

# Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages

---

Consell Comarcal del Bages

Juny 2023

2022/00011106



**Diputació  
Barcelona**

Àrea d'Acció Climàtica  
i Transició Energètica



**CONSELL COMARCAL DEL BAGES**  
Àrea de Territori i Medi Ambient

## Diputació de Barcelona – Àrea d'Acció climàtica

Rafael Ocaña Barbero - Tècnic de la Secció de Planificació Ambiental Local

---

## Consell Comarcal del Bages

Salvador Busquets Gubianas – Conseller de l'Àrea de Territori i Mobilitat

David Aron López – Conseller de l'Àrea de Territori i Mobilitat

Noemí Fosas Ferrer – Cap Àrea Territori i Medi Ambient

---

## CINESI, SLU – Consultoria de mobilitat i transport

---

Mayte Díaz Rodríguez

Jordi Font Ballesté

Ramon Campoy Sueiro

Jorge Morera Ballester

---

Av. Pompeu Fabra, 12, baixos

08024 Barcelona

Tel.: 93 467 19 80 · Fax: 93 467 19 81

[cinesi@cinesi.es](mailto:cinesi@cinesi.es)

[www.cinesi.es](http://www.cinesi.es)

# ÍNDEX

<b>ÍNDEX</b> .....	<b>3</b>
<b>MARC GENERAL</b> .....	<b>5</b>
OBJECTE .....	5
ÀMBIT .....	6
COMISSIÓ DE LA XARXA INTERMUNICIPAL DE MOBILITAT VERDA .....	7
<b>MARC LEGAL</b> .....	<b>8</b>
<b>ANÀLISI DE LA MOBILITAT</b> .....	<b>11</b>
<b>LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA AL PLA DE BAGES</b> .....	<b>12</b>
XARXA CICLISTA EXISTENT .....	12
INVENTARI SIG DE LES INFRAESTRUCTURES CICLISTES EXISTENT .....	13
PROJECTES EXISTENTS .....	13
<b>OBJECTIUS DEL PLA ESTRATÈGIC</b> .....	<b>15</b>
<b>CORREDORS DE COMUNICACIÓ</b> .....	<b>16</b>
PROPOSTA DE NOUS CORREDORS PER LA MOBILITAT OBLIGADA .....	16
CARACTERÍSTIQUES DE LA XARXA PROPOSADA .....	17
<i>Titularitats</i> .....	17
<i>Enllumenat</i> .....	18
<i>Pendents</i> .....	18
<i>Condicionants</i> .....	19
AVALUACIÓ DE TRAÇATS ALTERNATIUS .....	20
<b>CONNEXIÓ AMB LA XARXA DE CAMINS I ELEMENTS D'INTERÉS TURÍSTIC</b> .....	<b>21</b>
<b>PRESSUPOST</b> .....	<b>23</b>
PRESSUPOST ESTIMAT DELS CORREDORS TRAMIFICATS .....	23
<b>CRITERIS DE PRIORITZACIÓ</b> .....	<b>25</b>
<b>CONCLUSIONS</b> .....	<b>26</b>
<b>ANNEX 1. FITXES</b> .....	<b>27</b>
<b>ANNEX 2. PLÀNOLS</b> .....	<b>73</b>
PLÀNOLS A1 .....	74
<b>ANNEX 3. CARACTERÍSTIQUES TÈCNiques DE LES VIES CICLISTES</b> .....	<b>82</b>
CRITERIS DE DISSENY .....	82
<i>Amplada</i> .....	82
<i>Pavimentació</i> .....	83
<i>Abalisament</i> .....	84
<i>Enllumenat</i> .....	85
<i>Ombrejat</i> .....	86
<i>Seccions</i> .....	86

<i>Àrees de descans</i> .....	88
CRITERIS DE SENYALITZACIÓ .....	88
<i>Senyalització horitzontal</i> .....	89
<i>Senyalització vertical</i> .....	95
<i>Senyalització direccional/orientativa</i> .....	97
<i>Senyalització de serveis i d'informació d'itineraris</i> .....	98
<i>Imatge pròpia</i> .....	99
<b>ANNEX 4. PUNTS CRÍTICS I CONDICIONANTS</b> .....	<b>100</b>
CREUAMENT XARXA VIÀRIA .....	100
CREUAMENT XARXA FERROVIÀRIA .....	101
CREUAMENT XARXA HIDROLÒGICA .....	101
ALTRES .....	102

# MARC GENERAL

## Objecte

L'objecte del present document és definir l'estratègia comarcal per impulsar la redacció i execució dels projectes de vies ciclistes definits a l'*Estudi per la creació d'una xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i descarbonitzada*, dut a terme per la Diputació de Barcelona i el Consell Comarcal del Bages durant el període 2021 – 2022.

Dins d'aquest estudi es va realitzar una primera avaluació de les vies a habilitar per a una mobilitat més sostenible al Bages, mitjançant la identificació de corredors de mobilitat ciclista que permetin la futura creació d'una xarxa intermunicipal de mobilitat verda a la comarca.

L'objectiu general del projecte és que la xarxa intermunicipal de vies ciclistes esdevingui una alternativa segura al vehicle privat per la mobilitat obligada.

Es pretén que les actuals carreteres que connecten els principals nuclis de població i activitat econòmica de la comarca puguin servir per la mobilitat "lenta" (en bicicleta, a peu, amb ginys de baixa velocitat...) d'una forma segura i que això permeti descongestionar també el trànsit motoritzat, descarbonitzar l'actual model de mobilitat i reduir les emissions de contaminants a l'atmosfera. Aquestes vies, que caldria preveure paral·leles a les carreteres, servarien també per la mobilitat d'oci i esport, si bé l'objectiu principal és que es puguin utilitzar per la mobilitat laboral/quotidiana. També podrien esdevenir un reclam turístic pel territori.

El Pla estratègic tractarà principalment els aspectes relatius als següents punts:

1. Definició dels projectes executius, ens implicats en la seva execució i valoració dels punts crítics.
2. Definició de les accions per a la possible integració/adequació/connexió a d'altres vies ciclables susceptibles d'utilitzar amb la mateixa finalitat.
3. Connexió amb camins de la xarxa bàsica i camins d'interès turístic per a l'extensió de la malla.
4. Definició dels criteris comuns de disseny de les vies i de la seva senyalització.
5. Pressupost.

## Àmbit

L'àmbit objecte del pla està format pels municipis que integren la Comissió de la xarxa intermunicipal de mobilitat verda: Callús, Castellgalí, El Pont de Vilomara i Rocafort, Manresa, Navarcles, Sallent, Sant Fruitós de Bages, Sant Joan de Vilatorrada, Sant Salvador de Guardiola, Sant Vicenç de Castellet i Santpedor.

Aquests municipis, situats al Pla de Bages, tenen una orografia plana que facilita la utilització de mitjans de transport actius per a la mobilitat obligada. A la vegada, concentren la part més important de població i activitat econòmica de la comarca beneficiant directament prop de 134.000 habitants i 18.000 treballadors.

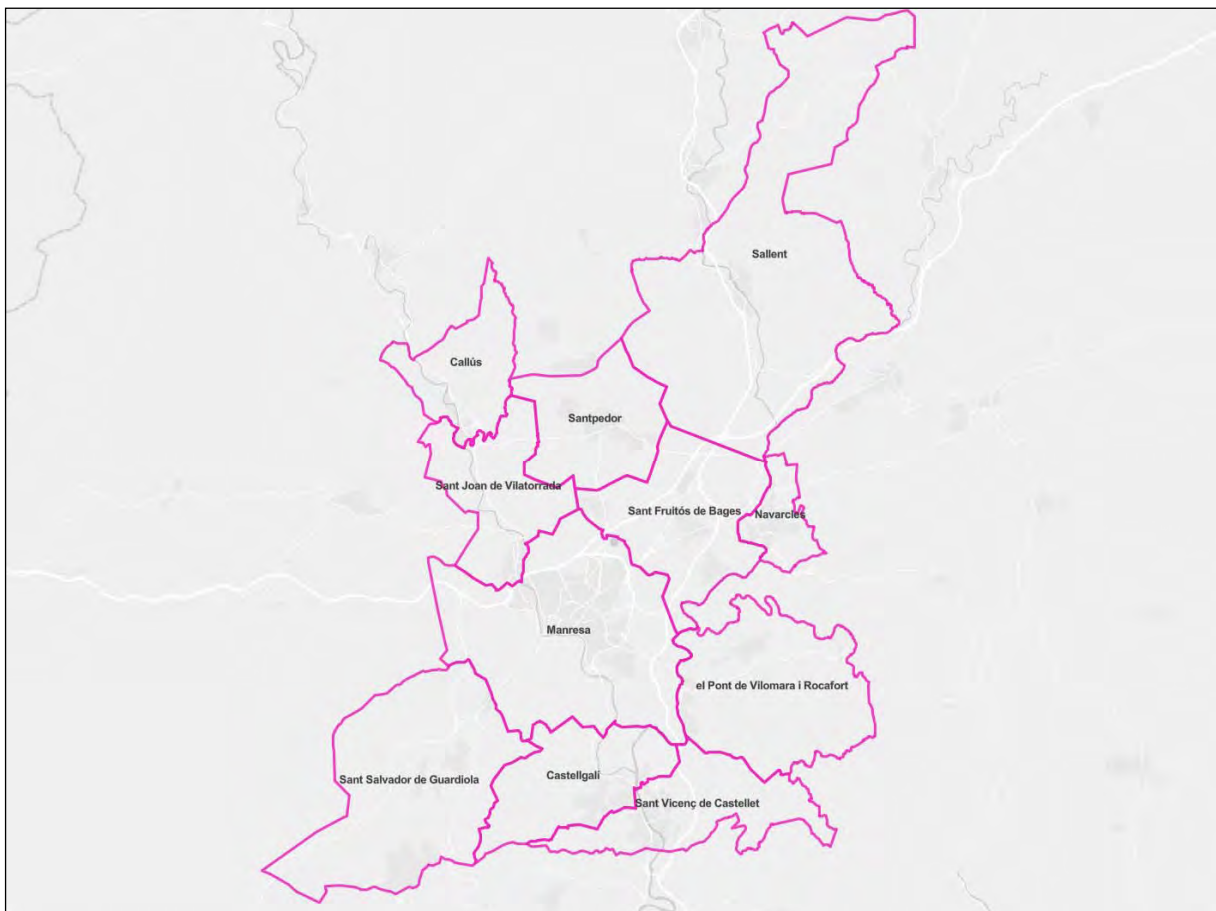


Fig. 1. Àmbit del Pla.

Font de les dades: elaboració pròpia

## Comissió de la xarxa intermunicipal de mobilitat verda

El desenvolupament, seguiment i avaluació del present pla es porta a terme, per una banda, per l'Oficina Tècnica de Canvi Climàtic i Sostenibilitat de l'Àrea d'Acció Climàtica de la Diputació de Barcelona i l'Àrea de Territori i Medi Ambient del Consell Comarcal del Bages. El Pla ha comptat especialment amb la participació dels 11 ajuntaments implicats i es sotmet també a la Comissió de la xarxa intermunicipal de mobilitat verda constituïda per donar compliment a l'acord adoptat pel Consell d'Alcaldesses i Alcaldes del Bages en sessió extraordinària de 03.11.2020.

La Comissió està formada pels següents membres:

- President de la Comissió: Conseller de l'Àrea de Territori i Mobilitat
- Presidenta del Consell d'Alcaldesses i Alcaldes
- Alcaldes/ses o regidors/es de l'Àrea de Territori i Mobilitat dels Ajuntaments de:
  - Callús
  - Castellgalí
  - El Pont de Vilomara i Rocafort
  - Manresa
  - Navarcles
  - Sallent
  - Sant Fruitós de Bages
  - Sant Joan de Vilatorrada
  - Sant Salvador de Guardiola
  - Sant Vicenç de Castellet
  - Santpedor
- Secretària de la Comissió: Gerent del Consell Comarcal
- Representant de la Taula de Territori, Sostenibilitat i Infraestructures de la Cambra de Comerç de Manresa

A l'hora el present pla compta també amb la implicació i participació de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat de la Generalitat de Catalunya amb la visió de recuperar la bicicleta i també els vehicles de mobilitat personal, desenvolupant eixos ciclables que vagin en consonància amb el desenvolupament de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta.

# MARC LEGAL

La legislació i les polítiques de mobilitat sostenible que s'aplicaran al Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de les vies ciclistes al Pla de Bages estan inspirades en els següents referents i normatives.

## **La llei 9/2003, de la Mobilitat, i el Decret 344/2006**

La Llei de Mobilitat 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 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 objectius esmentats i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

La Llei té com a principis inspiradors, entre d'altres, el foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

I com a objectius planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils, així com promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.

## **Les Directrius Nacionals de Mobilitat**

Constitueixen el marc per a l'aplicació dels objectius de mobilitat fixats per la Llei de mobilitat 9/2003.

La promoció de l'ús de la bicicleta requereix disposar de vies ciclistes urbanes i interurbanes en una xarxa de bicicletes contínua i vertebradora per a tot el territori que pugui aprofitar els recursos existents, per aquest motiu:

Directriu 5. Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi i evitar l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic

5.4 Facilitar l'accessibilitat als centres de treball i estudi a peu i en bicicleta

Directriu 13. Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes

13.12 Millorar la seguretat viària de la bicicleta

Directriu 23. Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats

23.3 Promoure la mobilitat sostenible amb millores al disseny del viari en els àmbits urbans consolidats, en la mesura que sigui possible, i fer més fàcil l'accés a peu, en bicicleta i en transport públic

## **La Llei de Carreteres**

La Llei de Carreteres, té per objecte regular les carreteres de Catalunya no reservades a la titularitat de l'Estat, mitjançant l'establiment dels instruments necessaris per garantir la seva adequada ordenació, funcionalitat i protecció.

En el Capítol I , articles 33 – 43 es defineixen les zones de Delimitació del domini públic viari, servituds i zones de protecció i concretament:

Article 33: Amb la finalitat de garantir la funcionalitat del domini públic viari i assegurar-ne la protecció, s'estableixen a les carreteres les zones següents, que es mesuraran sempre horitzontalment i perpendicularment a l'eix de la via: de domini públic, de servitud i d'afectació. També s'assenyala a ambdós costats de la carretera la línia d'edificació.

Article 34.4. La zona de domini públic es pot ampliar a cada banda de la carretera per tal d'incloure una o dues vies de serveis per vianants, bicicletes, ciclomotors o maquinaria agrícola.

### Article 35. Utilització de la zona de Domini públic

35.1 En la zona de domini públic només es poden realitzar les obres i les actuacions directament relacionades amb la construcció i l'explotació de la via i els seus elements funcionals, sens perjudici del que estableix l'apartat 2.

35.2 El departament competent en matèria de carreteres pot autoritzar, en funció de les exigències del sistema viari, l'ocupació del subsòl de la zona de domini públic, preferentment en la franja d'un metre situada a la part més exterior d'aquesta zona, per a la implantació o la construcció de les infraestructures imprescindibles per a la prestació de serveis públics essencials o per a la instal·lació de xarxes de telecomunicacions, i s'han de determinar per reglament les condicions a què s'han de subjectar aquestes autoritzacions a precari, els drets i les obligacions que assumeix la persona autoritzada, el termini de duració de l'autorització, el cànon d'ocupació que es fixi, si s'escau, i els supòsits de revocació. En qualsevol cas, l'atorgament d'una autorització per a l'ocupació de subsòl de la zona de domini públic no comporta en cap circumstància l'assumpció de responsabilitats per part de l'administració titular de la infraestructura viària pels danys ocasionats a les infraestructures implantades o construïdes en la zona de domini públic ocupada, a la infraestructura viària o a terceres persones.

35.3 No es poden fer servir els elements funcionals de la carretera per a dur a terme activitats que puguin comprometre la seguretat viària o la preservació del patrimoni públic viari.

### Article 36. Zona de servitud

La zona de servitud consisteix en dues franges de terreny, a banda i banda de la carretera, delimitades interiorment per la zona de domini públic definida en l'article 34 i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de vint-i-cinc metres en les autopistes i vies preferents i de vuit metres en la resta de carreteres, mesurats des de les arestes esmentades.

### Article 37. Utilització de la zona de servitud

37.1 En la zona de servitud només es poden realitzar els usos i les activitats prèviament autoritzats que siguin compatibles amb la seguretat de la via i amb la finalitat pròpia d'aquesta zona.

37.2 Es poden autoritzar tancaments diàfans o arbustius, sempre que no afectin les condicions de visibilitat i seguretat de la carretera ni puguin menyscar les facultats dels òrgans administratius en relació amb la protecció i l'explotació del domini públic viari.

37.3 El departament competent en matèria de carreteres pot utilitzar la zona de servitud, o autoritzar-ne la utilització, per motius d'interès general o si ho requereix el millor servei de la carretera, en els termes que estableix l'article 50.

37.4 El departament competent en matèria de carreteres pot autoritzar la utilització de la zona de servitud per a destinar-la a aparcament de vehicles, sempre que se situï en terrenys de titularitat pública, no estigui vinculat a cap concessió administrativa i es garanteixi la seguretat viària i l'explotació adequada de la carretera. L'atorgament d'aquesta autorització no comporta en cap circumstància l'assumpció de responsabilitats per part de l'administració atorgant pels danys ocasionats a les instal·lacions implantades o construïdes en la zona de servitud, als vehicles estacionats, a terceres persones o de qualsevol altre tipus.

### **Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 (ECB2025)**

Impulsada pel Departament de Territori i Sostenibilitat en col·laboració amb altres departaments, organismes i ens locals, i entitats del món de la bicicleta, té com a principal objectiu fomentar l'ús d'aquest mitjà de transport mitjançant:

- 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.
- unir forces en pro d'una Catalunya pedalable i pedalada.

Per aconseguir-ho es plantegen polítiques com, per exemple, interconnectar les àrees urbanes i d'activitat econòmica situades a l'entorn dels 10 quilòmetres, per mitjà d'un pla d'infraestructures de la xarxa pedalable interurbana metropolitana o conurbada; execució de noves vies ciclistes en paral·lel a actuacions de millora de carreteres, per a connectar àrees urbanes i zones d'activitat econòmica o gestionar conjuntament infraestructures viàries i ciclistes en determinats corredors independentment de la seva titularitat.

# ANÀLISI DE LA MOBILITAT

L'anàlisi de la mobilitat actual a l'àmbit d'estudi s'ha dut a terme mitjançant els resultats de "Estudios de movilidad a partir de la telefonía 2020-2021" <sup>1</sup> realitzat per l'Institut Nacional d'Estadística (INE) entre el 24-06-2020 i el 23-06-2021, en dia feiner (dimecres), i que aporta dades sobre els desplaçaments amb origen i destinació als municipis que conformen el Pla de Bages.

S'ha de tenir en compte que aquest estudi no disposa de la informació desagregada ni per motiu ni per mode de transport.

## Mobilitat al Pla de Bages

Segons les dades analitzades, als municipis objecte d'anàlisi es realitzen una mitjana de gairebé 340.000 desplaçaments diaris amb origen i destinació als municipis del Pla de Bages.

D'aquests desplaçaments Manresa té gairebé un 70% dels desplaçaments interns al municipi, en canvi, la resta de municipis tenen de mitjana un 12% de mobilitat dins el propi municipi.

	Manresa	Santpedor	Navarces	Sant Fruitós de Bages	el Pont de Vilomara i Rocafort	Sant Vicenç de Castellet (Rellinars)	Castellbell i el Vilar (Monistrol Marganell)	Sant Salvador de Guardiola (Castellgalí)	Sant Joan de Vilatorrada (Callús)	Sallent
Manresa	139292	7513	4076	12895	2430	6162	2307	6127	16132	4549
Santpedor	7577	1479	833	2392	197	468	124	367	1816	877
Navarces	3933	806	176	4801	131	315	38	243	495	876
Sant Fruitós de Bages	12966	2644	4765	5371	778	686	251	571	2262	1683
el Pont de Vilomara i Rocafort	2361	188	117	822	104	454	414	198	202	170
Sant Vicenç de Castellet (Rellinars)	6141	433	332	693	444	1455	2146	905	309	249
Castellbell i el Vilar (Monistrol Marganell)	2360	127	50	271	387	2102	1522	717	198	103
Sant Salvador de Guardiola (Castellgalí)	6079	375	222	622	184	923	689	2029	950	289
Sant Joan de Vilatorrada (Callús)	15875	1782	490	2297	212	372	220	1079	5562	925
Sallent	4529	862	854	1571	166	275	98	286	890	1737

Taula 1. Matriu OD als municipis del Pla de Bages. Font de les dades: INE

Nota. Els municipis inferiors a 5.000 habitants s'agrupen geogràficament per assolir com a mínim el llindar de població amb el que treballa l'INE, així doncs, el nom que es dona és el del municipi amb major població.

Els municipis amb una captació de desplaçaments més elevada són Manresa i Sant Fruitós de Bages on les principals relacions que s'estableixen són:

- De Sant Joan de Vilatorrada i Callús a Manresa amb un 55% dels desplaçaments diaris.
- De Sant Salvador de Guardiola i Castellgalí a Manresa amb un 49% dels desplaçaments diaris.
- De Santpedor, el Pont de Vilomara i Rocafort, i Sant Vicenç de Castellet i Rellinars a Manresa amb un 49% dels desplaçaments diaris.
- De Navarces a Sant Fruitós de Bages amb un 41% dels desplaçaments diaris.
- De Castellbell i el Vilar i Monistrol Marganell a Sant Vicenç de Castellet i Rellinars amb un 27% dels desplaçaments diaris.

<sup>1</sup> [https://www.ine.es/experimental/movilidad/exp\\_em\\_proyecto.pdf](https://www.ine.es/experimental/movilidad/exp_em_proyecto.pdf)

[https://www.ine.es/covid/covid\\_movilidad.htm](https://www.ine.es/covid/covid_movilidad.htm)

# LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA AL PLA DE BAGES

La xarxa ciclista existent implementada actualment al territori ha estat facilitada pel conjunt d'Ajuntaments que conformen la Comissió de la xarxa intermunicipal de mobilitat verda.

## Xarxa ciclista existent

La xarxa ciclista existent consisteix bàsicament en vials perimetrals situats al voltant de la ciutat de Manresa, tant al nord, a l'est, com al sud-oest.

Al sector nord de Manresa, destaca l'eix del c.de Súria- c.de la Font del Gat – Av. Universitària.

En sentit nord est, trobem l'eix c. Abat Oliva – c. Berenguer Canet / c. La Concòrdia – Ctra. de Santpedor que connectarà amb el Projecte de Can Font al Parc d e l'Agulla i donarà accés al futur carril bici Manresa – Santpedor.

Al sector sud-oest existeix l'eix que connecta l'estació de Manresa amb la zona esportiva del Congost creuant el pont del Congost seguint la Ctra. de Sant Joan.

Entre Manresa i Viladordis existeix un vial de connexió situat paral·lel a la carretera de Viladordis que permet la connexió mitjançant modes de transport sostenibles entre ambdós nuclis.

Al municipi de Santpedor s'hi localitza una infraestructura ciclable segregada que connecta la carretera de Navarcles amb el IES seguint l'eix del carrer convent.

Al municipi de Sant Fruitós de Bages existeix un carril bici que connecta la carretera BV-4501 amb la Pineda de Bages Est (Sant Iscle).

A part de la infraestructura ciclista comentada anteriorment, existeixen vials pacificats on la velocitat de circulació màxima es regula a 30 km/h i es permet la coexistència en la circulació de les bicicletes i ginys amb el trànsit motoritzat. Aquesta xarxa interna als municipis no es representa en la cartografia elaborada per al present estudi.

# Inventari SIG de les infraestructures ciclistes existent

A continuació s'observa la infraestructura ciclista existent al territori.

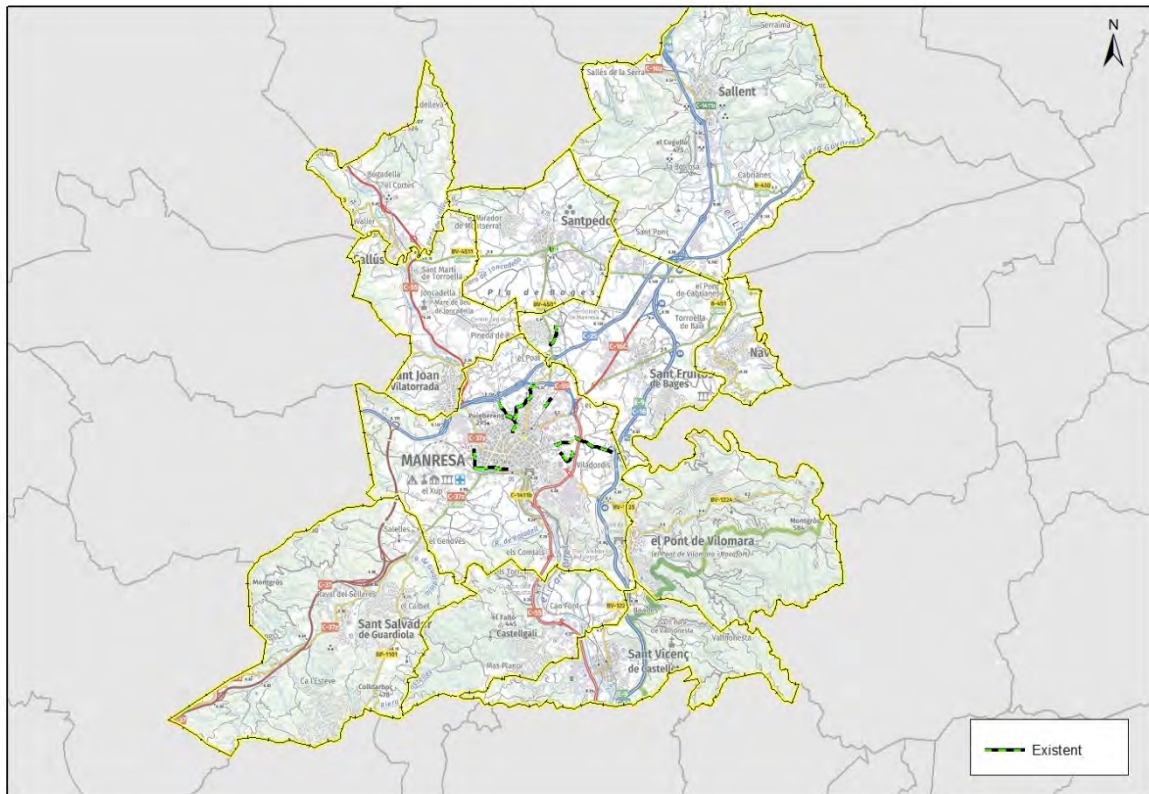


Fig. 2. Xarxa ciclista existent.

Font de les dades: Estudi per la creació d'una xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i descarbonitzada.

## Projectes existents

Els projectes de desenvolupament de la xarxa ciclista han estat facilitats per la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat i pel conjunt d'Ajuntaments que conformen la Comissió de la xarxa intermunicipal de mobilitat verda i són:

- Projecte Millora de la via verda a la carretera BV-4501 entre Manresa i Santpedor, que és connectarà amb la infraestructura existent de Pineda de Bages est. (105). En execució.
- Projecte de traçat Can Font – Parc de l'Agulla, que formarà part de l'eix Manresa Santpedor. (106)
- Ampliació del pas superior de la carretera C-55 PK 28+350, que connecta els Polígons de Bufalvent i Cal Garvat. (104)
- Projecte carril bici Sant Fruitós – Torroella de Baix, paral·lel a la N-141c. (102)
- Projecte Sant Fruitós Est, que enllaça amb l'anterior. (101)

- Projecte connexió intermunicipal eix Sant Fruitós - Navarces (el traçat més urbà està senyalitzat com a tal).(103)

A continuació s'observa la infraestructura ciclista prevista al territori.

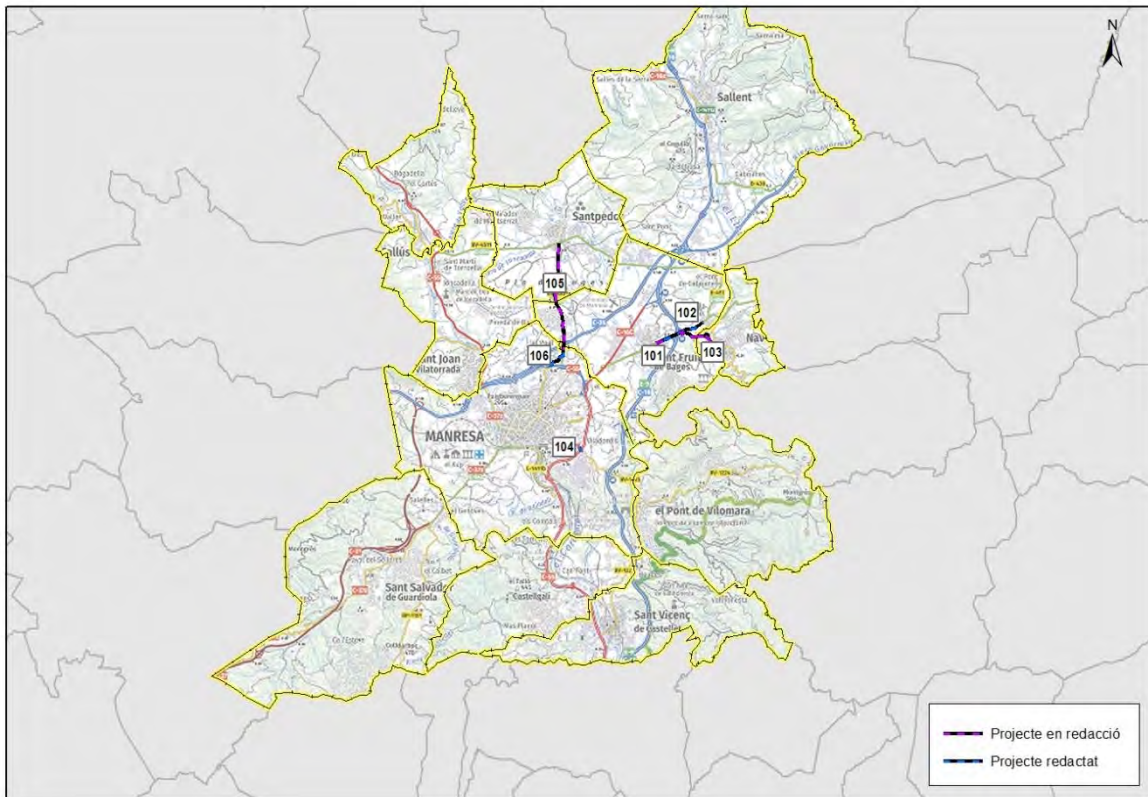


Fig. 3. Xarxa ciclista prevista.

Font de les dades: Estudi per la creació d'una xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i descarbonitzada.

# OBJECTIUS DEL PLA ESTRATÈGIC

El present Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de les vies ciclistes al Pla de Bages pretén donar resposta a aquelles relacions de mobilitat que es produeixen entre els nuclis urbans i els polígons d'activitat econòmica, amb l'objectiu principal de reduir el nombre de vehicles privats que històricament accedeixen a aquests entorns, donant una alternativa de transport eficient als modes més sostenibles i menys contaminants.

En concret, els objectius del Pla són els següents:

- Connectar els nuclis i els PAEs mitjançant la xarxa ciclista segregada
- Completar la connectivitat amb la xarxa existent
- Crear un efecte xarxa per mallar el territori
- Connectar amb altres xarxes ciclistes de llarg recorregut
- Connectar amb les diferents xarxes de camins
- Descarbonitzar el model de transport dels treballadors dels polígons
- Millorar la qualitat de l'aire i reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle

# CORREDORS DE COMUNICACIÓ

## Proposta de nous corredors per la mobilitat obligada

En l'estudi per la creació d'una xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i descarbonitzada es van definir els principals eixos ciclistes agrupats en 6 corredors (exceptuant es projectes en redacció). El present pla ha aprofundit en la delimitació i caracterització dels eixos a partir d'un anàlisi més exhaustiu i la participació dels ajuntaments implicats i la Direcció General d'Infraestructures de mobilitat.

Aquesta proposta s'ha distribuït en els 7 corredors a partir de la seva localització geogràfica i amb les següents característiques. (Annex 2. Plànol 02.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes sense titularitats)

Corredor	Codi	Infraestructura ciclable	Longitud (m)	Infraestructura viària	Titularitat	
nord-oest	1	Callús - Can Cavaller	684	C-1410z	Diputació de Barcelona	
	1B	Can Cavaller - El Cortès	1.194	C-55	Generalitat de Catalunya	
	2	Callús - els Manxons	496	Bv-3003	Diputació de Barcelona	
	3	Sant Joan de V. - Callús	5.115	C-55 - BV-3008 - C1410z	Generalitat - Diputació	
	4	Manresa - Sant Joan V.	3.752	C-37z	C.de Manresa - Ctra de Sant Joan - Plaça del Mil·lenari	Municipal
nord-est	5	Manresa - P.I La Serreta	4.482	N-141c- C-16c		Generalitat de Catalunya
	6	Sant Fruitós de Bages - el Guix	1.825	N-141c		Generalitat de Catalunya
	6B	Pont del Riu d'Or - Cobert del Batre	869		Carretera de Vic - Carrer Jaume I, carrer de la Pesca, carrer Arquitecte Gaudí	Municipal
	7	Sant Fruitós de Bages Depuradora (P.I Santa Anna - enllaç C-16)	4.293	BV-4511	Carrer Rius i Tauler, avinguda Lluís Companys, carrer Bertrand i Serra Carrer de l'Aigua d'Ora	Generalitat de Catalunya - Municipal
	8	Sallent - Cabrianes (i accés atradivariu)	4.325	C-1411z - B430	C. Tomàs Viladormniu - C.de la Caseta d'en Camp	Generalitat de Catalunya - Municipal
	9	La Botjosa - P.I Santa Anna	5.248	BV-4511	Via de Servei C-16	Generalitat de Catalunya - Municipal
	10	P.I La Serreta - BV-4511	1.052		Carrer A	Municipal
	101	Sant Fruitós Est	269	N-141c		Generalitat de Catalunya
	102	Sant Fruitós - Torroella de baix**	1.448	N-141c		Generalitat de Catalunya
	103	Sant Fruitós - Navarces	1.958	BV-1221		Diputació de Barcelona - Municipal
oest-est	11	Santpedor - St.Martí Torroella	4.688	BV-4511		Generalitat - Municipal
	12	P.I Santa Anna (Depuradora) - Santpedor	2.723	BV-4511	Carretera de Santpedor a Navarces	Generalitat de Catalunya - Municipal
	13	Ronda nord de Manresa	3.134	C-25	Vies de Servei	Generalitat de Catalunya
sud	14	Castellgallí - Mas Planol	1.291		Av. Montserrat	Municipal
	15	St.Vicenç de Castellet- Castellgallí	2.554	C-55 - BV-1229		Generalitat - Diputació
	16	Manresa - Casellgallí	6.192	C-55 - C1411z		Generalitat de Catalunya - Municipal
	17	St. Vicenç Castellet - Torre del Breny	1.613		C. Via Augusta, camí de la Torre del Breny	Municipal
	18	St. Vicenç Castellet - Pont de Vilomara	4.847	BV-1229 - BV-1225b		Diputació de Barcelona - Municipal
	19	Sant Vicenç de Castellet - Castellbell**	2.974	BV-1229 - C-55		Generalitat - Diputació
	20	St. Vicenç Castellet - La Farinera	400		Carretera vella	Municipal
	21	St. Vicenç Castellet - P.I Les Vives	916		C. de la Indústria	Municipal
sud-oest	22	Sant Salvador Guardiola - Salelles	2.840	C-37z - BP-1101		Diputació de Barcelona
	23	Manresa - Salelles	3.961	C-37z		Generalitat de Catalunya
sud-est	24	Manresa- Pont de Vilomara	2.977	BV-1225		Diputació de Barcelona - Generalitat de Catalunya
	25	el Pont de Vilomara - P.I el Pont	1.001	BV-1224		Diputació de Barcelona
	104	Buñalvent - Cal Gravat	170	C-55	enllaç	Generalitat de Catalunya
nord	105	Manresa - Santpedor	2.840	BV-4501		Generalitat de Catalunya
	106	Manresa (Can Font - Parc de l'Agulla)	3.961			Municipal

\*\* S'ha inclòs a petició de l'Ajuntament de Sant Vicenç de Castellet tot i quedar fora de l'àmbit de l'estudi

Taula 2. Corredors de comunicació.

Font de les dades: Elaboració pròpia.

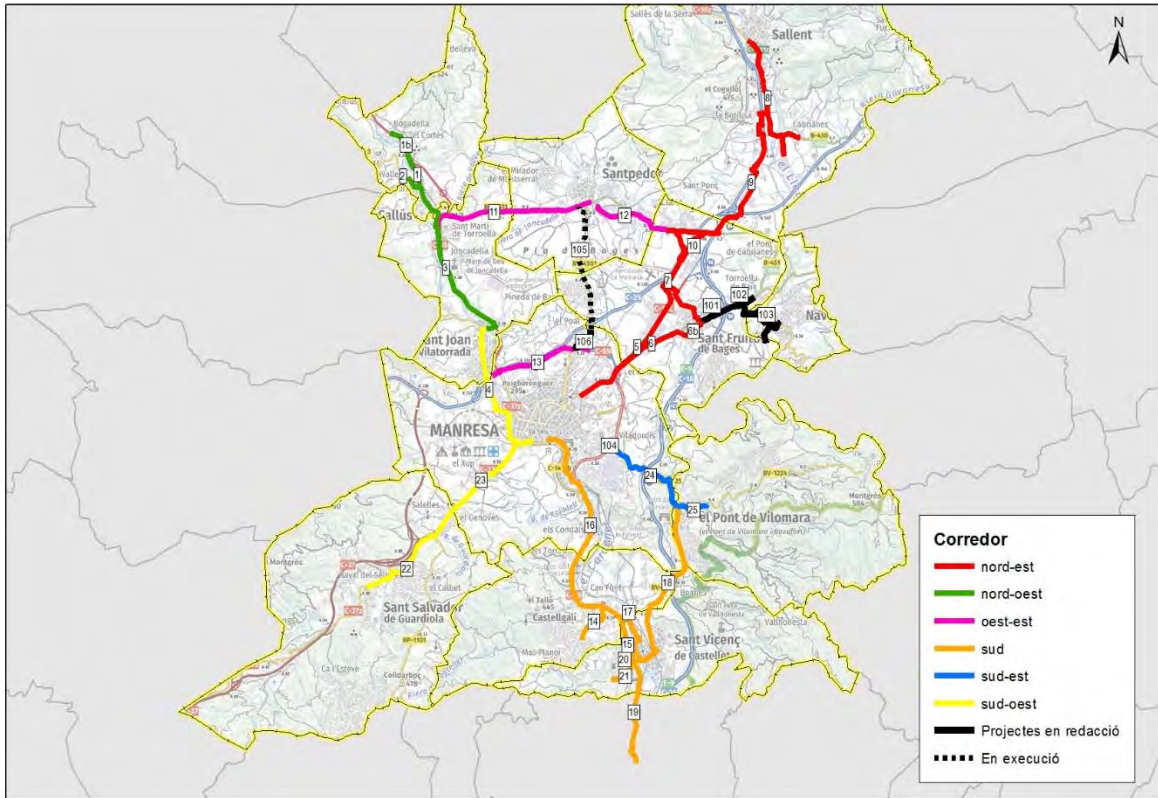


Fig. 4. Corredors de comunicació i projectes existents.

