrera edició (l'any 2019) va atraure 60.000 visitants. El festival acull una gran zona d'exposicions amb aparadors per diferents marques especialitzades en ciclisme. També es poden provar nous models de bicicleta, realitzar competicions i veure exhibicions.

Figura 55. Imatge de l'edició de 2018 del festival Sea Otter Europe



**PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**  
*Pilar 2. Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta*

Segons el portal web de l'Ajuntament, durant el 2019 van tenir lloc els següents esdeveniments relacionats amb el ciclisme:

Taula 7. Esdeveniments ciclistes realitzats a Girona durant 2019

Mes	Activitat	Tipus
Març	6a Duatló de Girona TradeInn	Ciclisme i Running
Març	5a Girona MTB Challenge	BTT
Març/Juny	3a Sea Otter Europe - Bike Show - costa Brava Girona	Ciclisme
Juny	34 Jornada de Recreació i Esport	Multiesports
Juny	6a Girona Cycling Festival - Girona Gran Fondo	Ciclisme
Setembre	4a GerunDona	Cicloturisme
Setembre	57a Festa del Pedal del GEiEG	Cicloturisme
Octubre	21a La Tamun UCI MTB Marathon - World Series	BTT
Octubre	Gerunda Road	Cicloturisme
Novembre	Duatló de Muntanya de Girona	Running - BTT

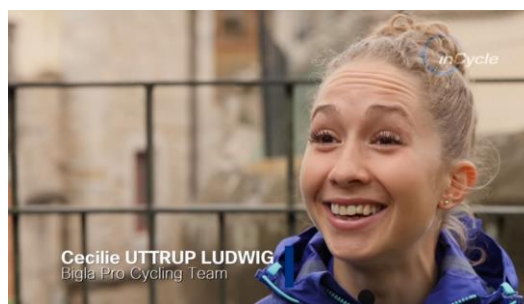
### Documentals i premsa

Dels documentals existents sobre la ciutat com a destinació de turisme esportiu en destaquen els elaborats per InCycle. Es tracta d'un mitjà de comunicació anglès especialitzat en ciclisme que l'any 2018 va rodar un documental sobre la ciutat com a destinació ciclista. A la peça audiovisual s'enumeren les virtuts del territori per la pràctica ciclista de la mà del ciclista professional Rory Sutherland.

L'any 2019 InCycle va realitzar una altra peça documental sobre un equip professional femení de ciclisme liderat per la danesa Cecilie Uttrup i ubicat a Girona. Al documental també es descriuen els beneficis de fer de Girona la base dels *training camps*.



Documental 2018: Girona: a Cyclists Destination of Choice



Documental 2019: At Home in Girona With Cecilie Uttrup Ludwig!

Segons la Memòria 2018 de l'Àrea de Promoció Econòmica, Desenvolupament Local, Turisme i Ocupació, la ciutat realitza acompanyaments a periodistes i productores especialitzades en turisme esportiu.

## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

Pilar 2. Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta

### Marca Girona Enjoy Sport / Girona Enjoy Biking



Un cop la ciutat es va adherir a la certificació de Destinació de Turisme Esportiu (DTE) es va engegar una marca de ciutat anomenada Girona Enjoy Sport. Es va elaborar una identitat visual i es van obrir diferents canals de comunicació. Entre els canals de comunicació hi ha un portal web, diferents xarxes socials i un tríptic. Destaca la creació de la submarca Girona Enjoy Biking on es promocionen diferents activitats ciclistes.



El portal web Girona Enjoy Sport no es troba operatiu en l'actualitat. Per altra banda, les xarxes socials, encara obertes, es van deixar d'actualitzar al febrer de 2020, moment en que es va deixar de contractar a l'empresa que ho gestionava i coincidint amb l'inici de la crisi del coronavirus.

Figura 56. Capçalera de la xarxa social Facebook



## 3.2 Informació turística

### La web de turisme de la ciutat

El portal de turisme de la ciutat es pot consultar en quatre idiomes (català, castellà, anglès i francès) i presenta l'actualitat en matèria d'activitats i les opcions d'oci i lleure de la ciutat per a les persones visitants.

