ANNEX 3 del PPT
Disseny d'un opuscle

Programa d'actuació de la bicicleta 2026-2030

Índex

1 Introducció 3

2 Execució de vies ciclistes 4

2.1 Objectius 4

2.2 Antecedents 5

2.3 Tipologia d'actuacions de vies ciclistes 7

2.4 Planificació de la xarxa ciclable interurbana 8

2.5 Prioritat i estructura de les actuacions de vies ciclistes del programa 8

2.5.1 Actuacions previstes en l'anterior programa no finalitzades 9

2.5.2 Noves actuacions de vies ciclistes aprofitant intervencions de millora a la xarxa viària o desenvolupament de projectes de pacificació i millora del transport públic 10

2.5.3 Noves actuacions de vies ciclistes amb major demanda potencial en corredors viaris de la Generalitat 12

2.5.4 Noves actuacions de vies ciclistes específiques a impulsar per criteris alternatius a la demanda potencial 14

2.5.5 Noves actuacions de millora de la permeabilitat ciclista i de vianants de les infraestructures 15

2.6 Resum actuacions i inversió prevista en vies ciclistes 16

2.7 Manteniment de vies ciclistes 18

3 Desenvolupament de rutes cicloturístiques 19

3.1 Objectius 19

3.2 Programació 20

4 Resum de la inversió i seguiment del Programa 23

4.1 Resum de la inversió i revisió del programa 23

4.2 Seguiment i avaluació 24

Introducció

El Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar per l'Acord GOV/160/2019, de 5 de novembre, l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 (en endavant, ECB). Aquest document, sota el lema *fes-li lloc a la bici*, recull una vuitantena d'accions per potenciar i facilitar que la ciutadania es pugui desplaçar cada cop més en aquest mitjà de transport d'una manera confortable i segura.

L'estratègia va néixer amb la voluntat que altres administracions, institucions, empreses i organismes s'hi adhereixin. Actualment hi ha 34 ens i entitats adherides a l'ECB que, en virtut de les seves competències, desenvolupen programes o actuacions per assolir els objectius globals fixats a l'ECB.

El Programa d'Actuació DGIM 2022-2025, aprovat definitivament pel secretari general del Departament de la Vicepresidència, Polítiques Digitals i Territori el 14 de juliol de 2022, recollia la programació de les actuacions previstes per a aquell període per part de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat (DGIM) en relació amb l'ECB que eren del seu àmbit competencial directe.

L'any 2023 es va refer la programació d'actuacions, afegint alguna nova via ciclista, ajustant les longituds i pressupostos de les actuacions i eliminant les actuacions que ja havien finalitzat durant el 2022.

El present document té com a **finalitat impulsar una nova programació d'actuacions per al període 2026-2030** per part de la DGIM **amb l'objectiu de donar un nou impuls i continuïtat** al desplegament de les línies d'actuació definides en l'ECB de l'anterior programa.

Les diferents tipologies d'actuacions considerades per la DGIM per al desplegament de l'ECB dins el seu àmbit competencial per al període 2026-2030, són:

- **L'execució de vies ciclistes** que facilitin la mobilitat quotidiana.
- **El desenvolupament de rutes cicloturístiques** que articulin el territori.
- **La promoció de la intermodalitat** bicicleta - transport públic mitjançant aparcaments segurs per a bicicletes als principals nodes de transport (Bicitancats).
- **Altres accions de promoció i governança** de la mobilitat en l'àmbit de la bicicleta.

Execució de vies ciclistes

Objectius

Catalunya té per endavant un important repte per assolir una xarxa d'infraestructures pedalables que doni suport a la mobilitat quotidiana en bicicleta, tant a escala municipal com intermunicipal, tot plegat amb un nivell de cobertura relativament equiparable al d'altres mitjans de transport, i així poder exercir el dret a poder pedalar amb seguretat a les nostres ciutats i territoris.

L'ECB, en el seu primer pilar estratègic, vol aconseguir que la bicicleta sigui la protagonista d'una mobilitat quotidiana més amable i sostenible, **connectant amb vies ciclistes les àrees urbanes i d'activitat econòmica situades a l'entorn dels 10 km** de forma segura, confortable i directa.

Aquestes connexions afavoriran l'equitat econòmica i social. La bicicleta és un mode molt inclusiu per al conjunt de la població en tenir molt baix cost i estar a l'abast de pràcticament totes les edats. Alhora és un mode que afavoreix l'eficiència energètica en no tenir emissions, de manera que es promou la lluita contra el canvi climàtic reduint la contribució del transport a les emissions contaminants i fomentant els mitjans nets, l'economia circular, la resiliència climàtica i la mobilitat universal.

Així doncs, pel que fa a les vies ciclistes suburbanes o interurbanes de connectivitat ciclista a l'entorn dels 10 km, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat (DGIM) hi té un paper rellevant. La DGIM impulsa actuacions de vies ciclistes interurbanes paral·leles a la seves carreteres que connectin els nuclis de població i d'activitat més importants com una de les principals actuacions que desenvolupen aquest primer pilar de l'ECB.



Imatge 1. Via ciclista entre Manresa i Santpedor

Aquestes vies ciclistes interurbanes són vies paral·leles al corredor de la infraestructura viària i estan específicament condicionades per al trànsit de bicicletes, l'amplada de les quals permet el pas segur d'aquests vehicles de forma segregada del trànsit rodat i que poden ser compartides, o no, amb vianants. Lògicament, i en determinats entorns, aquestes vies també poden donar resposta a la mobilitat vinculada al lleure, l'esport o el turisme.



Imatge 2. Via ciclista del Ter: Llanars – Vilallonga de Ter

Antecedents

El Programa d'actuació DGIM 2022-2025, de desplegament de l'Estratègia catalana de la bicicleta, es va marcar com a objectiu l'impuls de **150 km** noves vies ciclistes per tal de contribuir a l'objectiu de l'ECB de doblar la quota modal en els desplaçaments quotidians interurbans de menys de 10 km. El programa preveia 41 actuacions de vies ciclistes específiques o integrades en projectes de pacificació i millora del transport públic, amb una inversió total de 171,8 M€ (d'aquests, 128,5 M€ corresponen als projectes de pacificació i millora del transport públic, sense segregar la part de la inversió corresponent a la via ciclista).

L'any 2023 es va actualitzar el programa d'actuació, afegint la via ciclista de Celrà, ajustant les longituds i pressupostos de les actuacions previstes en el programa 22-25 i eliminant de la previsió les 4 actuacions que es van finalitzar durant el 2022 (14,5 km de noves vies ciclistes amb una inversió total de 46,1 milions d'euros). Així, l'actualització del programa preveia la redacció i execució de **40 projectes** de vies ciclistes, amb la construcció de **124 km** i una inversió de **94 milions d'euros** (tenint en compte només la part d'inversió en vies ciclistes del pressupost total en el cas de les actuacions d'integració). D'aquests 124km, 76,5 km estaven vinculats a 13 actuacions de millora de la xarxa viària, pacificació del trànsit i potenciació del transport públic amb un pressupost total previst de 128,5 M€ (pressupost total de les actuacions sense segregar la via ciclista de la resta del projecte) i la resta d'actuacions eren específiques de vies ciclistes.

El programa va comptar amb fons propis i finançament europeu: tant amb el Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER), com amb el fons NextGenerationEU, mitjançant els instruments REACT-EU i el Mecanisme de Recuperació i Resiliència (MRR).

Imatge 3. Estat de les vies ciclistes incloses en el programa d'actuació 22-25.