Font de les dades: Elaboració pròpia.

Aquestes vies configuren la xarxa estructural de vies ciclistes connectant els principals nuclis de població i polígons d'activitat econòmica de la forma més ràpida possible. La xarxa es defineix amb una visió comarcal i cercant la necessària capil·laritat per anar captant usuaris al seu pas per nuclis i polígons.

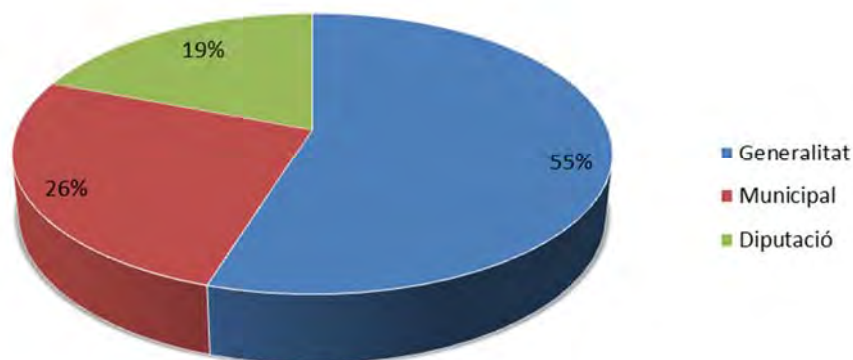
## Característiques de la xarxa proposada

### Titularitats.

#### Annex 2. Plànol 01.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes sense titularitats

La xarxa proposada discorre eminentment paral·lela a la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya en un 55% ( 46,1 Km) i en menor mesura per vials de titularitat municipal en un 26% ( 21,9 Km) i en menor mesura seguint la xarxa de carreteres de la Diputació de Barcelona en un 19 % ( 16,1 Km).

## Titularitats

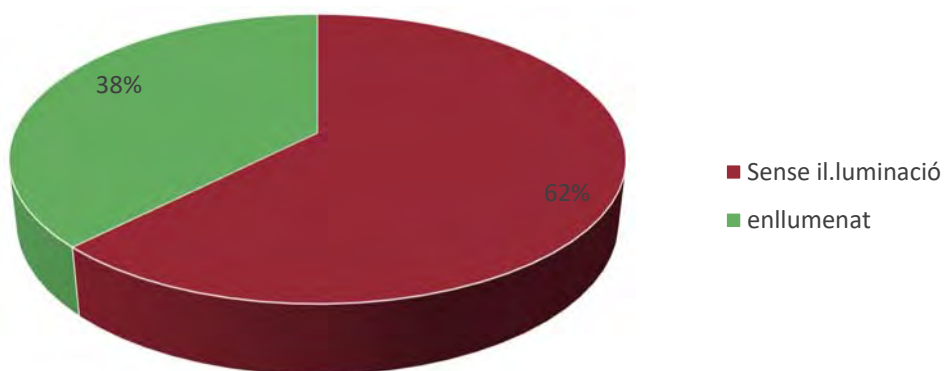


## Enllumenat.

Annex 2. Plànol 03.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Infraestructures associades i condicionants

Pel que fa als paràmetres d'il·luminació, tenint en compte que és un element cabdal per a la seguretat i la confortabilitat dels usuaris, el 62% (52,1 Km) de la xarxa proposada no està il·luminada per contra del 38% (32,1 Km) que sí que ho estaria actualment.

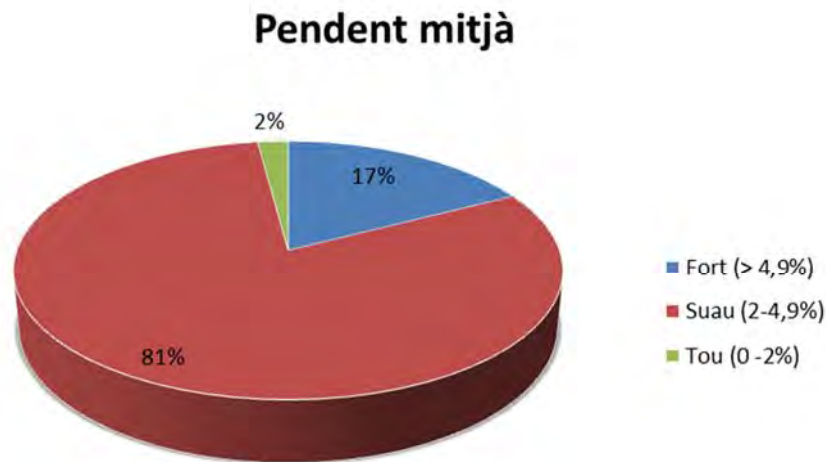
## Enllumenat



## Pendents

En l'àmbit urbà els pendents superiors al 5% no són recomanables per a la circulació de bicicletes; tot i així tenint en compte l'amplitud de l'àmbit del Pla de Bages i la seva orografia, en la xarxa proposada el 81% (67 Km) d'aquesta recorrerà bàsicament per pendents mitjanes suaus que no superen el 5%. D'altra banda ens trobarem un 20% de la xarxa que recorrerà per pendents forts (15 Km).

En els trams amb fort pendent s'han plantejat alternatives ciclables que, tot i allargar el recorregut el fan més suau.

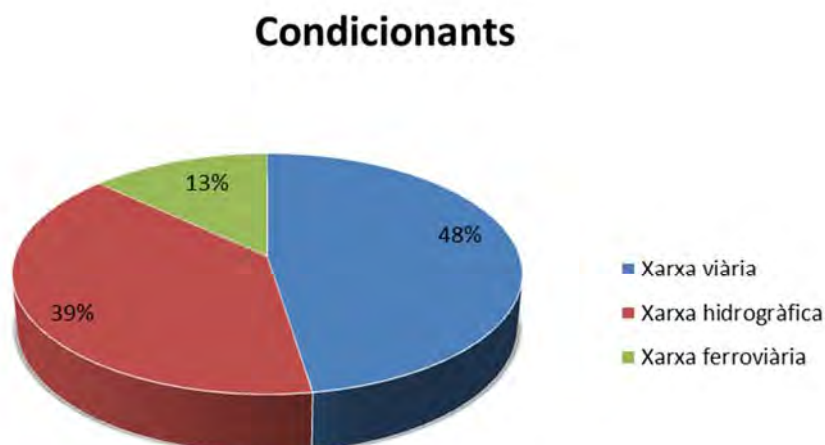


## Condicionants

Annex 2. Plànol 03.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Infraestructures associades i condicionants

A partir dels corredors i els seus trams s'ha analitzat amb anàlisi GIS quina és la seva intersecció amb la xarxa viària, amb la xarxa ferroviària i la xarxa hidrogràfica per identificar aquells punts on s'hi localitzen obres de fàbrica com ponts o túnels o passos a nivell que poden ser un condicionant per al desplegament de la xarxa.

La meitat de les interseccions (48%) de la xarxa proposada amb altres infraestructures son de caràcter viari en canvi un 39% responen a la intersecció amb la xarxa hidrogràfica i finalment el 13% corresponen a la intersecció amb la xarxa ferroviària.



## Avaluació de traçats alternatius

Sobre l'àmbit d'estudi s'hi localitzen dos grans projectes que s'aventuren a donar alternatives a la mobilitat activa des de dos vessants diferents i que complementen l'objecte del present estudi.

- **Via InterCatalunya:** el projecte iniciat el 2014 pel Departament de Territori i sostenibilitat, utilitza infraestructures existents, com carreteres poc transitades en l'actualitat des de la posada en marxa de l'Eix Transversal (C-25) o bé per camins rurals o trams de vies urbanes, que a partir de senyalització específica per bicicletes i garantint-ne la seguretat defineix un itinerari que enllaça Lleida amb Girona creuant el Bages transversalment. Aquesta via tindrà una longitud de 298 Km.

El primer tram Lleida – Cervera va entrar en funcionament al 2018

- **Vies Blaves:** el projecte impulsat per la Diputació de Barcelona es centra en els itineraris que ressegueixen les lleres dels rius Llobregat, Cardener i Anoia per implantar una nova infraestructura per a vianants i ciclistes (300 Km).

El juliol de 2020 es va aprovar el Pla Director Urbanístic Vies Blaves Barcelona, amb l'objectiu de crear el marc urbanístic i territorial adequat que permeti desplegar les potencialitats del territori de la llera dels rius Llobregat, Anoia i Cardener, amb l'obertura d'un itinerari que ressegueixi i que recorri l'àmbit territorial que percep aquests rius, tot potenciant la seva dinamització turística i, alhora, establir les condicions que han d'emmarcar el seu desenvolupament amb la màxima integració i coherència amb els valors històrics, ambientals, culturals, i paisatgístics del territori.

Els primers trams seran una realitat a partir del 2023; en el cas del Bages, el projecte executiu del Cardener està redactat, pendent d'aprovació; i el de la via blava del Llobregat s'està redactant.



Fig. 5. Vies ciclistes de llarg recorregut.

Font de les dades: elaboració pròpia a partir de dades de la Generalitat i Diputació.

Les vies blaves esdevenen una alternativa tant per als ciclistes com els vehicles de mobilitat personal en aquells trams on han resultat traçats coincidents o paral·lels amb infraestructures viàries que presenten elevades intensitats de trànsit o condicions morfològiques adverses com són els casos de dels corredors nord-oest o sud.

En aquests casos s'ha d'avaluar quina és la idoneïtat del traçat i prioritzar els trams existents per fer-los compatibles amb la mobilitat obligada, considerant elements estructurants com l'enllumenat, la pavimentació o els accessos a nuclis i polígons d'activitat econòmica.

## CONNEXIÓ AMB LA XARXA DE CAMINS I ELEMENTS D'INTERÉS TURÍSTIC

L'objectiu principal de la creació d'una xarxa intermunicipal de mobilitat verda a la comarca és el de donar una alternativa sostenible als desplaçaments per mobilitat obligada (per feina i/o estudis) que avui en dia tenen lloc en mitjans motoritzats, principalment el cotxe per la seva descarbonització.

Tanmateix, aquesta xarxa intermunicipal també pot esdevenir un corredor de comunicació que doni accés als camins d'interès turístic existents al territori (Annex 2. Plànol 04.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Elements d'interès turístics i camins turístics), podent accedir a entorns naturals d'una manera més neta sense necessitat d'ús de mitjans contaminants que tenen un elevat impacte tant en l'emissió de gasos a l'atmosfera com en l'ocupació de l'espai i la contaminació visual.

L'avaluació de la xarxa ciclista existent i proposada mostra la potencialitat i l'elevat grau d'intersecció tant amb les xarxa de camins inclosos en l'Inventari de camins rurals i pistes forestals de la comarca del Bages elaborat per Consell Comarcal (2008) així com amb l'Inventari de la Xarxa de Senders del Bages de la Diputació de Barcelona (Annex 2. Plànol 05.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Xarxa bàsica de camins).

En el mateix sentit també es dóna una visió de conjunt on aquesta xarxa dóna accessibilitat tant als elements d'interès turístic de l'àmbit com als equipaments municipals (Annex 2. Plànol 07.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Equipaments públics i transports).

# PRESSUPOST

## Pressupost estimat dels corredors tramificats

A partir de valoracions econòmiques sobre projectes similars s'ha fet una estimació sobre el pressupost de cada tram inclòs en els sis corredors, tenint en compte la longitud i els condicionants de cada traçat, resultant:

Condicionants	€/ml
0	205,5
1	308,2
2	411,1
3	513,7
4 o més	770,6

Corredor	Codi	Infraestructura ciclable	Longitud (m)	Condicionants	Pressupost estimat (€)
nord-oest	1	Callús - Can Cavaller	685	0	140.692,59 €
	1B	Can Cavaller - El Cortès	1194	0	245.399,71 €
	2	Callús - els Manxons	496	1	152.935,16 €
	3	Sant Joan de V. - Callús	5116	3	2.628.024,81 €
	4	Manresa - Sant Joan V.	3752	2	1.542.138,91 €
			11.243		4.709.191,18 €
nord-est	5	Manresa - P.I La Serreta	4483	3	2.302.996,63 €
	6	Sant Fruitós de Bages - el Guix	1825	0	562.643,72 €
	6B	Pont del Riu d'Or - Cobert del Batre	896	1	276.218,33 €
	7	Sant Fruitós de Bages Deouradora (PI Santa Anna - enllaç C-16)	4294	2	1.764.782,61 €
	8	Sallent - Cabrianes (i accés atradivarius)	4326	1	888.906,33 €
	9	La Botjosa - P.I Santa Anna	5823	7	4.487.297,31 €
	10	P.I La Serreta - BV-4511	1052	0	216.246,74 €
	101	Sant Fruitós Est	269	0	55.250,64 €
	102	Sant Fruitós - Torroella de baix**	1448	1	446.384 €
	103	Sant Fruitós - Navarcles	2226	2	914.852,17 €
			26.643		11.915.578,08 €
oest-est	11	Santpedor - St.Martí Torroella	4.688	1	1.445.040,13 €
	12	P.I Santa Anna (Depuradora) - Santpedor	2.724	2	1.119.389,37 €
	13	Ronda nord de Manresa	3.135	5	2.415.485,36 €
			10.546		4.979.914,86 €
sud	14	Castellgalí - Mas Planoi	1.292	0	265.448,88 €
	15	St.Vicenç de Castellet- Castellgalí	2.555	3	1.312.327,96 €
	16	Manresa - Casetllgalí	6.192	6	4.771.737,70 €
	17	St. Vicenç Castellet - Torre del Breny	1.614	0	331.656,21 €
	18	St. Vicenç Castellet - Pont de Vilomara	4.848	3	2.490.467,19 €
	19	Sant Vicenç de Castellet - Castellbell**	2.975	5	2.292.474,17 €
	20	St. Vicenç Castellet - La Farinera	400	0	82.294,43 €
21	St. Vicenç Castellet - P.I Les Vives	916	1	282.348,11 €	
			20.792		11.828.754,65 €
sud-oest	22	Sant Salvador Guardiola - Salelles	2.840	1	875.525,85 €
	23	Manresa - Salelles	3.962	4	3.052.887,96 €
			6.802		3.928.413,81 €
sud-est	24	el Pont de Vilomara - Manresa	2.977	2	1.223.626,44 €
	25	el Pont de Vilomara - P.I el Pont	1.001	1	308.690,17 €
	104	Bufalvent - Cal Gravat**	170	1	500.000
			4.149		2.032.316,62 €
nord	105	Manresa - Santpedor**	3.746	2	1.000.000
	106	Manresa (Can Font - Parc de l'Agulla)	799	1	246.262,33 €
			4.545		1.246.262,33 €
<b>TOTAL</b>					<b>40.640.431,53 €</b>

\*\* Dades del Pressupost de la DGIM i Ajuntament de Sant Fruitós

Taula 3. Pressupost estimat dels corredors. Font de les dades: elaboració pròpia.

# CRITERIS DE PRIORITZACIÓ

La prioritització dels eixos ciclistes haurà de respondre a criteris de funcionalitat i oportunitat.

Es proposa la consideració dels següents criteris:

## Criteris funcionals:

- Connectar un nucli de població gran amb un polígon amb un nombre elevat de treballadors (major potencial)
- Existència d'altres nuclis o polígons de menor entitat als que proporciona connexió (major potencial)
- Connectar amb la xarxa existent/projectada (permet cosir el territori creant un efecte malla)
- Connexió del territori creant un efecte xarxa (permet cosir el territori creant un efecte malla)
- Connectar diversos municipis (connectivitat intermunicipal)
- Connectar amb camins rellevants (connectivitat turística)
- Contribuir a la millora de la seguretat viària i ordenació de fluxos de bicicletes i vianant en eixos viaris
- Tenir pendents suaus o moderades
- No existeixen altres vies ciclistes paral·leles

## Criteris d'oportunitat:

- Presentar una dificultat tècnica baixa
- Menor inversió necessària (cost mig per km, en funció d'orografia, grau d'urbanització, estructures necessàries, ...)
- Grau de maduresa de la proposta (disposició d'avantprojecte, memòria valorada, projecte constructiu)
- Consens i interès local
- Poder-se internalitzar en un projecte de condicionament o millora de la infraestructura viària previst o en un projecte de millora integral, pacificació del trànsit o potenciació del transport públic previst

Aquests criteris es proposen partint dels definits en l'Estudi per la creació d'una xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i descarbonitzada i **tenen en compte consideracions efectuades, a títol indicatiu, per la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat.**

L'ordre en què es mostren no és indicatiu de jerarquia.

# CONCLUSIONS

- Hi ha una demanda real al Pla de Bages sobre la necessitat de disposar d'infraestructures que permetin la connexió entre els seus municipis d'una manera ràpida, sostenible i segura.
- La mobilitat diària al Pla de Bages suposa uns 340.000 desplaçaments segons dades extretes de l'estudi de telefonia mòbil de l'Institut Nacional d'Estadística.
- La participació de les entitats municipals ha estat molt elevada en la fase de disseny dels trams, detecció de punts crítics i alternatives viables.
- S'han detectat una alta potencialitat en la gran majoria de trams per donar resposta a la mobilitat quotidiana (i a la de lleure i turística) pel que fa modes de mobilitat personal (bicicletes o VMP)
- L'ús de la bicicleta al Pla de Bages per a la realització de desplaçaments per mobilitat quotidiana és minoritari.
- L'habilitació d'aquestes infraestructures ha de permetre un increment dels usuaris i al mateix temps descarbonitzar un àmbit dependent del vehicle privat.
- La xarxa resultant suposa una inversió de més de 40 M d'euros
- Aquesta xarxa ha de ser complementària a les xarxes supralocals planificades en el territori com les vies blaves o la via Intercatalunya.
- Les administracions titulars de les carreteres, donen suport a aquestes iniciatives per donar resposta a aquestes necessitats de mobilitat.
- Caldrà impulsar la redacció i execució de projectes executius amb la participació de les administracions competents i implicades, aprofitant les oportunitats que puguin sorgir de la redacció de projectes de millora de carreteres i de finançament de vies ciclistes.

# ANNEX 1. FITXES

Les fitxes tenen com a objectiu presentar la informació de forma metòdica i sintètica per a cada tram d'estudi de la xarxa estructural de vies ciclistes.

Cada fitxa consta de dues pàgines, la primera d'elles conté els aspectes tècnics del tram com dades generals, pressupost d'execució, punts crítics del traçat i connexions amb altres xarxes i la segona presenta un mapa del tram georeferenciat on es grafia el traçat i els elements més importants com el titular de la via, els condicionants i les connexions, entre d'altres.

Els aspectes que conté cada fitxa són els següents:

#### **A. Dades del tram**

- *Nom del tram*: denominació del tram mitjançant els municipis d'origen i destinació.
- *Codi*: identificador del tram mitjançant les sigles "CPB" que fan referència a Camins Pla de Bages i un codi numèric.
- *Corredor*: nom del corredor de comunicació per a la mobilitat al que pertany el tram. En funció de la seva ubicació territorial els corredors s'han classificat en: nord-est, nord-oest, oest-est, sud, sud-est i sud-oest.
- *Longitud*: distància en metres del tram.
- *Pendent mitjana*: inclinació mitjana en % del tram. Càlcul realitzat mitjançant l'eina Google Earth.
- *Altres connexions*: intersecció amb altres trams de la xarxa estructural de vies ciclistes.
- *Inici*: punt de començament del tram (intersecció viària, PK, intersecció amb un altre corredor, punt d'interès, etc.)
- *Final*: punt de finalització del tram (intersecció viària, PK, intersecció amb un altre corredor, punt d'interès, etc.)
- *Temps estimat origen/destinació (O/D)*: interval de temps en minuts estimat per a circular amb bicicleta pel tram. Càlcul realitzat mitjançant eines GIS a partir d'una velocitat mitjana compresa entre els 10 i els 18 km/h.
- *Desplaçaments en dia feiner*: mobilitat diària amb origen i destinació els municipis ubicats al traçat del tram. Dades extretes de l'estudi de telefonia mòbil realitzat per l'INE al febrer de 2020.
- *Municipis*: municipis pels que transcorre la traça del tram i, per tant, als que dona servei.
- *Entitats de població*: entitats de població per les que transcorre la traça del tram i, per tant, a les que dona servei.
- *Polígons industrials*: polígons d'activitat econòmica pels que transcorre la traça del tram i, per tant, als que dona servei.
- *Elements turístics*: punts amb interès turístic, històric i/o culturals que es troben situats sobre la traça o pròxims al tram.
- *Població potencial servida*: nombre habitants potencials dels municipis i entitats de població als que el tram pot donar servei.
- *Treballadors potencials servits*: nombre de treballadors potencials dels polígons d'activitat econòmica als que el tram pot donar servei.

## **B. Pressupost**

- Pressupost estimat: cost estimat per a l'execució del tram en funció de la seva longitud i característiques.
- Agents implicats: entitats, empreses, administracions implicades en l'execució del tram.

## **C. Valoració punts crítics**

Condicionants situats al traçat del tram pel creuament de les xarxes ferroviària, hidrogràfica i/o viària.

## **D. Connexions amb altres vies ciclables**

Enllaç directe o indirecte a través d'un altre tram que permet la connexió amb altres corredors ciclistes com Vies Blaves, Via InterCatalunya, xarxa urbana, etc.

## **E. Connexions amb camins**

Enllaç directe amb camins i/o senders de l'entorn.

## **F. Cartografia (DIN A3)**

- *Plànol de detall del tram*: traçat del tram amb PK's, titular de la via, condicionants, connexions, enllumenat, altres trams de la xarxa estructural de vies ciclistes; sota base cartogràfica 1:50.000 i Datum ETRS 1989.
- *Codi del tram proposat*: identificador del tram mitjançant les sigles "CPB" que fan referència a Camins Pla de Bages i un codi numèric.
- *Plànol d'ubicació del Pla de Bages*
- *Plànol d'ubicació del tram a l'àmbit del Pla de Bages (límits municipals)*
- *Llegenda*:
  - Titular de la via paral·lela al tram: Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, municipi.
  - Condicionants: punts crítics on el traçat del tram creua la xarxa ferroviària, hidrogràfica i/o viària.
  - Connexions amb altres vies ciclables: Vies Blaves i/o InterCatalunya
  - Enllumenat: existència d'enllumenat a la via paral·lela al tram.
- *Escala gràfica i numèrica*

## A – Dades del tram

Nom tram	Callús - Can Cavaller			Municipis	Callús
Codi	CPB1	Corredor	nord-oest	Entitats de població	Can Cavaller, Callús
Longitud	684 m	Pendent mitjana	4,5 %	Polígons	Can Cavaller
Altres connexions	CPB2, CPB11, CPB1B			Elements turístics	Tines dels Manxons
Inici	BV-3003, PK 0 (Pont riu Cardener)			Població potencial servida	1.966
Final	Enllaç C-55, PK 42			Treballadors potencials servits	30
Temps estimat O/D	2 – 5 minuts	Desplaç. en dia feiner*	5.562		

## B – Pressupost

Pressupost estimat	140.692,53€			Calendari	-
Agents implicats	Diputació de Barcelona i Ajuntament de Callús				

## C – Valoració punts crítics

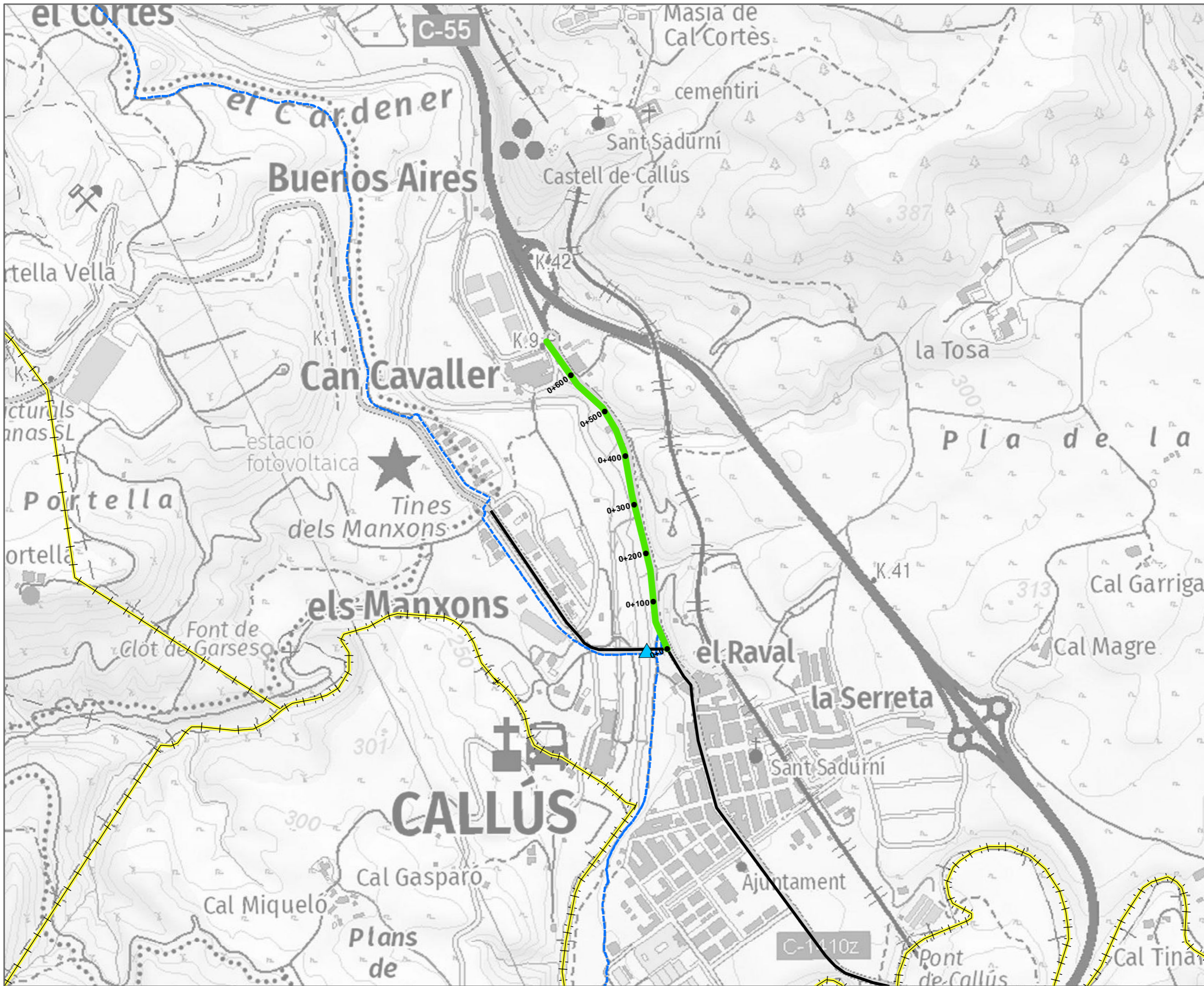
## D – Connexions amb altres vies ciclables

Aquest tram enllaça amb Via Blava del Cardener, en el pont de la carretera BV-3003 sobre el Cardener, tram de la via blava que es solapa amb el CPB2 fins el final d'aquest.

## E – Connexions amb camins

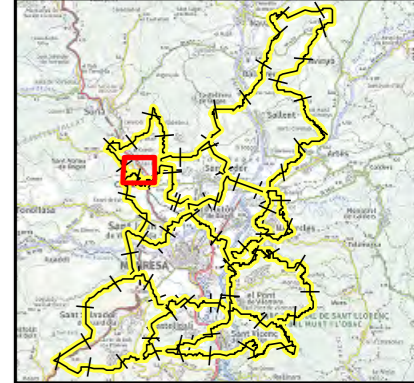
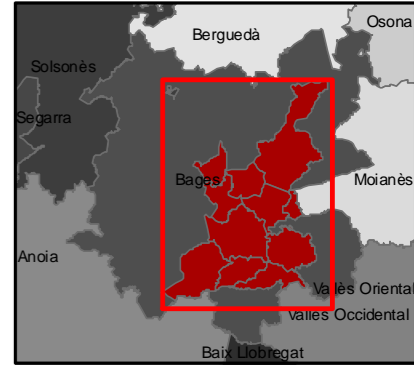
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



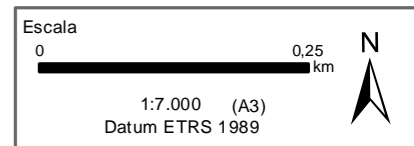
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB1**



- Llegenda**
- | Titularitat                                    |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">■</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |

- | Connexions  |   | Enllumenat                               |  |
|---|---|--|--|
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |  |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

**A – Dades del tram**

Nom tram	Can Cavaller - El Cortès			Municipis	Callús
Codi	CPB1B	Corredor	nord-oest	Entitats de població	El Cortès, Can Cavaller
Longitud	1.194 m	Pendent mitjana	4,5 %	Polígons	Can Cortès, Can Cavaller
Altres connexions	CPB1			Elements turístics	-
Inici	Enllaç C-55, PK 42			Població potencial servida	124
Final	C-55, PK 43 (entrada polígon industrial Can Cortès)			Treballadors potencials servits	180
Temps estimat O/D	3 – 8 minuts	Desplaç. en dia feiner*	5.562		

**B – Pressupost**

Pressupost estimat	245.399,71 €			Calendari	-
Agents implicats	Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Callús				

**C – Valoració punts crítics**

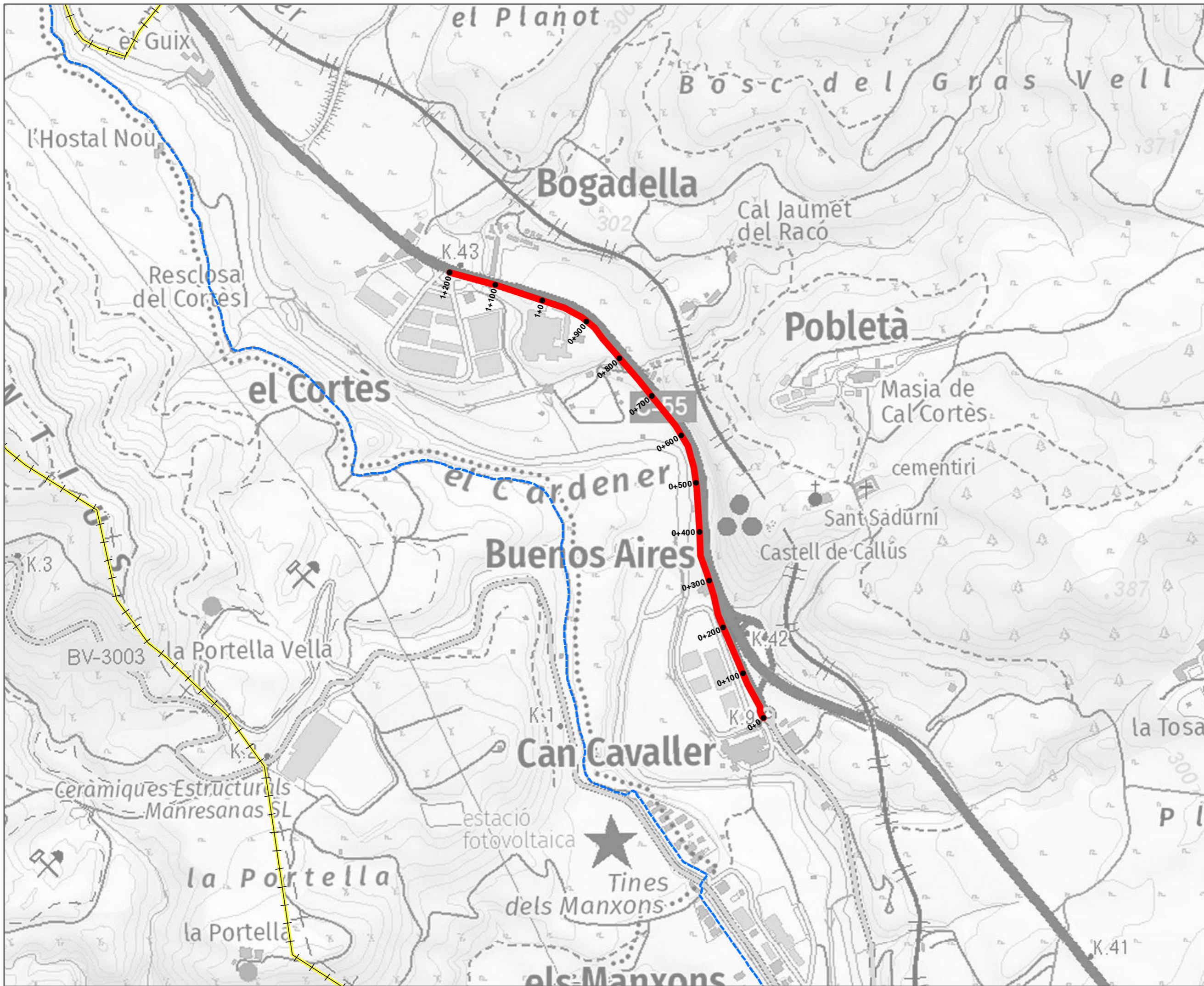
Des del PK 9 +300 fins al PK 9+800 de la carretera C-55 l'espai disponible a banda i banda està condicionat per la secció en desmunt i terraplè (balsera) del tram.

**D – Connexions amb altres vies ciclables**

Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

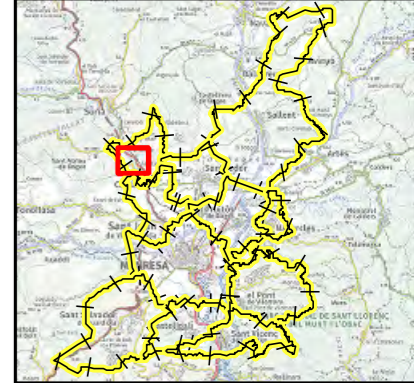
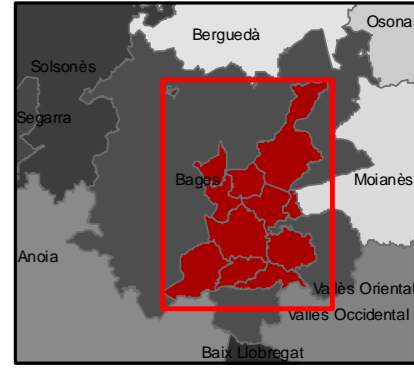
**E – Connexions amb camins**
**F – Cartografia**

*(veure pàgina següent)*



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB1B**



- Llegenda**
- | Titularitat                                    |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">—</span> Generalitat | <span style="color: blue;">—</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">◆</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">—</span> Diputació | <span style="color: purple;">—</span> Municipal       | <span style="color: purple;">—</span> Traçat alternatiu / suport |   |

- | Connexions  |   | Enllumenat                               |  |
|---|---|--|--|
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |  |

Escala 0 0,25 km  
 1:7.000 (A3)  
 Datum ETRS 1989

Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	Callús - Els Manxons			Municipis	Callús
Codi	CPB2	Corredor	nord-oest	Entitats de població	Els Manxons, Callús
Longitud	496 m	Pendent mitjana	5 %	Polígons	Els Manxons
Altres connexions	CPB1, CPB11			Elements turístics	Tines dels Manxons
Inici	BV-3003, PK 0 (Pont riu Cardener)			Població potencial servida	2.006
Final	BV-3003, PK 0,5 (Tines dels Manxons)			Treballadors potencials servits	38
Temps estimat O/D	2 – 5 minuts	Desplaç. en dia feiner*	5.562		

## B – Pressupost

Pressupost estimat	152.935,16 €			Calendari	-
Agents implicats	Diputació de Barcelona i Ajuntament de Callús				

## C – Valoració punts crítics

- Pont sobre el Cardener. Disposa de dos carrils per a vehicles de motor, un per sentit, així com d'una passarel·la per vianants.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

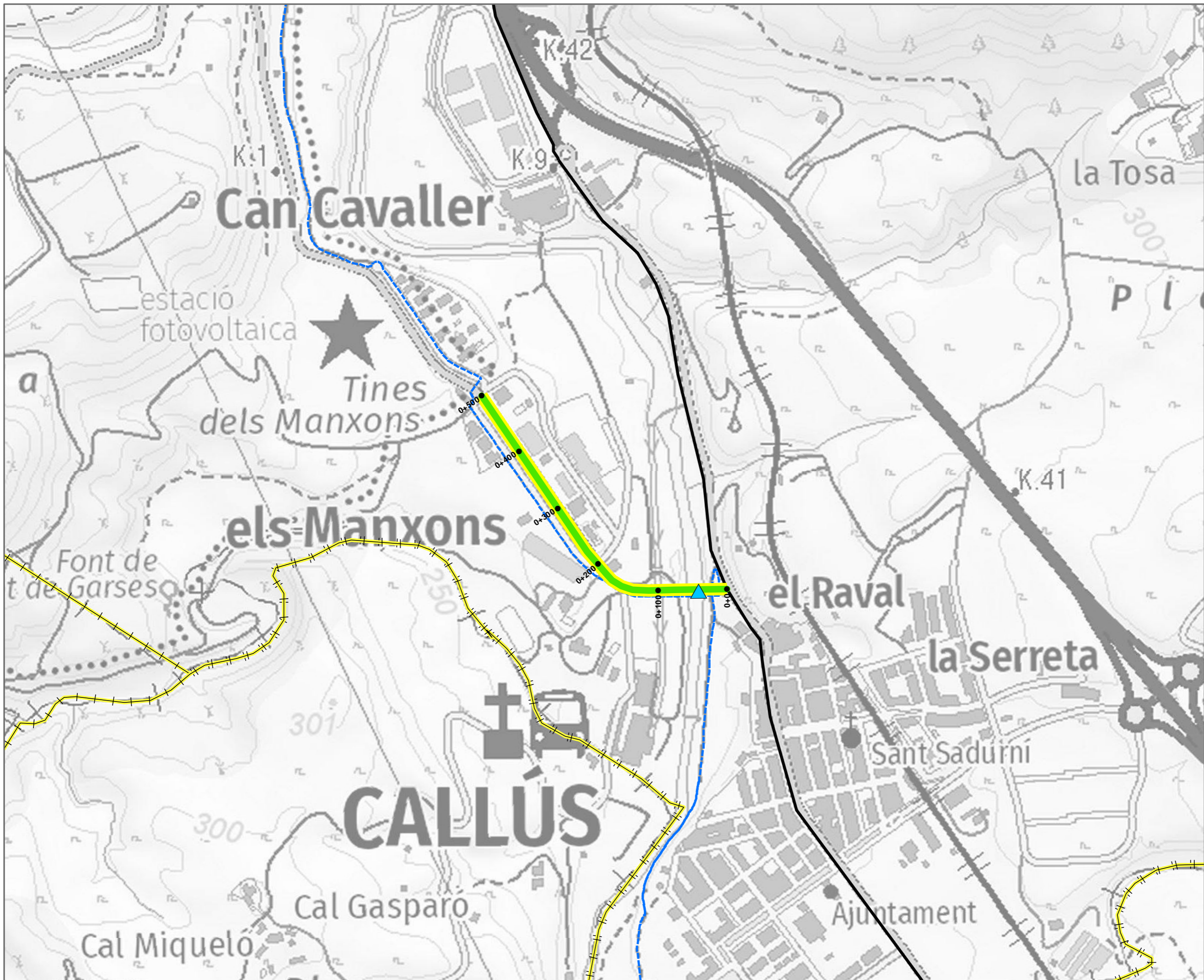
Aquest tram es superposa a la Via Blava del Cardener en tota la seva longitud.