A la portada s'hi pot trobar l'apartat de Destinació de Turisme Esportiu (DTE). Aquest apartat recull l'oferta de turisme esportiu de la ciutat: allotjaments especialitzats, oferta d'equipaments, calendari d'activitats...

En el directori de serveis de l'apartat DTE s'hi poden trobar diferents serveis per als cicloturista, tant esportiu com recreatiu o d'alforges, com poden ser les agències de viatges, centres assistencials i de proves d'esforç, botigues d'equipament esportiu i de lloguer de bicicletes o tallers de reparació de bicicletes.

### L'oficina de turisme i el Punt de Benvinguda

L'oficina de turisme està situada a la Rambla Llibertat 1 i, entre els seus serveis, ofereix assessorament als esportistes, lliurament de material informatiu, informació meteorològica, orientació sobre rutes, etc...

Per altra banda, el Punt de Benvinguda es troba al carrer de Berenguer Carnicer 3. Aquest espai disposa d'informació turística i és un punt de trobada per realitzar visites guiades.

La plaça Vicens Vives, molt a prop del Punt de Benvinguda s'utilitza com a punt de trobada de grups (Meeting Point) de persones ciclistes per iniciar les rutes donada la seva localització cèntrica.

Figura 57. Oficina de Turisme (esquerra) i Punt de Benvinguda (dreta)



Font: Ajuntament de Girona

## **PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

*Pilar 2. Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta*

### **Altres portals d'informació d'entitats públiques**

L'oferta de mobilitat turística, d'oci i esportiva que té la bicicleta a la ciutat de Girona també està present en altres portals gestionats per entitats públiques. Fan una funció de recopilació de l'oferta de rutes i serveis existents.

El portal del Consorci de les Vies Verdes de Girona dona informació pràctica a les persones usuàries de les seves vies en 4 idiomes diferents. També agrega diferents serveis turístics com allotjament, restauració, agències de viatges, lloguers i transfers.



El del Patronat de Turisme de la Costa Brava promociona també el ciltoturisme i ho fa en l'actualitat des de dues línies de treball.



**Natura i Turisme Actiu**  
Costa Brava  
Pirineu de Girona

Per un costat, disposen del producte de Natura i Turisme Actiu on s'agrupen diferents activitats per gaudir de la natura. En l'apartat de cicloturisme es fa promoció de les rutes cicloturisme, carretera i circuits de BTT així com de diferents serveis associats.



**Turisme Esportiu**  
Costa Brava  
Pirineu de Girona

Per la part del Turisme Esportiu es promocionen els Training Camps. En aquest portal hi ha informació per a que els i les esportistes professionals realitzin els seus entrenaments a Girona.

El Consorci del Ter és una entitat pública que impulsa el desenvolupament de l'entorn fluvial. Disposa d'informació de la ruta del Ter en el seu portat web, Ruta del Ter. Aquest portal web també està disponible en 4 idiomes i dona informació de diferents serveis per a turistes que viatgen en bicicleta.



## **PTBGI: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

*Pilar 2. Mobilitat turística, d'oci i esportiva de la bicicleta*

### **La informació turística per part de les entitats privades**

Les entitats privades, sobretot els operadors turístics, també realitzen una gran tasca informativa on s'inclouen les ofertes d'oci i de lleure de la zona.



N'és un exemple l'operador turístic Cicloturisme Tours que ofereix diferents rutes, informació turística i serveis. Sobre les rutes, aquestes poden ser tours de diferents dificultats i durada, rutes per carretera, gravel o BTT.

Un altre entitat que ha realitzat una tasca en notable en la internacionalització de Girona com a destinació cicloturística és The Service Course. Aquesta entitat barreja el que seria una botiga especialitzada de ciclisme amb el disseny de diferents paquets i experiències cicloturístiques.





### 3.3 Segells de qualitat i certificacions

#### Destinació de Turisme Esportiu

La Destinació de Turisme Esportiu (DTE) és una certificació que té la ciutat de Girona des de 2015 i que atorga l'Agència Catalana de Turisme de la Generalitat de Catalunya. Aquest segell reconeix la destinació com a zona amb uns recursos i serveis molt desenvolupats per a la pràctica d'activitats esportives: instal·lacions esportives, allotjament adaptats, rutes i activitats.



