

# Millora de les vies ciclistes de La Massana



**Sebastià Mijares i Verdú**

Proposta de millora de les vies ciclistes de La Massana  
 Sebastià Mijares i Verdú  
 31 d'agost de 2021

# Proposta de millora de les vies ciclistes de La Massana

Aquesta és una proposta de millores a les infraestructures per a bicicletes de La Massana, amb objectiu de millorar la convivència entre les bicicletes i vehicles a motor a la parròquia, la seguretat viària, i incentivar l'ús de la bicicleta o patinet per a la mobilitat a la vila.

Situació actual	2
Problemes	3
Objectius de la proposta	4
Accions de millora	4
Reordenació i protecció dels carrils	4
Harmonització amb parades d'autobús	5
Senyalització de vies compartides	7
Marcat de rutes aptes per a ciclistes	8
Nous punts d'ancoratge	8
Noves vies ciclistes a la parròquia	11

## Situació actual

En els darrers 15 anys La Massana ha impulsat l'activitat ciclista a la parròquia. Principalment com a activitat esportiva d'estiu a Vallnord, la consolidació del ciclisme a La Massana ha comportat la implementació de millores a les vies principals de la vila per a facilitar la convivència entre el creixent nombre de ciclistes i els vehicles a motor, essencialment en clau de carrils per a bicicletes (o carrils bici) a les avingudes principals de La Massana.

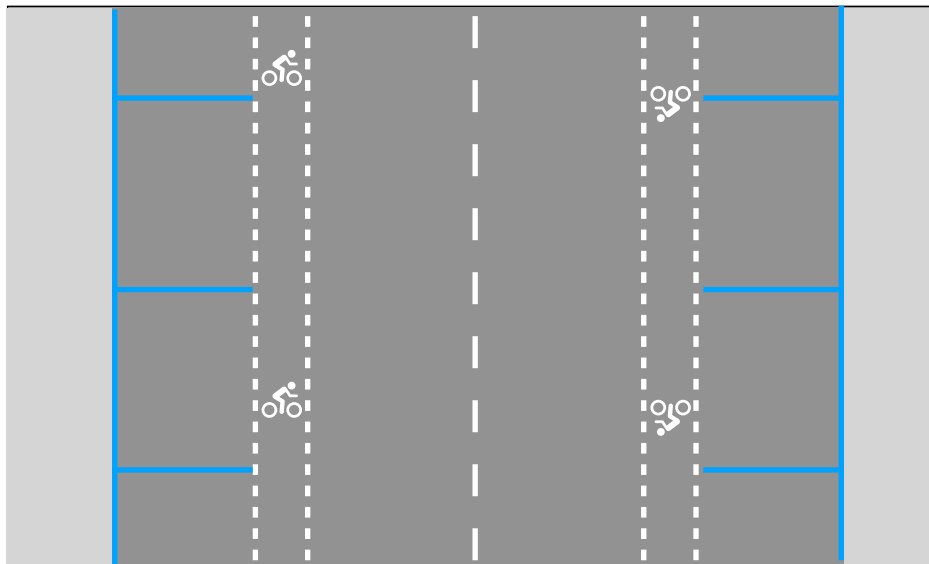
Actualment, els carrils per a bicicletes de La Massana són carrils segregats no protegits a vies com l'Av. Sant Antoni, l'Av. del Ravell, o l'Av. del Través. Consisteixen en un carril per banda de la carretera, corresponents a cada sentit de la marxa. Malgrat la implementació de la xarxa de bicicletes compartides *Cicland*, el ciclisme o patinet

elèctric no han tingut a penes incidència en la mobilitat massanenca, si bé sí és una activitat esportiva de popularitat elevada i creixent.