## E – Connexions amb camins

- Camí dels Manxons
- Sender de les barraques de les Tines dels Manxons
- Sender de la Font del Clot de Garses

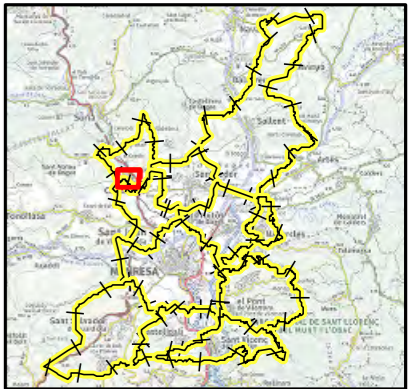
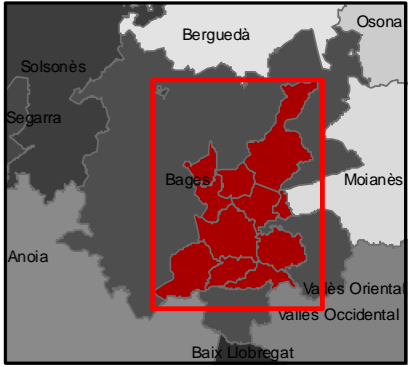
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



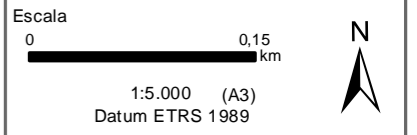
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB2**



**Llegenda**

- |  |  |
|--|--|
| <b>Titularitat</b>   | <b>Condicionants</b>                                   |
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat                   | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació                   | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">■</span> Municipal                  | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària      |
| <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |  |
| <b>Connexions</b>  | <b>Enllumenat</b>                                      |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya          | <span style="color: yellow;">—</span> Sí               |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves              |  |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	St. Joan Vilatorrada - Callús			Municipis	Callús, Sant Joan de Vilatorrada		
Codi	CPB3	Corredor	nord-oest	Entitats de població	Callús, Sant Martí de Torroella, Sant Joan de Vilatorrada		
Longitud	5.115 m	Pendent mitjana	2,6 %	Polígons	Pla dels Vinyats I, MACOBA		
Altres connexions	CPB1, CPB2, CPB4, CPB11			Elements turístics	Tines dels Manxons		
Inici	Carrer de les Alzines – Avinguda de Montserrat (St. Joan Vilatorrada)			Població potencial servida	12.840	Treballadors potencials servits	<b>431</b>
Final	Pont de la Carretera (el Raval, Callús)						
Temps estimat O/D	17 – 30 minuts	Desplaç. en dia feiner*	32.007				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	2.628.024,81 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntaments de Sant Joan de Vilatorrada i de Callús, Diputació de Barcelona i Generalitat de Catalunya				

## C – Valoració punts crítics

- Pas superior sobre el canal de Sant Joan de Vilatorrada. Disposa de dos carrils per a vehicles de motor (un per sentit), una vorera, i una passarel·la per vianants.
- Pont Nou sobre el Cardener. Disposa de dos carrils per a vehicles de motor (un per sentit), i dues voreres, una a cada costat.
- Enllaç Els Vinyats I, Joncadella i C.P. Lledoners. Pas inferior de la carretera C-55 sota la rotonda d'enllaç. La C-55 disposa de dos carrils, un per sentit, en aquest tram.
- S'haurà de tenir especial consideració en els trencalls per direccionar tant al C.P Lledoners com a MACOBA.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

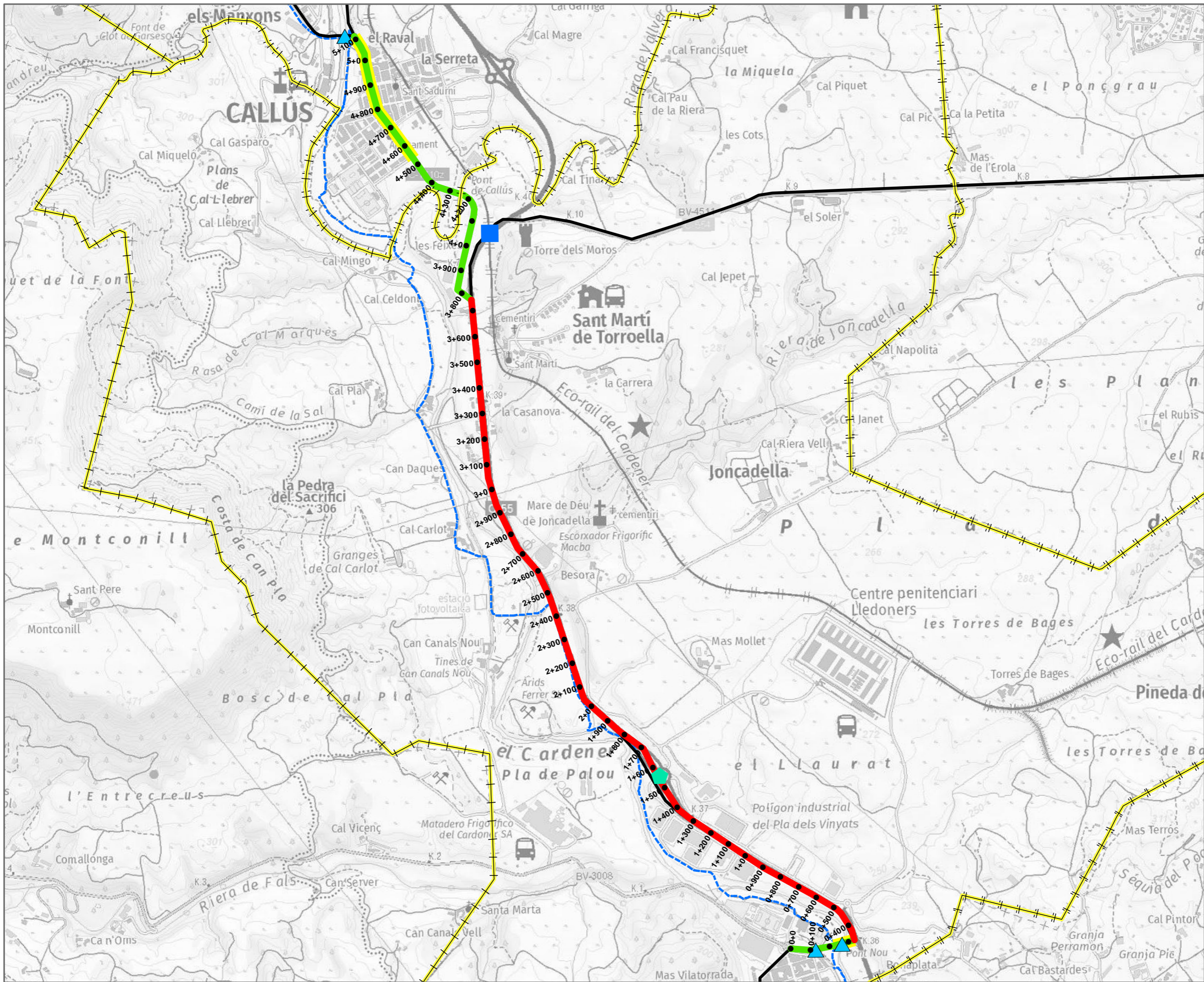
Aquest tram enllaça amb la Via Blava del Cardener en dos punts. El primer enllaç és entre el pas superior sobre el canal i el Pont Nou. El segon, als voltats del P.I. Pla de Vinyats.

## E – Connexions amb camins

- Camí del Poal
- Sender del Collbaix
- Camí de Joncadella
- Camí de Cal Carlot
- Camí del Pla de Palou
- Sender del Bosc de Vilatorrada
- Sender de Collbaix

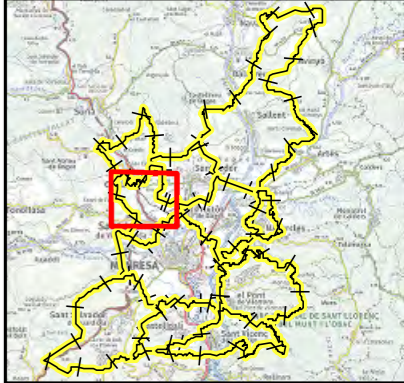
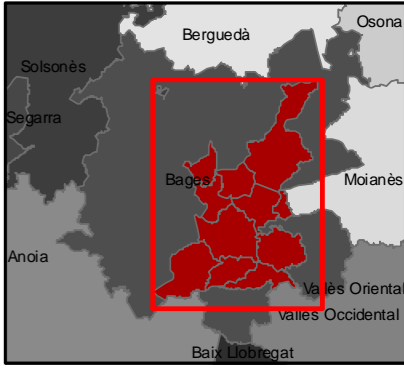
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB3**



**Llegenda**

- | Titularitat   |   | Condicionants  |   |
|---|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat          | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació          | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |
| Connexions  |   | Enllumenat   |   |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves       | <span style="color: yellow;">—</span> Sí                         |   |

Escala  
 0 0,5 km  
 1:15.000 (A3)  
 Datum ETRS 1989

Elaborat per:

**CINESI**  
 Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	Manresa - St Joan Vilatorrada			Municipis	Manresa, Sant Joan de Vilatorrada		
Codi	CPB4	Corredor	nord-oest	Entitats de població	Manresa, la Plana del Pont Nou, Sant Joan de Vilatorrada		
Longitud	3.752 m	Pendent mitjana	2,1 %	Polígons	Passeig del Riu, Pont Nou I, Pont Nou II (ampliació)		
Altres connexions	CPB3			Elements turístics	-		
Inici	Plaça del Mil·lenari, Manresa (Farinera Albareda)			Població potencial servida	86.088	Treballadors potencials servits	933
Final	Carrer de les Alzines – Avinguda de Montserrat (St. Joan Vilatorrada)						
Temps estimat O/D	12 – 22 minuts	Desplaç. en dia feiner*	32.007				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	1.542.138,91 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntaments de Manresa i de Sant Joan de Vilatorrada				

## C – Valoració punts crítics

- Pont del Congost. Disposa de dos carrils per a vehicles de motor (un per sentit), un carril bici sense separació física unidireccional (sentit centre ciutat) i dues voreres, una a cada banda.
- Pas inferior sota la C-25. Disposa de tres carrils per a vehicles de motor, un per sentit més un d'espera per a girar. Aquest gir forma un encreuament que està semafoitzat. També hi ha dues voreres, una a cada banda.
- El traçat definit es viable com a tornada. L'anada s'ha de fer pel Carrer Major / Carrer Sant Mateu que ja està pacificat per a l'ús ciclista. A més així l'accés al CPB3 a l'alçada de l Pont Nou no s'haurà de fer el gir a l'esquerra.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

Aquest tram enllaça amb la ruta InterCatalunya als voltants de l'estadi de futbol del Congost, compartint uns 200 m del tram fins la plaça del Mil·lenari. En la plaça del Mil·lenari també es connecta amb la Via Blava del Cardener.

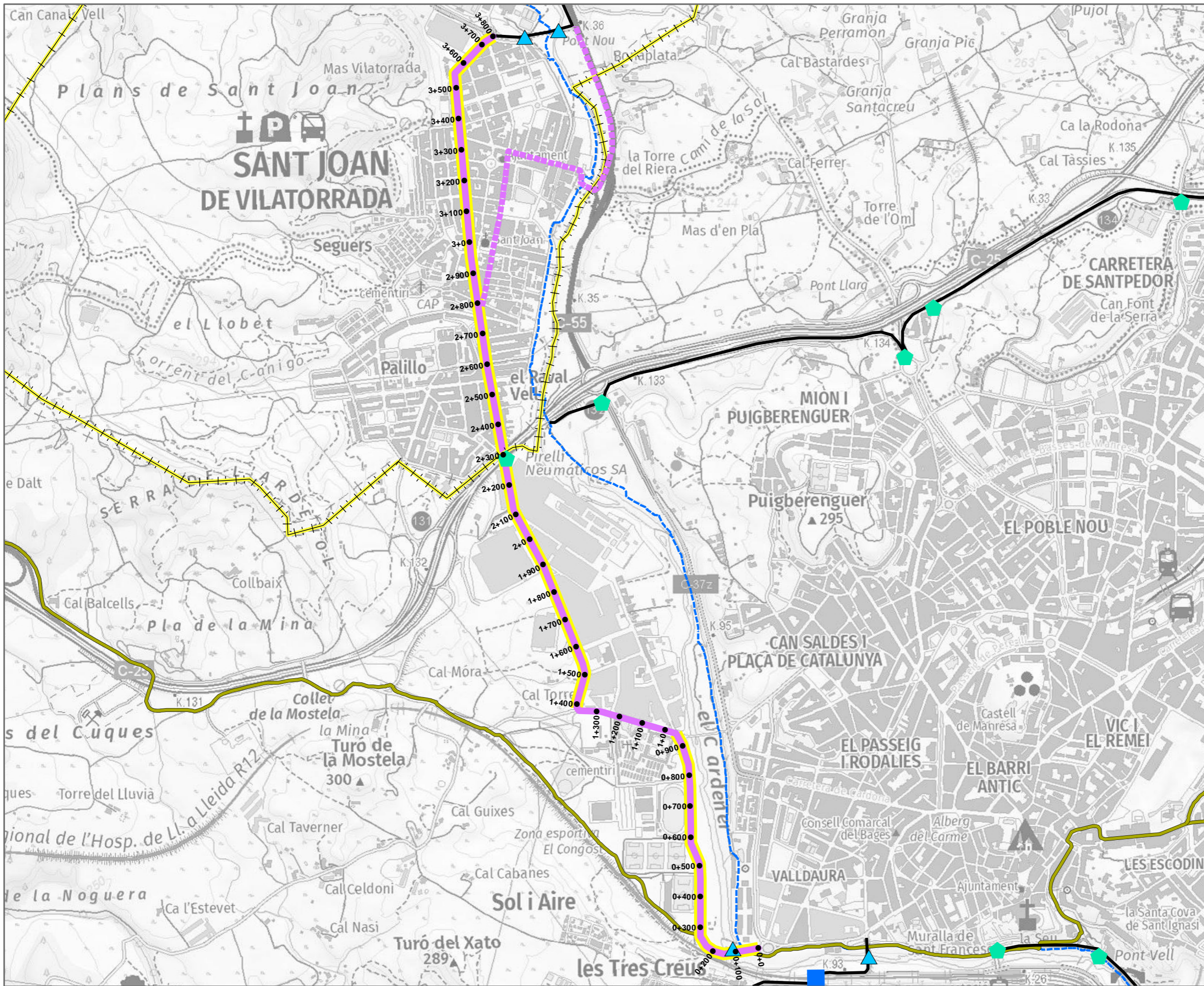
Cal remarcar que la ruta InterCatalunya connectarà el CPB4 i el CPB23 i CPB16.

## E – Connexions amb camins

- Sender del Congost
- Carretera vella de Rajadell
- Camí del Suanya

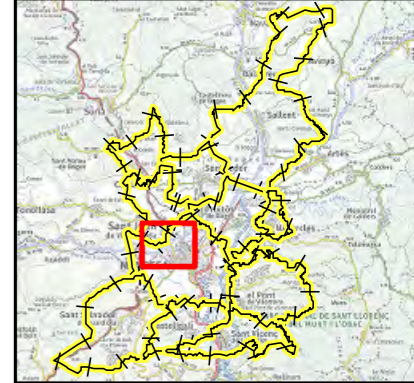
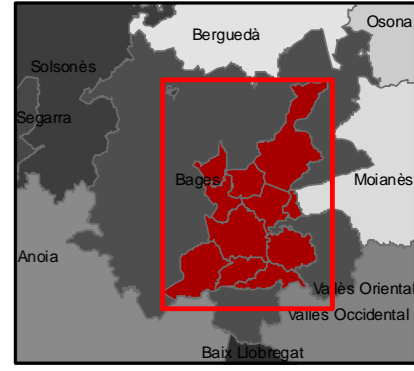
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

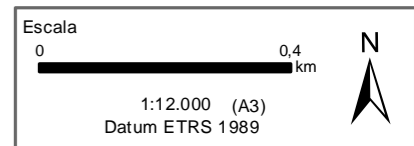
Codi Proposta **CPB4**



**Llegenda**

- | Titularitat                                    |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: yellow;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |

- | Connexions   |  | Enllumenat                               |  |
|--|--|--|--|
| <span style="color: yellow;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: yellow;">—</span> Sí | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |  |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves      |  |  |  |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	Manresa - PI La Serreta			Municipis	Manresa, Sant Fruitós de Bages		
Codi	CPB5	Corredor	nord-est	Entitats de població	Manresa, Sant Fruitós de Bages		
Longitud	4.482 m	Pendent mitjana	3 %	Polígons	els Dolors, el Guix, Grau, Riu d'Or-Casanova i Sant Isidre		
Altres connexions	CPB6, CPB7			Elements turístics	Museu de la Tècnica de Manresa, Càmping Freix		
Inici	Pont de Ferro (Cta. De Vic), Manresa			Població potencial servida	76.087	Treballadors potencials servits	2.461
Final	Carrer de Sant Ponç (Cementiri) Sant Fruitós de Bages						
Temps estimat O/D	15 – 25 minuts	Desplaç. en dia feiner*	25.861				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	2.302.966,63 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntaments de Manresa , Sant Fruitós de Bages i Generalitat de Catalunya				

## C – Valoració punts crítics

- Nus viari important on conflueixen l'N-141c, la C-55 i la C-16c a diferent nivell, amb els sentits desdoblats i elevada concentració d'accessos i sortides. Tenint en compte aquest fet s'incorpora un traçat alternatiu que discorre pel C.de Sallent i connectaria amb la rotonda de la Tous per superar el aquest nus.
- Pont sobre l'enllaç amb l'N-141c a l'alçada de la Rosaleda ja que no hi ha espai a la calçada i interseccions amb els accessos d'entrada i sortida.
- Al P.I del Guix hi ha l'estació de Bombers que dificultaria l'accés dels vehicles d'emergència.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya, però té **InterCatalunya a escassos centenars de metres de distància del final del tram a Manresa**, s'hauria de procurar garantir la connexió a través de l'avinguda dels Països Catalans i/o el carrer de l'Arquitecte Montagut.

## E – Connexions amb camins

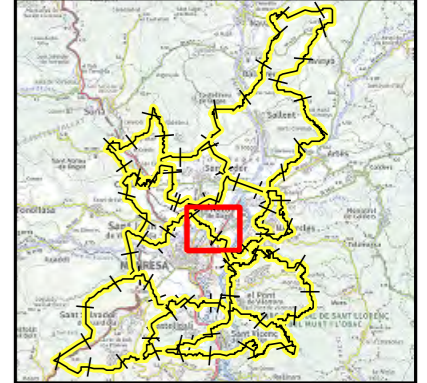
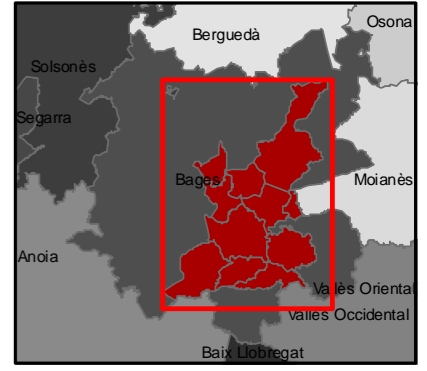
- Sender de la Sèquia de Manresa
- Camí del Guix
- Camí del Grau
- Camí de l'Agulla /Camí vell ramader de Cardona
- Camí del Polígon Industrial

## F – Cartografia

(veure pàgina següent)

**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB5**



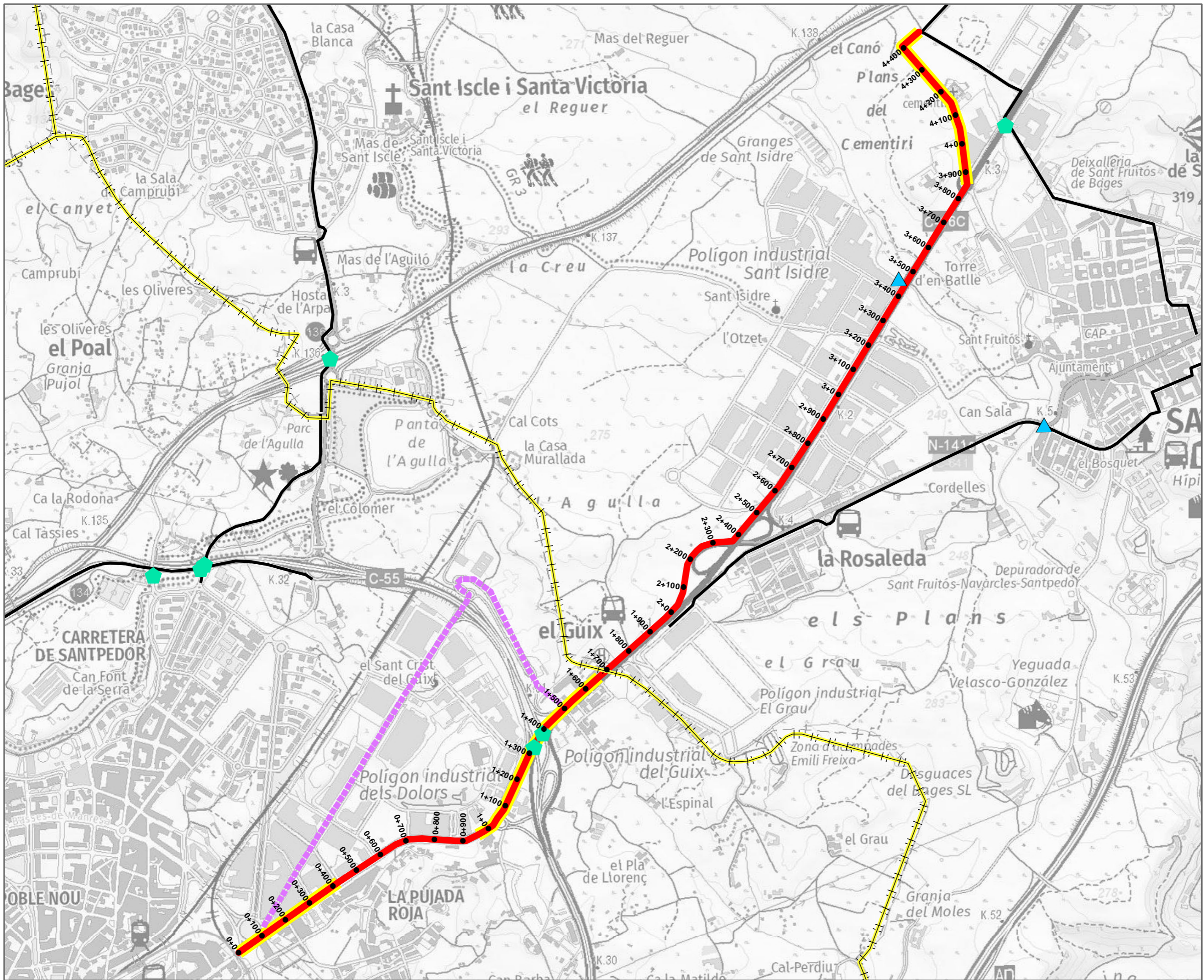
- Llegenda**
- |  |  |
|--|--|
| <b>Titularitat</b>   | <b>Condicionants</b>                                   |
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat                       | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació                       | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">■</span> Municipal                      | <span style="color: cyan;">■</span> Xarxa viària       |
| <span style="color: purple;">- - -</span> Traçat alternatiu / suport |  |

- |   |  |
|---|--|
| <b>Connexions</b>                                       | <b>Enllumenat</b>                        |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves     |  |

Escala  
 0 ——— 0,4 km  
 1:12.000 (A3)  
 Datum ETRS 1989

Elaborat per:

**CINESI**  
 Consultoria de mobilitat i transport



## A – Dades del tram

Nom tram	St Fruitós de Bages - El Guix			Municipis	Manresa, Sant Fruitós de Bages		
Codi	CPB6	Corredor	nord-est	Entitats de població	El Guix, la Rosaleda, Sant Fruitós de Bages		
Longitud	1.825 m	Pendent mitjana	3,1%	Polígons	Grau, Riu d'Or-Casanova		
Altres connexions	CPB5, CPN6B			Elements turístics	Museu de la memòria de la vinya i el vi, Càmping Freixa		
Inici	Nus C-16c – N-141c (C-16c, PK 1)			Població potencial servida	6.806	Treballadors potencials servits	583
Final	Pont del riu d'Or						
Temps estimat O/D	6 – 10 minuts	Desplaç. en dia feiner*	25.861				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	562.643,72€			Calendari	-
Agents implicats	Generalitat de Catalunya i Ajuntaments de Manresa i Sant Fruitós de Bages				

## C – Valoració punts crítics

## D – Connexions amb altres vies ciclables

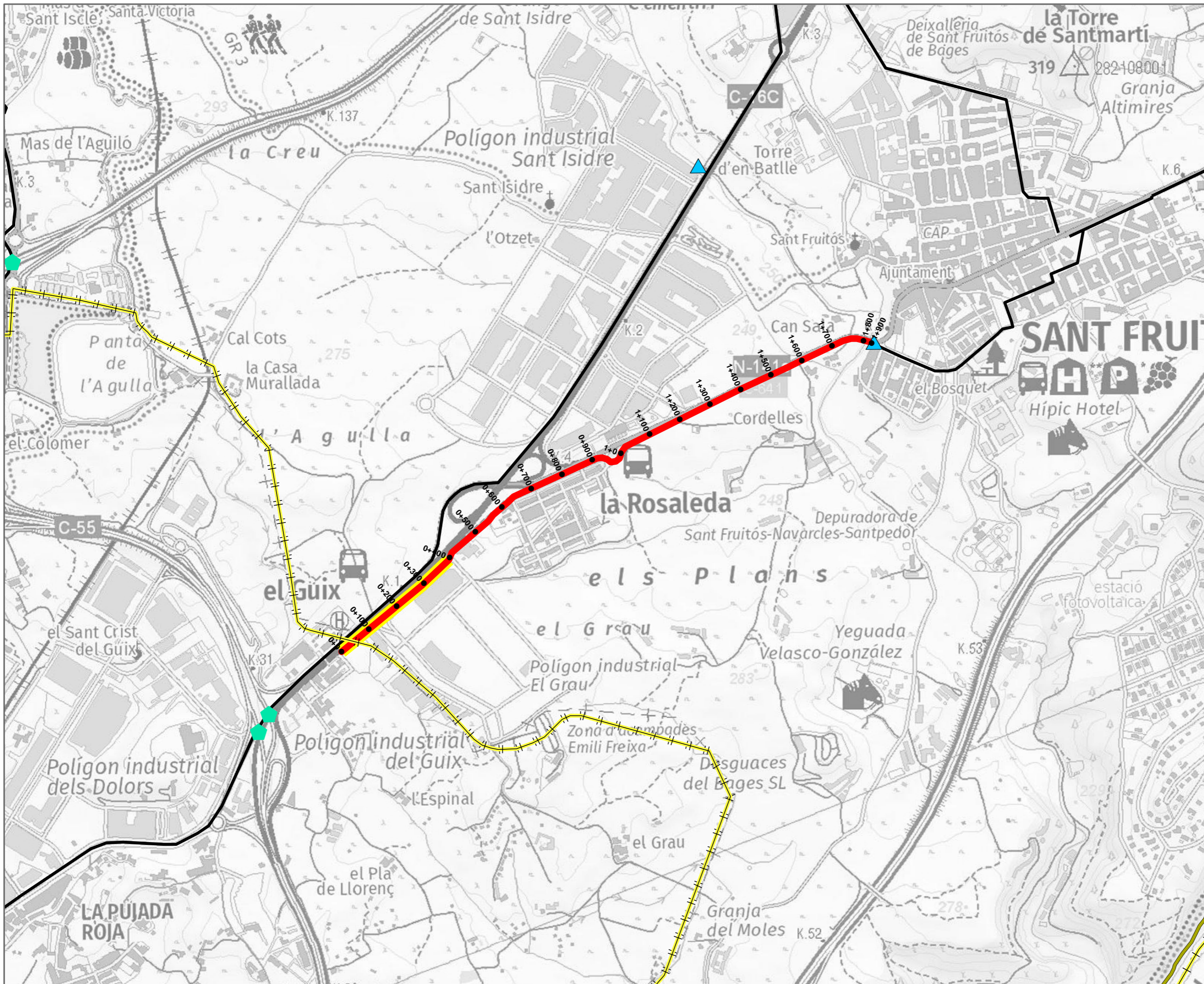
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Camí de Sant Fruitós de Bages a Viladordís
- Sender del Serrat dels Mussols

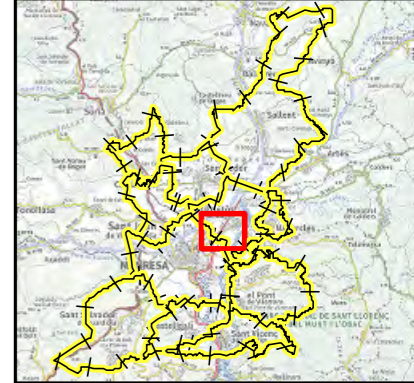
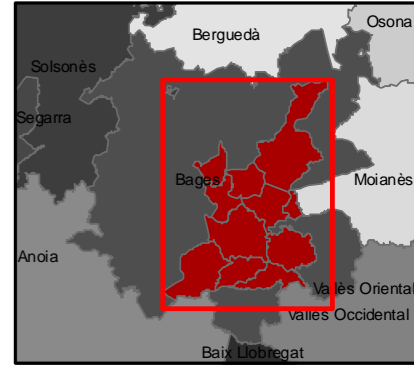
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



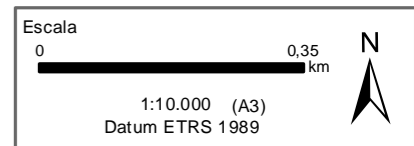
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB6**



- Llegenda**
- | Titularitat                               |                            | Condicionants                        |                    |
|---|----------------------------|--------------------------------------|--------------------|
| <span style="color: red;">—</span>        | Generalitat                | <span style="color: blue;">—</span>  | Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">—</span>      | Diputació                  | <span style="color: blue;">▲</span>  | Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">—</span>     | Municipal                  | <span style="color: green;">◆</span> | Xarxa viària       |
| <span style="color: purple;">- - -</span> | Traçat alternatiu / suport |                                      |                    |

- | Connexions                              |                    | Enllumenat                            |    |
|---|--------------------|---------------------------------------|----|
| <span style="color: green;">—</span>    | Via InterCatalunya | <span style="color: yellow;">—</span> | Si |
| <span style="color: blue;">- - -</span> | Vies Blaves        |                                       |    |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	Pont del riu d'Or – Cobert del Batre			Municipis	Sant Fruitós de Bages		
Codi	CPB6B	Corredor	nord-est	Entitats de població	Sant Fruitós de Bages		
Longitud	896 m	Pendent mitjana	3,1%	Polígons	-		
Altres connexions	CPB6, CPB101			Elements turístics	Museu de la memòria de la vinya i el vi, Càmping Freixa		
Inici	Pont del riu d'Or			Població potencial servida	6.068	Treballadors potencials servits	-
Final	Carrer Albèniz – Carretera de Vic (St. Fruitós de Bages)						
Temps estimat O/D	3– 5 minuts	Desplaç. en dia feiner*	25.861				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	276.218,33 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntament de Sant Fruitós de Bages				

## C – Valoració punts crítics

- Pont del riu d'Or Disposa de dos carrils per a vehicles de motor (un per sentit), i dues voreres, una a cada banda. Després del pont hi ha un encreuament semaforitzat.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Camí de Sant Fruitós de Bages a Viladordís
- Sender del Serrat dels Mussols

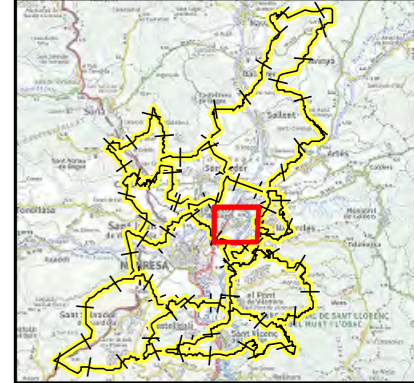
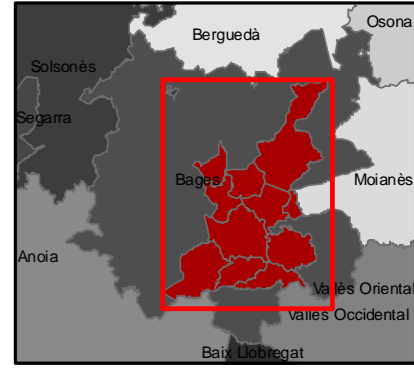
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

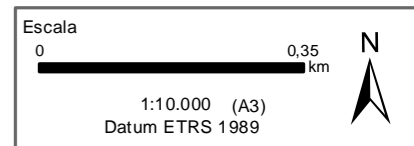
Codi Proposta **CPB6B**



**Llegenda**

- | Titularitat                                    |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">■</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |

- | Connexions  |   | Enllumenat                               |  |
|---|---|--|--|
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |  |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	St. Fruitós de Bages – Depuradora Sant Fruitós ( i PI Santa Anna amb enllaç C-16)			Municipis	Sant Fruitós de Bages		
Codi	CPB7	Corredor	nord-est	Entitats de població	Sant Fruitós de Bages		
Longitud	3.675m + 618m	Pendent mitjana	2,3 %	Polígons	Carretera de Berga, la Bòbila, la Serreta, Santa Anna		
Altres connexions	CPB5, CPB9, CPB10, CPB12, CPB102			Elements turístics	Museu de la memòria de la vinya i el vi		
Inici	Carrer de les Escoles – Ctra. De Vic (Cobert del Batre)			Població potencial servida	6.068	Treballadors potencials servits	2.413
Final	BV-4511, Depuradora Sant Fruitós						
Temps estimat O/D	15 – 25 minuts	Desplaç. en dia feiner*	5.036				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	1.764.782,61€			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntament de Sant Fruitós de Bages i Generalitat de Catalunya				

## C – Valoració punts crítics

- Encreuament C-16c i l'avinguda de Bertrand i Serra. La carretera C-16c té dos carrils, un per sentit. Hi ha també un carril de servei a cada costat per a donar servei a la zona industrial.
- Pas inferior del carrer de Vallcebre sota la C-25

## D – Connexions amb altres vies ciclables

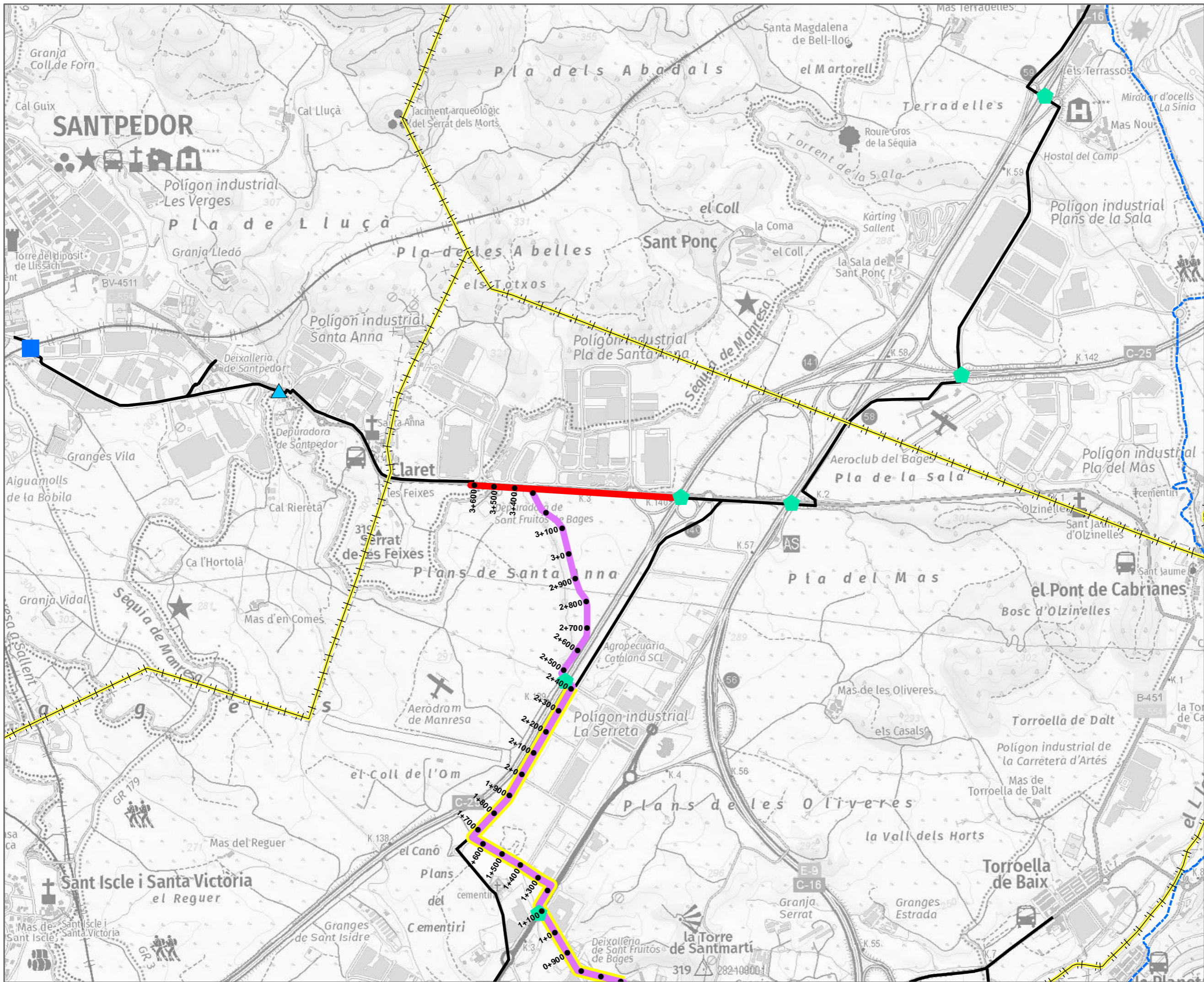
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Camí Fondo
- Sender del Mas de les Oliveres
- Senders dels Plans de Santa Anna /Camí de ca l'Hortolà
- Sender de la Sèquia de Manresa