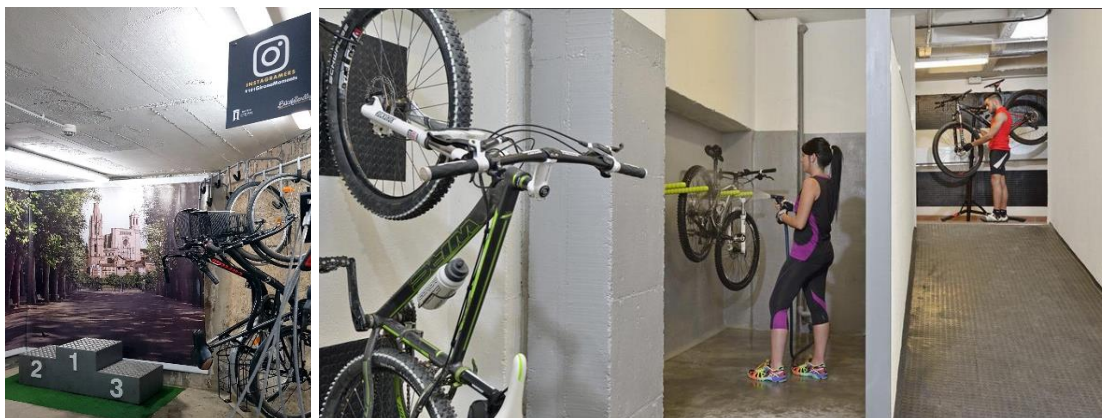
Aquesta marca no només la té l'ajuntament, sinó altres entitats de la ciutat. Destaquen els hotels, els quals presenten una oferta de serveis per a cicloturistes i que anuncien també en el seus portals web.

Taula 8. Altres entitats que tenen la certificació DTE

Entitat	Activitat
Melià Girona	Allotjament
Bike Breaks Girona Cycle Centre, S.L.	Turisme actiu i esportiu
Novara Hotels SL	Allotjament
Hotel Ciutat De Girona	Allotjament
Hotel Ibis Girona Costa Brava	Allotjament
Hotel Gran Ultonia	Allotjament
Geieg	Associacions, fundacions i federacions
Patronat de Turisme Costa Brava Girona	Organismes turístics
Hotel Carlemany Girona	Allotjament
Cicloturisme.com	Serveis turístics

Font: Agència Catalana de Turisme

Figura 58. Aparcament de bicicletes a l'interior dels hotels Gran Ultonia (esquerra) i Melià (dreta)



Font: Hotels Ultonia Girona i Melià Hotels

## Bikefriendly

Es tracta d'un segell, gestionat per l'empresa Bikefriendly Group SL, que identifica les destinacions hoteleres que fan un esforç per adaptar-se a les necessitats dels cicloturistes.



- Permetin pujar la bicicleta a l'habitació.
- Zona amb eines on fer un manteniment bàsic.
- Tinguin una botiga o taller de bicicletes referència on fer un manteniment.
- Tinguin una empresa de referència per al lloguer de bicicletes.

Les entitats que tenen aquest segell a la ciutat són:

Taula 9. Entitats que tenen el segell BikeFriendly

Entitat	Activitat
Meliá Girona	Allotjament
Hotel Gran Ultonia	Allotjament

## Bed and Bike



Aquest distintiu de qualitat gestionat pel Consroci de Vies Verdes que corrobora uns estàndards de qualitat als serveis turístics que l'aconsegueixen. Aquets estàndards estan alineats amb el d'altres regions europees especialitzades en cicloturisme. El poden demanar allotjaments, restaurants i bars.

## Ciclyng Friendly

Es tracta d'un certificat de qualitat privat gestionat per Ciclismo de Mallorca que aporta valor als serveis enfocats als i les persones ciclistes. Han aconseguit crear una marca que agrupa tot tipus de serveis tant per a ciclistes esportius com recreatius i, dins del certificat, fan un assessorament integral.



**PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

*Pilar 3. Promoció, seguiment i governança de la bicicleta*

**PILAR 3. PROMOCIÓ, SEGUIMENT I GOVERNANÇA DE LA BICICLETA**

## **1. IDENTIFICACIÓ DE LES DIFERENTS NORMATIVES SOBRE MOBILITAT CICLISTA APLICABLES**

### **1.1 Legislació aplicable**

#### **Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat**

D'acord amb el seu article 1 té per objecte "establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tota la ciutadania una accessibilitat amb mitjans sostenibles".

A l'art.9 es regulen el Plans de Mobilitat Urbana (PMU) que es defineixen com a document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. També en aquest article s'estableix, que si bé l'àmbit territorial dels PMU és el del municipi, amb l'acord corresponent dels ajuntaments afectats, pot ser el de diversos municipis amb un esquema de mobilitat interdependent, tant si integren una àrea urbana contínua com si no n'integren cap.

Les **Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya** (DNM) són l'instrument de planificació de la mobilitat de major rang i constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat de la Llei 9/2003. El seu propòsit bàsic és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport.

#### **Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat**

En aplicació de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, és objecte d'aquest Reglament el desplegament d'aquesta, així com l'aprovació de la refosa de les normes reglamentàries dictades per garantir a les persones amb mobilitat reduïda o qualsevol altra limitació l'accessibilitat i la utilització dels béns i serveis de la societat i també promoure la utilització d'ajudes tècniques adequades que permetin millorar la qualitat de vida d'aquestes persones, mitjançant l'establiment de les mesures de foment i de control en el compliment de la normativa adreçada a suprimir i evitar qualsevol tipus de barrera o obstacle físic o sensorial.

#### **Llei 6/2009, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient**

Garanteix la integració dels valors i criteris ambientals en la preparació, l'aprovació i el seguiment dels plans i programes que poden tenir efectes significatius en el medi

ambient i que aprova l'Administració de la Generalitat, l'Administració local o el Parlament. Els PMU estan sotmesos a avaluació ambiental d'acord amb l'art.5 de la llei.

## **1.2 Normativa municipal i altra normativa**

### **Ordenança municipal de circulació**

El passat 2 de novembre de 2020 es va publicar el text refós de la Ordenança municipal de circulació. En l'Ordenança s'inclou la regulació de circulació dels cicles (article 3) i també la nova regulació per a la circulació de Vehicles de Mobilitat Personal (article 4). Respecte a la circulació de cicles, l'ordenança diu el següent:

#### **Art. 3 Circulació de cicles**

*En vies urbanes:*

1. *Els conductors de cicles propulsats exclusivament per l'energia muscular de la persona o persones que estan sobre el vehicle per mitjà de pedals i de bicicletes amb pedaleig assistit només poden circular pels espais següents:*
  - a. *Vies ciclistes, sempre que l'amplada del cicle no superi l'espai delimitat dels carrils senyalitzats o la meitat de l'amplada de la via ciclista:*
    - i. *A una velocitat que no superi els 20 km/h.*
    - ii. *En el sentit de circulació indicat en la via.*
  - b. *En els trams de connexió de vies ciclistes per vorera de longitud inferior a 20 m entre vies ciclistes, entre aquestes i aparcaments per a bicicletes o la calçada.*
    - i. *A una velocitat inferior a 6 km/h (pas de vianants).*
    - ii. *Cedint el pas als vianants.*
  - c. *Parcs, a una velocitat que no superi els 6 km/h (pas de vianants).*
  - d. *Carrers amb limitació de velocitat màxima a 20 km/h i amb prioritat per a vianants:*
    - i. *A una velocitat que no superi els 6 km/h (pas de vianants)*
    - ii. *A 1,5 metres de distància de les façanes d'edificis.*
    - iii. *En el sentit de circulació indicat per als vehicles.*
  - e. *Calçada de la resta dels carrers aptes per a la circulació de vehicles de motor.*
2. *Els cicles propulsats exclusivament per l'energia muscular de la persona o persones que estan sobre el vehicle per mitjà de pedals i les bicicletes amb pedaleig assistit s'han d'estacionar preferentment als aparcaments habilitats per a aquests vehicles,*