## Problemes

La distribució actual dels carrils per a bicicletes en les vies té nombrosos problemes per als usuaris d'aquest mitjà de transport que en fan una activitat perillosa, difícil, i poc atractiva com a solució de mobilitat a la vila i parròquia. Alguns dels problemes identificats són:

1. Els carrils es troben en vies principals i **no són protegits**. Això n'incrementa la seva inseguretat (aparent i *de facto*) per als usuaris, ja que comparteixen l'espai amb vehicles a motor a velocitat moderada, incloent vehicles pesants. Així mateix, és habitual que vehicles a motor circulant envaeixin l'espai segregat per a bicicletes.
2. Els carrils generalment estan **entre vies de circulació i places d'aparcament**. Això els converteix en zones de pas per a vehicles que utilitzen l'aparcament a peu de carrer i impossibilita l'emplaçament de proteccions.



Distribució actual dels carrils bici de l'Av. Sant Antoni, l'Av. del Través i l'Av. del Ravell

3. La seva ubicació i manca de proteccions faciliten l'**estacionament de vehicles sobre el carril bici** quan no hi ha aparcament a peu de carrer disponible a l'entorn immediat. Aquesta pràctica, molt habitual, dificulta seriosament la circula-

ció de ciclistes, ja que els obliga a abandonar la relativa seguretat del carril bici incorporant-se a la via principal.

4. La habitual invasió dels carrils bici per vehicles a motor a esvaït la **pintura** en diversos trams, inutilitzant-los parcialment i elevant el cost de manteniment (per la necessitat de repintar-los més regularment).

5. A penes existeixen **punts d'ancoratge** per a l'estacionament de bicicletes a la vila, el qual impossibilita el seu ús com a mitjà de transport habitual. Paradoxalment, es pot aparcar més a prop dels comerços en cotxe que en bicicleta.

6. La xarxa de vies ciclistes de la parròquia **es limita a les vies principals** de circulació, sense cap infraestructura o senyalització en les vies secundàries i carrers.

7. Les vies ciclistes **no són contínues** d'extrem a extrem, obligant els usuaris a compartir carril amb vehicles a motor en trams clau.

## Objectius de la proposta

Seguint els problemes identificats en el punt anterior, aquesta proposta té com a objectius generals:

1. Millorar la seguretat dels carrils bici de La Massana.
2. Millorar la percepció de seguretat dels usuaris dels carrils bici de La Massana.
3. Facilitar i impulsar l'ús de la bicicleta a La Massana com a mitjà de transport habitual.

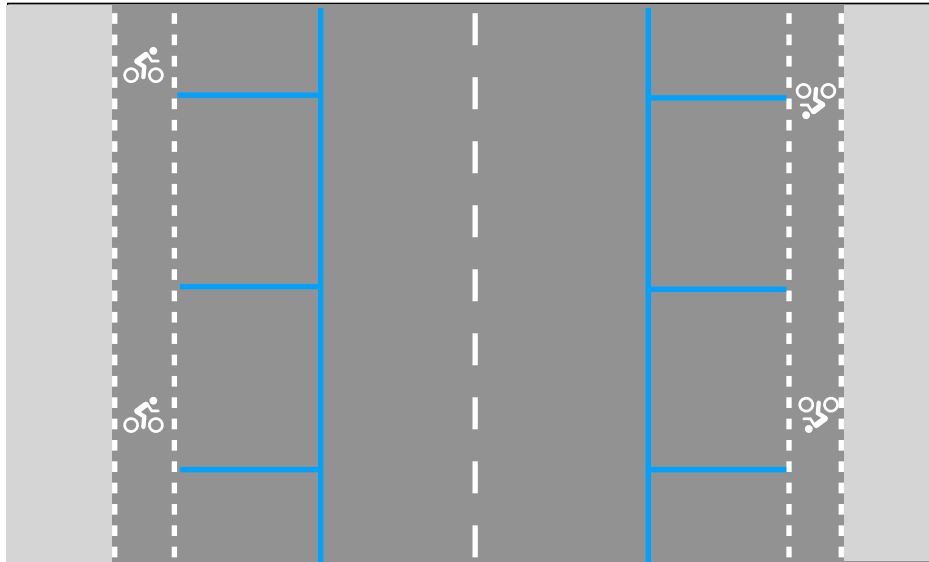
## Accions de millora

En clau pràctica, es proposen diferents accions de millora per a les infraestructures ciclistes de La Massana en els següents punts. Marquem amb nombres com [1,3] els problemes que resolen les accions proposades.