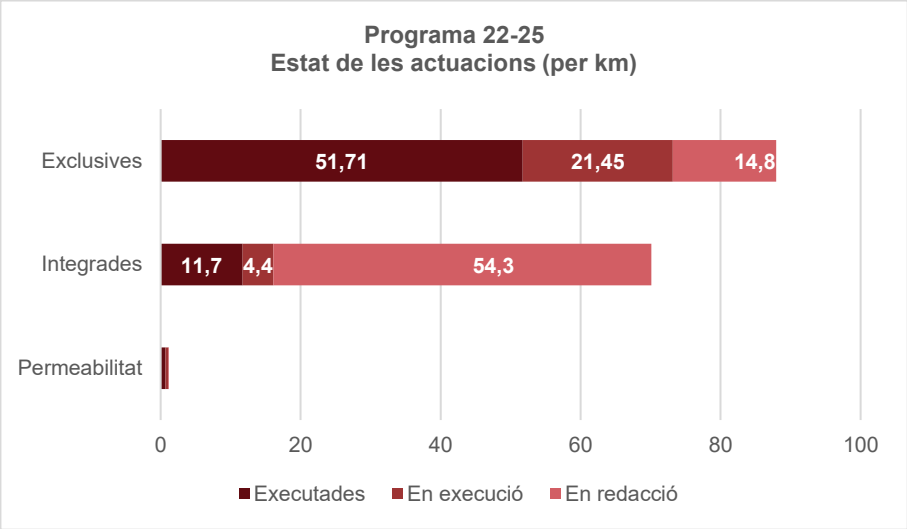
Actualment s'han **executat o estan en execució 33 actuacions que representen 90,4 km de vies ciclistes amb una inversió de 65 M€** (124,7 M€ d'inversió total). Concretament: 64,2 km ja estan executats amb una inversió de 41,3 M€ en vies ciclistes, dels quals 11,7km corresponen a dues actuacions de millora de transport públic: el BRCAT de la carretera C-245 entre Castelldefels i Cornellà de Llobregat i el BRCAT de Girona a Salt, amb 8,2 M€ d'inversió destinats a la via ciclista (38 M€ d'inversió total). La resta d'actuacions executades corresponen a projectes específics de vies ciclistes.

En fase d'execució es troben **26,2 km**, amb una inversió executada o compromesa de **30,1 M€** en vies ciclistes. Quatre d'aquestes obres, valorades en 3 M€, es van aturar per diferents problemàtiques i estan pendents de nova licitació.

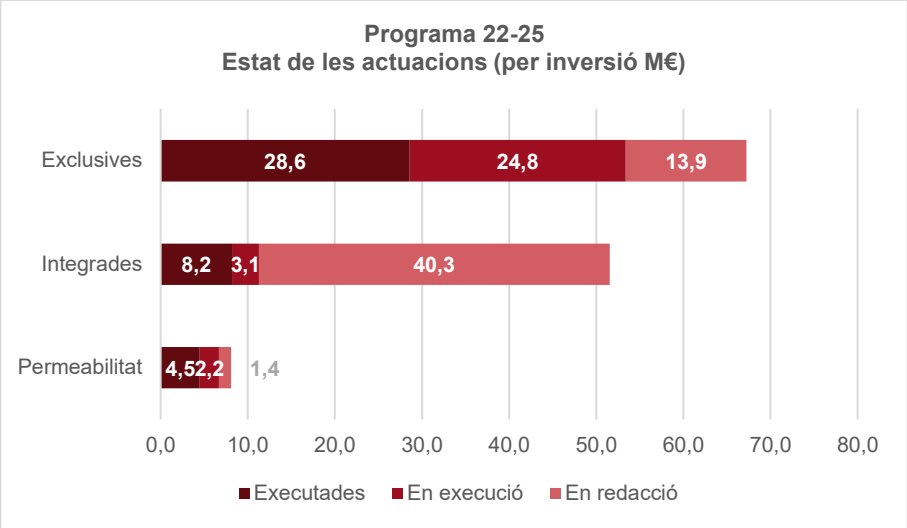
Resten en fase de projecte **15 actuacions de 69,2 km de longitud i 55,5 M€ d'inversió prevista**: Principalment es tracta dels projectes de pacificació del Maresme i els projectes BRCat dels corredors Blanes - Lloret i Sabadell – Castellar del Vallès que sumaran 53,3 km de via ciclista i una inversió de 38 M€.

D'aquestes inversions, 28,9 M€ s'han finançat amb fons MRR, 11,4 M€ amb fons REACT-EU i 1,4 M€ amb fons FEDER (incloent en aquest finançament actuacions de millora de transport públic – BRCat).

A l'annex 1 *"Programa 22-25: Vies ciclistes executades"* del present document s'inclou el detall de les actuacions.



Gràfic 1. Estat de les actuacions previstes en el Programa 22-25 (per longitud)



Gràfic 2. Estat de les actuacions previstes en el Programa 22-25 (per inversió)

Tipologia d'actuacions de vies ciclistes

La Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat (DGIM) impulsa actuacions d'infraestructures ciclistes paral·leles als corredors viaris de la seva titularitat, connectant municipis i contribuint al mallatge de la xarxa pedalable.

Tot plegat per crear, ampliar i potenciar les opcions de mobilitat quotidiana en bicicleta entre aquests àmbits, i ho fa mitjançant diferents tipologies d'actuacions:

- La redacció i execució de **projectes específics d'infraestructures ciclistes**: Es tracta de projectes que tenen com a objectiu principal el disseny i construcció d'una determinada via ciclista pel corredor d'una carretera de competència de la Generalitat.

- La internalització de vies ciclistes en **projectes de condicionament i millora d'infraestructures viàries**: En aquest cas la via ciclista es desenvolupa en el marc d'un projecte l'objecte del qual és el condicionament o millora de la carretera, com pot ser la transformació a carretera 2+1 entre d'altres.

- La internalització de vies ciclistes en **projectes de pacificació del trànsit o potenciació del transport públic**. En determinats corredors viaris de la Generalitat és necessari desenvolupar actuacions integrals de pacificació de la xarxa viària o actuacions de millora de la infraestructura viària per donar prioritat al pas del transport públic (projectes de BRCat). Són projectes que també inclouen el desenvolupament de vies ciclistes en aquests corredors.

Planificació de la xarxa ciclable interurbana

Alguns instruments de planificació de les infraestructures i la mobilitat ja han començat a integrar la definició de la xarxa interurbana o suburbana pedalable als seus àmbits d'actuació. És el cas, per exemple, del Pla director d'infraestructures del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), el Pla Director de Mobilitat del SIMMB, el Pla específic de mobilitat del Vallès (PEMV), o la xarxa Bicivia, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, entre d'altres, amb un gran nombre de quilòmetres de vies ciclistes encara per realitzar.

Així mateix, diversos territoris estan desenvolupant, sovint a nivell comarcal, els seus propis documents de planificació de xarxa ciclable intermunicipal.

En conjunt, el volum d'itineraris i connexions ciclables detectats en aquests instruments de planificació és molt important i planteja horitzons temporals força llargs. L'objectiu d'aquest programa és establir els diferents criteris de priorització de les actuacions a executar per part de la DGIM en el proper quinquenni.

Prioritat i estructura de les actuacions de vies ciclistes del programa

El Programa 26-30 pretén continuar amb l'objectiu establert en l'anterior programa; és per això que una de les prioritats d'aquest nou programa és incorporar la **finalització de les actuacions del Programa 22-25** no executades.