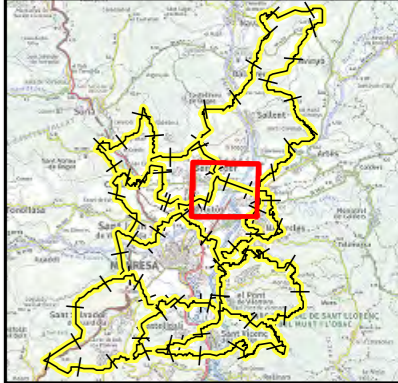
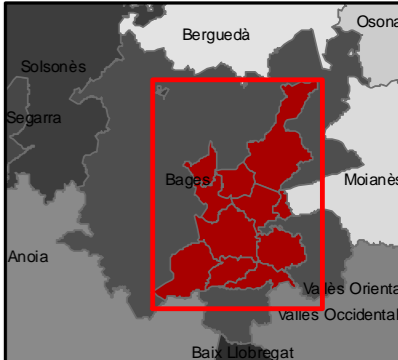
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



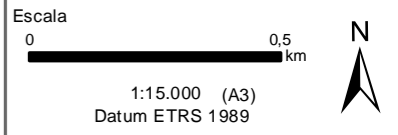
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB7**



**Llegenda**

- | Titularitat   |   | Condicionants  |   |
|---|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat          | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">◆</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació          | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |
| Connexions  |   | Enllumenat   |   |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves       | <span style="color: yellow;">—</span> Sí                         |   |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	Sallent – Cabrianes ( i Accés a Stradivarius)			Municipis	Sallent		
Codi	CPB8	Corredor	nord-est	Entitats de població	La Botjosa, Cabrianes		
Longitud	3.750 m + 575 m	Pendent mitjana	2,9 %	Polígons	Cabrianes Nord, Berenguer, Illa, Pla de Manyanes, Zona Minera-Cogulló Oest		
Altres connexions	CPB9			Elements turístics	Casa Museu Torres Amat, Museu del Tèxtil, Sant Esteve i Sant Sebastià, Centre de visitants del Geoparc Mundial UNESCO de la Catalunya Central		
Inici	Carrer del Pont – Carrer de l'Estació			Població potencial servida	6.521	Treballadors potencials servits	1.473
Final	B-430 – Carrer Roques Albes (Capella de Sant Ramon)						
Temps estimat O/D	12 – 22 minuts	Desplaç. en dia feiner*	4.993				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	888.906,33 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntament de Sallent i Generalitat de Catalunya				

## C – Valoració punts crítics

- Pont B-430 sobre el riu Llobregat. Disposa d'un únic carril, de doble sentit.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

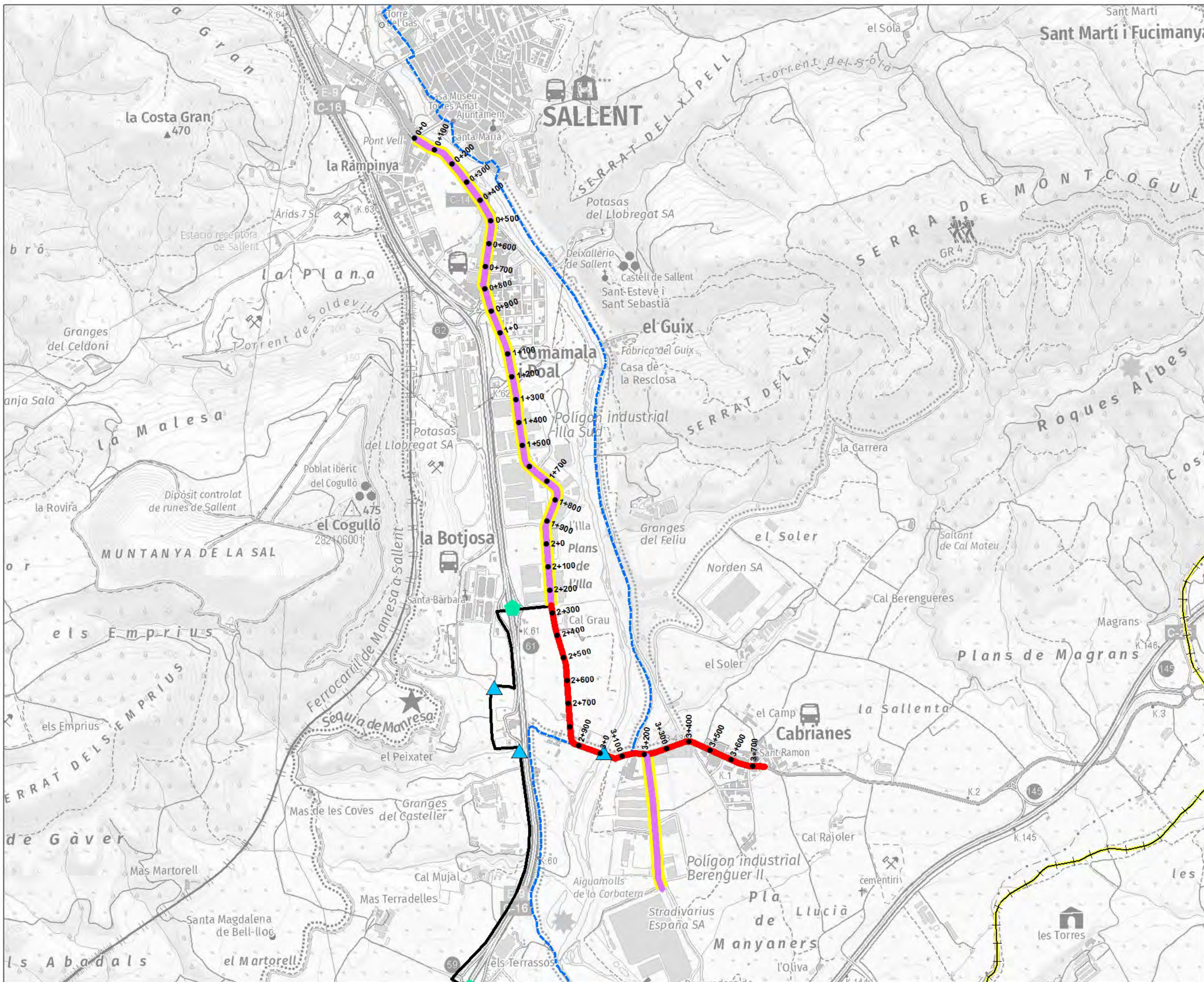
Connexió amb la Via Blava del Llobregat, als voltants del pont sobre el riu Llobregat. Tram compartit amb aquesta via des del P.I. Berenguer fins Cal Pagès.

## E – Connexions amb camins

- Camí de Cal Mateu
- Camí del Pla de Manyanes
- Camí de Sallent a Castellnou de Bages
- Carretera de Sallent a Cabrianes
- Sender dels Horts de Cabrianes
- Senders del Horts vells

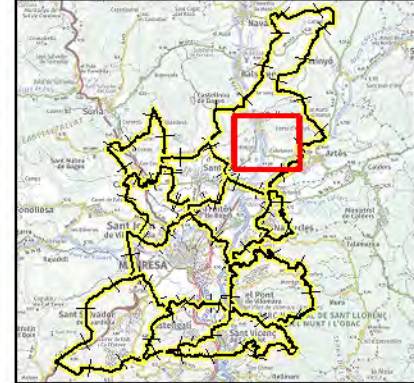
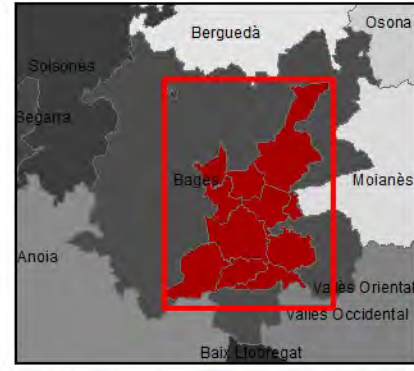
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB8**



**Llegenda**

- |  |  |
|--|--|
| <b>Titularitat</b>   | <b>Condicionants</b>                                   |
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat                   | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació                   | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">■</span> Municipal                  | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària      |
| <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |  |
| <b>Connexions</b>  | <b>Enllumenat</b>                                      |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya          | <span style="color: yellow;">—</span> Sí               |
| <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves                  |  |

Escala  
 0 0,5 1 km  
 1:15.000 (A3)  
 Datum ETRS 1989

Elaborat per:

**CINESI**  
 Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	La Botjosa - PI Sta Anna			Municipis	Sallent		
Codi	CPB9	Corredor	nord-est	Entitats de població	La Botjosa		
Longitud	5.248 m	Pendent mitjana	3 %	Polígons	Illa, Pla de Manyanes, Pla del Mas, Plans de la Sala, Zona Minera-Cogulló Oest, Santa Anna I, Santa Anna II, Santa Anna II		
Altres connexions	CPB7, CPB8, CPB10			Elements turístics	Centre de visitants del Geoparc Mundial UNESCO de la Catalunya Central		
Inici	Carrer de Tomàs Viladomiu – B-430			Població potencial servida	116	Treballadors potencials servits	3.095
Final	Pas superior del Carrer d'Oms i de Prat sobre el torrent Bo						
Temps estimat O/D	19 – 35 minuts	Desplaç. en dia feiner*	4.993				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	4.487.297,31 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntament de Sallent i Generalitat de Catalunya				

## C – Valoració punts crítics

- Pas inferior sota la C-16 a la Botjosa. Disposa de dos carrils, un per sentit, i dues petites voreres, una a cada banda.
- Torrent entre la Botjosa i la Sèquia de Manresa
- Torrent del Mas de les Coves
- Pas superior sobre la C-16 entre el Mas Terradelles i el Mas de la Sala
- Pas inferior Carrer de l'Onze de Setembre sota la C-25, punt molt conflictiu amb el trànsit.
- Pas superior BV-4511 sobre la C-16. Disposa de dos carrils, un per sentit
- Pas inferior BV-4511 sota la C-25
- Vial de servei C-16 intensitat de trànsit molt elevada

## D – Connexions amb altres vies ciclables

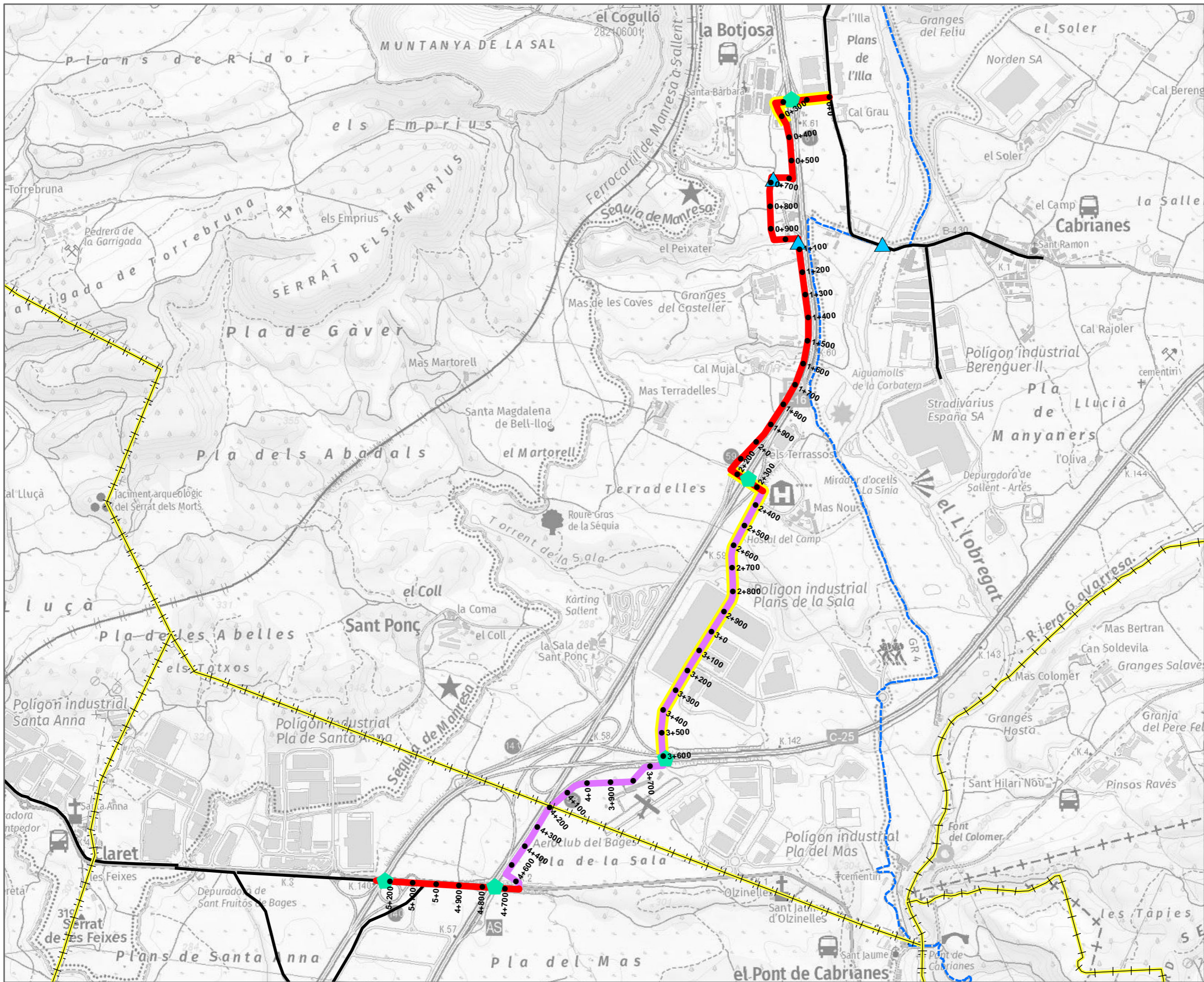
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Sender de la Sèquia de Manresa
- Camí de Mas de les Coves
- Camí de Mas Terradelles
- Camí de Cal Mujal

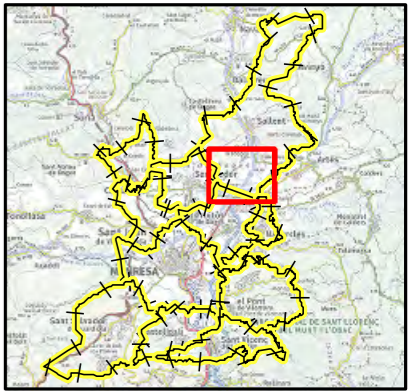
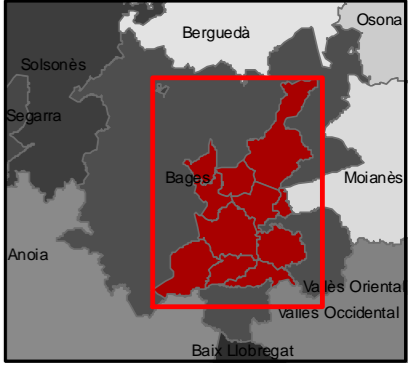
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



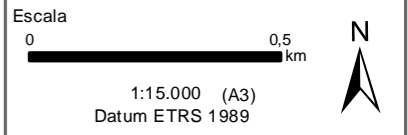
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB9**



**Llegenda**

- | Titolarietat  |   | Condicionants  |   |
|---|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat          | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació          | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |
| Connexions  |   | Enllumenat   |   |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves       | <span style="color: yellow;">—</span> Sí                         |   |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	PI La Serreta - BV 4511			Municipis	Sant Fruitós de Bages		
Codi	CPB10	Corredor	nord-est	Entitats de població	-		
Longitud	1.052 m	Pendent mitjana	2,7 %	Polígons	Carretera de Berga, la Serreta		
Altres connexions	CPB7, CPB79			Elements turístics	-		
Inici	Carrer de Rocafort – BV-4511			Població potencial servida	0	Treballadors potencials servits	650
Final	Carrer de l'Aigua d'Ora – Carrer de Vallcebre						
Temps estimat O/D	3 – 8 minuts	Desplaç. en dia feiner*	3.254				

## B – Pressupost i calendari

Pressupost estimat	216.246,74 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntament de Sant Fruitós de Bages				

## C – Valoració punts crítics

## D – Connexions amb altres vies ciclables

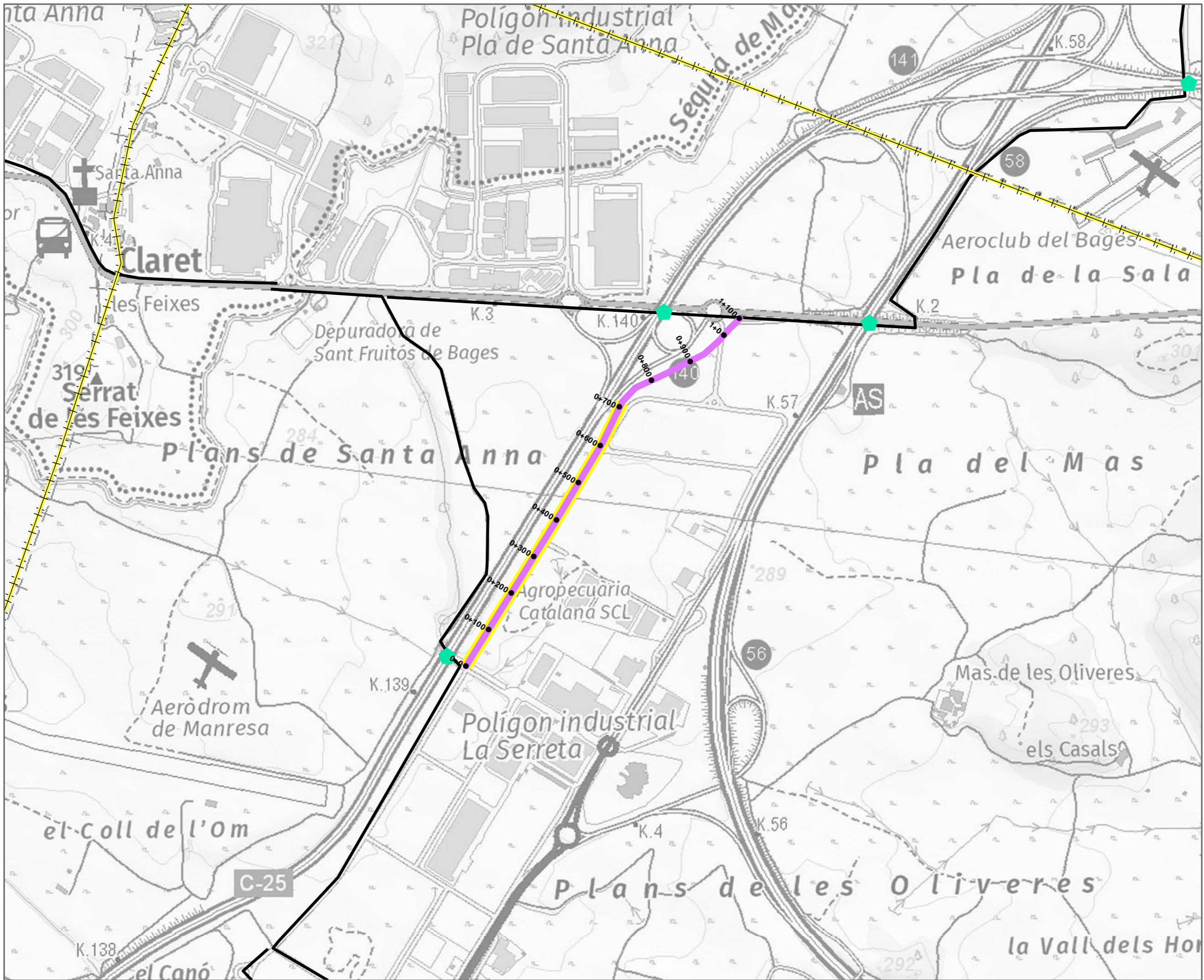
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Camí del Coll de l'Om i del Reguer

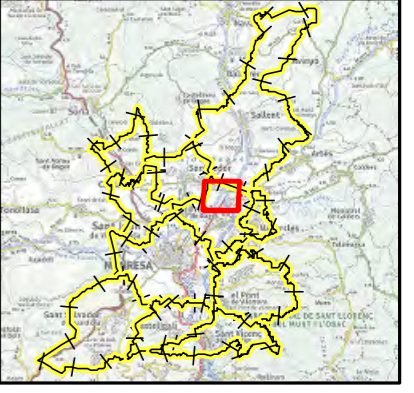
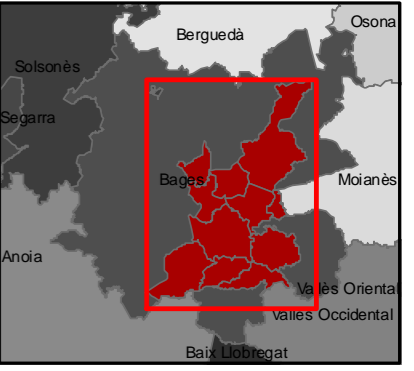
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



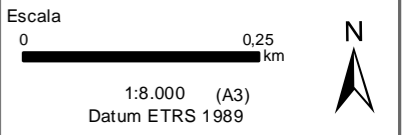
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB10**



**Llegenda**

- | Titularitat   |   | Condicionants  |  |
|---|---|--|--|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat          | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: cyan;">◆</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació          | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |  |
| Connexions  |   | Enllumenat   |  |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves       | <span style="color: yellow;">—</span> Sí                         |  |



Elaborat per:

**Diputació Barcelona**

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	Santpedor – St. Martí Torroella			Municipis	Callús, Sant Joan de Vilatorrada, Santpedor		
Codi	CPB11	Corredor	oest-est	Entitats de població	Callús, Sant Martí de Torroella, el Mirador de Montserrat, Santpedor		
Longitud	4.688 m	Pendent mitjana	3,6 %	Polígons	Els Manxons, Fàbrica Nova, les Verges, Riu d'Or, Santa Anna II, Santa Anna III		
Altres connexions	CPB3, CPB105			Elements turístics	-		
Inici	Encreuament C-1410z – C-55			Població potencial servida	9.748	Treballadors potencials servits	1.531
Final	BV-4511 – Carrer del Convent						
Temps estimat O/D	15 – 28 minuts	Desplaç. en dia feiner*	3.598				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	1.445.040,13 €			Calendari	-
Agents implicats	Generalitat de Catalunya i Ajuntaments de Sant Joan de Vilatorrada i Santpedor				

## C – Valoració punts crítics

- Pas superior de la C-55 sobre el ferrocarril de Manresa a Súria
- Entre el PK 0+000 i el PK 0 +300 tram de fort pendent, és proposa alternativa per Sant Martí.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

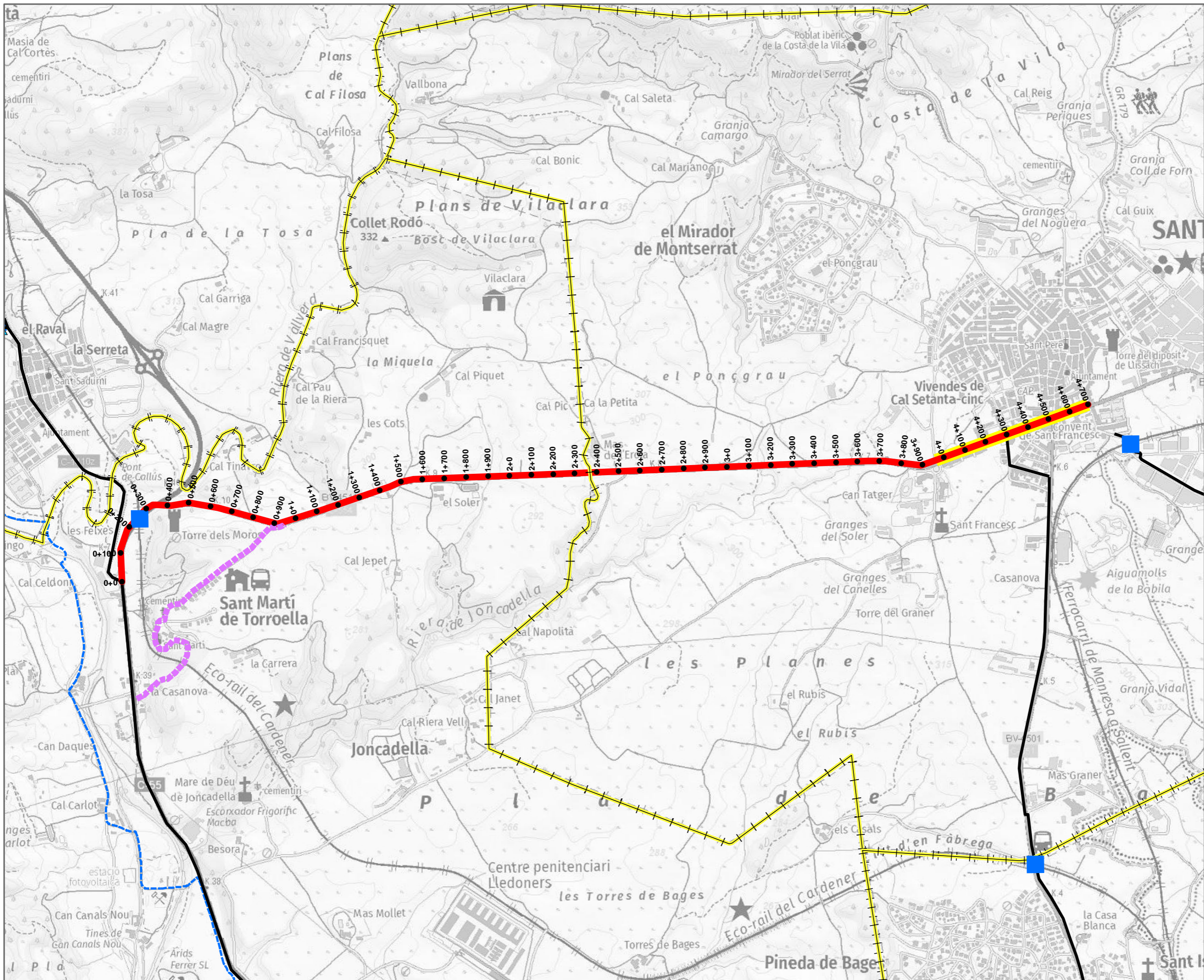
Aquest tram enllaça amb la Via Blava del Cardener, al pont del riu Cardener a Callús.

## E – Connexions amb camins

- Camí de Joncadella
- Camí de Callús a Viladelleva
- Camí del Mirador de Montserrat
- Camí de Ca l'Hortolà
- Camí de Santpedor
- Camí de Cal Cots

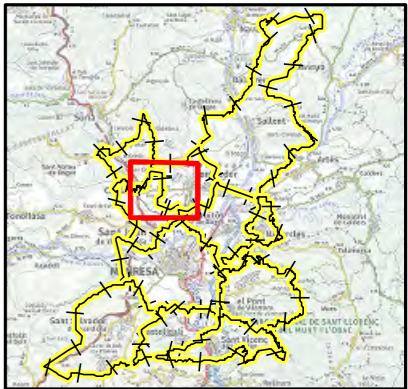
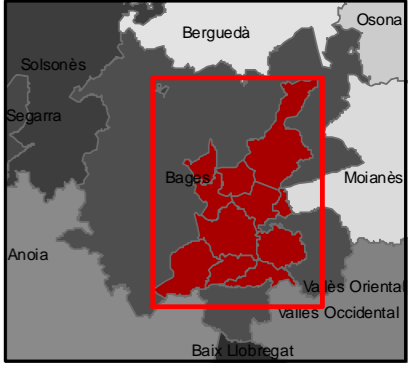
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB11**



**Llegenda**

- |  |  |
|--|--|
| <b>Titularitat</b>   | <b>Condicionants</b>                                   |
| <span style="color: red;">—</span> Generalitat                       | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">—</span> Diputació                       | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">—</span> Municipal                      | <span style="color: green;">◆</span> Xarxa viària      |
| <span style="color: purple;">- - -</span> Traçat alternatiu / suport |  |
| <b>Connexions</b>  | <b>Enllumenat</b>                                      |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya              | <span style="color: yellow;">—</span> Sí               |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves                  |  |

Escala  
 0 ————— 0,5 km  
 1:15.500 (A3)  
 Datum ETRS 1989

Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	PI Sta. Anna (Depuradora Sant Fruitós) - Santpedor			Municipis	Santpedor, Sant Fruitós de Bages		
Codi	CPB12	Corredor	oest-est	Entitats de població	El Mirador de Montserrat, Santpedor		
Longitud	2.723 m	Pendent mitjana	3,5 %	Polígons	Les Verges, Riu d'or, Santa Anna I, Santa Anna II, Santa Anna III		
Altres connexions	CPB7			Elements turístics	Aiguamoll de la Bòbila, Ajuntament de Santpedor		
Inici	BV-4511, Depuradora de Sant Fruitós			Població potencial servida	7.566	Treballadors potencials servits	1.870
Final	Carrer de la Riereta – Carrer dels Jocs Olímpics						
Temps estimat O/D	5 – 10 minuts	Desplaç. en dia feiner*	1.739				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	1.119.389,37 €			Calendari	-
Agents implicats	Generalitat de Catalunya, Ajuntaments de Sant Fruitós de Bages				

## C – Valoració punts crítics

- Pas superior sobre el ferrocarril Manresa a Sallent és molt estret.
- Pont – aqüeducte sobre el riu d'Or. L'aqüeducte de la sèquia de Manresa és transitable per vianants i ciclistes.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

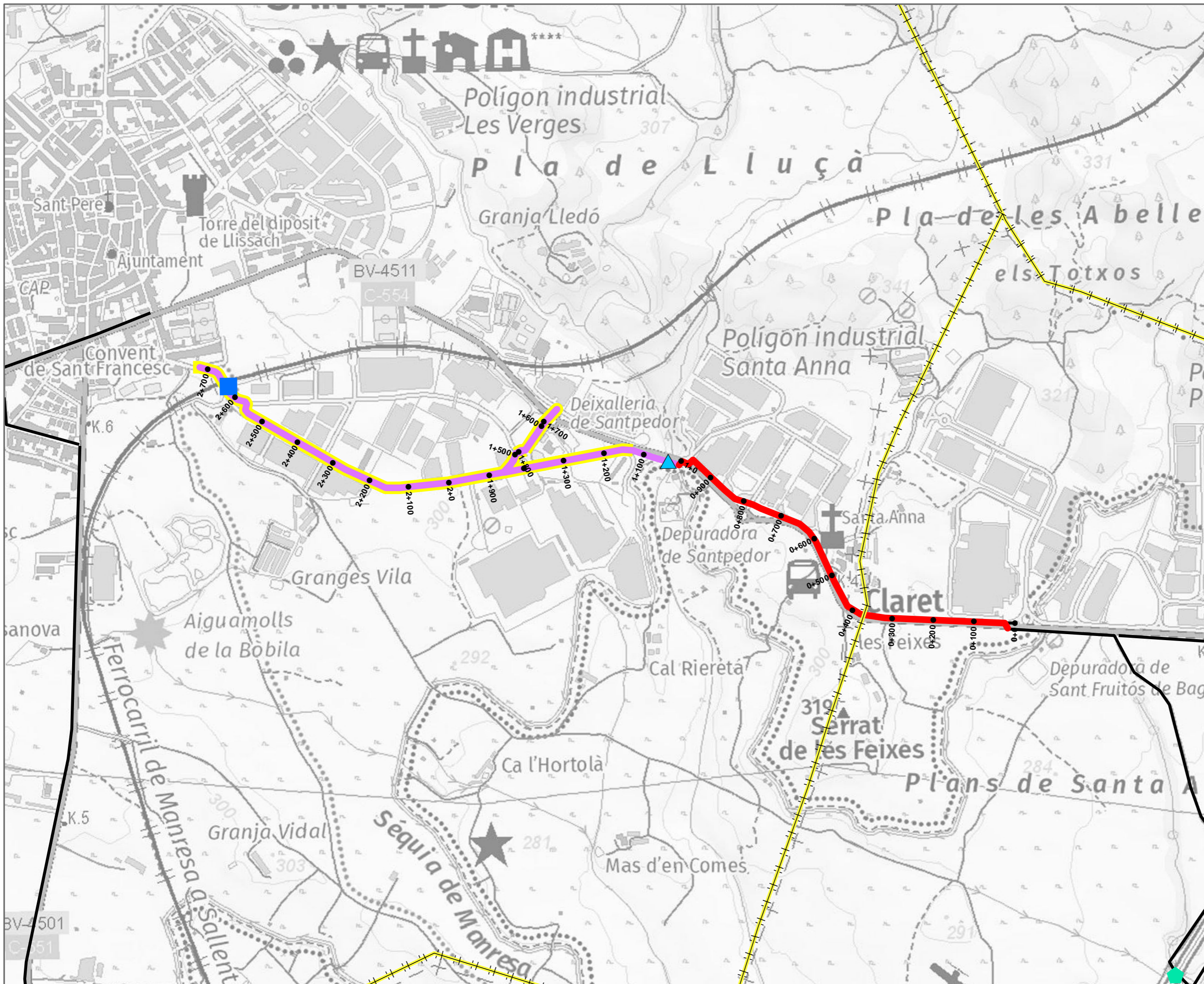
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Sender de la Sèquia de Manresa
- Camí de les Arenes
- Camí de Ca l'Hortolà
- Camí de l'Aubareda

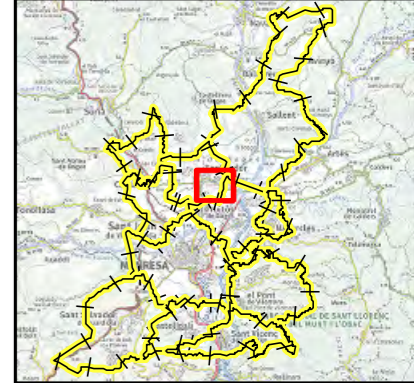
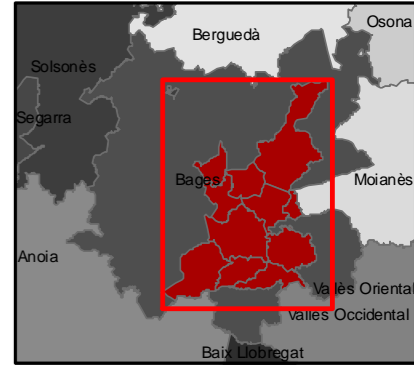
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)

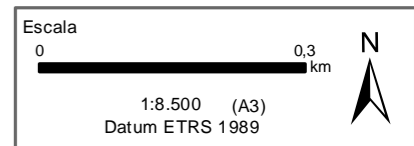


**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB12**



- Llegenda**
- | Titularitat   |   | Condicionants   |   |
|---|---|---|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat          | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica          | <span style="color: green;">■</span> Xarxa viària |
| <span style="color: purple;">■</span> Diputació         | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: green;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |
| Connexions  |   | Enllumenat  |   |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves       | <span style="color: yellow;">—</span> Sí                        |   |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	Ronda nord Manresa			Municipis	Manresa, Sant Joan de Vilatorrada		
Codi	CPB13	Corredor	oest-est	Entitats de població	El Guix, Manresa, Sant Joan De Vilatorrada		
Longitud	3.134 m	Pendent mitjana	5,1 %	Polígons	Els Dolors, Parc Tecnològic de la Catalunya Central, Pont Nou I		
Altres connexions	CPB106			Elements turístics	-		
Inici	Riu Cardener (Connexió amb la via Blava)			Població potencial servida	86.217	Treballadors potencials servits	2.777
Final	C-55, PK 31,9 (Cal Freixenet)						
Temps estimat O/D	10 - 20 minuts	Desplaç. en dia feiner*	32.007				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	2.415.485,36 €			Calendari	-
Agents implicats	Generalitat de Catalunya, Ajuntaments de Manresa i Sant Joan de Vilatorrada				

## C – Valoració punts crítics

- Rotonda C-55 – C-37z
- Rotonda avinguda Universitària – Carrer Verge de les Neus
- Fals túnel (Casa Menció)
- Pas superior d'un camí rural sobre la C-55, PK 32,5
- Pas superior de la BV-4501 sobre la C-55

## D – Connexions amb altres vies ciclables

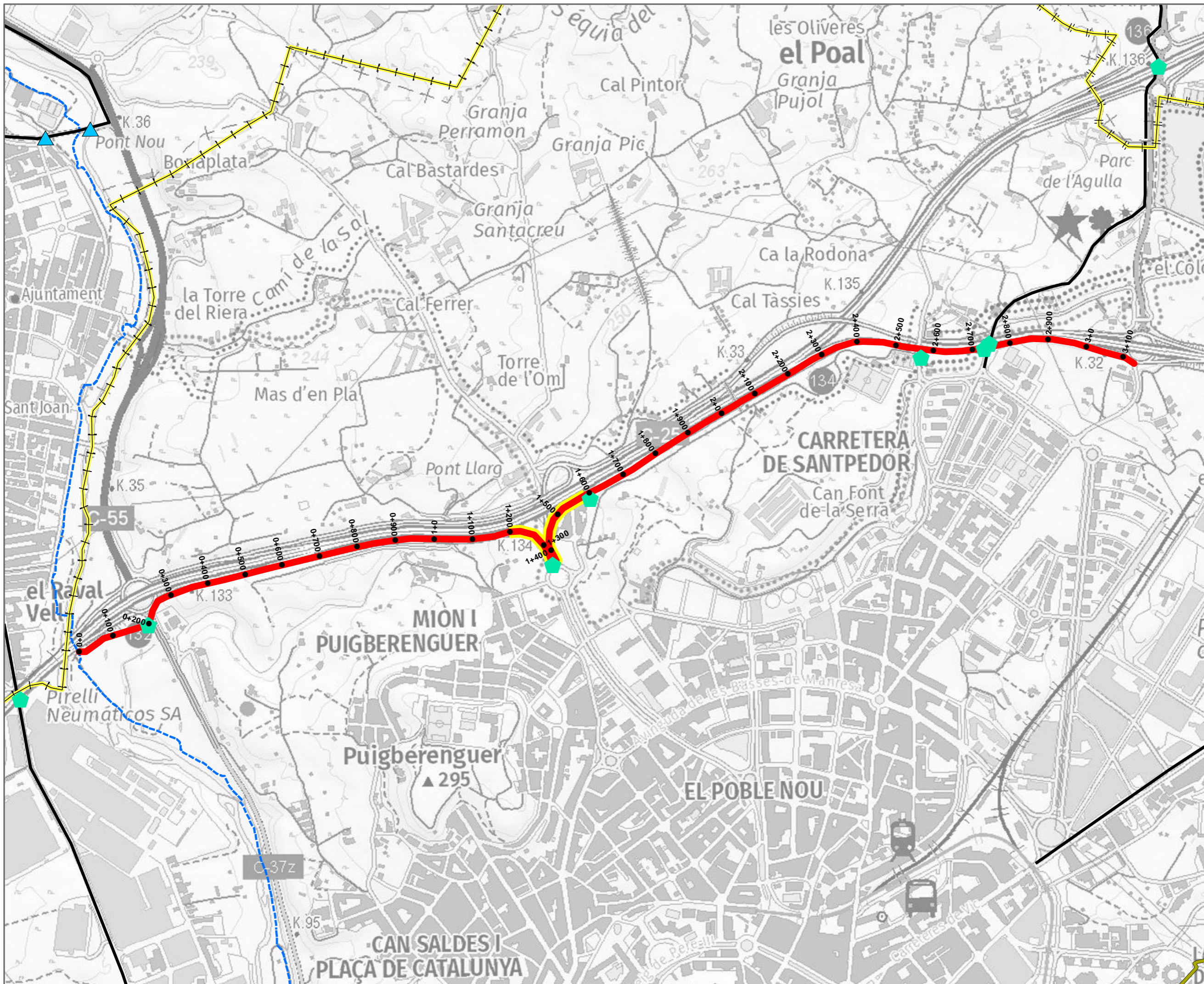
Aquest tram enllaça amb la Via Blava del Cardener, als voltants de Sant Joan de Vilatorrada.