## **PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

### *Pilar 3. Promoció, seguiment i governança de la bicicleta*

*tant a la vorera com a la calçada. Es podran lligar als elements estructurals o mobiliari urbà quan no hi hagi aparcaments específicament dissenyats per a aquests vehicles i sempre que no menyscabin en la funció o malmetin els elements als quals es lliquen o interfereixin en l'ús de la via pública i els itineraris de vianants accessibles. Està prohibit lligar-los a arbres o qualsevol element d'una façana.*

- 3. Els conductors dels cicles no inclosos en la descripció de l'apartat 1 només poden circular per la calçada dels carrers que són aptes per a la circulació d'automòbils. Aquests vehicles només es poden estacionar atenent a la regulació de la normativa sectorial per als vehicles.*
- 4. Les bicicletes poden transportar persones i/o càrrega (animals o mercaderies), utilitzant remolcs, semiremolcs, semi bicis o altres elements degudament homologats i quan la persona conductora sigui major de 16 anys. Els menors de 16 anys transportats en aquests aparells han d'anar lligats amb cinturó de seguretat i portar casc de protecció homologat per a bicicletes. Tot això mentre no ho defineixi una normativa sectorial de rang superior.*

### **Ordenança municipal de civilitat**

Aquesta ordenança pretén regular l'activitat de les persones, tant físiques com jurídiques, a la via pública per tal de garantir un clima de civisme. Sobre la bicicleta, l'ordenança no permet la circulació de bicicletes ni cicles per les voreres, andanes i passeig que no tinguin una senyalització específica per a bicicletes, cosa que es considera una infracció lleu.

### **Ordenança de convivència ciutadana**

En aquesta ordenança es regula la circulació de bicicletes en els boscos urbans de la ciutat (article 17). Aquestes poden circular per camins d'amplada superior a 2,5 metres a una velocitat adequada en funció del tipus de via i de l'afluència de vianants i a no més de 30 km/h. Es prohibeix circular per camp a través o fora dels camins.

### **Reglament regulador de l'ús de les Vies Verdes de Girona**

Aquest reglament ordena l'ús i la circulació per les Vies Verdes en el seu article 12. Limita la velocitat de circulació a 20 km/h com a màxim i, quan s'està avançant a una persona vianant, la velocitat ha de ser com a màxim 10 km/h. A més cal circular de manera prioritària per la dreta i no interrompre el pas d'altres persones usuàries de la via.

## 2. CAMPANYES DE SENSIBILITZACIÓ I PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA

### 2.1 Campanyes i activitats

#### Setmana europea de la mobilitat

L'Ajuntament de Girona porta anys promovent activitats dins de la Setmana Europea de la Mobilitat. Aquest any 2020 les activitats es van veure limitades per la crisi del coronavirus, tot i així es van realitzar les següents activitats de promoció de la mobilitat ciclista.

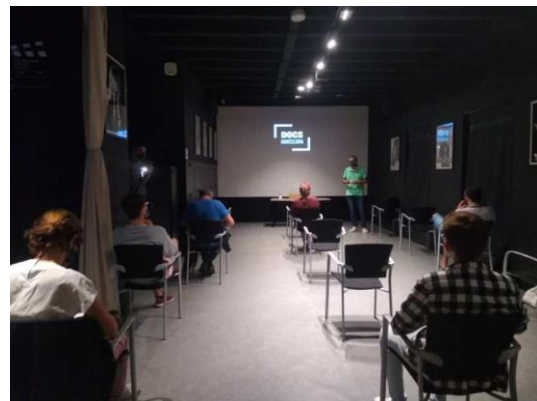
Taula 10. Activitats relacionades amb la bicicleta dins de la SEM2020