A més el programa preveu l'impuls d'actuacions en els **corredors de major demanda potencial ciclista**. S'ha fet una primera anàlisi per conèixer quines són les principals connexions interurbanes que cal prioritzar per demanda de mobilitat. L'objectiu és aconseguir que els desplaçaments entre nuclis situats a menys de 10 km amb un volum significatiu de mobilitat es puguin realitzar en modes actius mitjançant l'execució de vies ciclistes condicionades en l'horitzó 2030. L'anàlisi conclou que si actuem en prop del 15% de les principals relacions interurbanes es pot donar servei a un 70% de la demanda potencial ciclista. Aquesta anàlisi es pot consultar en l'annex 4 i serà completada en altres documents de planificació, com el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya, a més llarg termini. Amb aquest objectiu, el programa incorpora el conjunt de relacions amb una major demanda potencial ciclista, superior a 200 desplaçaments diaris en bicicleta, dels corredors viaris de la Generalitat de Catalunya.

Per altra banda, el programa també impulsa altres actuacions entre àrees urbanes funcionals de menors dimensions però igualment destacables **per altres criteris** d'equitat, seguretat, turisme sostenible en àrees naturals i altres. Tal com s'ha indicat anteriorment, el volum de necessitats d'infraestructura ciclable per garantir una ciclabilitat segura i eficient en tot el territori és elevat i va més enllà dels corredors amb major demanda potencial ciclista.

En aquest sentit, el programa proposa elaborar i contrastar durant el primer semestre de 2026 una eina multicriteri per a la priorització del conjunt d'actuacions que es vagin detectant en el període del programa en funció de criteris d'eficiència, facilitats de desenvolupament o viabilitat tècnica.

Finalment també s'inclouen aquelles actuacions que milloren la **permeabilitat transversal** de les infraestructures viàries, per facilitar la mobilitat activa entre àrees urbanes i d'activitat econòmica situades a banda i banda. En alguns casos, determinades infraestructures com vies d'alta capacitat i línies ferroviàries generen un efecte barrera per a la mobilitat a peu i en bicicleta entre aquestes àrees properes. Aquestes actuacions consisteixen en passeres o passos inferiors que donin continuïtat o enllacin amb itineraris ciclistes i de vianants, situats a banda i banda de la infraestructura així com millores de creuaments de vianants i ciclistes mitjançant refugis centrals.

Així, les actuacions incloses en el programa s'estructuren en les següents línies de treball:

- Actuacions previstes en l'anterior programa no finalitzades
- Noves actuacions de vies ciclistes aprofitant intervencions de millora a la xarxa viària o desenvolupament de projectes de pacificació i millora del transport públic
- Noves actuacions de vies ciclistes específiques amb major demanda potencial en corredors viaris de la Generalitat
- Noves actuacions de vies ciclistes específiques a impulsar per altres criteris alternatius a la màxima demanda potencial
- Noves actuacions de millora de permeabilitat de les infraestructures

1.1.1 Actuacions previstes en l'anterior programa no finalitzades

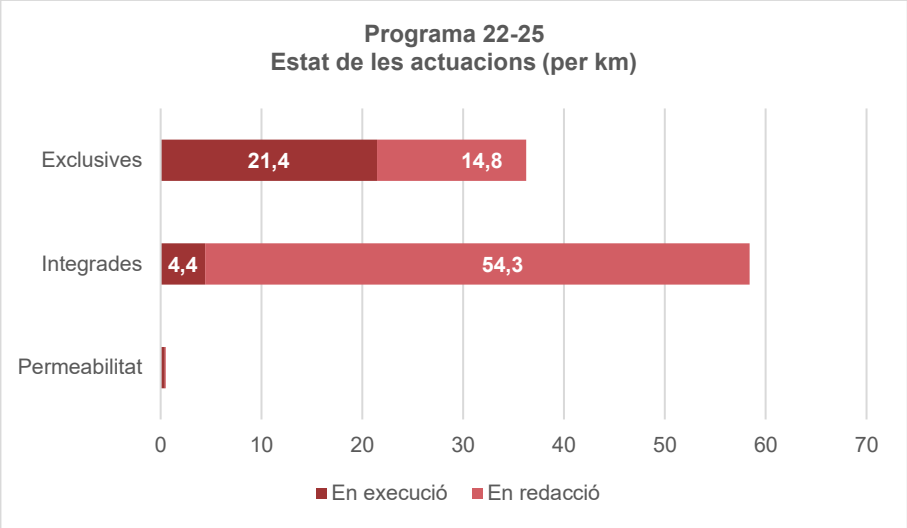
El Programa d'actuació 2022-2025 recollia un llistat de vies ciclistes específiques o inserides en projectes de condicionament i millora d'eixos viaris o bé en projectes de millores integrals, pacificació de trànsit o potenciació del transport públic en determinats corredors, amb l'objectiu de redactar els projectes així com de licitar i executar les obres corresponents. Un 54% d'aquestes actuacions no han finalitzat i actualment es troben en fase de projecte o d'obra.

El Programa d'actuació 2026-2030 inclou la finalització de la redacció i l'execució dels projectes de vies ciclistes previstos en el programa anterior, amb una inversió de **85,6 M€ i 26 actuacions (de les quals, 11 es troben en execució) que suposaran un increment de 95,4 km de xarxa ciclable**.

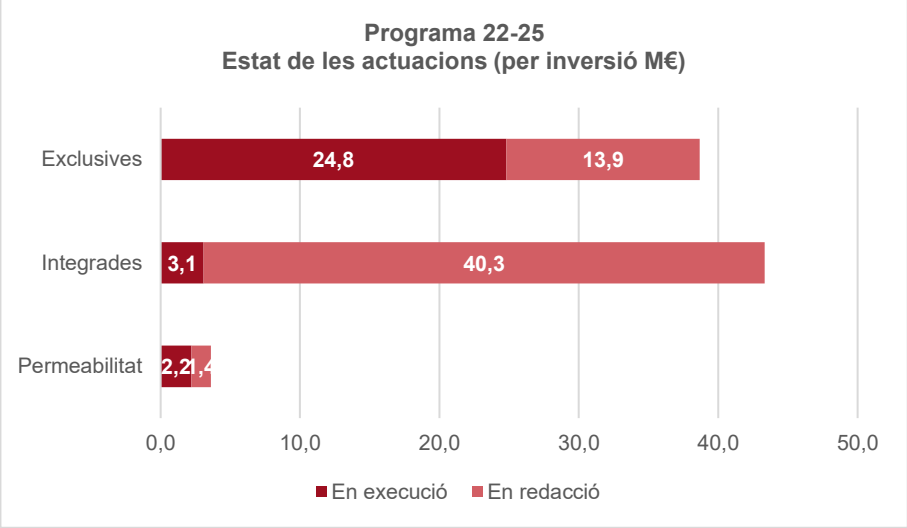
Les 11 actuacions que s'estan executant suposaran un increment de 26,2 km de vies ciclistes amb un pressupost de 30,1 M€ i estan pràcticament ja enllestides. D'aquestes, 2 actuacions són integrades en millores del transport públic: el BRCat Terrassa – Sabadell i el BRCat de la Riera de Caldes, amb 4,4 km de vies ciclistes 3,1 M€ previstos destinats a les vies ciclistes. La resta son actuacions específiques de vies ciclistes.