## E – Connexions amb camins

Camí del Poal  
 Camí de Joncadella  
 Camí dels Casals  
 Camí de les Aigües

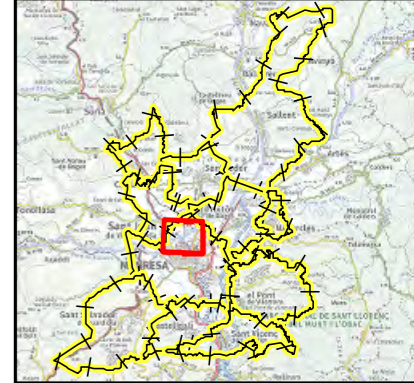
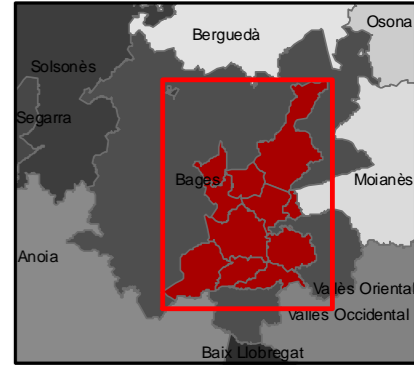
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



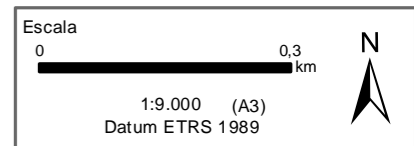
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB13**



- Llegenda**
- |  |  |
|--|--|
| <b>Titularitat</b>   | <b>Condicionants</b>                                   |
| <span style="color: red;">—</span> Generalitat                       | <span style="color: blue;">—</span> Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">—</span> Diputació                       | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">—</span> Municipal                      | <span style="color: green;">◆</span> Xarxa viària      |
| <span style="color: purple;">- - -</span> Traçat alternatiu / suport |  |

- |   |  |
|---|--|
| <b>Connexions</b>                                       | <b>Enllumenat</b>                        |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves     |  |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	Castellgalí - Mas Planoi			Municipis	Castellgalí
Codi	CPB14	Corredor	sud	Entitats de població	Castellgalí, la Fàbrica, Mas Planoi
Longitud	1.291 m	Pendent mitjana	1,9 %	Polígons	La Fàbrica, Pla del Camí
Altres connexions	CPB15, CPB16			Elements turístics	Mirador de Quatre vents, Castell de Castellgalí, Àrea d'Autocaravanes
Inici	Avinguda de Montserrat – C-55 (La Fàbrica)			Població potencial servida	T treballadors potencials servits
Final	Carrer del Teatre – Carrer de la Rosa dels Vents				
Temps estimat O/D	4 – 8 minuts	Desplaç. en dia feiner*	2.029	1.833	269

## B – Pressupost

Pressupost estimat	265.448,88 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntaments de Castellgalí				

## C – Valoració punts crítics

## D – Connexions amb altres vies ciclables

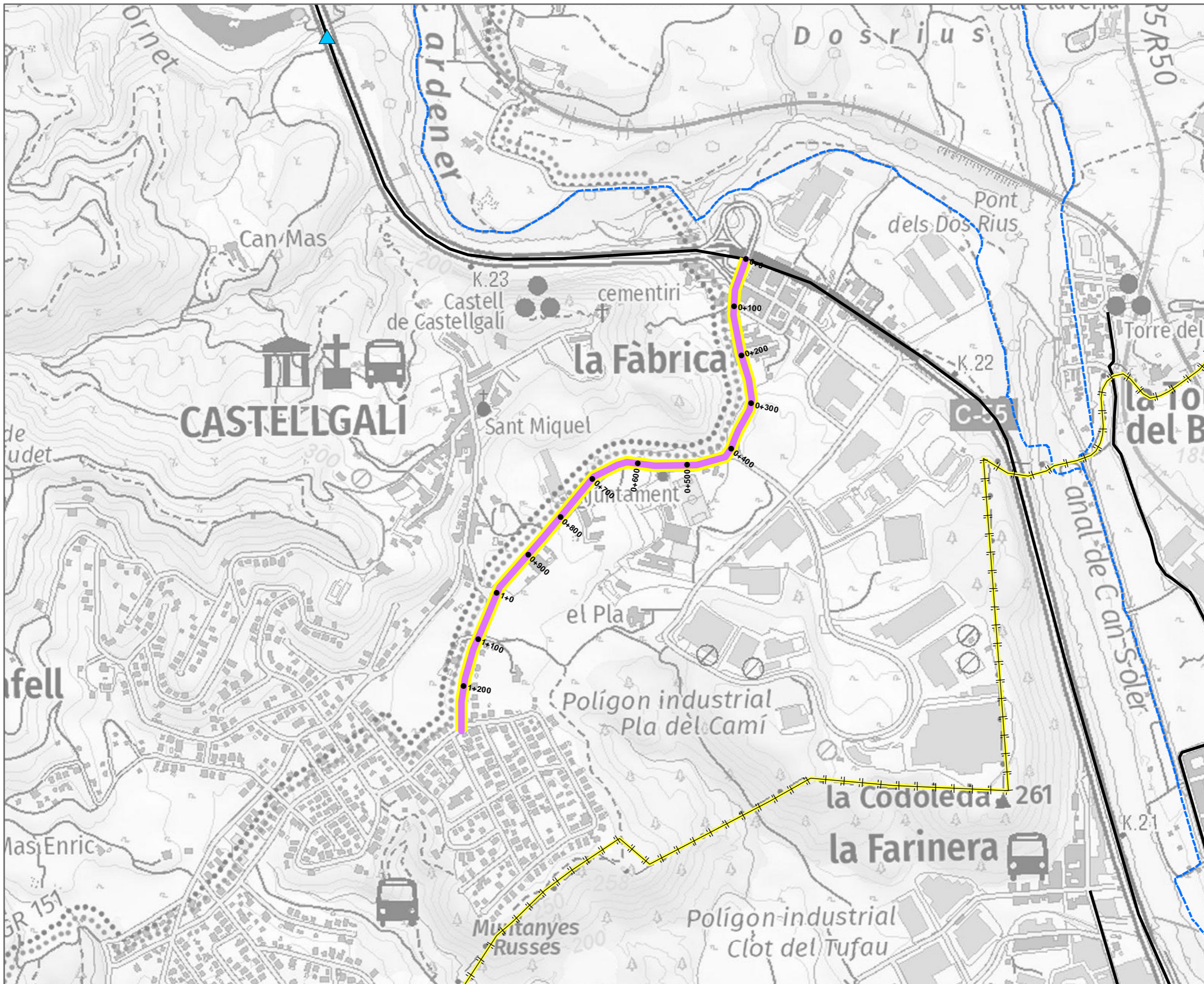
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Camí del Pla

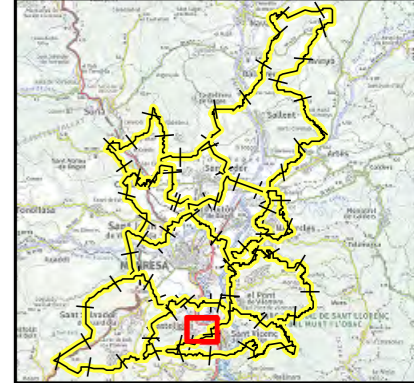
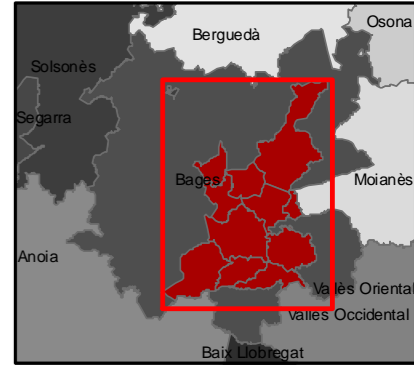
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

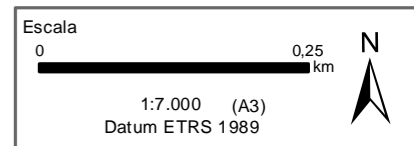
Codi Proposta **CPB14**



**Llegenda**

- | Titolarietat                          |                            | Condicionants                        |                    |
|---------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|--------------------|
| <span style="color: red;">■</span>    | Generalitat                | <span style="color: blue;">■</span>  | Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">■</span>  | Diputació                  | <span style="color: blue;">▲</span>  | Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">■</span> | Municipal                  | <span style="color: green;">■</span> | Xarxa viària       |
| <span style="color: purple;">▨</span> | Traçat alternatiu / suport |                                      |                    |

- | Connexions                              |                    | Enllumenat                            |    |
|---|--------------------|---------------------------------------|----|
| <span style="color: green;">—</span>    | Via InterCatalunya | <span style="color: yellow;">—</span> | Si |
| <span style="color: blue;">- - -</span> | Vies Blaves        |                                       |    |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	St. Vicenç Castellet - Castellgalí			Municipis	Castellgalí
Codi	CPB15	Corredor	sud	Entitats de població	Castellgalí, la Fàbrica, Mas Planoi
Longitud	2.554 m	Pendent mitjana	2,4 %	Polígons	La Fàbrica, Pla del Camí, Can Balet, Pla del Riu I
Altres connexions	CPB14, CPB16, CPB17, CPB18, CPB20			Elements turístics	-
Inici	Pas inferior BV-1229 ferrocarril de Barcelona a Manresa			Població potencial servida	10.916
Final	C-55, PK 22,5			Treballadors potencials servits	367
Temps estimat O/D	8 – 15 minuts	Desplaç. en dia feiner*	12.303		

## B – Pressupost

Pressupost estimat	1.312.327,96 €			Calendari	-
Agents implicats	Diputació de Barcelona, Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Castellgalí				

## C – Valoració punts crítics

- Pas inferior BV-1229 sota ferrocarril de Barcelona a Manresa i Lleida (ADIF). Disposa d'un carril per sentit més una vorera.
- Pas inferior BV-1229 sota ferrocarril de Barcelona a Manresa (FGC). Disposa d'un carril per sentit més una vorera.
- Pont BV-1220 sobre el riu Llobregat (pont de Sant Vicenç)

## D – Connexions amb altres vies ciclables

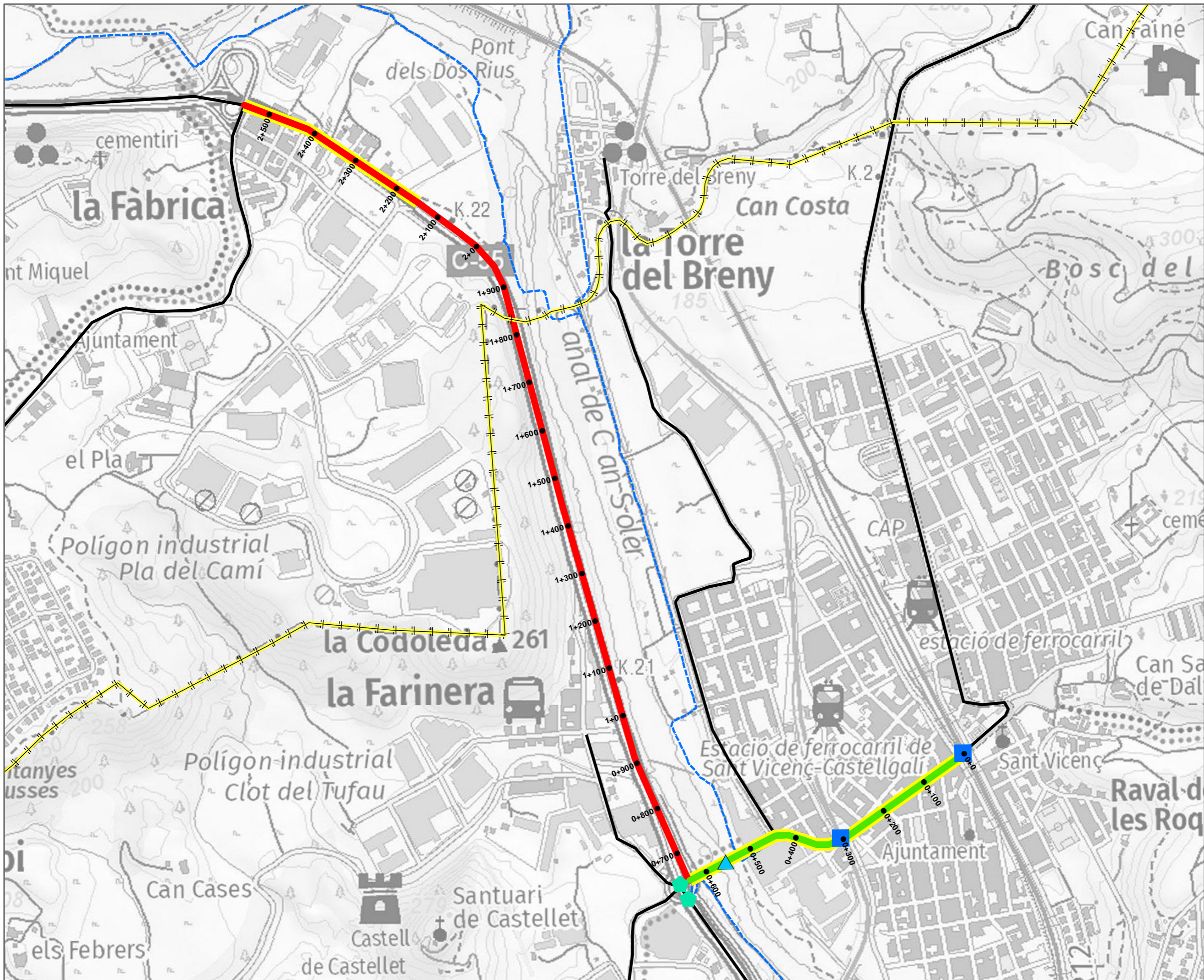
Aquest tram enllaça amb la Via Blava del Llobregat, al pont de Sant Vicenç.

## E – Connexions amb camins

- Camí del Pla del Riu
- Camí de la Font dels Cirerencs

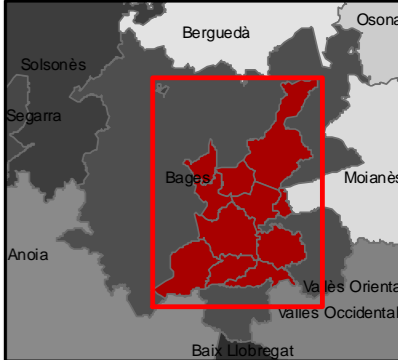
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



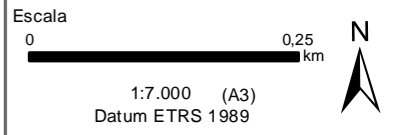
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB15**



**Llegenda**

- | Titularitat   |   | Condicionants  |   |
|---|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat          | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació          | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |
| Connexions  |   | Enllumenat   |   |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves       | <span style="color: yellow;">—</span> Sí                         |   |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	Manresa - Castellgalí			Municipis	Castellgalí, Manresa		
Codi	CPB16	Corredor	sud	Entitats de població	Castellgalí, la Fàbrica, Mas Planiol, els Comtals, Manresa, Sant Pau		
Longitud	6.192 m	Pendent mitjana	3,1 %	Polígons	La Fàbrica, Pla del Camí, els Comtals I, els Comtals II, Passeig del Riu		
Altres connexions	CPB14, CPB15			Elements turístics	Pont Vell, Torre de Santa Caterina		
Inici	C-55, PK 22,5			Població potencial servida	77.923	Treballadors potencials servits	635
Final	Pont de la Reforma						
Temps estimat O/D	20 – 35 minuts	Desplaç. en dia feiner*	12.303				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	4.771.737,70 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntaments de Manresa i Castellgalí, Generalitat de Catalunya				

## C – Valoració punts crítics

- Pont sobre la riera del Comet. Disposa de dos carrils, un per sentit, separats per elements físics de protecció.
- Pas inferior sota el pont dels Comtals. Disposa de tres carrils, dos sentit Barcelona i un sentit Manresa.
- Pas superior sobre el ferrocarril de Barcelona a Manresa i Lleida (ADIF). Disposa de dos carrils, un per sentit, separats per elements físics de protecció.
- Pont sobre el riu Cardener. Disposa de dos carrils, un per sentit, separats per elements físics de protecció.
- Pont Vell.
- Pont de la Reforma.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

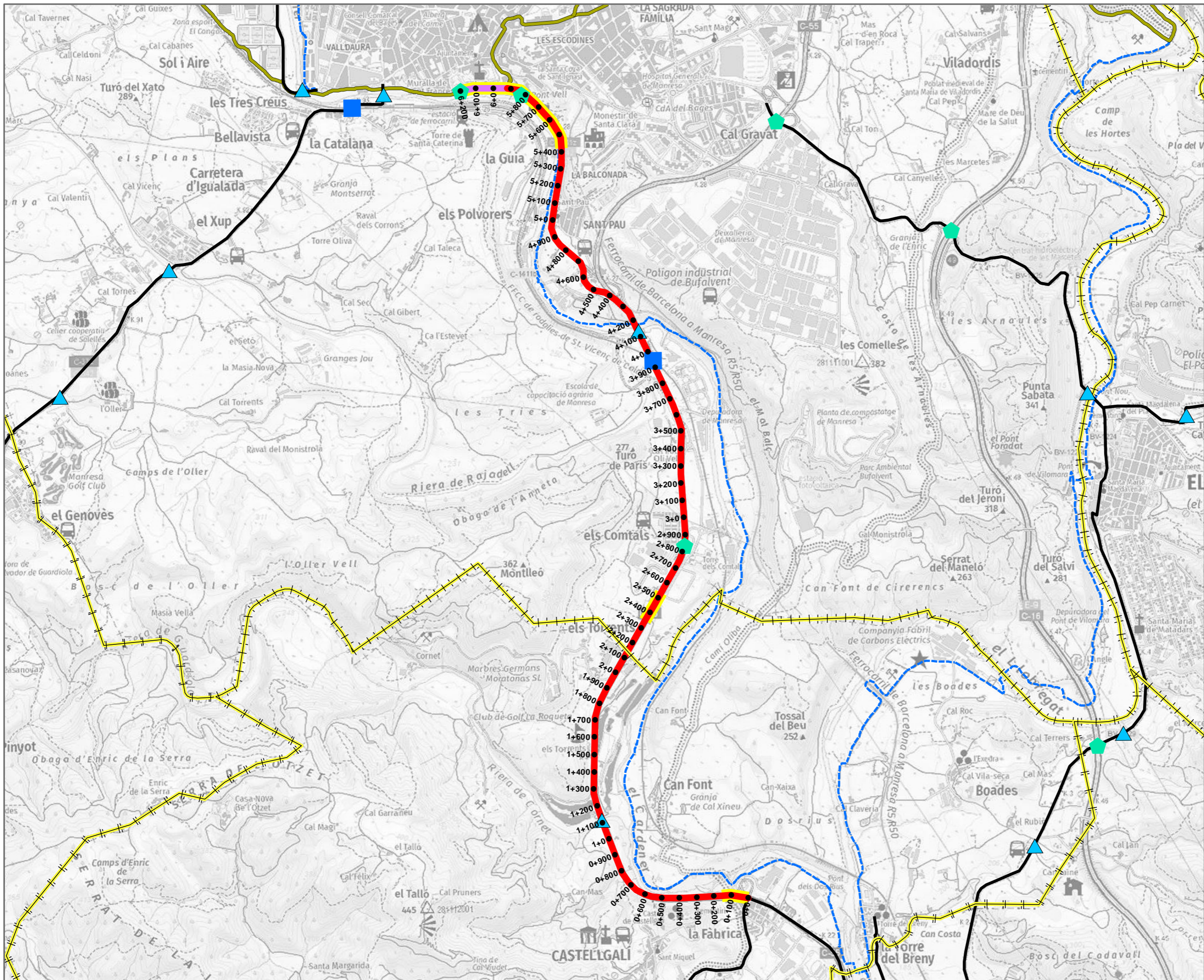
Aquest tram no enllaça la via InterCatalunya a Manresa, al pont de la Reforma, i també amb la Via Blava del Cardener.

## E – Connexions amb camins

- Camí de la torre de Santa Caterina
- Camí de Sant Pau
- Camí dels Torrents
- Camí de Can Mas
- Camí de Cornet
- Camí de la Font dels Cirerencs

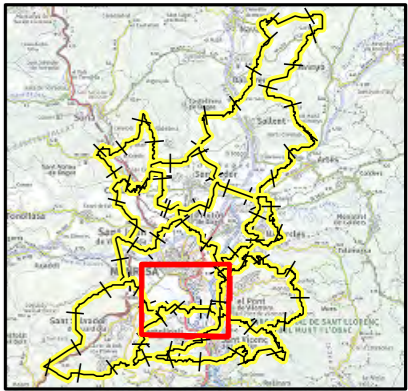
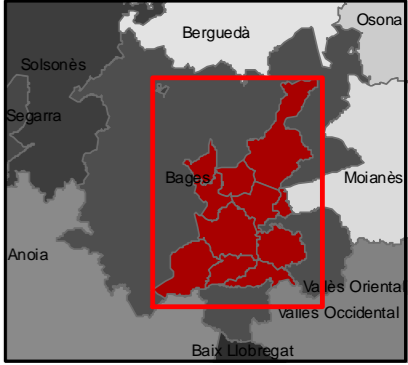
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

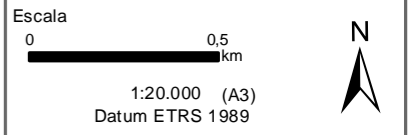
Codi Proposta **CPB16**



**Llegenda**

- | Titularitat                                    |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">■</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: yellow;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |

- | Connexions   |   | Enllumenat                               |  |
|--|---|--|--|
| <span style="color: yellow;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: yellow;">—</span> Vies Blaves | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |  |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	St. Vicenç Castellet - Torre del Breny			Municipis	Castellgalí, Sant Vicenç de Castellet		
Codi	CPB17	Corredor	sud	Entitats de població	La Torre del Breny, Sant Vicenç de Castellet		
Longitud	1.613 m	Pendent mitjana	2,4 %	Polígons	Can Balet, Clot de Tufau		
Altres connexions	CPB15			Elements turístics	La Torre del Breny		
Inici	Via Augusta - Carrer de l'Enginyer Llansó			Població potencial servida	9.177	Treballadors potencials servits	46
Final	Torre del Breny						
Temps estimat O/D	5 – 10 minuts	Desplaç. en dia feiner*	1.455				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	331.656,21 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntaments de Castellgalí i Sant Vicenç de Castellet				

## C – Valoració punts crítics

## D – Connexions amb altres vies ciclables

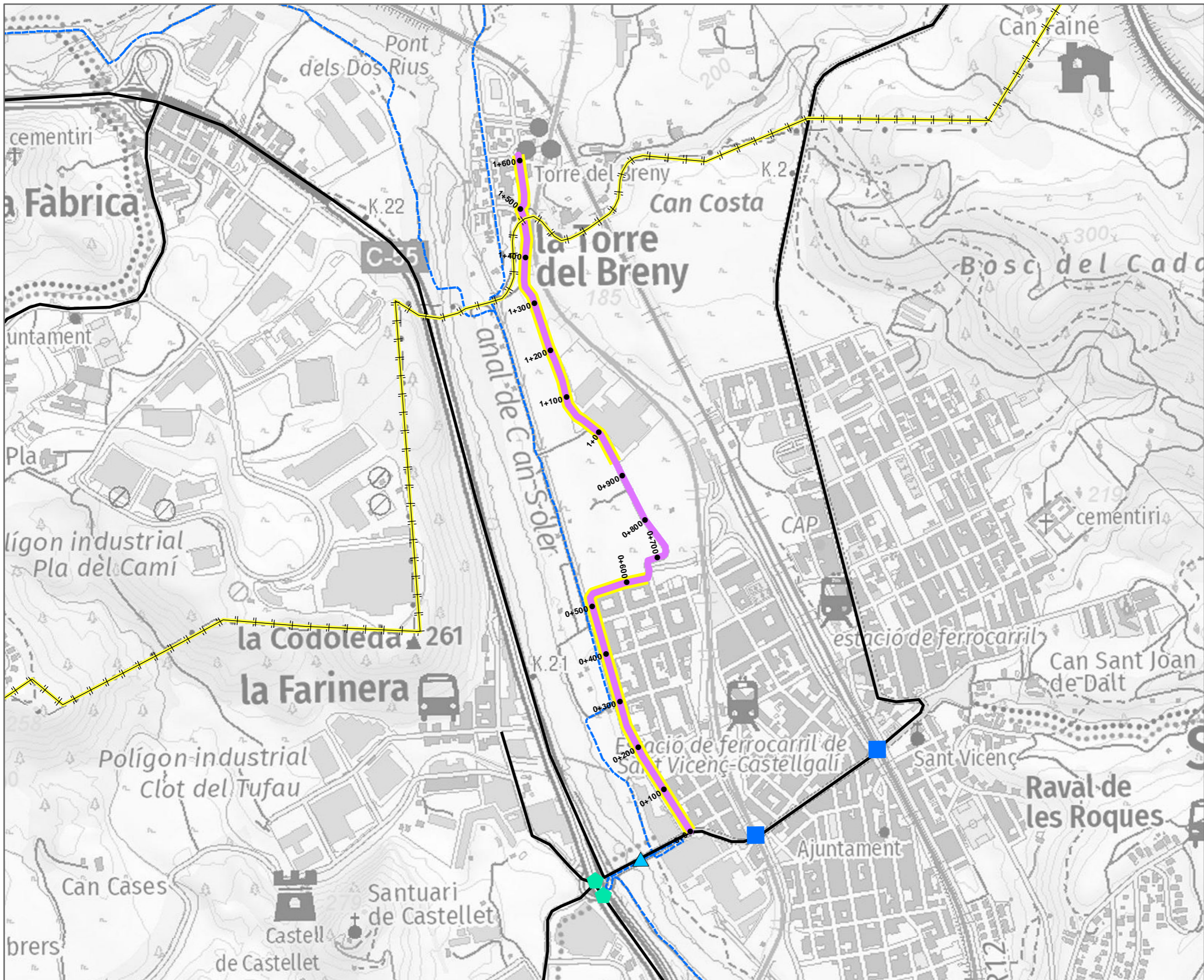
Connexió amb la Via Blava del Llobregat al carrer de la Via Augusta.

## E – Connexions amb camins

- Sender del canal de Can Soler

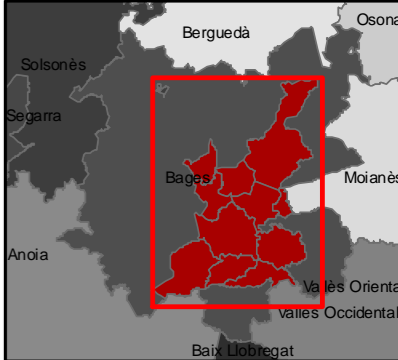
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



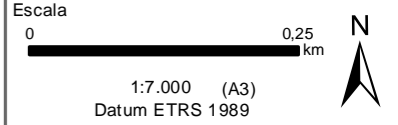
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB17**



**Llegenda**

- |  |  |
|--|--|
| <b>Titularitat</b>   | <b>Condicionants</b>                                   |
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat                 | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació                 | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">■</span> Municipal                | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària      |
| <span style="color: pink;">■</span> Traçat alternatiu / suport |  |
| <b>Connexions</b>  | <b>Enllumenat</b>                                      |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya        | <span style="color: yellow;">—</span> Sí               |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves            |  |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	St. Vicenç Castellet - Pont de Vilomara			Municipis	El Pont de Vilomara i Rocafort, Sant Vicenç de Castellet		
Codi	CPB18	Corredor	sud	Entitats de població	El Pont de Vilomara, la Balconada, les Boades, Sant Vicenç de Castellet		
Longitud	4.847 m	Pendent mitjana	3,9 %	Polígons	El Pont, Can Balet, Can Soler, Pla del Riu I		
Altres connexions	CPB15, CPB24, CPB25			Elements turístics	Pont de Vilomara		
Inici	Pas inferior BV-1229 ferrocarril de Barcelona a Manresa			Població potencial servida	13.187	Treballadors potencials servits	231
Final	Rotonda BV-1224 – BV1225						
Temps estimat O/D	16 – 30 minuts	Desplaç. en dia feiner*	898				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	2.490.467,19 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntaments de Sant Vicenç de Castellet i del Pont de Vilomara i Rocafort, i Diputació de Barcelona				

## C – Valoració punts crítics

- Pont BV-1229, PK 3,5, sobre una riera.
- Pas inferior sota el pont de la C-16 sobre el riu Llobregat.
- Pont sobre el Torrent del Rubió
- Amplada dels vials justa

## D – Connexions amb altres vies ciclables

Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

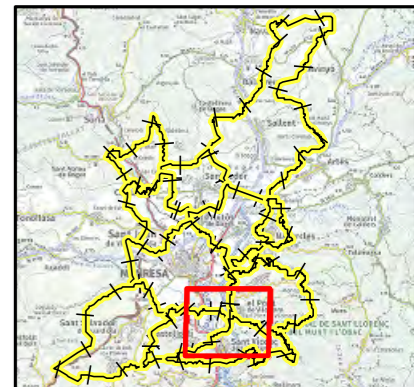
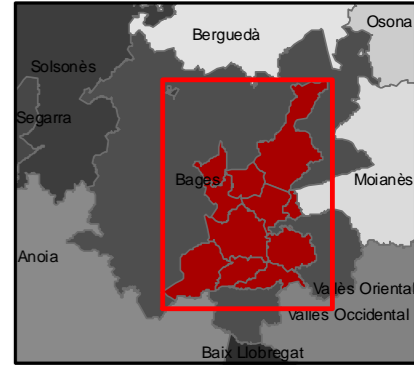
- Camí del Bosc de Cadavall
- Camí del Torrent de Rubió
- Camí de Vallhonestà
- Camí de Can Vilaseca

## F – Cartografia

(veure pàgina següent)

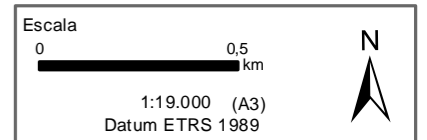
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB18**



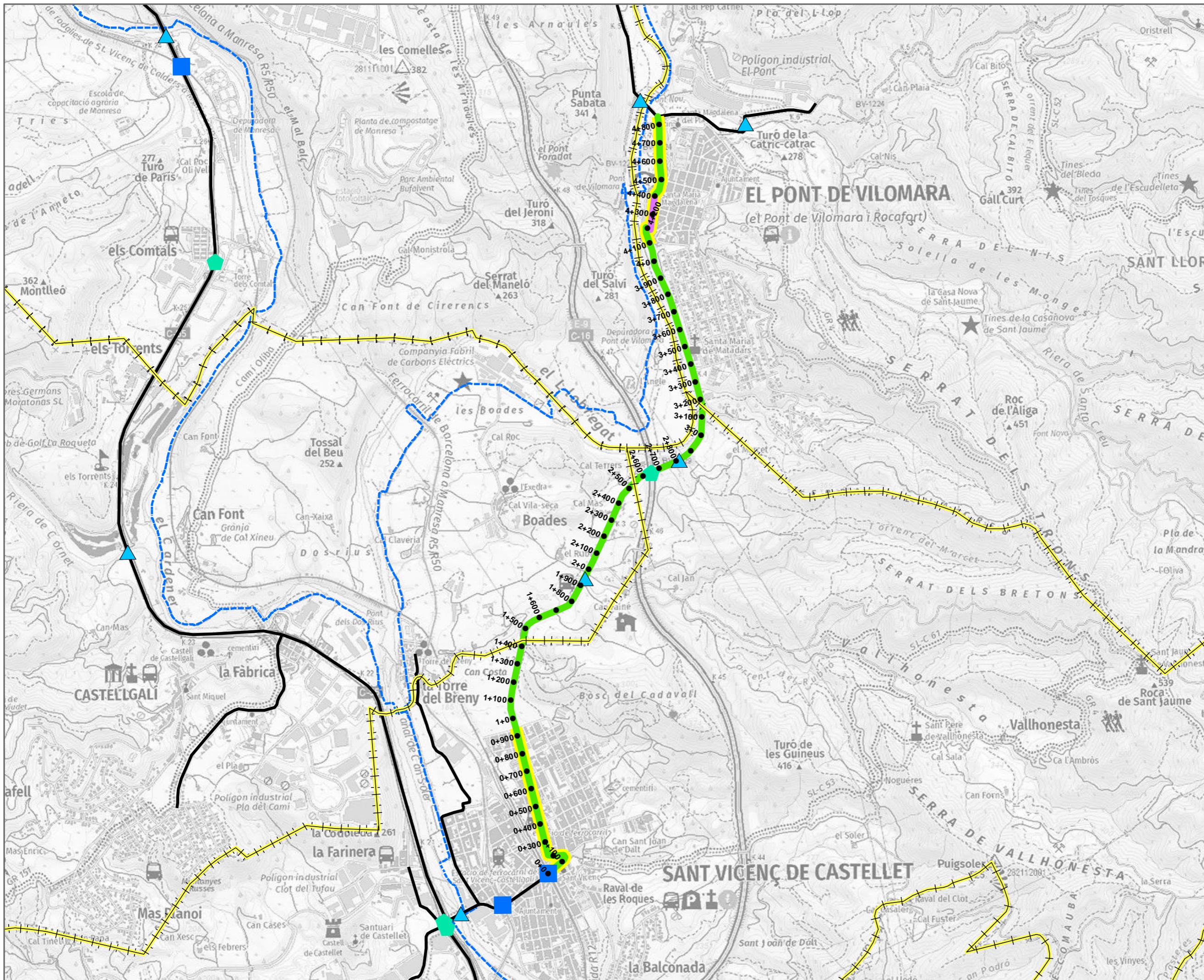
**Llegenda**

Titularitat		Condicionants	
<span style="color: red;">■</span> Generalitat	<span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària	<span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica	<span style="color: green;">■</span> Xarxa viària
<span style="color: green;">■</span> Diputació	<span style="color: purple;">■</span> Municipal	<span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport	
Connexions		Enllumenat	
<span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya	<span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves	<span style="color: yellow;">—</span> Sí	



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport



## A – Dades del tram

Nom tram	St. Vicenç Castellet - Castellbell i el Vilar			Municipis	Sant Vicenç de Castellet		
Codi	CPB19	Corredor	sud	Entitats de població	Sant Vicenç de Castellet, la Balconada, Castellbell i el Vilar		
Longitud	2.974 m	Pendent mitjana	3,7 %	Polígons	Can Soler		
Altres connexions	CPB20, CPB21			Elements turístics	Pont vell de Casetllbell i el Vilar, Turó Marqués, Meandre de Castellbell		
Inici	Rotonda C-55 – BV-1229			Població potencial servida	9.403	Treballadors potencials servits	26
Final	Encreuament C-1411a – B122 (Plaça de Lluís Companys)						
Temps estimat O/D	10 – 18 minuts	Desplaç. en dia feiner*	1.455				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	2.292.474,17 €			Calendari	-
Agents implicats	Diputació de Barcelona, Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Sant Vicenç de Castellet				