Activitat	Descripció	Entitat organitzadora
Operació Ring-ring	Les cent primeres persones que aquest dia vagin a la feina o a classe en bicicleta, si s'acosten en aquest punt, rebran un esmorzar i un obsequi sorpresa.	Mou-te en bici
Formació teoricopràctica sobre com desplaçar-nos amb bicicleta per la ciutat	Si et desplaçes habitualment amb bicicleta per la ciutat, aquesta formació és per a tu! Mou-te en Bici et formarà sobre com desplaçar-te de forma segura i eficient per la ciutat de Girona.	Mou-te en bici
BiciSegura. Inspecció tècnica de bicicletes	Punt de revisió mecànica de bicicletes gratuït, per assegurar-ne una bona conducció.	Mou-te en bici
Projecció del documental Bikes vs Cars de Fredrik Ger-en	Activistes i pensadors de tot el món, des de Sao Paulo a Los Angeles, passant per la situació idíl·lica de Copenhaguen, s'organitzen per a canviar la situació i aconseguir ciutats més sostenibles.	DocsBarcelona
Taller infantil "Construïm alforges i cistelles per a la bici i el patinet"	En aquest taller ens construirem unes cistelles o alforges de cartró per a portar els nostres tresors a la bici o al patinet, i les decorarem al nostre gust per lluir la nostra creativitat per tota la ciutat.	Maraki
Parc Infantil de Trànsit	El Parc Infantil de Trànsit és una activitat d'educació viària del Servei Català de Trànsit adreçada a nenes i nens de fins a 12 anys perquè, de forma lúdica, prenguin consciència de la seguretat viària.	Servei Català de Trànsit
Bici Day. La bici per a tots els gustos	Amb la finalitat de sensibilitzar i destacar els beneficis mediambientals dels nostres petits gestos diaris, durant tota la jornada s'ofereixen diferents activitats lúdico-formatives, xerrades i exposicions de diferents tipus de bicicleta.	Diferents entitats
Excursió amb bicicleta elèctrica per la vall de Sant Daniel	Una passejada amb guiatge per la vall de Sant Daniel amb bicicleta elèctrica.	Burricleta
Formació a persones que fan repartiment de mercaderies amb Cargobikes	Amb aquesta formació de sis hores les persones repartidores de mercaderies amb Cargobikes aprendran les nocions bàsiques per conduir i circular amb aquest tipus de vehicle per la ciutat de Girona de forma segura i eficient.	Adam Campmajo

**PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**  
*Pilar 3. Promoció, seguiment i governança de la bicicleta*



Cartell de la Setmana Europea de la Mobilitat 2020



Taller BiciSegura (Mou-te en Bici) a dalt i projecció documental Bikes vs Cars (DocsBarcelona) a baix.

### Campanya Ciclista a la vista (2015 i 2017)

La campanya Ciclista a la Vista tenia com a objectiu fomentar un canvi d'actitud per tal de d'incentivar la mobilitat en bicicleta. La campanya pretenia per un costat millorar el civisme de les persones ciclistes per a que fessin un bon ús de la bicicleta i respectessin les normes de circulació. Per un altre costat la campanya també anava dirigida a la resta de persones usuàries de la via per a que es respectessin els modes sostenibles. La campanya disposava d'un grafisme atractiu i el lema "Ciclista a la vista. Comparteix la ciutat."



Es van realitzar dues edicions de la campanya, una al 2015 i un altra al 2017. En la primera edició es van elaborar una sèrie de materials gràfics com vídeos i tríptics, així com cartellera per col·locar a la via pública i a la Girocleta. En l'edició de 2017 es va repetir el procés i es va incorporar l'edició d'un calendari amb consells pràctics. Aquest calendari no s'ha reeditat en els següents anys.



## PTBGi: I - Anàlisi de la mobilitat en bicicleta

Pilar 3. Promoció, seguiment i governança de la bicicleta

### Zona d'aturada per a bicicletes (2014)



L'any 2014 Girona va incorporar les Zones d'Aturada per a Bicicletes. Aquesta nova senyalització horitzontal vol donar prioritat a les bicicletes en la calçada establint una zona prioritària d'aturada davant d'una cruïlla semaforitzada. D'aquesta manera es garanteix que les persones ciclistes fossin les primeres a arrencar un cop el semàfor es posava en verd. Per la campanya es va editar un tríptic amb l'explicació d'aquesta senyalització.

### Campanya de circulació en bicicleta al Barri Vell (2019)

L'any 2019 es va dur a terme una campanya orientada a les persones que fan un ús esportiu de la bicicleta que circulaven pel Barri Vell. La campanya es va reforçar amb la presència d'agents de turisme i cívics i l'edició d'un fulletó de bones pràctiques que incloïa 5 recomanacions de com circular pel Barri Vell. Aquest fulletó es va consensuar entre l'Àrea de Promoció Econòmica, Mobilitat i l'associació Mou-te en bici.