Pel que fa a les actuacions en redacció, 8 corresponen a projectes de pacificació del trànsit i millora del transport públic, amb l'execució de 54,3 km de vies ciclistes i una inversió estimada de 40,3 M€ d'inversió en via ciclista. La resta son actuacions específiques de vies ciclistes.

9



Gràfic 3. Estat de les actuacions pendents del Programa 22-25 (per longitud)



Gràfic 4. Estat de les actuacions pendents del Programa 22-25 (per inversió)

En les taules 1 i 2 de l'annex 2 "Actuacions en vies ciclistes. Programa 2026 – 2030" s'inclouen les actuacions del programa 22-25 que es troben en execució. A les taules 3 i 4 de l'annex 2 es detallen les actuacions del programa 22-25 que es troben actualment en redacció.

1.1.2 Noves actuacions de vies ciclistes aprofitant intervencions de millora a la xarxa viària o desenvolupament de projectes de pacificació i millora del transport públic

La DGIM, en el marc de les seves competències, impulsa projectes de condicionament i millora de la xarxa de carreteres titularitat de la Generalitat de Catalunya.

Un dels objectius transversals d'aquesta Direcció General és aconseguir una xarxa d'infraestructures inclusives, que tinguin en compte a tots els usuaris, amb especial atenció a la mobilitat activa, desenvolupant vies i rutes ciclistes i per a vianants en corredors interurbans.



Imatge 4. Execució del BRCat Girona - Salt

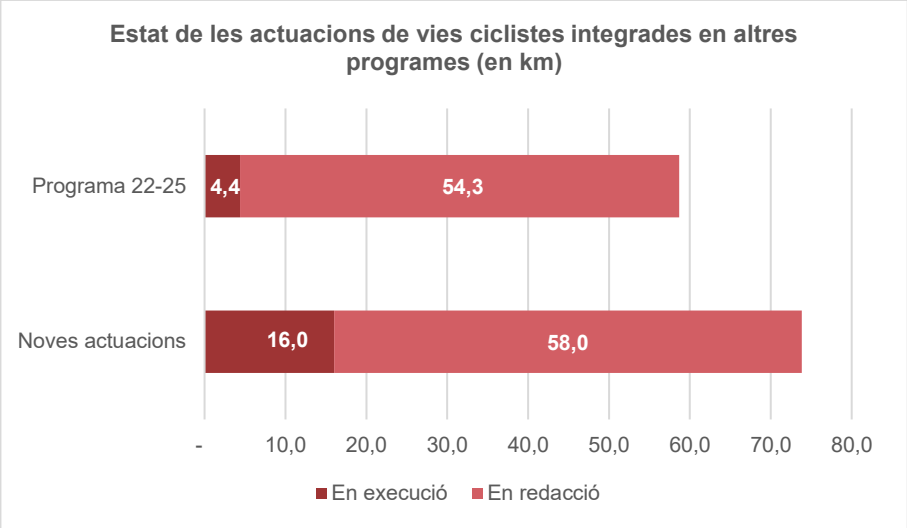
Tal com s'ha explicat anteriorment, el programa 22-25 ja preveia l'execució de diverses actuacions de millora del transport públic i pacificació i millora de la xarxa viària que incloïen vies ciclistes, de les quals 11 actuacions tindran continuïtat en el programa 26-30 (58,7km i 41,1 M€ en inversió ciclista).

A més, s'està executant el desdoblament de la carretera B-224 entre Martorell i Sant Esteve Sesrovires, amb una inversió total de 26,2 M€ (**1,4 M€** estimats en via ciclista i 2 km) . Aquesta actuació incorpora una via ciclista al llarg de tot el seu recorregut.

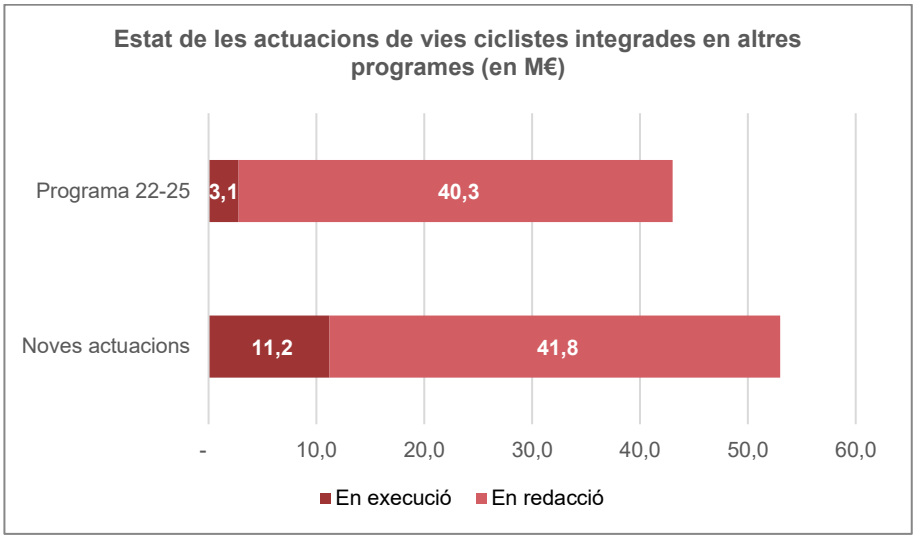
D'altra banda, es troben en redacció **23 noves actuacions** de millora de la xarxa viària que suposaran una ampliació de la xarxa ciclable de **58 km** i una inversió total de 825,3 M€ (dels quals s'estima que **41,8 M€** es destinaran a l'execució de les vies ciclistes corresponents).

A més, el Departament impulsa el desplegament del **tramvia del Camp de Tarragona**. La primera fase connectarà Cambrils, Salou i Vila-seca en un tram de 14 quilòmetres. La segona, encara en fase de redacció, preveu la connexió amb Reus, Tarragona i un ramal cap a l'aeroport. El Departament participarà, mitjançant convenis amb els Ajuntaments, en la construcció de carrils bici inclosos ens els projectes d'urbanització del corredor tramviari, amb una inversió prevista destinada a les vies ciclistes de **9,8 M€ i 14 km** de carrils bici entre Vila-seca, Salou i Cambrils.

Per tant, la inversió en vies ciclistes en projectes de millora de xarxa viària i potenciació de transport públic prevista per aquest programa 2026-2030 és de **53 M€** i suposarà un total de **74 km** nous de xarxa ciclable.



Gràfic 5. Estat de les actuacions de vies ciclistes integrades en altres projectes (en longitud)



Gràfic 6. Estat de les actuacions de vies ciclistes integrades en altres projectes (en inversió)

A la taula 5 de l'annex 2 del present document es mostra el llistat de les actuacions que, tot i ser projectes de millora i condicionament de xarxa viària, inclouen l'execució d'itineraris ciclables compartint el corredor viari.

1.1.3 Noves actuacions de vies ciclistes amb major demanda potencial en corredors viaris de la Generalitat

Atès el volum i complexitat de la xarxa ciclable, que pot arribar a ser molt extensa en el territori, la DGIM s'ha plantejat, com a un dels objectius estratègics, garantir els itineraris ciclables en aquelles **connexions intermunicipals de distàncies inferiors als 10 km i amb una major demanda potencial ciclista.**

Per tal d'assolir aquest objectiu, el Programa d'actuació 2026-2030 incorporarà **26 projectes** de vies ciclistes exclusives en corredors viaris de la Generalitat de Catalunya amb major demanda potencial ciclista, que suposaran la construcció de **96,3 km de xarxa ciclable** amb una inversió prevista de **68,9 milions d'euros**.