## C – Valoració punts crítics

- Nus viari de la C-55 i la BV-1229, resolt amb una rotonda i el pas superior de la C-55
- C-55, PK 20, on hi ha un desviament per accedir a Sant Vicenç de Castellet i les zones industrials
- Pas inferior sota el ramal de connexió entre la C-55 i la C-16
- Pas inferior de la C-1411a sota ferrocarril de Barcelona a Manresa (FGC)
- Pont de Castellbell. Disposa d'un carril de dos sentits

## D – Connexions amb altres vies ciclables

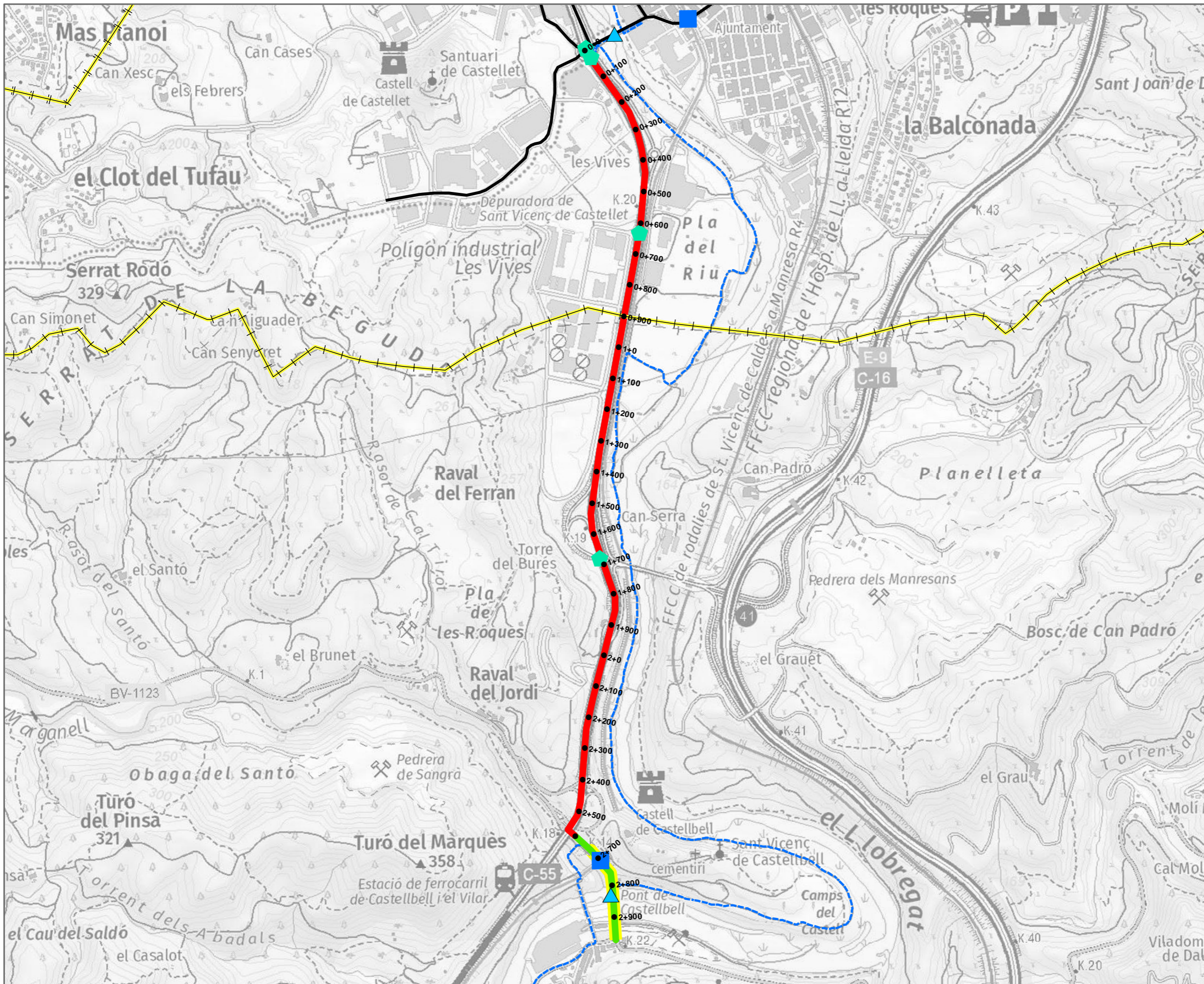
Aquest tram enllaça amb la Via Blava del Llobregat, al pas inferior de la C-1411a sota el ferrocarril de Barcelona a Manresa (FGC)

## E – Connexions amb camins

- Camí del Gravat
- Camí del Pla del Riu
- Sender dels camps del Castell

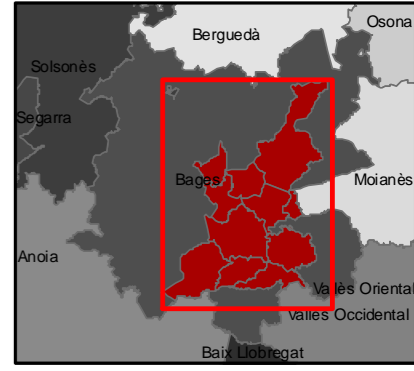
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



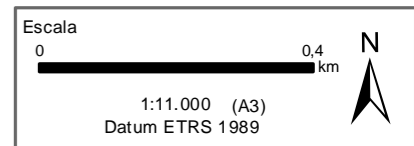
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB19**



- Llegenda**
- |  |  |
|--|--|
| <b>Titularitat</b>   | <b>Condicionants</b>                                   |
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat                   | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació                   | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">■</span> Municipal                  | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària      |
| <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |  |

- |   |  |
|---|--|
| <b>Connexions</b>                                       | <b>Enllumenat</b>                        |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves     |  |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	St. Vicenç Castellet - La Farinera			Municipis	Sant Vicenç de Castellet		
Codi	CPB20	Corredor	sud	Entitats de població	La Balconada, Sant Vicenç de Castellet		
Longitud	400 m	Pendent mitjana	3,3 %	Polígons	Clot de Tufau, la Farinera		
Altres connexions	CPB15, CPB19, CPB21			Elements turístics	-		
Inici	Rotonda C-55 – BV-1229			Població potencial servida	9.403	Treballadors potencials servits	197
Final	Carretera Vella – Carrer de Castellgalí						
Temps estimat O/D	1-3 minuts	Desplaç. en dia feiner*	1.455				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	82.294,43€			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntament de Sant Vicenç de Castellet				

## C – Valoració punts crítics

- Nus viari de la C-55 i la BV-1229, resolt amb una rotonda i el pas superior de la C-55

## D – Connexions amb altres vies ciclables

Aquest tram, al seu inici, enllaça amb la Via Blava del Llobregat.

## E – Connexions amb camins

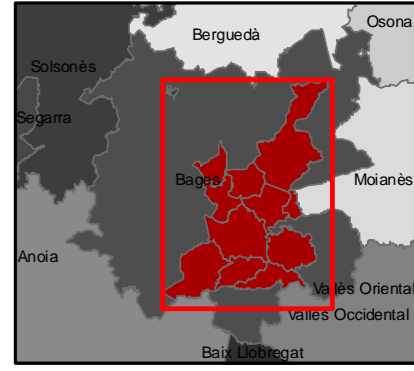
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



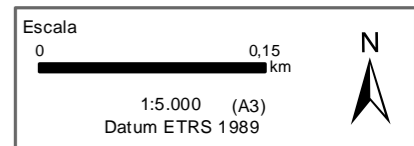
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB20**



- Llegenda**
- | Titularitat                                    |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">■</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: yellow;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |

- | Connexions  |   | Enllumenat                               |  |
|---|---|--|--|
| <span style="color: red;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |  |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	St. Vicenç Castellet - PI Les Vives			Municipis	Sant Vicenç de Castellet		
Codi	CPB21	Corredor	sud	Entitats de població	Clot del Tufau, la Balconada, Sant Vicenç de Castellet		
Longitud	916 m	Pendent mitjana	6,8 %	Polígons	Les Vives   Castellet – Les Vives   Casacuberta		
Altres connexions	CPB19, CPB20			Elements turístics	-		
Inici	Rotonda C-55 – BV-1229			Població potencial servida	9.456	Treballadors potencials servits	429
Final	El Terròs						
Temps estimat O/D	3 – 6 minuts	Desplaç. en dia feiner*	1.455				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	282,348,11 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntament de Sant Vicenç de Castellet				

## C – Valoració punts crítics

- Entre Manresa i el Xup hi ha el tram de la Catalana de fort Pendent i de molt trànsit. Es proposa alternativa pel Suanya.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

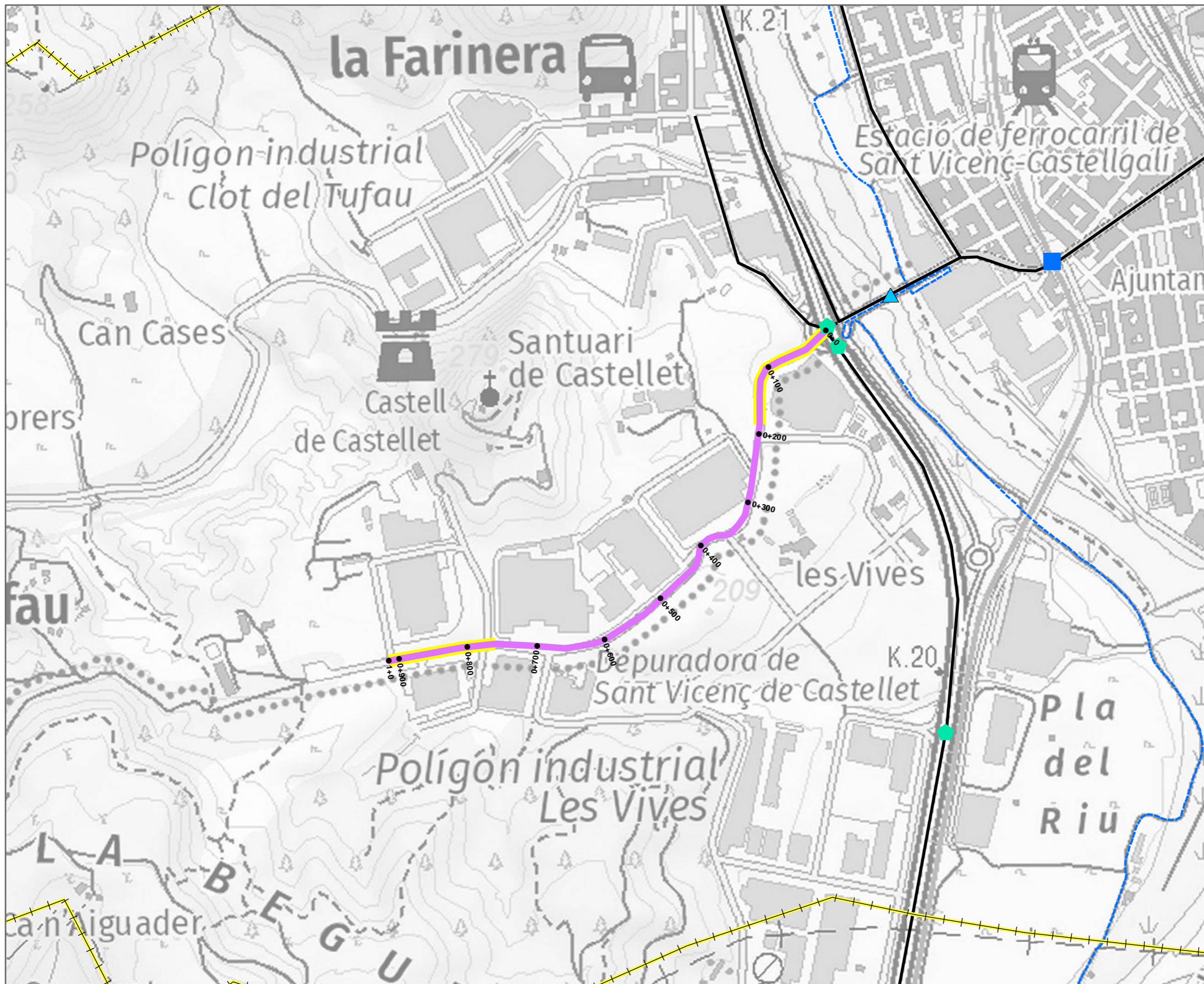
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Camí del Castell de Castellet

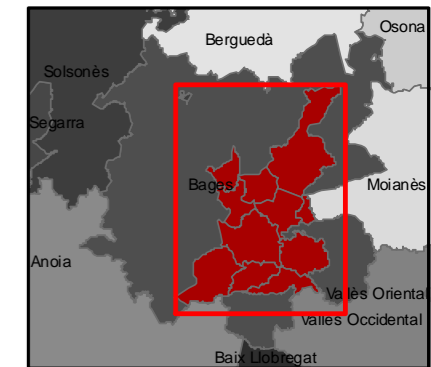
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



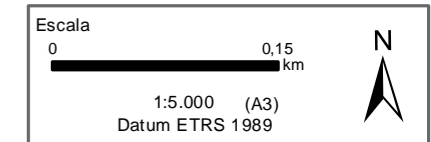
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB21**



**Llegenda**

Titularitat		Condicionants	
<span style="color: red;">■</span> Generalitat	<span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària	<span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica	<span style="color: green;">■</span> Xarxa viària
<span style="color: green;">■</span> Diputació	<span style="color: purple;">■</span> Municipal	<span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport	
Connexions		Enllumenat	
<span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya	<span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves	<span style="color: yellow;">—</span> Sí	



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	Sant Salvador Guardiola - Salelles			Municipis	Sant Salvador de Guardiola		
Codi	CPB22	Corredor	Sud-oest	Entitats de població	El Calvet, Sant Salvador de Guardiola, Set-rengs, Raval del Sellerès		
Longitud	2.840 m	Pendent mitjana	2,6 %	Polígons	Salelles		
Altres connexions	CPB23			Elements turístics	-		
Inici	Rotonda C-37z – BP-1101			Població potencial servida	2.709	Treballadors potencials servits	750
Final	Encreuament C-37z – BV-1102						
Temps estimat O/D	10 – 18 minuts	Desplaç. en dia feiner*	12.206				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	875.525,85 €			Calendari	-
Agents implicats	Diputació de Barcelona i Ajuntament de Sant Salvador de Guardiola				

## C – Valoració punts crítics

- Pont sobre el torrent del Rasot

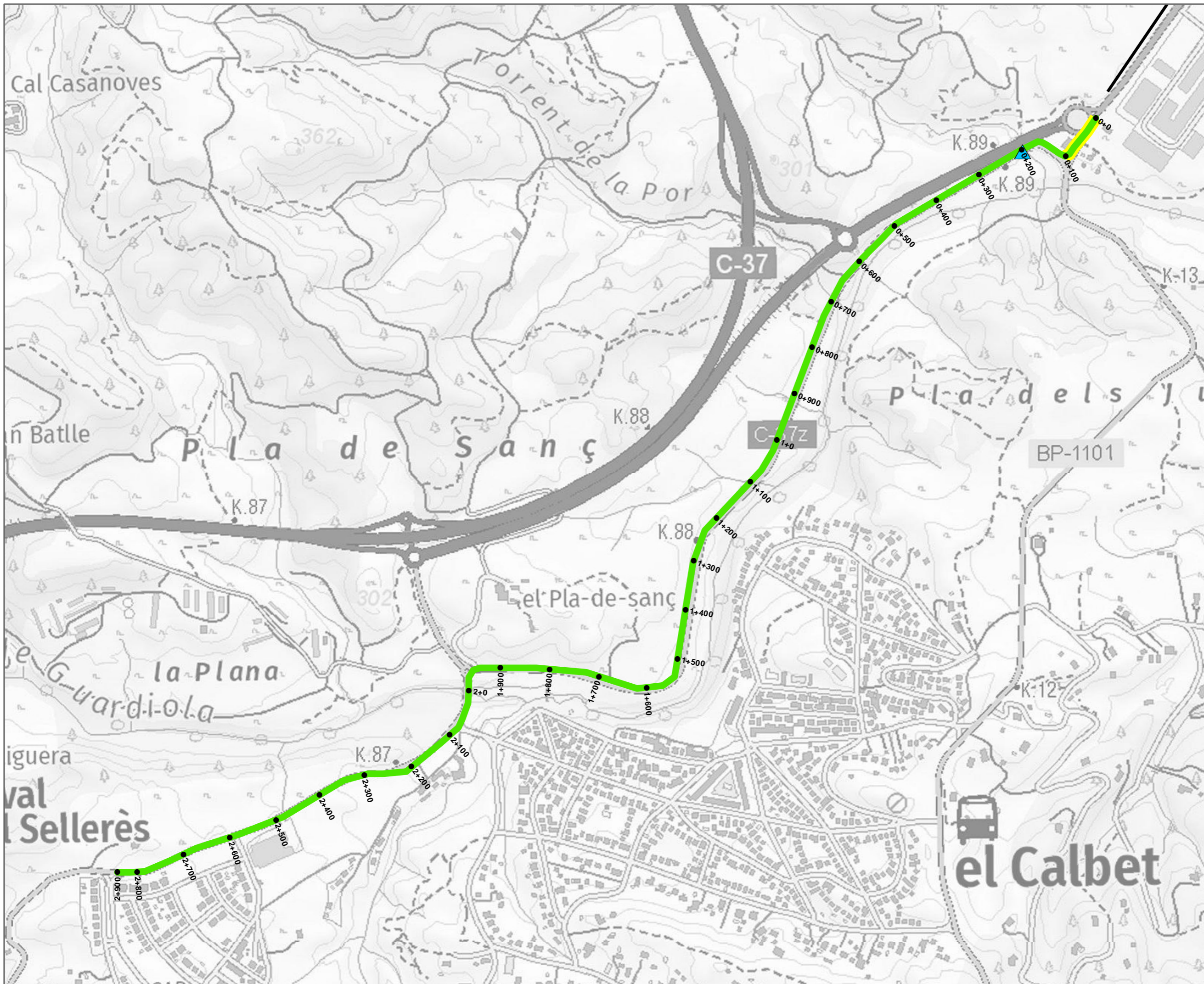
## D – Connexions amb altres vies ciclables

## E – Connexions amb camins

- Sender del Torrent de la Por
- Camí del Sellarés

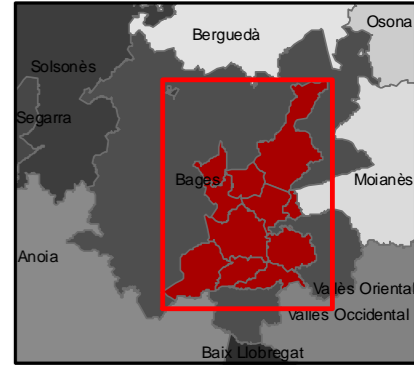
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



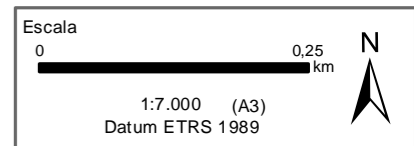
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB22**



**Llegenda**

- |   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <b>Titularitat</b>                                      |   | <b>Condicionants</b>   |   |
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat          | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació          | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |
| <b>Connexions</b>                                       |   | <b>Enllumenat</b>  |   |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves       | <span style="color: yellow;">—</span> Sí                         |   |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	Manresa - Salelles			Municipis	Manresa, Sant Salvador de Guardiola		
Codi	CPB23	Corredor	Sud-oest	Entitats de població	Manresa, el Xup, Salelles		
Longitud	3.961 m	Pendent mitjana	5,4 %	Polígons	Salelles, Passeig del Riu		
Altres connexions	CPB22			Elements turístics	Sant Sadurní de Salellas, Celler Fargas-Fargas, Ollé del Mas		
Inici	Carrer de la Muralla de Sant Francesc – Pg. Del Riu (Pont de Sant Francesc)			Població potencial servida	75.844	Treballadors potencials servits	909
Final	Rotonda C-37z – BP-1101						
Temps estimat O/D	13 – 23 minuts	Desplaç. en dia feiner*	12.206				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	3.052.887,96 €			Calendari	-
Agents implicats	Generalitat de Catalunya i Ajuntaments de Manresa i Sant Salvador de Guardiola				

## C – Valoració punts crítics

- Pont de Sant Francesc, disposa de dos carrils, un per a cada sentit, i dues voreres, una a cada costat.
- Pas superior sobre el ferrocarril de Manresa a Lleida (ADIF)
- Pont sobre la riera de Rajadell. disposa de dos carrils, un per a cada sentit, i una vorera.
- Pont sobre el torrent de l'Oller

## D – Connexions amb altres vies ciclables

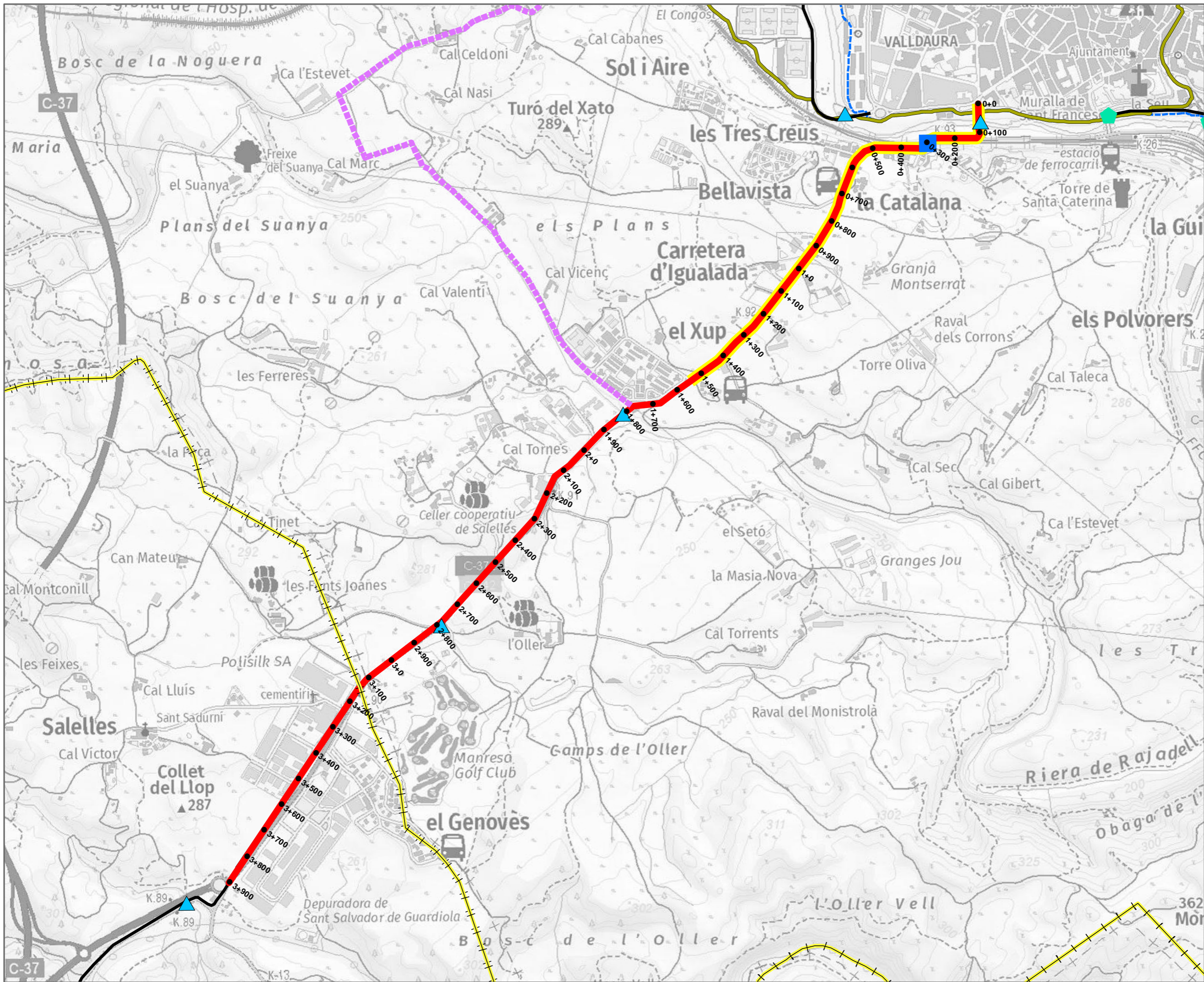
Aquest tram enllaça amb la ruta InterCatalunya, al pont de Sant Francesc

## E – Connexions amb camins

- Camí de la Torre de Santa Caterina
- Camí de la Riera de Rajadell
- Camí de les Ferreres
- Camí Nou
- Camí del Clot del Reguer

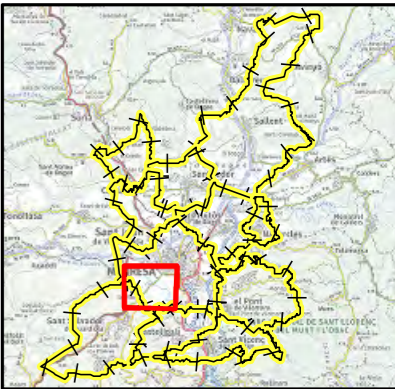
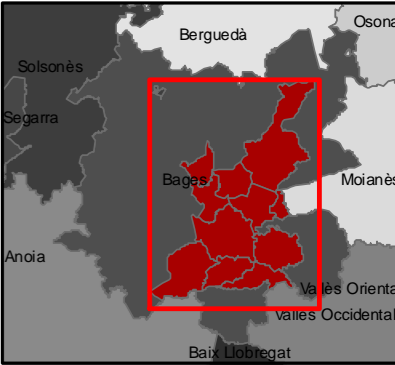
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



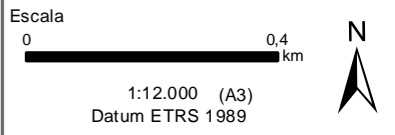
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB23**



**Llegenda**

- | Titularitat   |   | Condicionants  |   |
|---|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat          | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica         | <span style="color: green;">◆</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació          | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: pink;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |
| Connexions  |   | Enllumenat   |   |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves       | <span style="color: yellow;">—</span> Sí                       |   |



Elaborat per:

**Diputació Barcelona** **CONSELL COMARCAL DEL BAGES**

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	Manresa – Pont de Vilomara			Municipis	El Pont de Vilomara i Rocafort , Manresa		
Codi	CPB24	Corredor	Sud-est	Entitats de població	El Pont de Vilomara, Manresa		
Longitud	2.977 m	Pendent mitjana	7,9 %	Polígons	El Pont, Bulfavent, els Trullols		
Altres connexions	CPB104, CPB18, CPB25			Elements turístics	Pont de Vilomara		
Inici	Rotonda BV-1224 – BV1225			Població potencial servida	79.124	Treballadors potencials servits	3.369
Final	Carrer de Narcís Monturiol – BV-1225						
Temps estimat O/D	10 – 18 minuts	Desplaç. en dia feiner*	4.791				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	1.223.626,44 €			Calendari	-
Agents implicats	Diputació de Barcelona ,Ajuntaments de Manresa i del Pont de Vilomara i Rocafort i Generalitat de Catalunya				

## C – Valoració punts crítics

- Pont de la BV-1225 sobre el riu Llobregat.
- Pas inferior de la BV-1225 sota la C-16

## D – Connexions amb altres vies ciclables

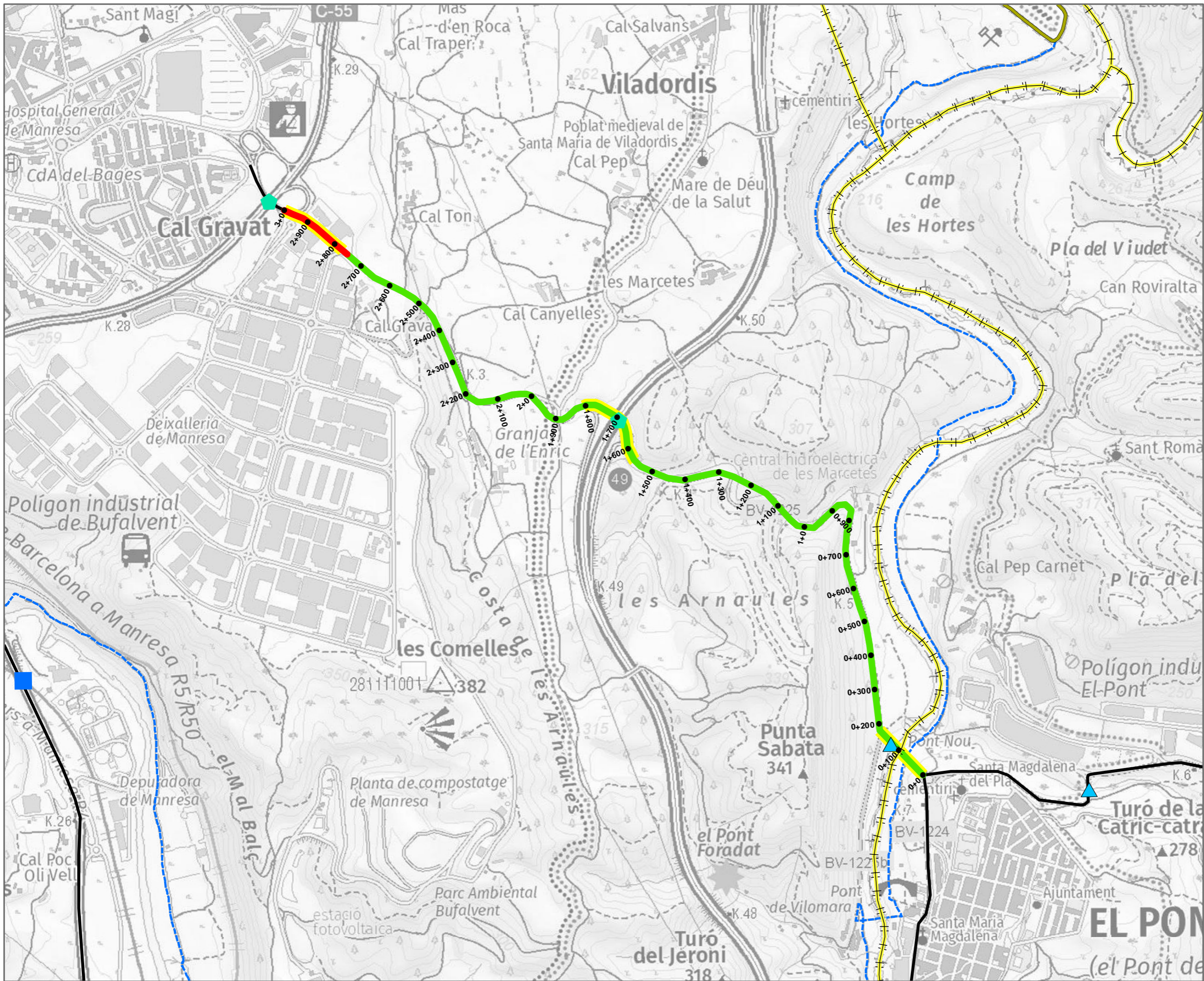
Aquest tram connecta amb la Via Blava del Llobregat, als voltants del cementiri del Pont de Vilomara

## E – Connexions amb camins

- Camí del Raval de Manresa
- Camí de la costa de Déudonat
- Camí de Sant Fruitós de Bages a Viladordis
- Camí de la Font dels Cirerencs
- Camí de Cal Monsitrolà
- Camí del Raval del Solei

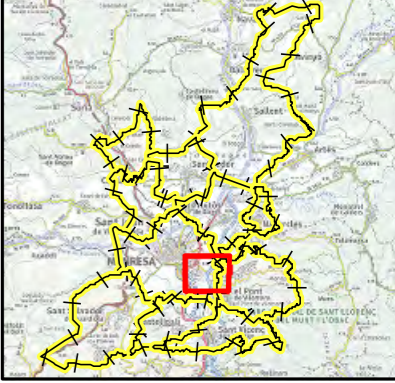
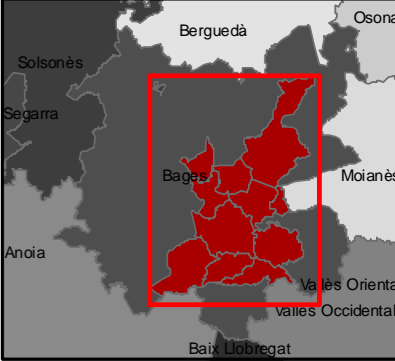
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



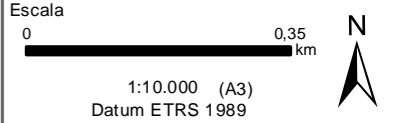
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB24**



**Llegenda**

- | Titularitat                                    |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">■</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: yellow;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |
| <span style="color: purple;">■</span> Municipi |   |  |   |
- 
- | Connexions  |  | Enllumenat                               |  |
|---|--|--|--|
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: yellow;">—</span> Sí | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |  |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves     |  |  |  |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	Pont Vilomara – Pl el Pont			Municipis	El Pont de Vilomara i Rocafort		
Codi	CPB25	Corredor	Sud-est	Entitats de població	El Pont de Vilomara		
Longitud	1.001 m	Pendent mitjana	5 %	Polígons	El Pont		
Altres connexions	CPB18, CPB24			Elements turístics	Pont de Vilomara		
Inici	Rotonda BV-1224 – BV1225			Població potencial servida	3.775	Treballadors potencials servits	107
Final	BV-1224, PK 1,0						
Temps estimat O/D	7 – 12 minuts	Desplaç. en dia feiner*	104				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	308,690,17 €			Calendari	-
Agents implicats	Diputació de Barcelona i Ajuntament del Pont de Vilomara i Rocafort				

## C – Valoració punts crítics

- Pont sobre la riera de Santa Magdalena (Pont de Rocafort), disposa de dos carrils, un per a cada sentit, separats per elements físics de protecció.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

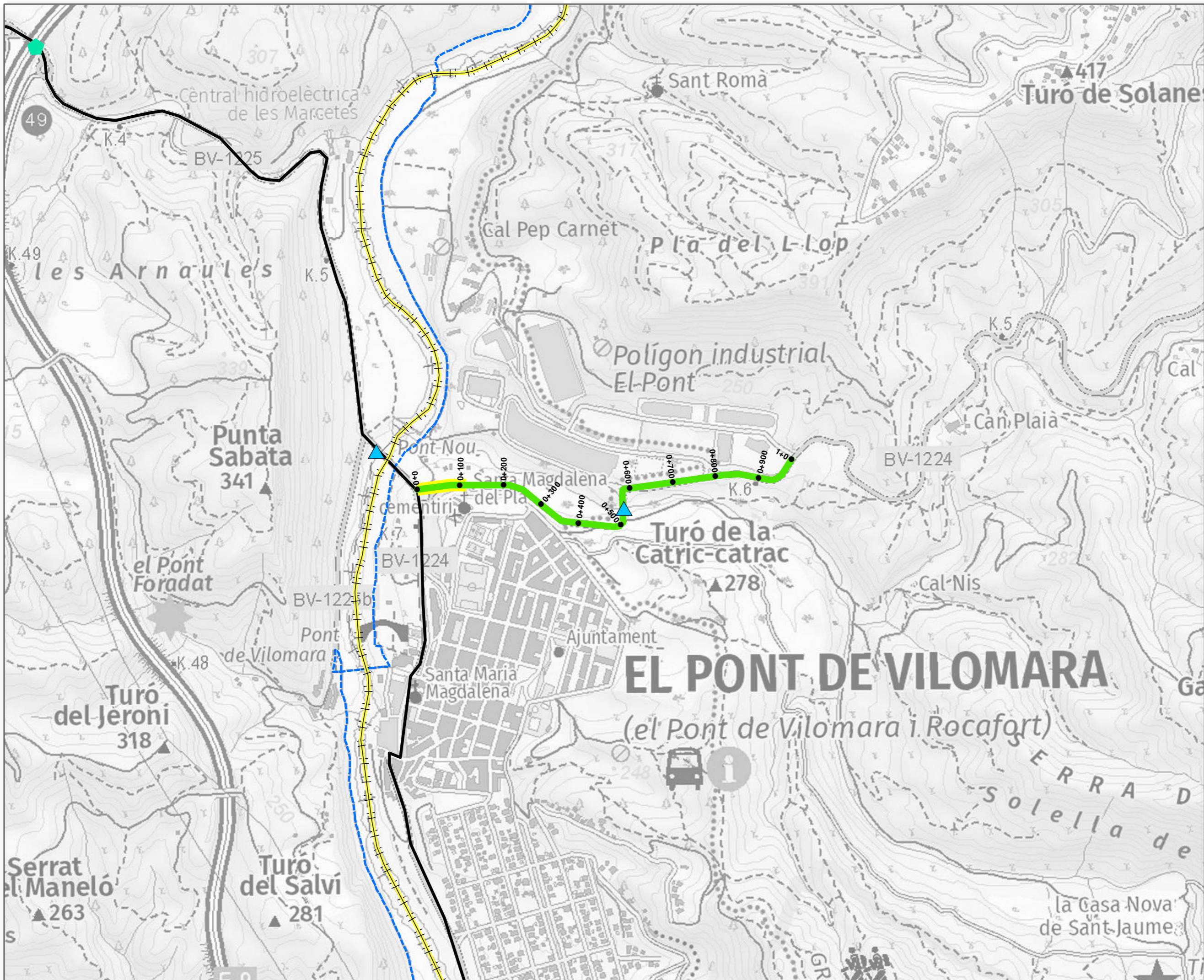
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Carretera de River Parc
- Camí de la riera de la Casa Nova
- Camí del raval de Ca l'Envetat

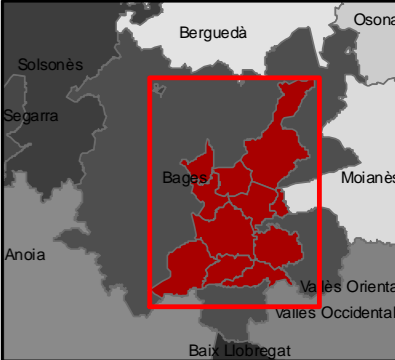
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



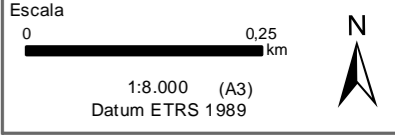
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB25**