## Reordenació i protecció dels carrils

Com a solució als problemes [1,2] prèviament descrits, es proposa una reordenació dels carrils bici actuals de l'Av. Sant Antoni, l'Av. del Ravell, i l'Av. del Través, la

qual permetria també la protecció d'aquests carrils del tràfic a motor. Actualment, els carrers estan distribuïts (fins a la mitjanera, són simètrics) com a vorera-aparcament-carril bici-carril motor. Aquesta acció consisteix en reordenar aquests elements en vorera-carril bici-aparcament-carril motor, com mostren les imatges.



Distribució proposada dels carrils bici de l'Av. Sant Antoni, l'Av. del Ravell i l'Av. del Través

Aquesta distribució permet l'emplaçament de proteccions entre els espais per a vehicles a motor i el carril bici, els quals donarien seguretat als usuaris d'aquests carrils bici i garantirien la llibertat de pas davant vehicles estacionats al carril [3]. A més, dificultar la invasió del carril en la major part del seu traçat reduirà fortament el seu desgast [4].

Un altre avantatge d'aquesta distribució és l'acostament dels usuaris de la bicicleta o patinet elèctric a les voreres i comerços de destinació. Això facilita la parada, i per tant l'accés a les destinacions, pel que és una millora substancial des de la perspectiva de la mobilitat habitual.

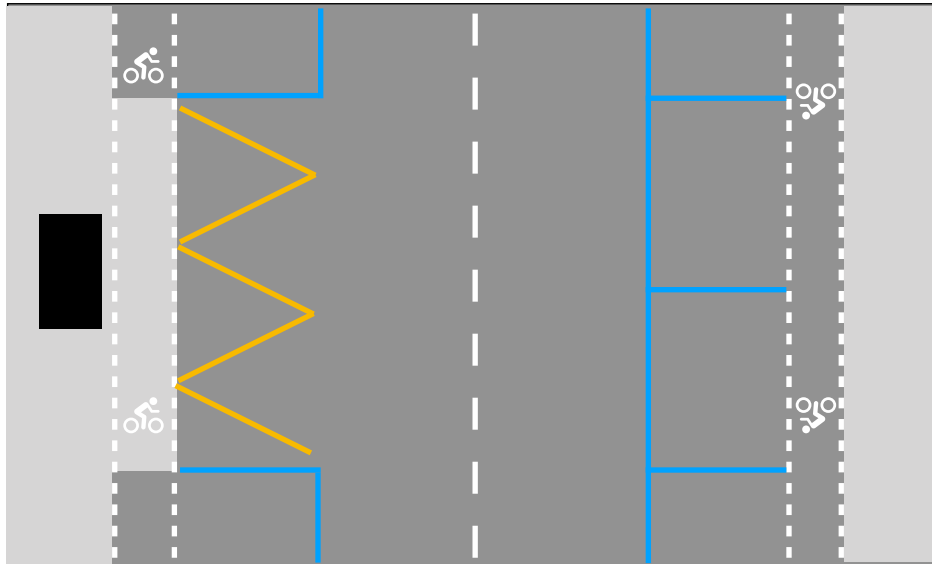


Exemple de separador de vial.