Per tal d'identificar els corredors amb una major demanda potencial ciclista s'ha desenvolupat una anàlisi per avaluar les relacions amb major demanda potencial de mobilitat quotidiana. Aquest estudi s'ha fet a partir de les dades de mobilitat disponibles i les distàncies intermunicipals; s'han identificat un total de 1.455 relacions intermunicipals de menys de 10 km que suporten 2,25 milions de desplaçaments diaris totals.

Les connexions amb una demanda potencial ciclista superior a 200 desplaçaments diaris (198 relacions) suposen un 15% de les connexions intermunicipals potencialment ciclables però donaran servei a un 70% de la demanda potencial ciclista (tenint en compte l'exclusió del continu urbà central en l'entorn de Barcelona).

De les connexions amb major demanda potencial ciclista identificades, 76 es corresponen amb corredors viaris titularitat de la Generalitat. Algunes d'elles s'han descartat per problemes de ciclabilitat relacionats, entre d'altres, amb pendents massa elevats o disposar d'itineraris alternatius a la carretera, o ser una petita part d'un itinerari en el qual el corredor principal pertany a una altra administració. Tenint en compte l'anterior, es consideren 71 connexions. D'aquestes, algunes ja disposen de via ciclista en servei i d'altres estaven incloses en el Programa 22-25 o quedaran cobertes amb actuacions de millora de la xarxa viària i potenciació del transport públic que inclouen via ciclista.

A més, amb el desplegament del tramvia del Camp de Tarragona es garantirà la connexió en bicicleta de 3 dels itineraris de major demanda potencial ciclista del Camp de Tarragona.



Imatge 5. Via ciclista entre Sabadell i Terrassa

Per tant, resten pendents **26 actuacions** de les quals 10 ja es troben en fase de redacció, que suposaran la construcció de **96,3 km** nous de via ciclista amb una inversió prevista de **68,9 M€.**

Per la metodologia emprada en l'anàlisi, queden excloses les connexions intramunicipals entre nuclis de població o pols d'atracció/generació de mobilitat que podrien generar una alta demanda potencial ciclista. Aquestes connexions també podran ser considerades d'alta demanda potencial ciclista si es comprova que efectivament la demanda potencial supera els 200 desplaçaments diaris, llindar fixat en l'estudi com d'alta demanda potencial ciclista.

Totes aquestes actuacions es projectaran i s'aniran executant en funció de la disponibilitat pressupostària amb una previsió d'inversió de **8 M€ anuals** per tirar endavant aquestes actuacions.

A les taules 6 i 7 de l'annex 2 del document s'inclouen tant les actuacions que es troben en fase de projecte i execució com aquelles que s'impulsaran durant la vigència del nou programa.

1.1.4 Noves actuacions de vies ciclistes específiques a impulsar per criteris alternatius a la demanda potencial

Amb l'objectiu d'assolir una cobertura territorial de connectivitat ciclista de nuclis i municipis propers a distàncies de menys de 10 km, el programa 26-30 inclourà tot un seguit d'actuacions de vies ciclistes específiques que no responen estrictament a aquells corredors de màxima demanda potencial ciclista però que es consideren igualment necessàries per altres criteris com l'equitat, la seguretat viària i el turisme sostenible en àrees rurals entre d'altres. Així, la DGIM continuarà impulsant actuacions que no responen a criteris de màxima demanda potencial però resulta prioritari llur desenvolupament tenint en compte, entre d'altres:

- la connexió amb estacions de transport públic, polígons industrials, centres educatius, o altres pols d'atracció/generació de mobilitat en distàncies inferiors a 10 km
- la inclusió en un instrument de planificació de la mobilitat vigent
- la seguretat viària
- la possibilitat de cofinançament
- les sinèrgies amb la xarxa cicloturística
- el mallatge de la xarxa ciclable existent
- el cost/km de via ciclista



Imatge 6. Via ciclista entre Sort i Rialp.

El programa d'actuació 26-30 preveu, per aquest primer semestre de 2026, l'elaboració d'una eina multicriteri que permeti prioritzar les diferents actuacions d'aquest apartat.

Actualment es troben en redacció o impuls **15 actuacions que responen a aquests altres criteris** i que s'aniran executant en funció de la seva classificació a partir de l'eina multicriteri.

Es preveu una inversió de **4 M € anuals** per tirar endavant aquestes actuacions.

A la taula 8 de l'annex 2 del present document es detallen les actuacions de vies ciclistes que es troben en redacció i que hauran de ser avaluades amb l'eina multicriteri per prioritzar la seva execució.

1.1.5 Noves actuacions de millora de la permeabilitat ciclista i de vianants de les infraestructures

Les autopistes o vies d'alta capacitat, amb una elevada intensitat de trànsit i alta velocitat de circulació, no poden ser travessades a nivell per una infraestructura ciclista o de vianants generant un important obstacle per a la mobilitat a peu o en bicicleta; és el que s'anomena efecte barrera; el mateix passa amb les infraestructures ferroviàries en superfície i no tramviàries. Per tal de minimitzar aquest impacte i millorar la permeabilitat de les infraestructures, el programa 26-30 preveu la construcció de passeres i passos inferiors que garanteixin la continuïtat dels itineraris per a vianants i ciclistes a banda i banda de la infraestructura viària i/o ferroviària.

Així, la DGIM està impulsant un conjunt d'actuacions que tenen com a objectiu la millora de la permeabilitat de les infraestructures amb una inversió prevista de **11,6 M€.**

A la taula 9 de l'annex 2 del present document es detallen els projectes de millora de la permeabilitat de vianants i ciclistes que es troben en fase de redacció o execució per part de la Direcció General.



Imatge 7. Pas inferior a Caldes de Montbui

Per altra banda, en la línia de l'**Estratègia catalana dels vianants 2030** que es fixa com a un dels seus objectius bàsics l'increment de la seguretat i el confort de les persones que caminen, el Programa d'actuació 26-30 inclou la millora dels creuaments interurbans de vianants i ciclistes a les carreteres: En determinades carreteres, en funció de la intensitat de vehicles, resulta molt complicat per a vianants i ciclistes efectuar el creuament en condicions de seguretat.

Per millorar les condicions de creuament, la DGIM impulsarà l'**execució de refugis centrals** que permetin que vianants i ciclistes puguin creuar la carretera en dos temps o la **semaforització** de determinats creuaments, en aquells punts de la xarxa viària de la Generalitat on es detecti una certa demanda de vianants i ciclistes i una elevada intensitat de vehicles que dificulti el creuament.

En aquesta línia, el programa preveu una **inversió anual d'1 M€** per millorar els creuaments d'itineraris o parades de bus així com per impulsar altres **actuacions de millora de la permeabilitat** de vianants i ciclistes recollides a la taula 9 de l'annex 2 del present document.