**Llegenda**

- |  |  |
|--|--|
| <b>Titularitat</b>   | <b>Condicionants</b>                                   |
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat                   | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació                   | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">■</span> Municipal                  | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària      |
| <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |  |
| <b>Connexions</b>  | <b>Enllumenat</b>                                      |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya          | <span style="color: yellow;">—</span> Sí               |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves              |  |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Projecte en redacció				Municipis	Sant Fruitós de Bages	
Nom tram	St. Fruitós Est	Corredor	nord-est	Entitats de població	Sant Fruitós de Bages	
Codi	CPB101	Pendent mitjana	1,2 %	Polígons	-	
Longitud	268 m			Elements turístics	Museu de la memòria de la vinya i el vi	
Altres connexions	CPB6, CPB7, CPB102			Població potencial servida	6.068	Treballadors potencials servits 0
Inici	Carrer de les Escoles – Ctra. De Vic (Cobert del Batre)					
Final	Carrer de Montpeità – N-141c					
Temps estimat O/D	1 - 2 minuts	Desplaç. en dia feiner*	5.371			

## B – Pressupost

Pressupost estimat	55.250,64 €			Calendari	-
Agents implicats	Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Sant Fruitós de Bages				

## C – Valoració punts crítics

## D – Connexions amb altres vies ciclables

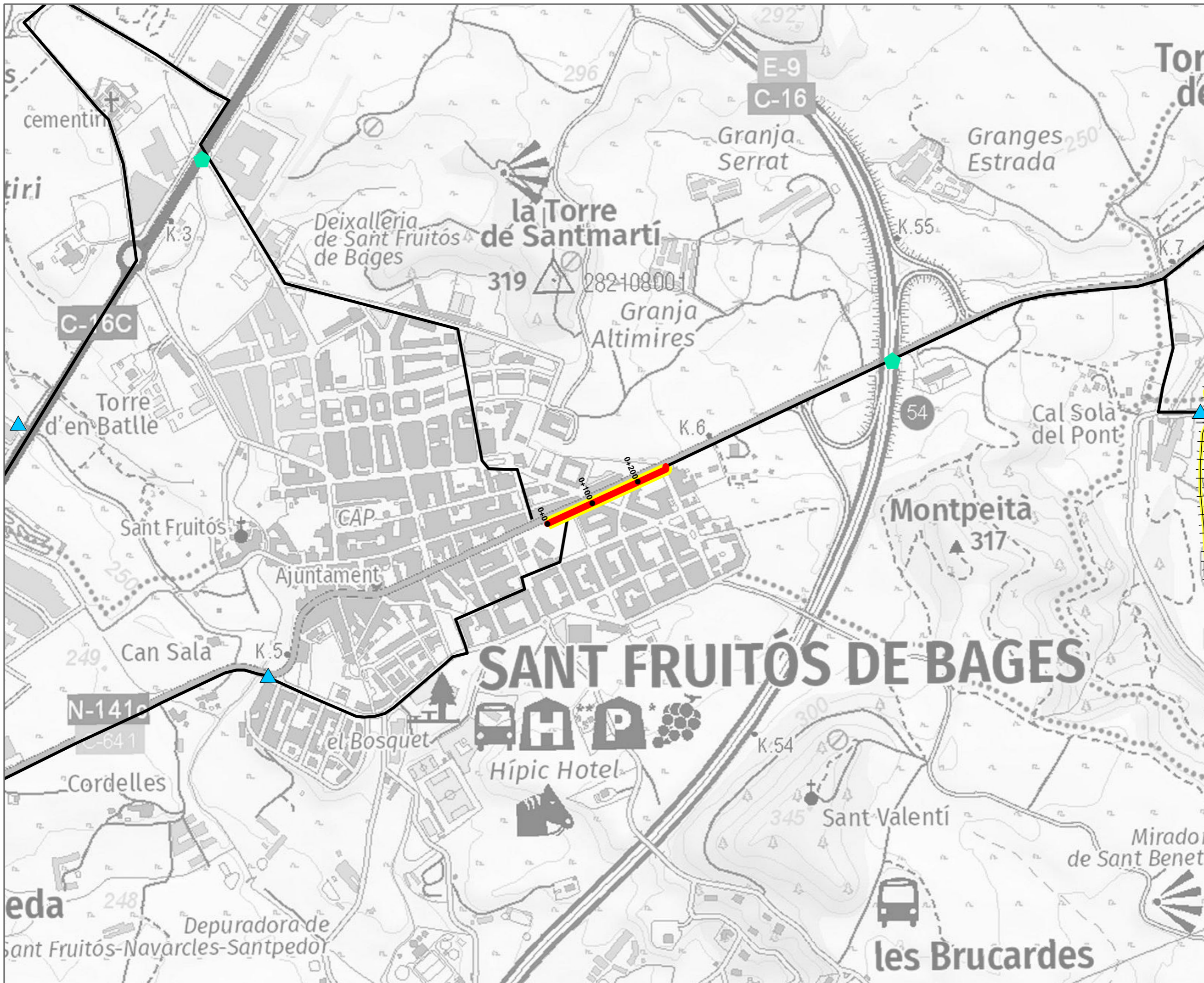
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Sender del Serrat dels Mussols

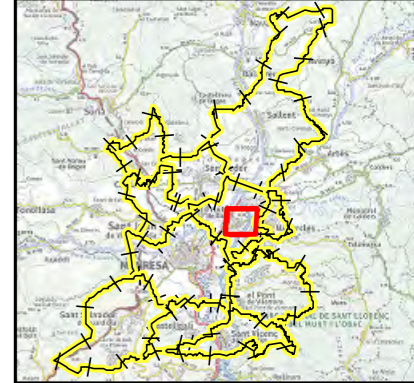
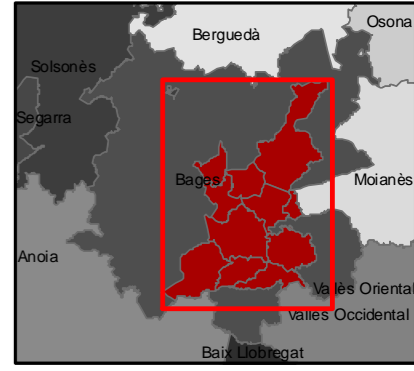
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

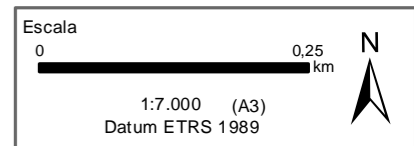
Codi Proposta **CPB101**



**Llegenda**

T titularitat		Condicionants	
<span style="color: red;">■</span> Generalitat	<span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària	<span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica	<span style="color: green;">◆</span> Xarxa viària
<span style="color: green;">■</span> Diputació	<span style="color: purple;">■</span> Municipal	<span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport	

Connexions		Enllumenat	
<span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya	<span style="color: yellow;">—</span> Sí	<span style="color: yellow;">—</span> Sí	
<span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves			



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	St Fruitós - Torroella de Baix	<b>Projecte redactat</b>		Municipis	Sant Fruitós de Bages		
Codi	CPB102	Corredor	nord-est	Entitats de població	Sant Fruitós de Bages, Torroella de Baix		
Longitud	1.448 m	Pendent mitjana	2,8 %	Polígons	Carretera d'Artés, Llobregat - Torroella		
Altres connexions	CPB101, CPB103			Elements turístics	-		
Inici	Carrer de Montpeità – N-141c			Població potencial servida	6.461	Treballadors potencials servits	225
Final	N-141c – Carrer del Sol						
Temps estimat O/D	5 – 10 minuts	Desplaç. en dia feiner*	5.371				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	446,384 €			Calendari	-
Agents implicats	Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Sant Fruitós de Bages				

## C – Valoració punts crítics

- Pas inferior sota la C-16

## D – Connexions amb altres vies ciclables

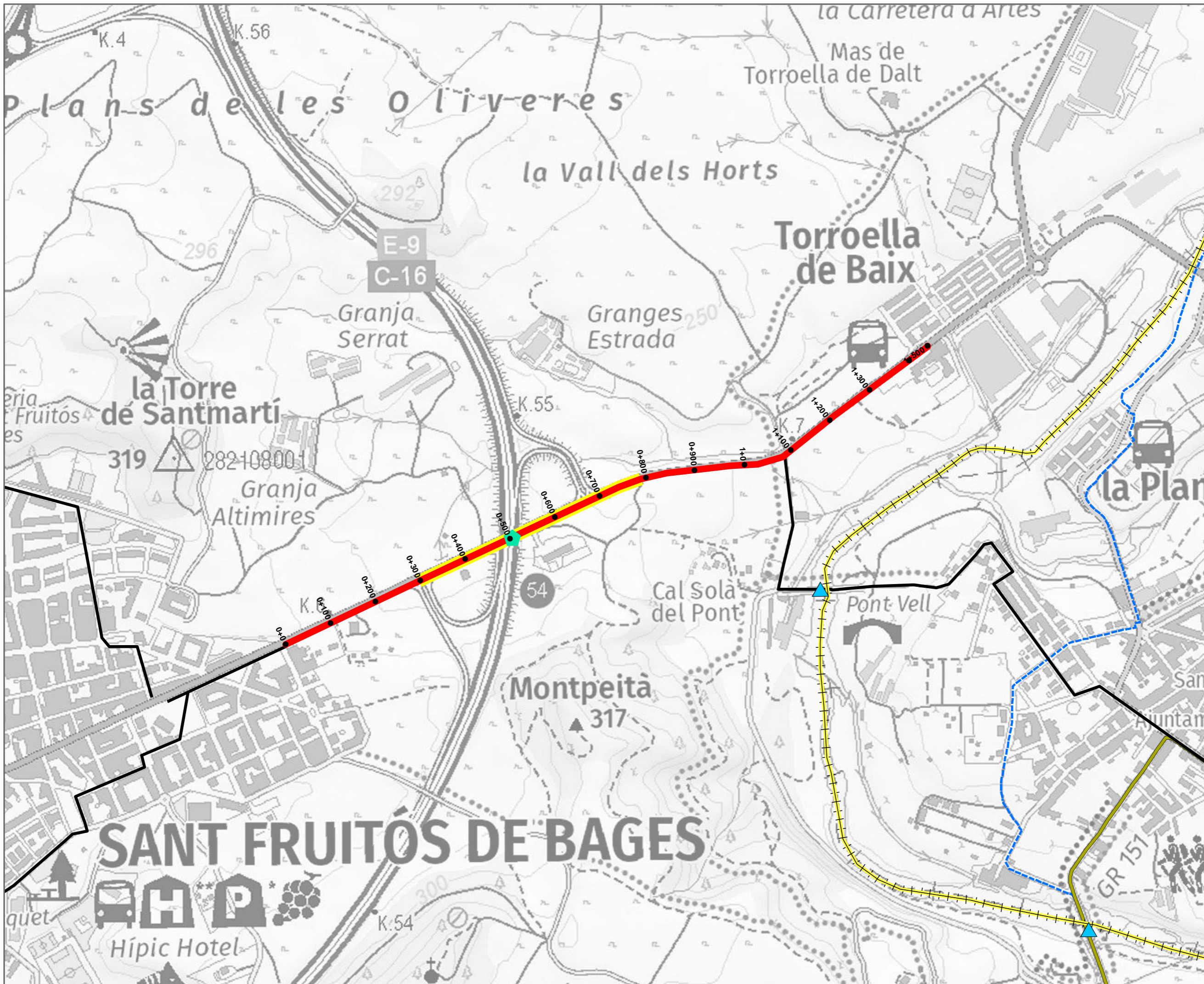
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

- Camí de la Casa nova del Pont
- Camí vell d'Artés

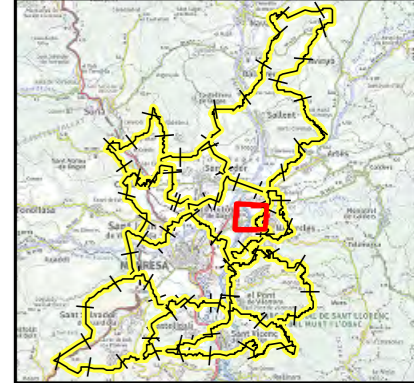
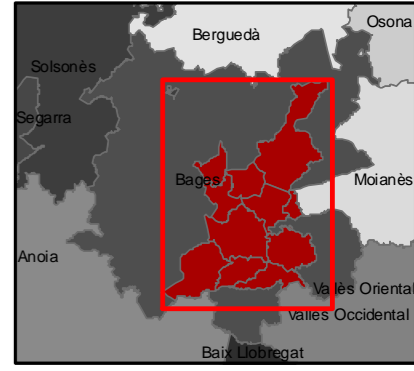
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



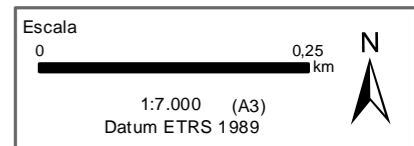
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB102**



- Llegenda**
- | Titolarietat                                   |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica         | <span style="color: green;">■</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: pink;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |

- | Connexions   |   | Enllumenat                               |  |
|--|---|--|--|
| <span style="color: yellow;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |  |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Nom tram	St Fruitós – Navarcles I connexió amb Sant Benet			<b>Projecte en redacció</b>		Municipis	Navarcles, Sant Fruitós de Bages		
Codi	CPB103	Corredor	nord-est			Entitats de població	Navarcles, Sant Fruitós de Bages		
Longitud	2.266 m	Pendent mitjana	5,2 %			Polígons	Solervicens, la Bòbila		
Altres connexions	CPB102			Elements turístics	Monestir de Sant Benet de Bages, Llac de Navarcles				
Inici	N-141c, PK 6,5			Població potencial servida	11.740	Treballadors potencials servits	226		
Final	Plaça de la Vila (Navarcles)								
Temps estimat O/D	6 – 12 minuts	Desplaç. en dia feiner*	9.566						

## B – Pressupost

Pressupost estimat	686.139,13 €				Calendari	-
Agents implicats	Ajuntaments de Navarcles , Sant Fruitós de Bages i Diputació de Barcelona					

## C – Valoració punts crítics

- Pont Vell sobre el Llobregat
- Passeig Cervantes, és travessera i hi ha una franja d'aparcament que dona servei a la zona comercial
- Tram urbà carrer Monestir i Pont de Sant Benet de Bages (coincidència amb InterCatalunya)

## D – Connexions amb altres vies ciclables

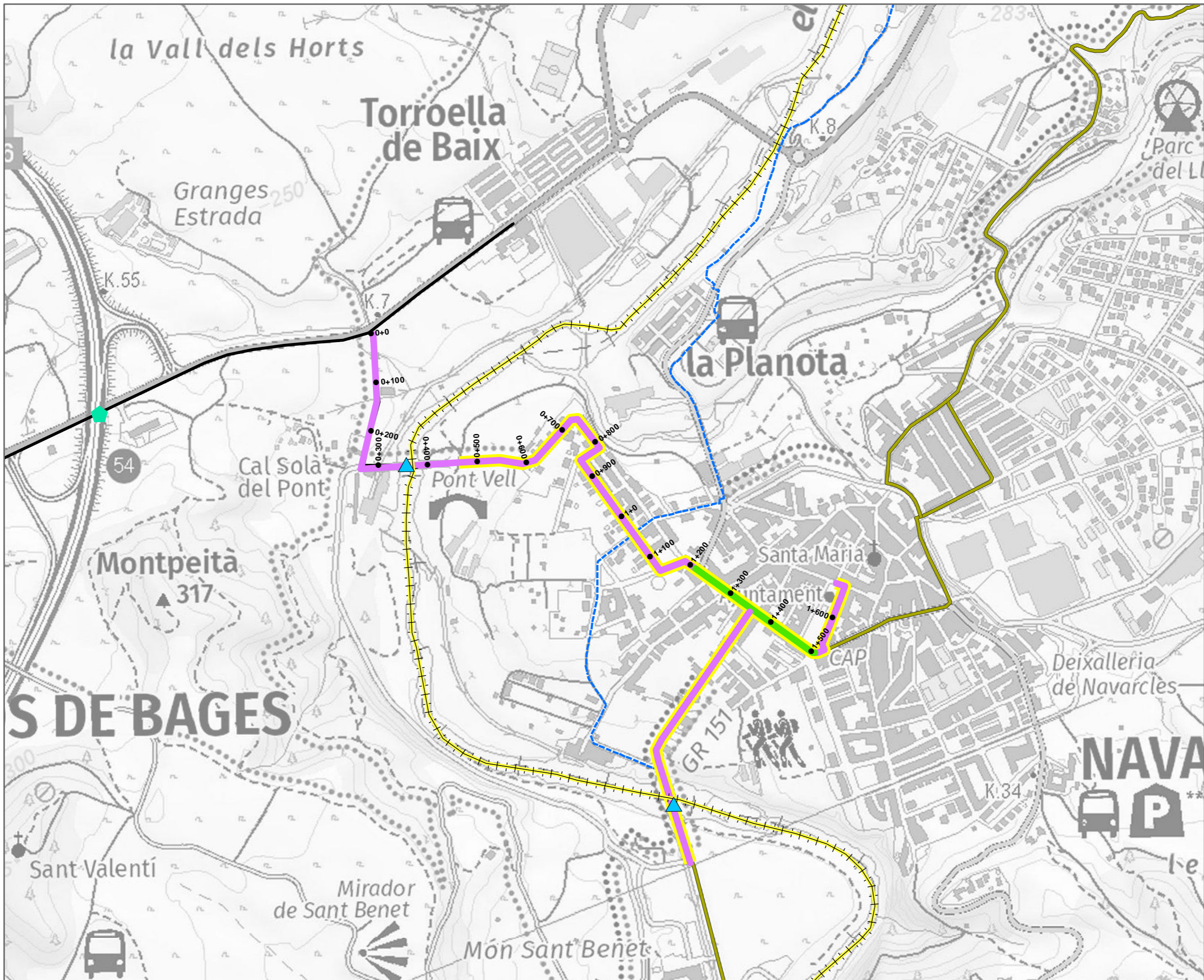
Aquest tram enllaça amb la Via Blava del Llobregat, i amb la ruta InterCatalunya al passeig de Cervantes.

## E – Connexions amb camins

Camí de Sant Benet de Bages  
Camí de la Casa nova del Pont

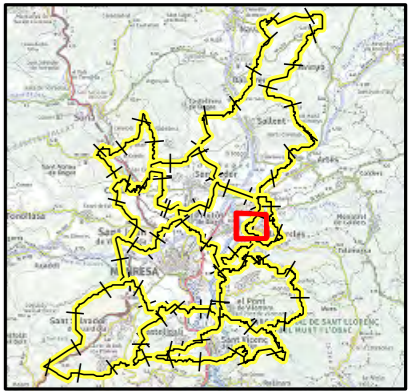
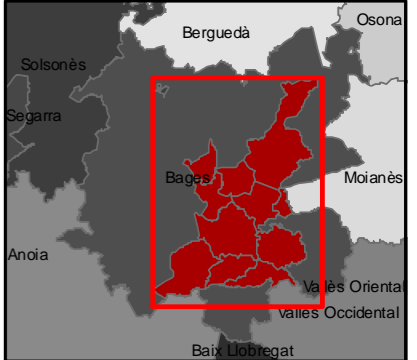
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



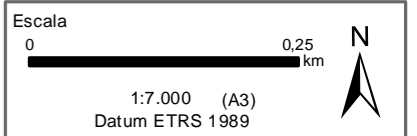
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB103**



**Llegenda**

- |  |  |
|--|--|
| <b>Titularitat</b>   | <b>Condicionants</b>                                   |
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat                   | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària  |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació                   | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica |
| <span style="color: purple;">■</span> Municipal                  | <span style="color: green;">◆</span> Xarxa viària      |
| <span style="color: purple;">▨</span> Traçat alternatiu / suport |  |
| <b>Connexions</b>  | <b>Enllumenat</b>                                      |
| <span style="color: yellow;">—</span> Via InterCatalunya         | <span style="color: yellow;">—</span> Sí               |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves              |  |



Elaborat per:

## A – Dades del tram

Nom tram	Bufalvent - Cal Gravat	<b>Projecte redactat</b>		Municipis	Manresa
Codi	CPB104	Corredor	Sud-est	Entitats de població	Manresa
Longitud	170 m	Pendent mitjana	1,4 %	Polígons	Bufalvent
Altres connexions	CPB24			Elements turístics	-
Inici	Carrer de Narcís Monturiol – BV-1225			Població potencial servida	-
Final	Carrer Alvar Aalto – Enllaç C-55			Treballadors potencials servits	2.776
Temps estimat O/D	1 – 2 minuts	Desplaç. en dia feiner*	4.791		

## B – Pressupost

Pressupost estimat	500.000 €			Calendari	-
Agents implicats	Generalitat de Catalunya				

## C – Valoració punts crítics

- Pas superior sobre la C-55. Disposa de dos carrils, un per sentit, i una petita vorera.

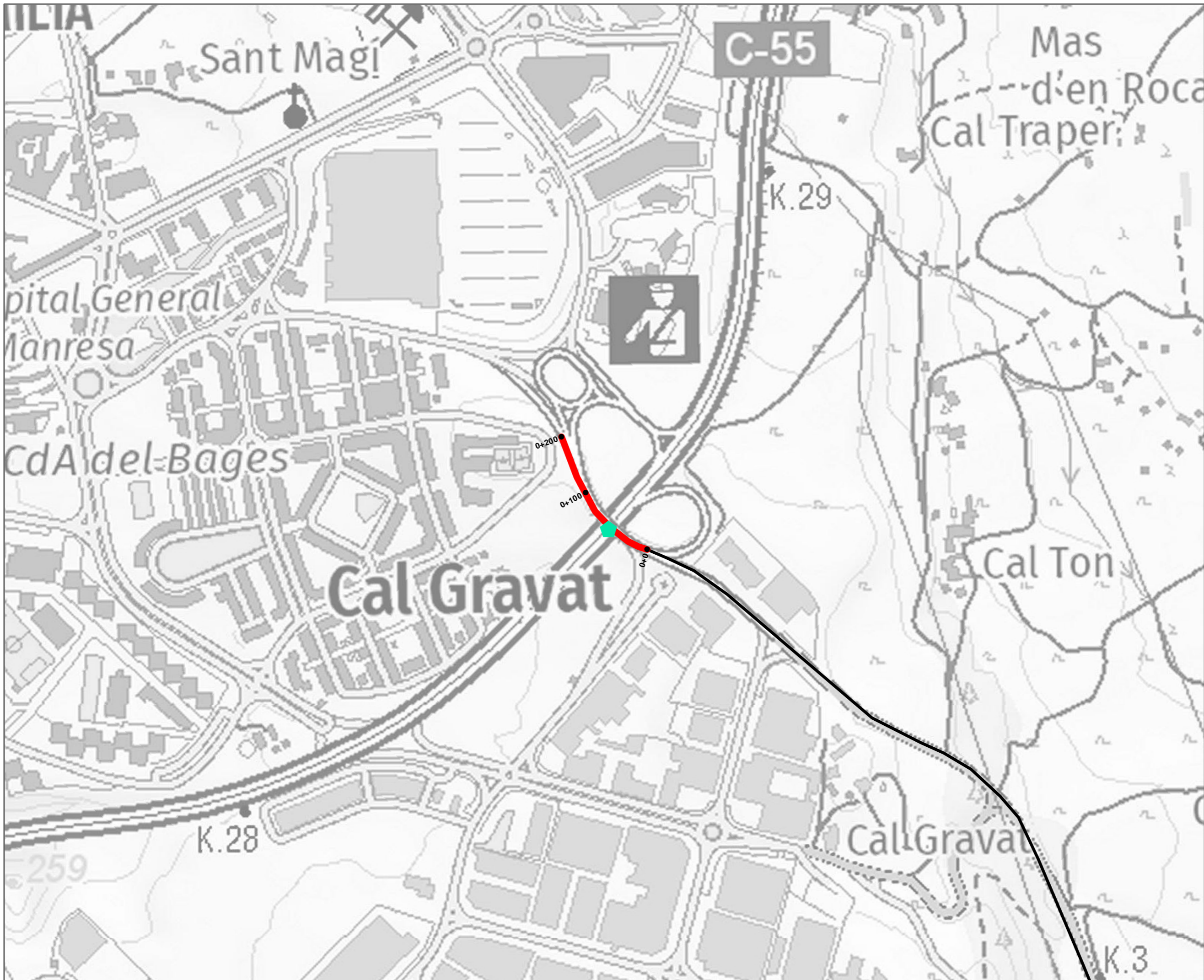
## D – Connexions amb altres vies ciclables

Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

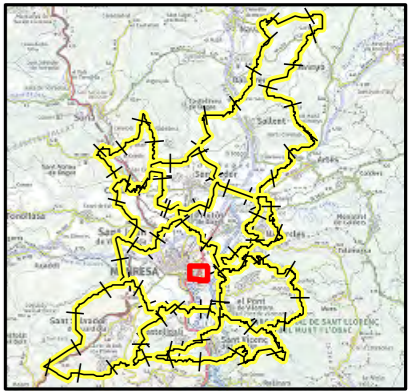
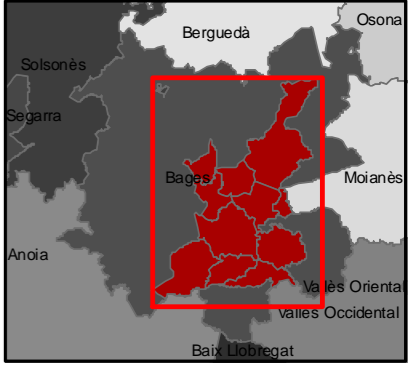
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



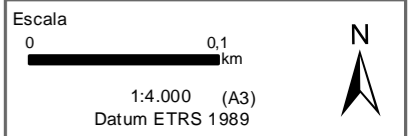
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB104**



- Llegenda**
- | Titularitat                                    |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">◆</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |

- | Connexions  |  | Enllumenat |  |
|---|--|------------|--|
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: yellow;">—</span> Sí |            |  |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves     |  |            |  |



## A – Dades del tram

Nom tram	Parc de l'Agulla - Santpedor		<b>En execució</b>		Municipis	Sant Fruitós de Bages, Manresa, Santpedor		
Codi	CPB105		Corredor	nord	Entitats de població	Pineda del Bages, Sant Iscle i Santa Victòria, Manresa, Santpedor, el Colomer		
Longitud	3.430 m +315 m		Pendent mitjana	2,3 %	Polígons	-		
Altres connexions	CPB106, CPB11							
Inici	Parc de l'Agulla							
Final	Carretera de Manresa – Carretera de Callús							
Temps estimat O/D	12 – 22 minuts	Desplaç. en dia feiner*	15.090					
					Població potencial servida	83.489	Treballadors potencials servits	-

## B – Pressupost

Pressupost estimat	1.000.000 €				Calendari	-		
Agents implicats	Generalitat de Catalunya, Ajuntaments de Sant Fruitós de Bages, Manresa i Santpedor							

## C – Valoració punts crítics

- Pas superior sobre el ferrocarril de Manresa a Súria. Disposa de dos carrils, un per sentit, més un camí.
- Pas superior sobre la C-25. Disposa de dos carrils, un per sentit.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

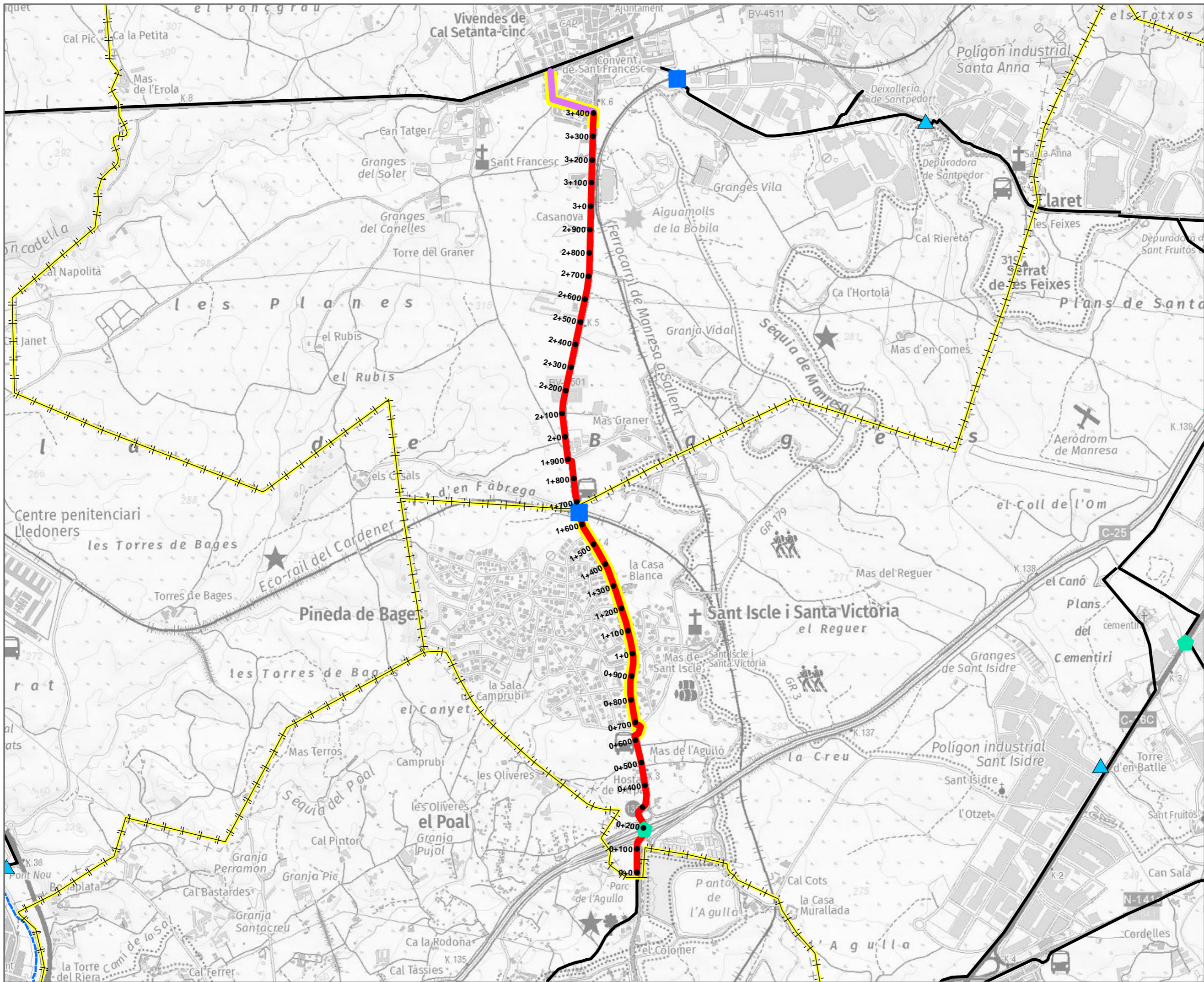
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

Camí de l'Agulla  
 Camí de l'Hostal de l'Arpa  
 Camí de la Granja Cantó  
 Camí dels Casals  
 Camí de Sant Francesc  
 Camí de l'Aubareda

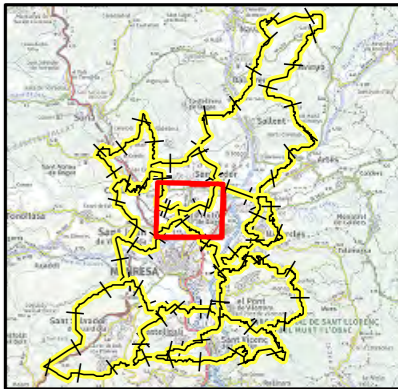
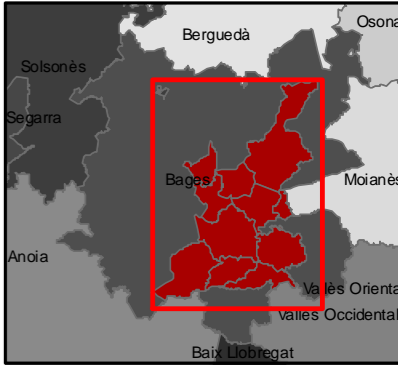
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



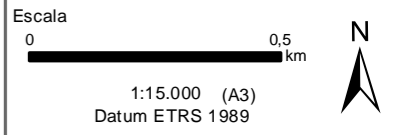
**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB105**



**Llegenda**

- | Titularitat  |   | Condicionants  |   |
|--|---|--|---|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat                   | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: green;">▲</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació                   |   | <span style="color: purple;">■</span> Municipal                  |   |
| <span style="color: purple;">■</span> Municipal                  |   | <span style="color: yellow;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |
| <span style="color: yellow;">■</span> Traçat alternatiu / suport |   |  |   |
| Connexions   |   | Enllumenat   |   |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya          | <span style="color: yellow;">—</span> Sí              |  |   |
| <span style="color: blue;">- - -</span> Vies Blaves              |   |  |   |



Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

## A – Dades del tram

Projecte redactat				Municipis	Manresa		
Nom tram	Manresa - Parc de l'Agulla		Corredor	nord	Entitats de població	Manresa, el Colomer	
Codi	CPB106		Pendent mitjana	3,4 %	Polígons	-	
Longitud	798 m				Elements turístics	-	
Altres connexions	CPB105, CPB13			Població potencial servida	75.392	Treballadors potencials servits	-
Inici	Carrer de Santa Joaquina – Carrer de Pep Ventura						
Final	Parc de l'Agulla						
Temps estimat O/D	2 – 5 minuts	Desplaç. en dia feiner*	15.090				

## B – Pressupost

Pressupost estimat	246.262,33 €			Calendari	-
Agents implicats	Ajuntaments de Manresa				

## C – Valoració punts crítics

- Pas superior sobre la C-55. Disposa de dues voreres, una a cada banda dels carrils per a vehicles a motor, que hi ha dos.

## D – Connexions amb altres vies ciclables

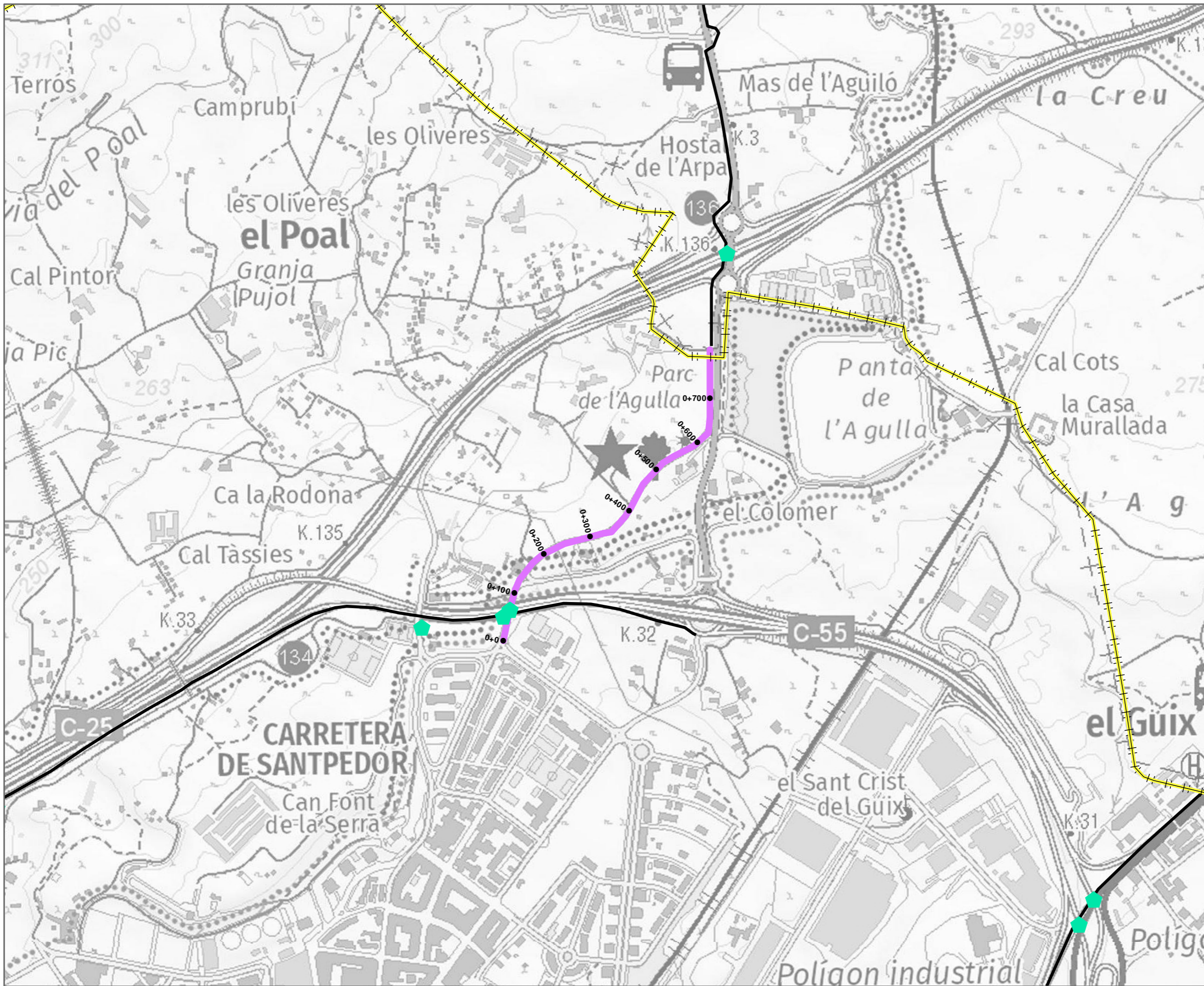
Aquest tram no enllaça amb Vies Blaves (Llobregat i Cardener) ni InterCatalunya.