La campanya va informar també a les empreses de lloguer de bicicletes, botigues de ciclisme i hotels.



### Servei de cessió de bicicletes a entitats i centres escolars



Tal com es diu en el portal web de l'Ajuntament de Girona, el servei de cessió de bicicleta dona la possibilitat a entitats sense ànim de lucre, com per exemple centres educatius, de demanar la cessió gratuïta de bicicletes que es troben al dipòsit municipal de vehicles, per promoure la formació i la conscienciació al voltant de la mobilitat sostenible.

En setembre de 2019 es van repartir una vintena de bicicletes a les entitats que ho van demanar amb l'objectiu de reparar-les i que siguin utilitzades entre la comunitat de l'entitat. N'és un exemple la tasca formativa que fa l'Institut Narcís Xifrà amb el projecte d'Inspecció Tècnica de Bicicletes (ITB) amb la finalitat de fer treballs de manteniment i reparació per part de l'alumnat, i com a escola verda, promoure la mobilitat sostenible.

## 2.2 Formacions

La majoria d'activitats formatives es realitzen dins de la Setmana Europea de la Mobilitat. Fora d'aquestes dates es destaquen les següents activitats:

### Bici Segura – ATM Girona

L'ATM promoció uns punts itinerants de revisió de la bicicleta per a que els i les ciclistes puguin saber l'estat del seu vehicle i rebre consells sobre el manteniment. Aquesta activitat es realitza a petició dels Ajuntaments i la organitza l'ATM de Girona i l'associació Mou-te en bici. És habitual que l'activitat es faci dins de la Setmana Europea de la Mobilitat, però no té perquè i algunes edicions s'ha fet en altres dates de l'any.

### Projecte Europeu School Chance

El projecte europeu CHOOl mobility CHALLENGE in regioNal poliCiEs (School Chance) està finançat pels Fons Europeus de Desenvolupament Regional i té l'objectiu de millorar la mobilitat independent dels infants mitjançant l'intercanvi i la consolidació de bones pràctiques.



Hi participen les següents regions d'Europa: Girona/Catalunya, Reggio Emilia -Itàlia-, Utrecht -Països Baixos-, Gdansk -Polònia-, Gävle -Suècia-, l'agència metropolitana Brasov Metropolitan Agency For Sustainable Development -Romania-, i l'Austrian Mobility Research FGM-AMOR, que actua com a soci assessor -Àustria-.

Entre les pràctiques que s'estan desenvolupant a Girona en destaquen:

- Redactar un manifest per una mobilitat escolar activa, sostenible i segura.
- Reforçar l'educació en seguretat viària i mobilitat sostenible a les escoles.
- Designació d'una figura de referència en matèria de mobilitat a les escoles.
- Promoure l'ús de mitjans de transport sostenibles i els hàbits saludables de mobilitat.
- Promoure rutes a l'escola segures i sostenibles.
- Crear una certificació escolar favorable a la mobilitat.

### 3. INVERSIÓ EN POLÍTIQUES PER A LA BICICLETA

Analitzant el Pressupost municipal de 2020 i únicament tenint en compte partides específiques destinades a la mobilitat en bicicleta (sense tenir en compte costos de personal ni conceptes compartits), s'han localitzat les següents inversions que ascendeixen a un valor de 539.600 €.

Taula 11. Partides pressupostàries destinades a la bicicleta – Pressupostos 2020

Partida	Pressupost 2020
<b><u>Infraestructura específica</u></b>	
Carril bici Pericot	150.000 €
Carril bici Pont Major - Poctefa	100.000 €
<b><u>Bicicleta pública</u></b>	
Explotació del servei Girocleta	195.000 €
Noves estacions Girocleta	30.000 €
<b><u>Cicloturisme i esports</u></b>	
DTE	10.000 €
BIKE SHOW SPORT EVENTS SL – SEA OTTER <sup>2</sup>	50.000 €
<b><u>Promoció</u></b>	
Setmana de la mobilitat	4.600 €

Font: Ajuntament de Girona

Les partides de manteniment de la infraestructura ciclable es troben integrades dins de les partides generals de manteniment de la via pública. El mateix passa amb la majoria de partides que es destinen a la promoció o la realització d'activitats i/o campanyes.