### Harmonització amb parades d'autobús

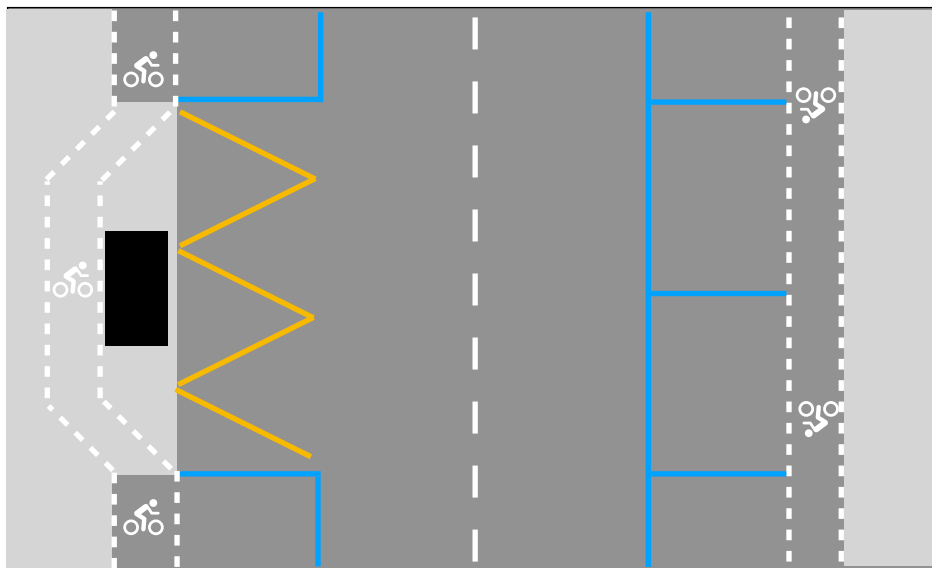
Seguint sobre la reordenació de les vies descrita en el punt anterior, existeixen diferents possibilitats per a harmonitzar el carril bici amb les parades d'autobús.

Aquesta harmonització té com a objectiu que l'autobús no hagi de creuar la zona de pas dels ciclistes, una maniobra de perill que empitjora també la experiència dels usuaris d'aquests carrils.



Harmonització amb parades d'autobús (1)

Per a facilitar l'accessibilitat a l'autobús és necessari un eixamplament de la vorera fins al peu de la zona de parada. El carril bici s'incorporaria al nivell de la vorera i, o bé tallaria entre la marquesina i l'espai de parada (diagrama 1), o bé rodejaria per darrere la marquesina (diagrama 2).



Harmonització amb parades d'autobús (2)

## Senyalització de vies compartides

Actualment existeixen trams importants en què els ciclistes han de compartir la via amb vehicles a motor, sigui per interrupcions del carril bici (com al Telecabina de la Massana) o per que no hi ha via ciclista en aquell sector. Aquests trams no tenen indicacions de que són espais compartits per a ciclistes i vehicles a motor, el qual pot generar confusió per motius diversos:

- Els conductors de vehicles a motor no consideren que aquell és un espai compartit, i per tant no cedeixen espai als ciclistes.
- Els ciclistes no saben si poden o com han de circular en aquell tram, resultant en una barrera física.
- A manca d'una via segregada pròpia o altres zones indicades, els ciclistes poden tendir a envair les voreres, ja estretes, als vianants. Això dificulta el trànsit ciclista, la convivència amb els vianants, i pot ser causa d'accidents.

En cas que la via no permeti l'emplaçament d'un carril bici per manca d'espai (com pot ser al Telecabina de La Massana) o manca de demanda (com en carrers secundaris), és convenient assenyalar a la calçada que aquesta és una via apta per a ciclistes i compartida amb vehicles a motor. Les imatges mostren exemples d'aquest tipus de senyalització.

Aquest és un pas endavant per a la permeabilització de la xarxa de vies ciclistes a tota la vila sense necessitat d'emplaçar infraestructu-



Exemples de senyalització de vies compartides a la calçada.

ra segregada en tots els carrers i trams.