Resum actuacions i inversió prevista en vies ciclistes

Seguidament es mostra la taula resum de la inversió prevista en vies ciclistes per al Programa d'actuació 2026-2030 així com un mapa amb l'estat de les diferents actuacions previstes:

	Longitud (km)	Inversió (M€)
1 Finalització d'actuacions previstes en el Programa 22-25	**95,4**	**85,6**
En execució	26,2	30,0
En redacció	69,2	55,5
2 Noves vies ciclistes integrades en millores de la xarxa viària, pacificació del trànsit o millora del transport públic	**74,0**	**53**
En execució	16,0	11,2
En redacció	58,0	41,8

3 Noves vies ciclistes exclusives en corredors d'alta demanda potencial ciclista	**68,5**	**47**
En execució	11,4	7,0
Previsió	57,1	40
4 Noves vies ciclistes exclusives a desenvolupar per altres criteris	**28,6**	**20**
Previsió	28,6	20
5 Actuacions de millora de la permeabilitat de vianants i ciclistes		**16,6**
En execució		2,3
En redacció		9,3
Previsió		5
TOTAL vies ciclistes	**266,5 km**	**222,2 M€**

Taula 1. Resum de la inversió prevista en vies ciclistes



Imatge 8. Mapa de l'estat de les actuacions en vies ciclistes

Manteniment de vies ciclistes

La DGIM ha impulsat l'execució de nombroses vies ciclistes en corredors viaris de titularitat de la Generalitat de Catalunya. Tradicionalment, la conservació i explotació d'aquestes infraestructures s'ha abordat mitjançant la cessió de la titularitat de les vies ciclistes als ajuntaments.

Aquesta línia de treball, però, ha tingut dificultats degut a la reticència o impossibilitat d'alguns ajuntaments a assumir-ne el seu manteniment; a més, la cessió d'aquestes infraestructures a ens locals ha comportat, en alguns casos, una manca de manteniment i degradació de les mateixes.

En les noves actuacions del programa 2026-2030 es preveu que sigui preferentment la DGIM la que conservi i exploti les vies ciclistes construïdes en paral·lel a les carreteres de titularitat de la Generalitat. Aquesta opció facilitarà la gestió dels elements funcionals compartits i busca aconseguir fer més inclusives les carreteres, integrant aquestes vies que permeten la mobilitat activa i transformant la gestió de carreteres en gestió d'infraestructures viàries de mobilitat. Tot i això, seguiran existint trams i actuacions on es continuarà cedint la via ciclita executada ja sigui per continuïtat amb xarxa urbana, amb altra administració o una millor explotació de la via.

Així, es preveu que el manteniment de les vies ciclistes construïdes en corredors viaris de la Generalitat s'inclogui en els corresponents contractes de conservació de carreteres.

El manteniment d'una via ciclista s'estima en 5.000 € per km de via ciclista tot i que cal tenir en compte que aquest cost pot variar molt en funció de les característiques i els elements de la via ciclista a mantenir.

Dels quilòmetres que proposa executar el programa fins a 2030, es preveu el manteniment d'un 75% de les vies ciclistes excloent l'eix del Maresme vinculat a la pacificació de l'N-II, el que suposarà **180 km** a 2030, amb un cost total acumulat de **3,1 M€.**

Desenvolupament de rutes cicloturístiques

Objectius

El segon pilar de l'ECB té com a objectiu **impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu de manera segura**. Als entorns de les nostres viles i ciutats, especialment els caps de setmana, les persones usuàries de la bicicleta gaudeixen simplement passejant o bé fent esport.

Les rutes cicloturístiques son itineraris ciclables de gran recorregut, aptes per l'esport o el lleure en bicicleta i senyalitzats, amb l'objectiu de posar-los en valor. Aquests itineraris generalment no són paral·lels a les carreteres sinó que aprofiten trams de vies verdes, camins i excepcionalment carreteres amb baixa intensitat de trànsit, amb connexions a les rutes existents de caràcter més local i a la xarxa de transport públic. Tot plegat possibilita, a diferent escala, el turisme i l'oci de manera activa i sostenible, especialment en espais d'alt valor natural i turístic.



Imatge 9. Ruta dels Llacs. Tram Cellers – Salàs de Pallars.

El cicloturisme pot ser una palanca molt potent per diversificar l'oferta turística de Catalunya perquè atrau un perfil de visitant diferent del turisme més massiu i estacional de sol i platja. Sovint es tracta de persones amb sensibilitat pel medi ambient, interès pel patrimoni cultural i gastronòmic, i amb una despesa repartida al llarg del territori: allotjaments rurals, petits hotels, restaurants locals, tallers de bicicletes i serveis de guia. Això pot suposar un motor econòmic que ajuda a distribuir millor els beneficis del turisme, arribant a comarques d'interior i zones rurals que tradicionalment queden fora dels grans fluxos turístics.

A més, el cicloturisme és ideal per a la desestacionalització, ja que les millors èpoques per pedalar —primavera i tardor— coincideixen amb la temporada baixa turística. El clima suau de moltes zones de Catalunya permet allargar la temporada més enllà de l'estiu, generant activitat econòmica més estable al llarg de l'any. Això redueix la pressió sobre destinacions saturades en mesos punta i, alhora, contribueix a un model turístic més sostenible, equilibrat i resilient per al territori.

A més, aquest conjunt d'infraestructures també contribueix a interconnectar i articular petits nuclis i sistemes urbans. Aquest fet facilita també una **mobilitat quotidiana dels residents, treballadors i visitants** amb mitjans més sostenibles i descarbonitzats com són l'anar a peu o en bicicleta.

L'ECB proposa desenvolupar 1.500 km de rutes cicloturístiques de llarg recorregut.

La DGIM impulsa noves rutes cicloturístiques com una de les principals actuacions que desenvolupen el segon pilar de l'ECB; així mateix, la DGIM continua col·laborant tant amb la Direcció General de Turisme com amb altres administracions i entitats per tal de desenvolupar i potenciar la xarxa catalana d'itineraris cicloturístics.

En aquesta xarxa s'estan potenciant principalment projectes de senyalització i millora d'itineraris existents, tot i que puntualment també es poden arribar a executar trams de vies ciclistes o estructures per completar-los, i que localment poden donar cobertura a la mobilitat quotidiana d'aquests indrets.

Programació

La DGIM, dins del Programa d'actuació 22-25, ha executat trams de la ruta Eurovelo 8, la Ruta Intercatalunya o la Ruta dels Llacs, i té en projecte més de 300 km més de rutes cicloturístiques.

El programa preveia una inversió de 17 milions d'euros per adequar 827 km d'itineraris cicloturístics vinculats a quatre rutes: Inter Catalunya, Ruta dels Llacs i l'Ebre, Ruta Mediterrània Eurovelo 8 i la Ruta del Sió.

Tot i que inicialment es tracta de projectes de senyalització i millora d'itineraris existents, la realitat és més complexa, especialment pel que fa als aspectes de seguretat: els projectes s'han desenvolupat buscant el màxim consens amb el territori i la millor solució tècnica en relació amb el traçat de les rutes. Per tant la majoria d'aquest projectes han d'incorporar l'adequació d'alguns trams de camins i millores en els creuaments de carreteres entre d'altres, així com el disseny de noves estructures de pas. Això ha comportat nombroses modificacions durant la redacció dels projectes i l'endarreriment dels terminis previstos en l'anterior programa.



Imatge 10. Ruta dels Llacs

A dia d'avui s'han executat 82,7 km de rutes cicloturístiques, amb una inversió de 2,3 milions d'euros. Actualment es troben en redacció 14 projectes, amb una inversió de **5,4 M€ i 418,1 nous km** de rutes cicloturístiques.

A més, en el marc dels compromisos adquirits de governança amb les administracions locals, s'impulsarà l'**Eix Ciclista del Berguedà** que s'incorporarà a la xarxa catalana d'itineraris cicloturístics a desenvolupar. Aquest eix ha de ser fruit de la col·laboració de les diverses administracions i entitats implicades. Es preveu una inversió de 2 M€ per a l'execució de la ruta cicloturística.