<sup>2</sup> Partida dividida en dues àrees diferents: Empresa i Esports.

#### 4. COEXISTÈNCIA DE LA BICICLETA AMB ALTRES APARELLS DE MOBILITAT PERSONAL

L'Ajuntament de Girona va actualitzar la seva ordenança de circulació el 13 d'octubre per tal d'incloure les diferents modalitats de vehicles de mobilitat personal dins de la circulació urbana. La nova ordenança va entrar en vigor el passat 24 de novembre i defineix les condicions de circulació de bicicletes, VMPs i altres ginys de la manera següent:

Figura 59. Infografia resum de les condicions de circulació en vies urbanes

CONDICIONS DE CIRCULACIÓ EN VIES URBANES						
CONDICIÓ	JOGUINES I VEHICLES DE VELOCITAT DE MENYS DE 6 KM/H	APARELLS SENSE PEDALS PROPULSATS PER L'ENERGIA MUSCULAR I MONOCICLES	CICLES SENSE MOTOR I BICICLETES DE PEDALEIG	VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL	CICLES DE MOTOR (L1e-A)	CICLOMOTORS DE DUES RODES (L1e-B)
<b>CASC DE PROTECCIÓ</b>	Cal que adoptis els elements de protecció que estableix el fabricant del teu aparell.	Obligatori menors de 16 anys [1]	Obligatori per a menors de 16 anys (conductors i passatgers) [1]	Sí [2]	Sí [3]	Sí [3]
<b>CINTURÓ DE SEGURETAT</b>	Cal que adoptis els elements de protecció que estableix el fabricant del teu aparell.	/	Persones transportades menors de 16 anys	/	/	/
<b>ESTACIONAMENT</b>	Els vehicles de menys 6km/h es poden deixar immobilitzats als llocs autoritzats	Es poden deixar immobilitzats als llocs autoritzats	Als aparcaments habilitats	Als llocs expressament autoritzats	En els llocs senyalitzats per a ciclomotors i motocicletes de conformitat amb l'article 22 de la DMC	En els llocs senyalitzats per a ciclomotors i motocicletes de conformitat amb l'article 22 de la DMC
<b>OBLIGACIÓ MATRICULAR</b>	NO	NO	NO	NO	SÍ	SÍ
<b>ASSEGURANÇA</b>	NO	RECOMANABLE	RECOMANABLE	RECOMANABLE	SÍ	SÍ
<b>REVISIONS DE ITV</b>	NO	NO	NO	NO	SÍ	SÍ
<b>PERMÍS DE CONDUIR</b>	NO	NO	NO	NO	Tricicles de motor: tipus L1. Per a altres cicles de motor, cal consultar el RD 818/2009.	Tipus AM
<b>UTILITZACIÓ DEL TELÈFON MÒBIL</b>	PROHIBIT	PROHIBIT	PROHIBIT	PROHIBIT	PROHIBIT	PROHIBIT
<b>UTILITZACIÓ D'AURICULARS</b>	PROHIBIT	PROHIBIT	PROHIBIT	PROHIBIT	PROHIBIT	PROHIBIT
<b>ENLLUMENAT O ELEMENTS REFLECTANTS</b>	/	/	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
<b>NOMBRE D'USUARIS</b>	D'acord amb el fabricant	D'acord amb el fabricant	Determinats per la construcció del vehicle i d'acord amb la normativa vigent	1 usuari	Determinats per la construcció del vehicle i d'acord amb la normativa vigent	Determinats per la construcció del vehicle i d'acord amb la normativa vigent

[1] Homologat o certificat  
 [2] Homologat o certificat per conduir bicicletes mentre no ho defineixi una normativa sectorial de rang superior  
 [3] Homologat  
 Per vies interurbans només poden circular cicles (bicicletes i cicles de 3 o més rodes) i Cicles de motor (L1e-A) i Ciclomotors de dues rodes (L1e-B).

Font: Ajuntament de Girona