## Marcat de rutes aptes per a ciclistes

Per a facilitar la orientació dels usuaris de les vies ciclistes per la vila, especialment per a romanguin en vies aptes per a ciclistes i patinets elèctrics, seria convenient incorporar fletxes de direcció en els carrils, de la mateixa manera que existeixen per als vehicles a motor. Fletxes com les que es mostren a la imatge servirien per a indicar bifurcacions aptes per a ciclistes (a altres carrils bici o vies compartides) o la ruta a seguir en trams on el traçat del carril pot ser confús (com en interrupcions o entrades a vies compartides).



Exemple de indicacions a la calçada de les rutes a seguir pel carril bici en una intersecció

## Nous punts d'ancoratge

Fonamental per a l'impuls de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual i no només com a activitat esportiva és la disponibilitat d'aparcament a la destinació. Actualment a La Massana no existeixen punts d'ancoratge públics com els que es mostren a la imatge al centre de la vila, i existeix una única estació de Cicland a la paròquia<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> A la Plaça de les Fontetes.





Exemples d'ancoratges urbans de bicicletes bàsics

La situació actual en aquest àmbit porta a la paradoxa en que és molt més convenient desplaçar-se al centre de La Massana en cotxe per anar als comerços, on hi haurà aparcament a la porta, que en bicicleta, per la qual no hi ha cap infraestructura d'ancoratge.

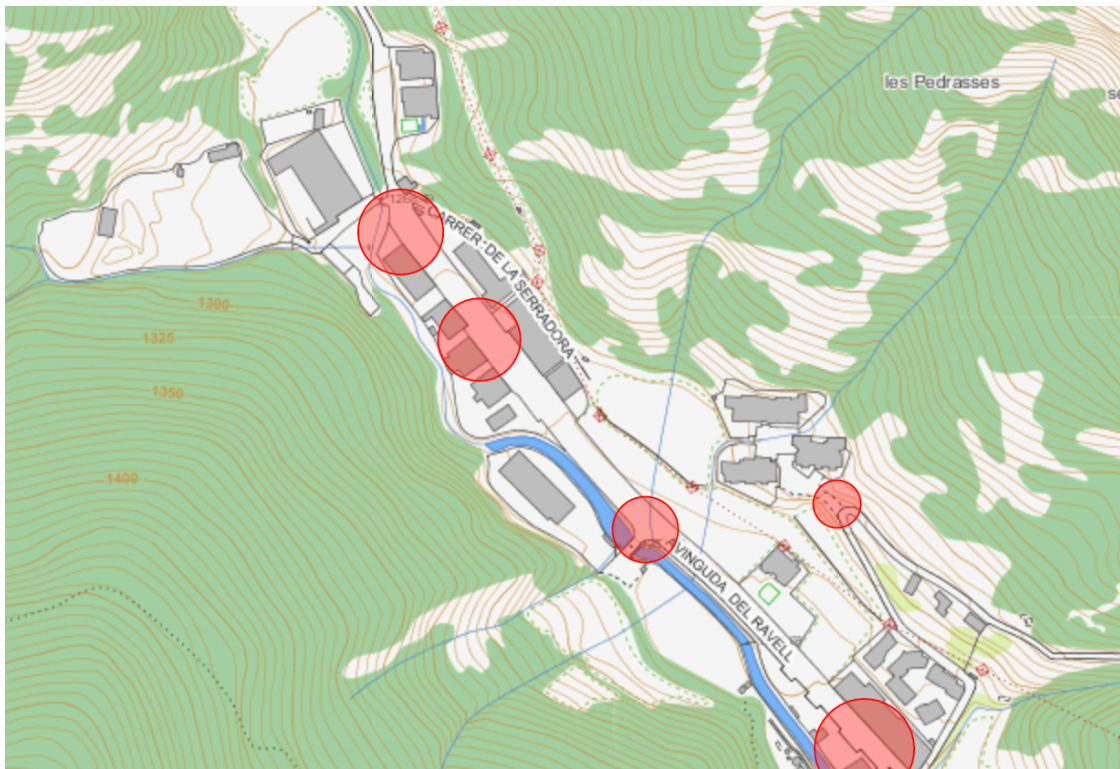
La zona crítica és a l'Av. Sant Antoni, des de l'entrada de la vila fins a la Plaça de les Fontetes, però d'altres punts d'interès inclouen la Plaça de l'Església, el Prat del Colat, el Carrer dels Hortals, l'Avinguda del Través, l'Av. del Ravell, o el carrer de les Escoles (veure mapa).