Tot seguit es mostra el mapa de la proposta de **xarxa catalana d'itineraris cicloturístics** amb la indicació dels trams actualment en desenvolupament o estudi per part de la DGIM, així com d'aquells que està previst impulsar en el període 2025-2030.



Imatge 11. Mapa de l'estat de les actuacions en rutes cicloturístiques

A l'annex 3 del present document es detallen les actuacions de rutes cicloturístiques que es troben actualment en redacció.

Resum de la inversió i seguiment del Programa

Resum de la inversió i revisió del programa

Les actuacions recollides en el present Programa d'actuació tenen un **pressupost estimat de 240,2 M€** destinats directament a l'execució de 266,5 km de vies ciclistes i 428,1 km de rutes cicloturístiques, al manteniment de 180km de vies ciclistes, a l'execució de prop de 40 nous aparcaments segurs per a bicicletes i a les accions de promoció i governança de la bicicleta.

	km	Pressupost previst PROGRAMA
Vies ciclistes	**266,5**	**222,2**
Actuacions del programa 22-25 no finalitzades	95,4	85,6
Noves actuacions integrades en projectes de millora de la xarxa viària, pacificació i millora del transport públic	74,0	53,0
Noves actuacions d'alta demanda potencial ciclista	68,5	47,0
Noves actuacions a impulsar per criteris alternatius a la demanda	28,6	20,0
Noves actuacions de millora de la permeabilitat de vianants i ciclistes	-	16,6
Manteniment de vies ciclistes	**-**	**3,1**
Rutes cicloturístiques	**428,1**	**7,4**
Actuacions en redacció	418,1	5,4
Eix del Berguedà	10	2,0
Bicitancats	**-**	**3,5**
Promoció i governança	**-**	**4,0**
TOTAL PROGRAMA ECB 2026-2030	**694,6 km**	**240,2 M€**

Aquesta inversió es preveu finançar amb **fons propis** del Departament, directament o mitjançant el Programa d'encàrrec d'actuacions (PEA) establert amb Infraestructures.cat, i amb **fons europeus**, com són el Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) i els fons NextGenerationEU, mitjançant els instruments REACT-EU i el Mecanisme de Recuperació i Resiliència (MRR).

Algunes d'aquestes actuacions ja estan programades econòmicament o es troben en fase de d'execució. No obstant això, l'execució d'una part de les mesures previstes en aquest programa encara no disposa de finançament garantit i per tant la seva implementació resta condicionada a l'existència de disponibilitatpressupostària.

Aquest Programa d'actuació pot ser objecte, així doncs, de successives revisions per actualitzar la llista d'actuacions a realitzar, incloent-hi si escau, i d'acord amb els criteris establerts al llarg del document, noves actuacions en què sigui necessària la intervenció de la DGIM.

23

Seguiment i avaluació

El desplegament del Programa d'actuació de la Bicicleta 2026–2030 incorpora un sistema de seguiment i avaluació continuada, que inclou un control regular de l'estat d'execució de les actuacions, l'avaluació del compliment dels objectius i la monitorització dels impactes socials i ambientals generats. Aquest sistema s'articularà mitjançant un BI que permetrà fer seguiment dels indicadors específics vinculats a l'extensió i qualitat de la xarxa ciclista, així com al nivell d'ús i al canvi modal, a la seguretat viària i a la reducció d'emissions.

Igualment, el sistema de governança del programa preveu la participació de la Mesa de la Bicicleta i dels ens locals afectats, que contribuiran a la revisió periòdica dels resultats i a la detecció de possibles desviacions o necessitats d'ajustament.

Aquest marc permetrà realitzar una avaluació intermèdia —per ajustar prioritats i ritmes de desplegament— i una avaluació final, orientada a determinar el grau d'assoliment dels objectius, la coherència amb les polítiques de mobilitat sostenible i l'efectivitat global del programa en termes de benefici social, ambiental i territorial.

Annex 1: Programa 22-25: Vies ciclistes executades

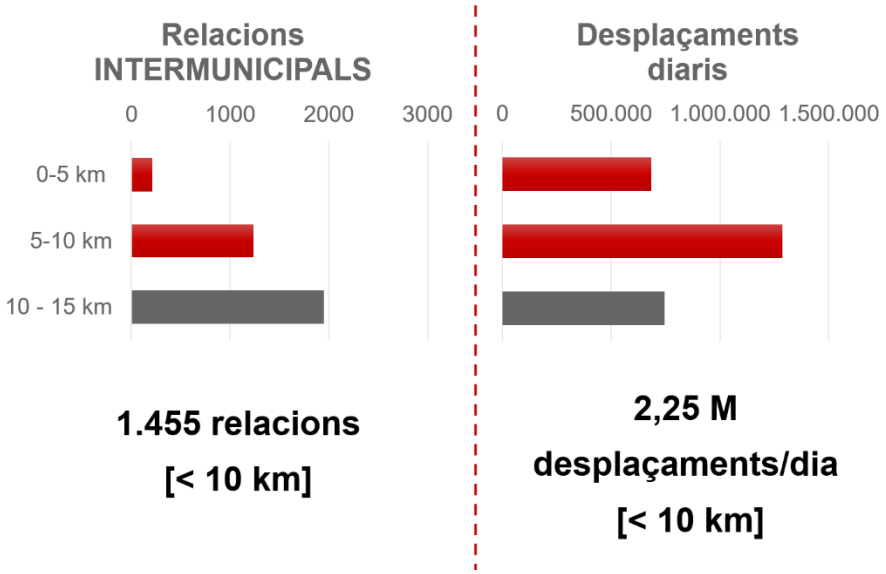
Clau	Descripció	Comarca	Àmbit funcional	km	Pressupost
PC-CNB-21057	Passera sobre la C-31 a Castelldefels	Baix Llobregat	AMB	0,23	1,8
TA-07997.A1	Nou carril bus i via ciclista a la carretera C-245 entre Castelldefels i Cornellà de Llobt (*)	Baix Llobregat	AMB	9,6	6,7
PC-CDB-17105.F1.1	Via ciclista paral·lela a la N-150. Sabadell – Terrassa	Vallès Occ.	AMB	2,03	2,4
PC-CGB-19064	Nova passarel·la C-155 Palau-Solità i Plegamans	Vallès Occ.	AMB	0,15	1
PC-BNB-21099	Via Ciclista en la C-58 entre Terrassa i Viladecavalls	Vallès Occ.	AMB	3,29	2,5
PC-CMB-17076-M1	Pas inferior per a vianants i ciclistes a la C-59. Caldes de Montbui	Vallès Oriental	AMB	0,2	1
XL-15022-AA	Via ciclista en l'entorn de la C-13. Sort-Rialp	Pallars Sobirà	APIA	2,74	3,4
ML-16017.F2.1	Itinerari pedalable Balaguer - Sant Llorenç de Montgai (en ruta cicloturística Lleida – La Pobla de Segur. Fase 2: Balaguer – La Pobla de Segur. Tram 1)	Pallars Jussà / Noguera	APIA/ PO	12,5	1,1
ML-16017.F2.2	Itinerari pedalable Cellers - Salàs de Pallars (en ruta cicloturística Lleida – La Pobla de Segur. Fase 2: Balaguer – La Pobla de Segur. Tram 2)	Pallars Jussà / Noguera	APIA/ PO	2,5	1,2
MB-16066-AA	Pas superior per a vianants i ciclistes sobre la C-55 (Ronda de Manresa). Ampliació vorera.	Bages	CC	0,12	0,7
XB-16010	Via ciclista a la BV-4501. Manresa – Santpedor	Bages	CC	3,5	1,2
MT-16058	Carril bici, drenatge longitudinal la ctra. TV-3141 del PK 4+700 al 6+500. Reus	Baix Camp	CT	1,7	1,9
PC-BXT-19066	Carril bici i drenatge longitudinal a la TV-3141 del PK 6+500 (rotonda Blancafort) al 7+000. Reus	Baix Camp	CT	0,6	1,1
XT-15006-AA	Via ciclista paral·lela a la ctra. T-323. Mont-roig del Camp	Baix Camp	CT	5,05	1,5
XG-10021.3-M1	Via verda a l'entorn de la C-31: Vilamalla - Figueres	Alt Empordà	GI	4,9	1,4
PC-BNG-18005-AA	Olot - Can Blanc via ciclista	Garrotxa	GI	3,2	2,4
PC-BNG-22029-AA	Via verda de Celrà	Gironès	GI	1,3	2,7
PC-ANG-18027-M1	PC BRCat Girona – Salt	Gironès	GI	2,1	1,5
XC-10020.2.2-M1	Via ciclista del Ter. Pont Perella – Sant Pau de Segúries	Ripollès	GI	2,6	1,5
XC-10020.2.4.F1-AA	Nou projecte accés a Camprodon. Via ciclista del Ter. Pont Rocasses-Camprodon	Ripollès	GI	0,4	0,3
XC-10020.3-AA	Via ciclista del Ter. Llanars - Vilallonga de Ter	Ripollès	GI	2,4	1,5
MT-15024-M1	Via ciclista a la C-31. Cunit.	Baix Penedès	PE	3	2,4

	64,2 km	**41,3 M€**

Annex 4: Connexions ciclables de màxima demanda potencial

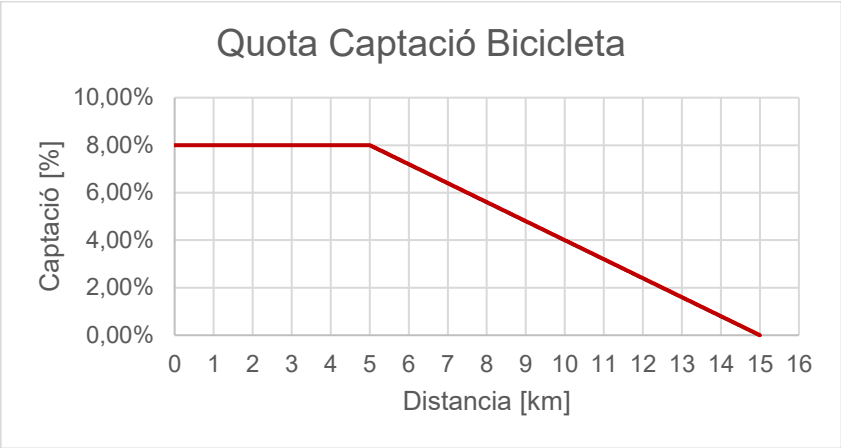
Atès el volum i complexitat de la xarxa ciclable, que pot arribar a ser molt extensa en el territori, la DGIM s'ha plantejat, com a un dels objectius estratègics, garantir els itineraris ciclables en aquelles **connexions intermunicipals de distàncies inferiors als 10 km i amb una major demanda potencial ciclista.**

Per tal de concretar aquest objectiu, s'ha desenvolupat una anàlisi per avaluar les relacions amb major demanda potencial de mobilitat quotidiana. Aquest estudi s'ha fet a partir de les dades de mobilitat disponibles i les distàncies intermunicipals; s'han identificat un total de 1.455 relacions intermunicipals de menys de 10 km que suporten **2,25 milions** de desplaçaments diaris totals.



S'han exclòs de l'estudi les relacions internes entre aquells municipis que formen un continu urbà al voltant de la ciutat de Barcelona, concretament Badalona, Sant Adrià del Besòs, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat ja que, tot i la importància d'aquestes relacions, formen part d'un continu urbà i les seves connectivitats ciclables no passen per infraestructures de carreteres sinó per la connectivitat viària dels carrers.

Per estimar la demanda potencial ciclista l'estudi es basa en la quota modal actual més la potencial captació d'usuaris d'altres modes. El factor de captació varia en funció de la distància entre els nodes. S'ha considerat un percentatge de captació que varia entre el 4% per a distàncies de 10 km i del 8% per a distàncies inferiors o iguals a 5 km.



Tot i que l'estudi s'ha centrat en aquelles relacions de menys de 10 km amb l'objectiu de prioritzar aquelles actuacions més urgents, altres documents de planificació poden estudiar les relacions amb més demanda potencial a distàncies que superin els 10 km, que també poden ser factibles en bicicleta i poden tenir una captació important, impulsades per l'increment d'ús de la bicicleta elèctrica.

Les connexions amb una demanda potencial ciclista superior a 200 desplaçaments diaris (198 relacions) suposen un 14% de les connexions intermunicipals potencialment ciclables però donaran servei a un 75% de la demanda potencial ciclista (tenint en compte l'exclusió del continu urbà central en l'entorn de Barcelona).

Nivell prioritat	Desplaçaments diaris potencials	Connexions	Demanda potencial total servida
P1	> 500	73	52%
P2	200 - 500	125	24%
P3	100 - 200	130	11%
P4	50 - 100	165	7%
P5	< 50	962	6%

Connexions P1 – P2

Són el 14% de les connexions ciclables

Suposen més del 75% de la demanda potencial ciclista

Per aquest motiu, en el programa d'actuacions 2025-2030 es preveu, entre d'altres, l'impuls d'aquelles connexions amb una demanda potencial ciclista superior a 200 desplaçaments diaris en corredors de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

A continuació es mostren, pels diferents àmbits territorials, les connexions intermunicipals amb distàncies inferiors als 10 km que acumulen les demandes potencials ciclistes més elevades.

Les connexions identificades en verd son connexions ciclables en corredors de la Generalitat que ja es troben en servei; el color gris indica les connexions ciclables en corredors de la Generalitat que es troben en redacció o execució; el color vermell indica aquelles connexions en corredors de la Generalitat pendents d'impuls i que s'inclouran en el Programa 26-30. La resta de connexions no son coincidents amb corredors de titularitat de la Generalitat. En aquells territoris en els quals no s'assoleix la previsió dels 200 desplaçaments ciclistes al dia, es mostren les principals connexions a nivell territorial.

AMB: Baix Llobregat

Cat.	Connexió	Distància (km)	Despl. pot. bici	Actuació
P1	Prat de Llobregat, el - Barcelona	5,2	6037	En servei
P1	Sant Feliu de Llobregat - Barcelona	7,1	2091	
P1	Viladecans - Gavà	2,6	1795	En servei
P1	Prat de Llobregat, el - Hospitalet de Llobregat, l'	5,3	1432	En servei
P1	Gavà - Castelldefels	4,8	1314	En servei
P1	Viladecans - Sant Boi de Llobregat	4,3	990	En servei
P1	Sant Boi de Llobregat - Cornellà de Llobregat	4,7	846	
P1	Sant Boi de Llobregat - Hospitalet de Llobregat, l'	8,6	820	
P1	Sant Andreu de la Barca - Martorell	5	572	
P1	Martorell - Abrera	3,4	543	
P1	Sant Boi de Llobregat - Prat de Llobregat, el	7,1	532	
P1	Viladecans - Castelldefels	7,1	528	En servei
P1	Santa Coloma de Cervelló - Sant Boi de Llobregat	3,5	513	