L'emplaçament d'uns pocs punts d'ancoratge públics en destinacions habituals de la parròquia és clau per a la utilització de la bicicleta en desplaçaments habituals a llocs de treball, comerços, i serveis, i un motiu bàsic pel qual no s'utilitza la

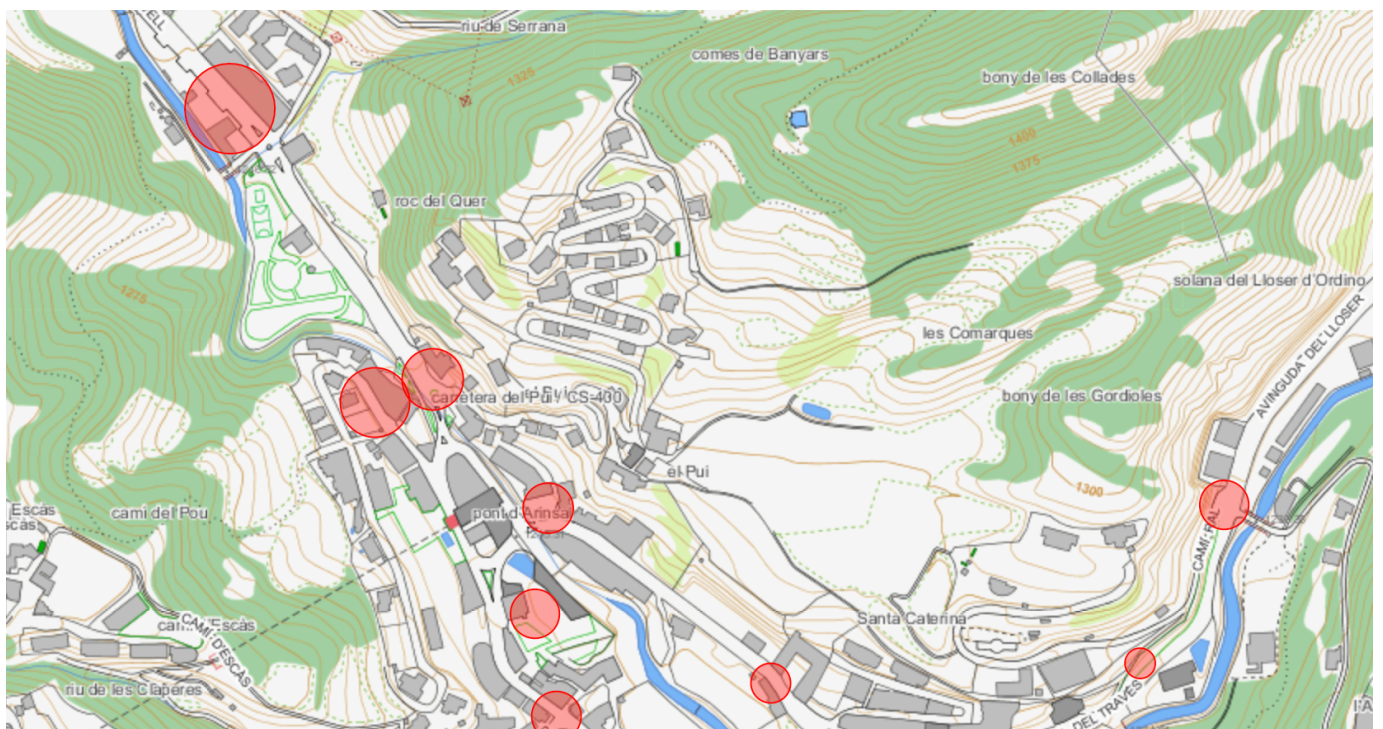
bicicleta com a mitjà de transport habitual a la parròquia.

Una variant als ancoratges bàsics mostrats més amunt són els ancoratges amb cademat propi. Aquests solen ser de pagament<sup>2</sup>, tot i que podrien ser gratuïts, funcionar mitjançant subscripció, o integrats al servei Cicland. Aquests podrien servir en conjunció amb Cicland: a La Massana hi tenim només una estació de càrrega, el qual impossibilita utilitzar aquest servei per a desplaçaments dins la parròquia. Punts d'ancoratge (que no necessàriament punts de càrrega) compatibles amb Cicland permetrien una utilització més fluida.

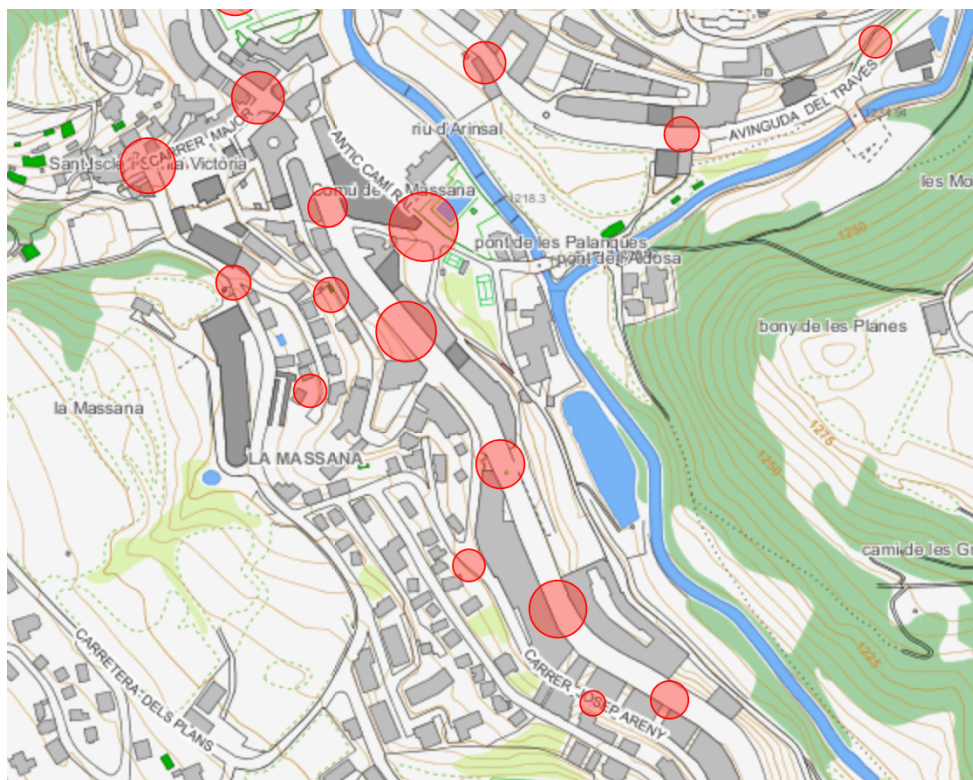
<sup>2</sup> Com BiciBox o Vadebikebcn, a Barcelona.



Possibles ubicacions per a punts d'ancoratge a La Massana (1)



Possibles ubicacions per a punts d'ancoratge a La Massana (2)

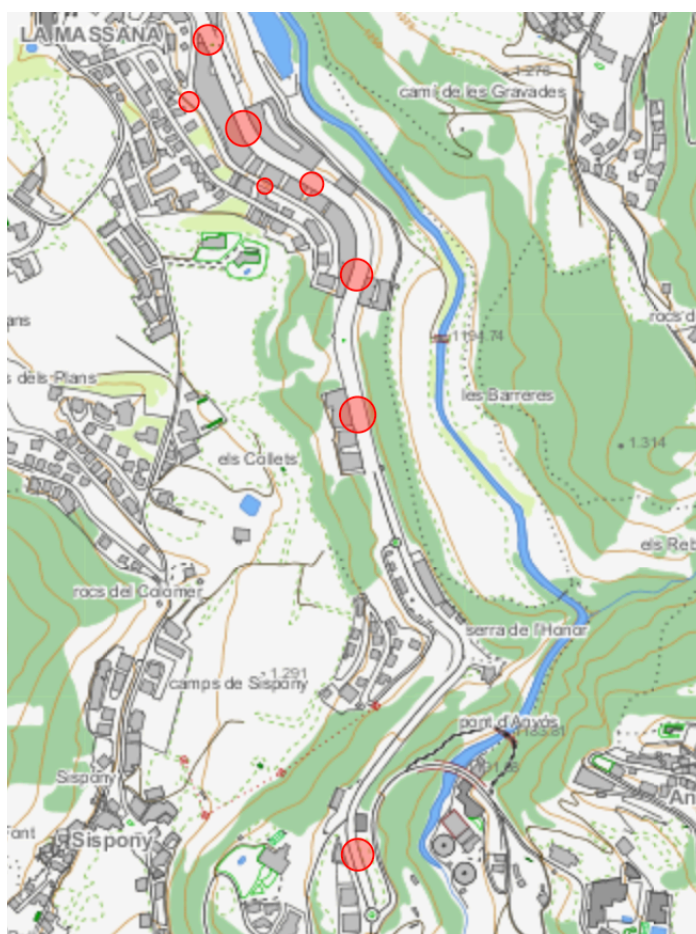


Possibles ubicacions per a punts d'ancoratge a La Massana (3)

### Noves vies ciclistes a la parròquia

En una segona fase més ambiciosa d'aquesta proposta es passaria a una expansió de la xarxa de vies ciclistes a la parròquia, connectant de manera segura i còmoda els principals nuclis de població i comerços en bicicleta o patinet elèctric.

A dia d'avui, la infraestructura de vies ciclistes es concentra a les avingudes del Ravell, del Través, i Sant Antoni<sup>3</sup>. Aquestes són les vies principals de la vila, les més transitades en cotxe i per vianants, i per



Possibles ubicacions per a punts d'ancoratge a La Massana (4)

<sup>3</sup> No en la totalitat d'aquestes avingudes

tant les de principal interès. Malgrat això, les vies ciclistes actuals estan desconnectades en sectors clau com l'Av. del Través, de Sant Antoni, o al telecabina de La Massana, zones on a més hi ha demanda important i són d'especial risc per als ciclistes. Aquestes són per tant, les principals zones d'actuació.

### **Accions principals**

- Enllaç dels carrils bici de l'Av. del Ravell, de l'Av. del Través i de l'Av. Sant Antoni. És crític un carril segregat amb protecció a l'entorn del telecabina i de la cruïlla de la Plaça de les Fontetes per l'elevat risc d'atropellament.
- Perllongament amb segregació física del carril bici de la CG3 fins Ordino.
- Perllongament del carril bici de l'Av. del Ravell per la CG4 fins a Erts.

### **Accions secundàries**

- Perllongament del carril bici des de Erts fins a Arinsal per la CG5.
- Bifurcació del carril bici de la CG3 cap a l'Aldosa.
- Bifurcació del carril bici de la CG3/CG4 cap a Anyós.
- Bifurcació del carril bici de la CG3/CG4 cap a Sispony.
- Carril bici segregat al C/ de les Escoles fins a Sispony.

Com a solució temporal a les accions principals marcades es pot optar per la senyalització de via compartida esmentada anteriorment, en particular als trams urbans de La Massana (Av. de Sant Antoni i Av. del Través).