## E – Connexions amb camins

Camí de Can Colomer

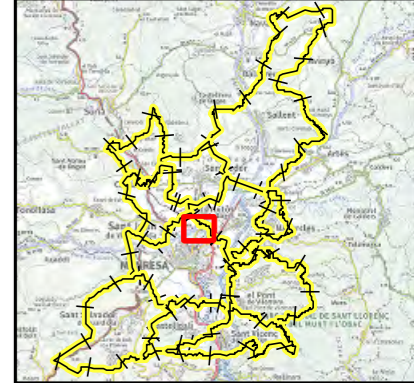
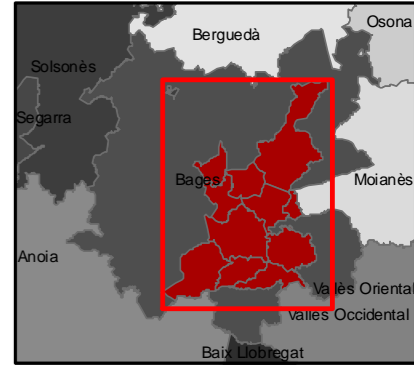
## F – Cartografia

(veure pàgina següent)



**Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages**

Codi Proposta **CPB106**



**Llegenda**

- | T titularitat   |   | Condicionants  |  |
|---|---|--|--|
| <span style="color: red;">■</span> Generalitat          | <span style="color: blue;">■</span> Xarxa ferroviària | <span style="color: blue;">▲</span> Xarxa hidrogràfica           | <span style="color: cyan;">◆</span> Xarxa viària |
| <span style="color: green;">■</span> Diputació          | <span style="color: purple;">■</span> Municipal       | <span style="color: purple;">■</span> Traçat alternatiu / suport |  |
| Connexions  |   | Enllumenat   |  |
| <span style="color: green;">—</span> Via InterCatalunya | <span style="color: blue;">—</span> Vies Blaves       | <span style="color: yellow;">—</span> Sí                         |  |

Escala  
0 0,25 km  
1:7.000 (A3)  
Datum ETRS 1989

Elaborat per:

**CINESI**  
Consultoria de mobilitat i transport

# ANNEX 2. PLÀNOLS

## Plànols A1

- 01.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes amb titularitats
- 02.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes sense titularitats
- 03.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Infraestructures associades i condicionants
- 04.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Elements d'interès turístics i camins turístics
- 05.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes . Xarxa bàsica de camins
- 06.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Polígons d'activitat econòmica (PAE)
- 07.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Equipaments públics i transports
- 08.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes. Zones inundables

# Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages

## 01.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes

### Llegenda

#### Trams

CPB Propostes

CPB Projectes redactats o en redacció

#### Titularitat sub trams

— Diputació de Barcelona

— Generalitat de Catalunya

— Municipal

— Alternatives

#### Transport públic

Estació FGC

Estació RENFE

Parada Bus

#### Equipaments

Administratiu

Cultura/Lleure/Social

Ensenyament

Esportiu

Religiós

Sanitari

Serveis Gent Gran

Altres

#### Elements turístics

Els imprescindibles del Bages

Medieval

Miradors

Àrea d'Autocaravanes

Natura

Oleoturisme

Punts d'interès geològic

Romànic

Ruta del vi de la DO Pla de Bages

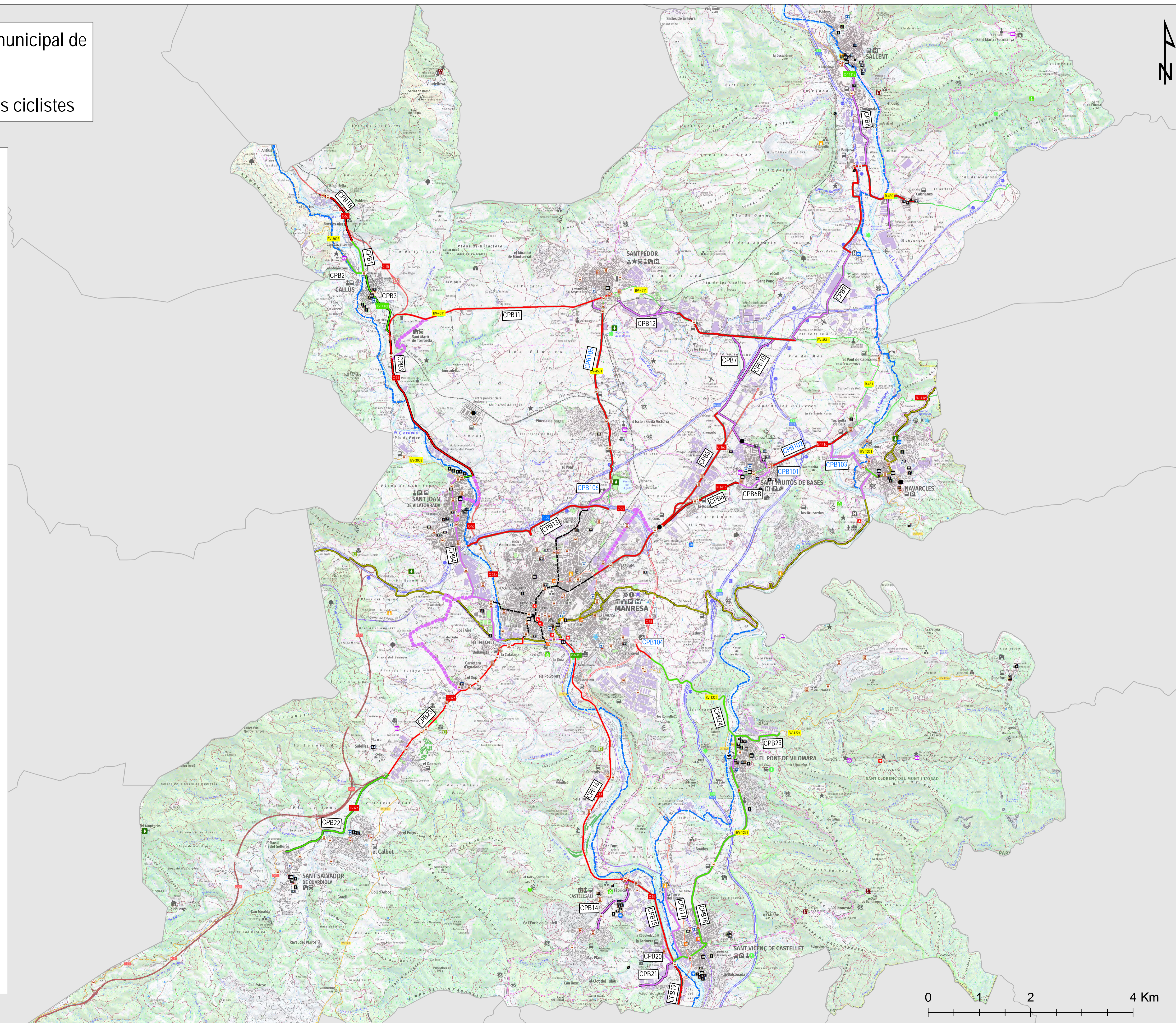
Altres punts d'interès turístic

#### Connexions a vies d'interès

Via InterCatalunya

Vies Blaves

Xarxa connectora Manresa



0 1 2 4 Km

# Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages

## 02.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes

### Llegenda

#### Trams

- Propostes
- Projectes redactats o en redacció

Alternatives

#### Transport públic

- Estació FGC
- Estació RENFE
- Parada Bus

#### Equipaments

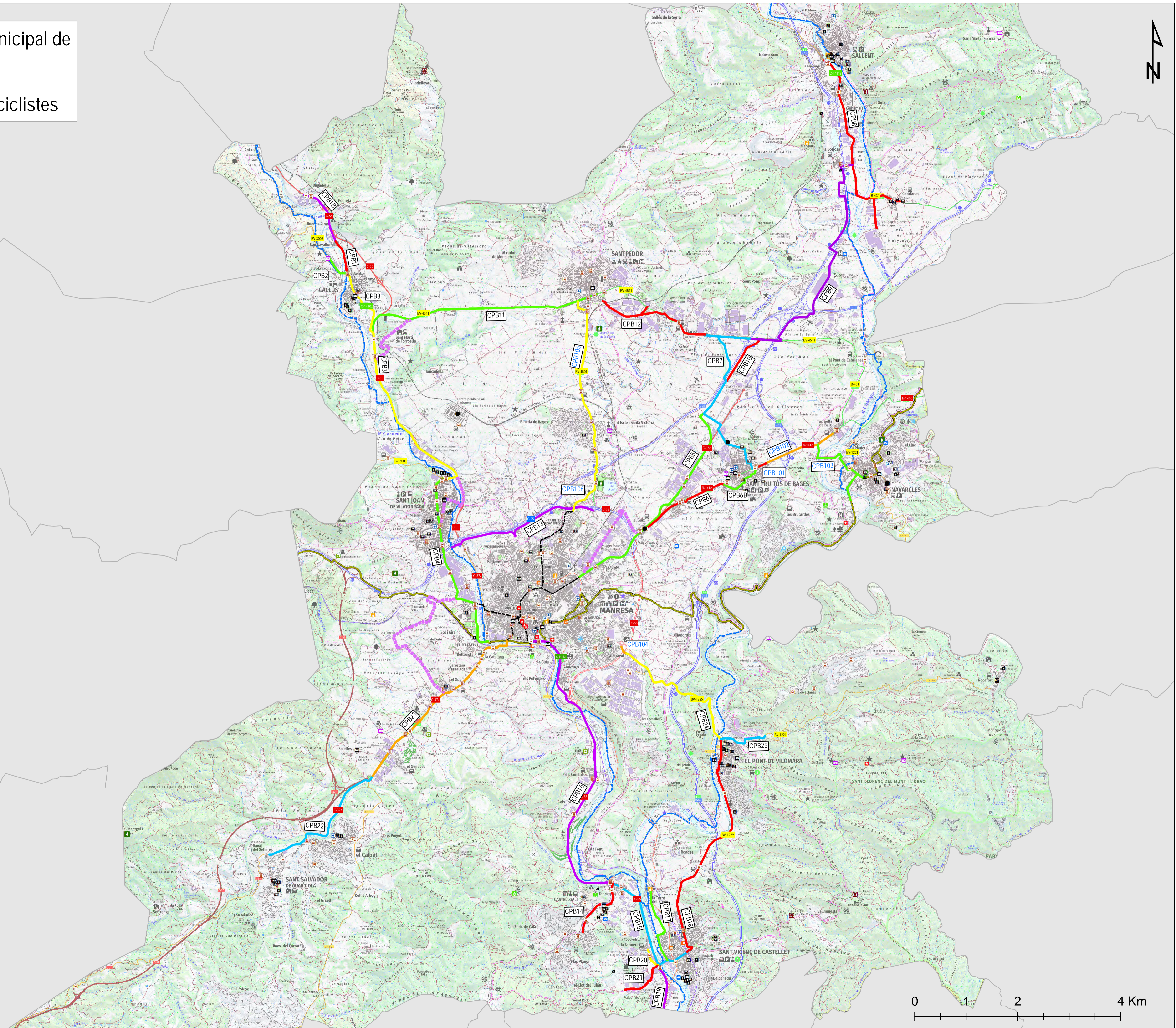
- Administratiu
- Cultura/Lleure/Social
- Ensenyament
- Esportiu
- Religios
- Sanitari
- Serveis Gent Gran
- Altres

#### Elements turístics

- Els imprescindibles del Bages
- Medieval
- Miradors
- Àrea d'Autocaravanes
- Natura
- Oleoturisme
- Punts d'interès geològic
- Romànic
- Ruta del vi de la DO Pla de Bages
- Altres punts d'interès turístic

#### Connexions a vies d'interès

- Via InterCatalunya
- Vies Blaves
- Xarxa connectora Manresa



# Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages

## 03.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes Infraestructures associades i condicionants

### Llegenda

#### Trams

CPB Propostes

CPB Projectes redactats o en redacció

#### Titularitat sub trams

Diputació de Barcelona

Generalitat de Catalunya

Municipal

Alternatives

#### Condicionants

Xarxa ferroviària

Xarxa hidrogràfica

Xarxa viària

#### Trams Enllumenats

Sí

#### DEAS

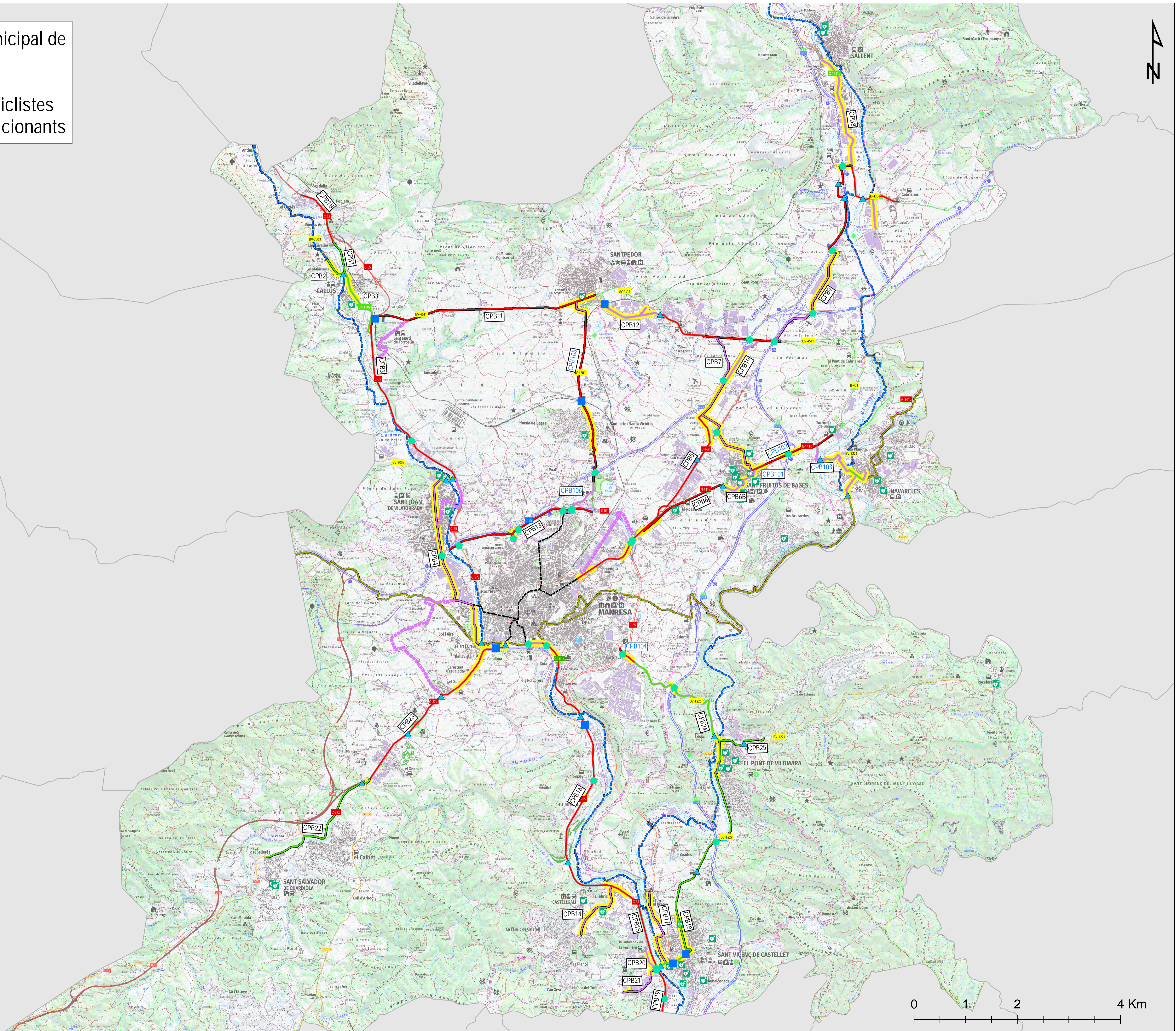
Desfibriladors

#### Connexions a vies d'interès

Via InterCatalunya

Vies Blaves

Xarxa connectora Manresa



# Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages

## 04.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes Elements d'interès turístics i camins turístics

### Llegenda

#### Trams

CPB Propostes

CPB Projectes redactats o en redacció

#### Titularitat sub trams

Diputació de Barcelona

Generalitat de Catalunya

Municipal

Alternatives

#### Xarxa de camins turístics

Camins turístics

#### Elements turístics

Els imprescindibles del Bages

Medieval

Miradors

Àrea d'Autocaravanes

Natura

Oleoturisme

Punts d'interès geològic

Romànic

Ruta del vi de la DO Pla de Bages

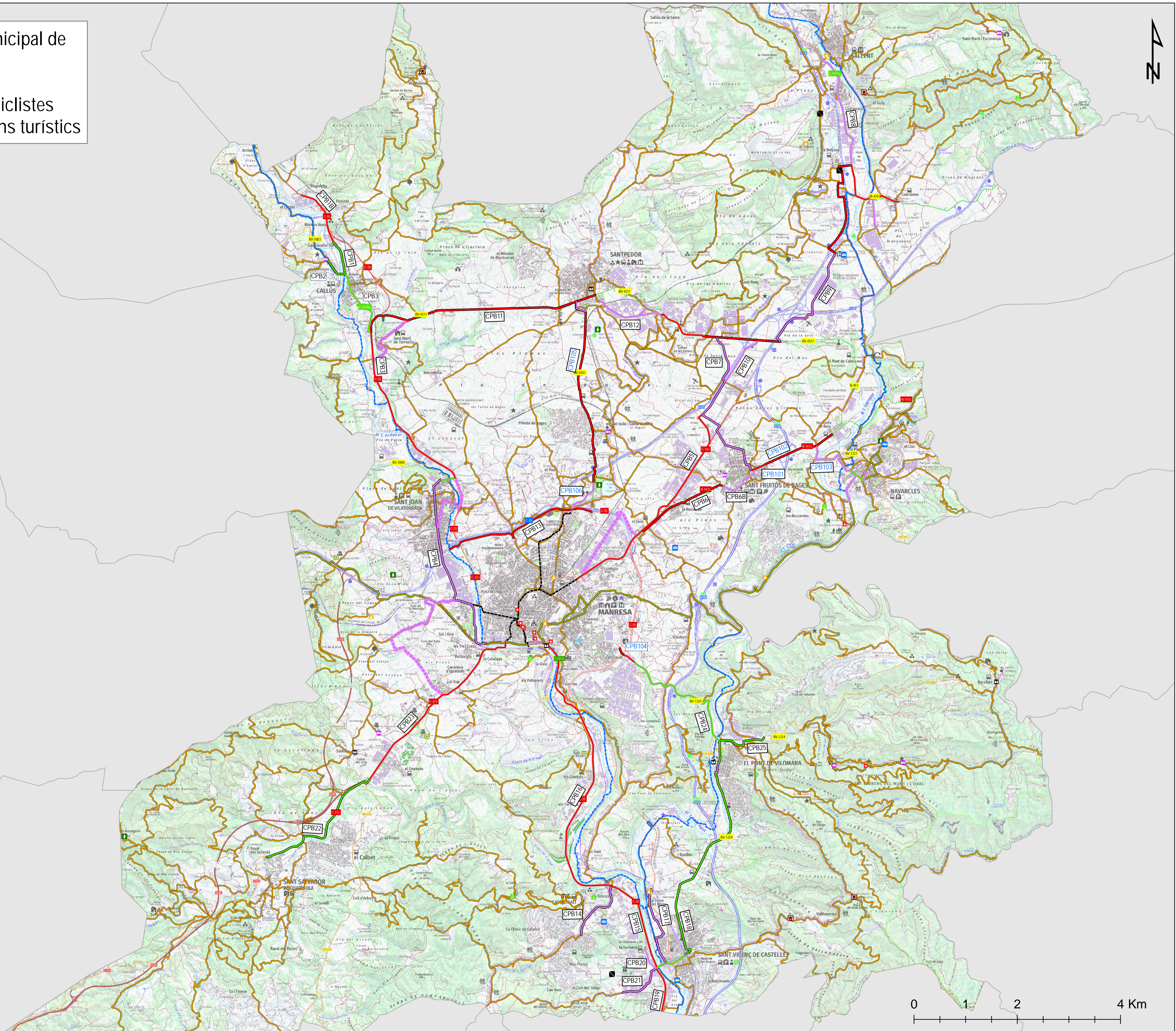
Altres punts d'interès turístic

#### Connexions a vies d'interès

Via InterCatalunya

Vies Blaves

Xarxa connectora Manresa



0 1 2 4 Km

# Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages

## 05.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes Xarxa bàsica de camins


### Llegenda

#### Trams

 Propostes

 Projectes redactats o en redacció

#### Titularitat sub trams

 Diputació de Barcelona

 Generalitat de Catalunya

 Municipal

 Alternatives

#### Xarxa bàsica de camins

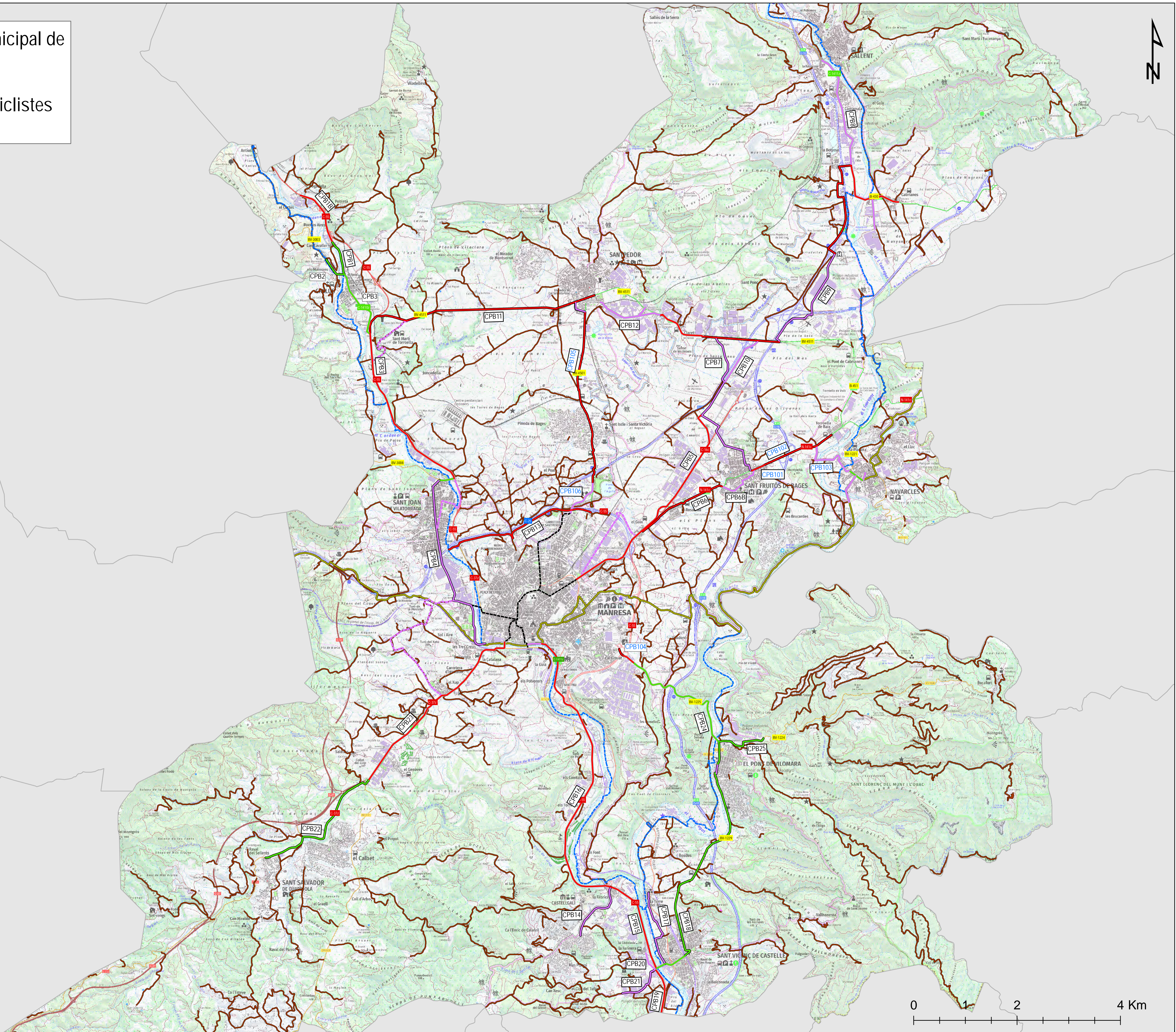
 Camins funcionalitat 1 i 2

#### Connexions a vies d'interès

 Via InterCatalunya

 Vies Blaves

 Xarxa connectora Manresa



# Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages

## 06.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes Polígons d'activitat econòmica (PAE)

### Llegenda

#### Trams

CPB Propostes

CPB Projectes redactats o en redacció

#### Titularitat sub trams

Diputació de Barcelona

Generalitat de Catalunya

Municipal

Alternatives

#### PAE

Polígon d'activitat econòmica

#### Transport públic

Estació FGC

Estació RENFE

Parada Bus

#### Equipaments

Administratiu

Cultura/Lleure/Social

Ensenyament

Esportiu

Religiós

Sanitari

Serveis Gent Gran

Altres

#### Elements turístics

Els imprescindibles del Bages

Medieval

Miradors

Àrea d'Autocaravanes

Natura

Oleoturisme

Punts d'interès geològic

Romànic

Ruta del vi de la DO Pla de Bages

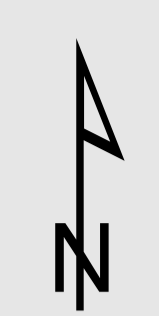
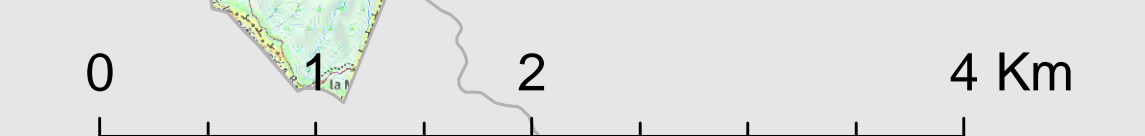
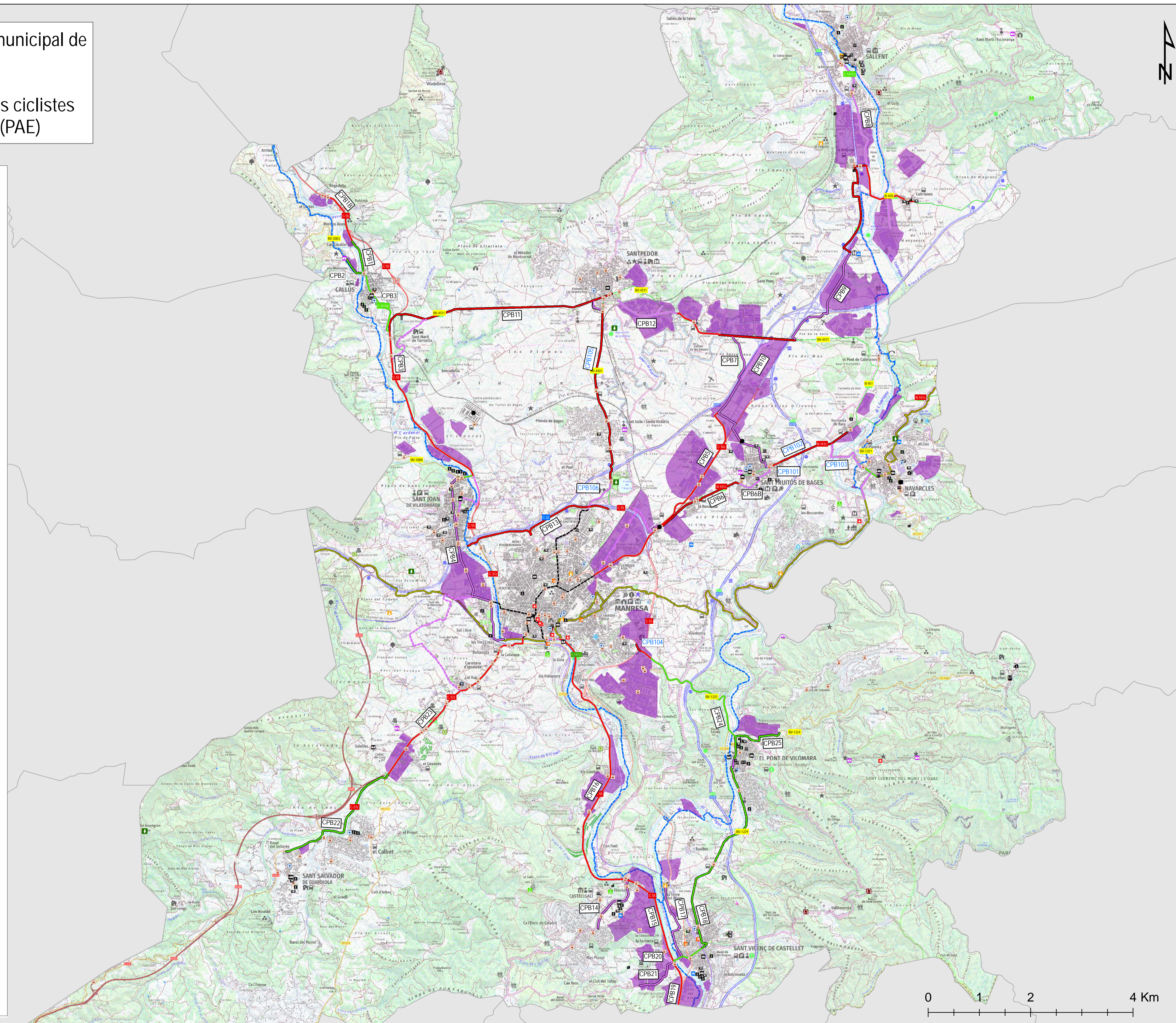
Altres punts d'interès turístic

#### Connexions a vies d'interès

Via InterCatalunya

Vies Blaves

Xarxa connectora Manresa



# Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages

## 07.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes Equipaments públics i transports


### Llegenda

#### Trams

 Propostes

 Projectes redactats o en redacció

#### Titularitat sub trams

 Diputació de Barcelona

 Generalitat de Catalunya

 Municipal

 Alternatives

#### Transport públic

 Estació FGC

 Estació RENFE

 Parada Bus

#### Equipaments

 Administratiu

 Cultura/Lleure/Social

 Ensenyament

 Esportiu

 Religios

 Sanitari

 Serveis Gent Gran

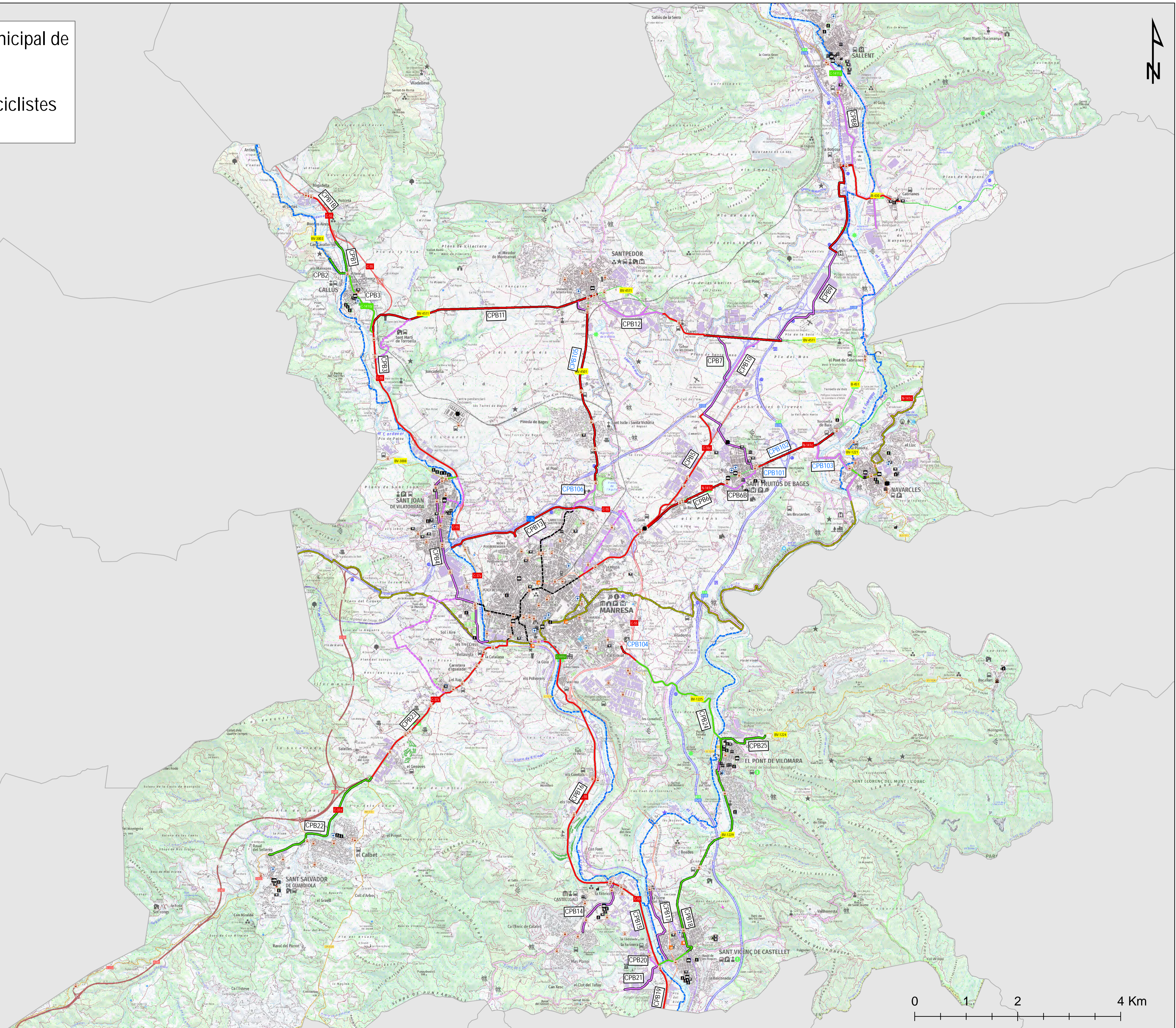
 Altres

#### Connexions a vies d'interès

 Via InterCatalunya

 Vies Blaves

 Xarxa connectora Manresa





# Pla estratègic de la xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages





## 08.- Xarxa intermunicipal de vies ciclistes Zones inundables

### Llegenda




#### Trams

-  Propostes
-  Projectes redactats o en redacció




#### Titularitat sub trams

-  Diputació de Barcelona
-  Generalitat de Catalunya
-  Municipal
-  Alternatives



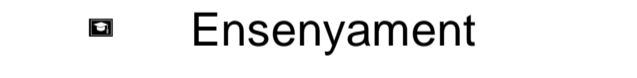





#### Zones inundables

-  T10 anys de període de retorn
-  T100 anys de període de retron
-  T500 anys de període de retron



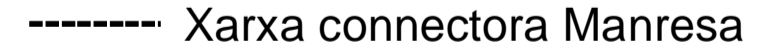
#### Transport públic

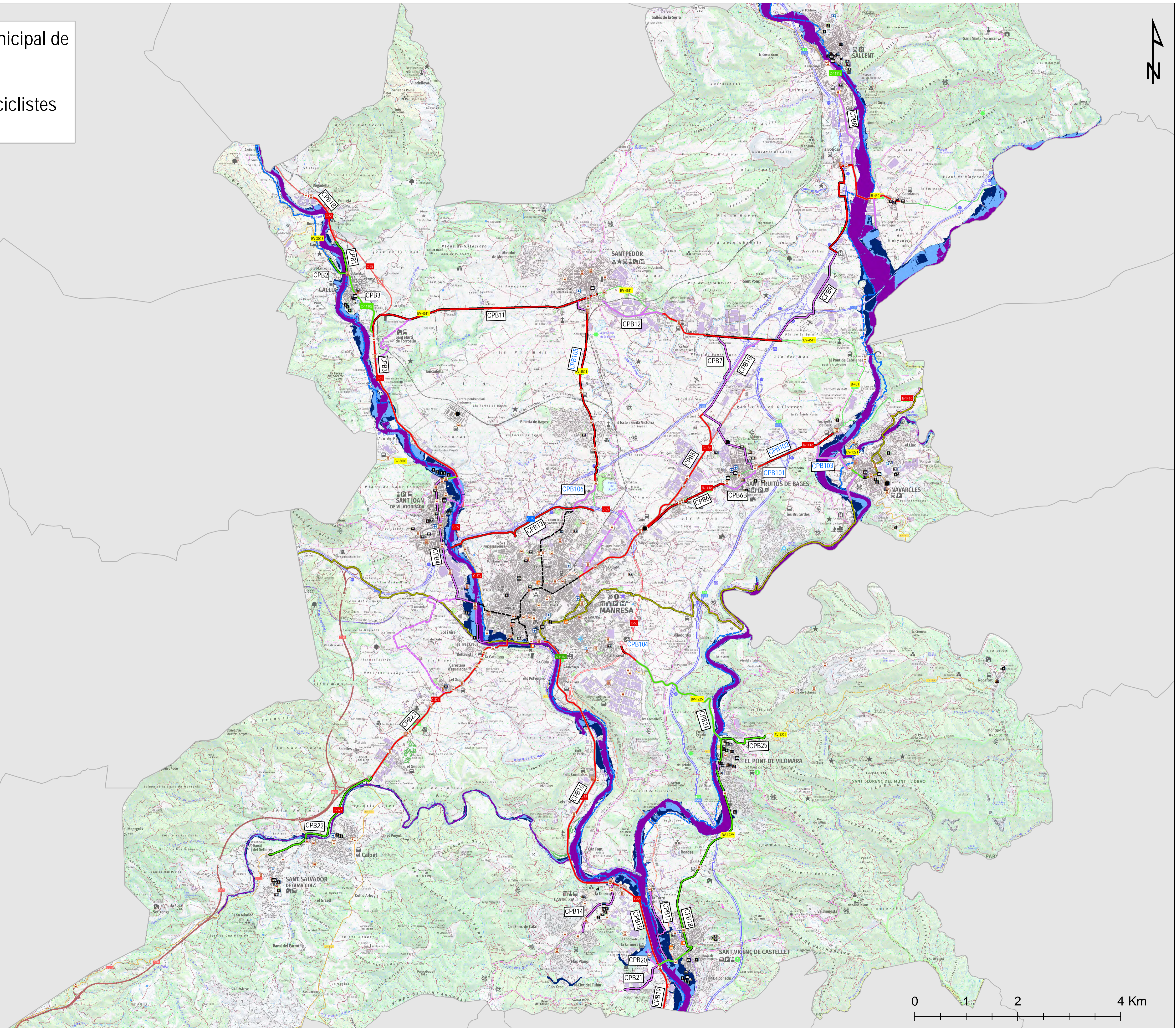
-  Estació FGC
-  Estació RENFE
-  Parada Bus

#### Equipaments

-  Administratiu
-  Cultura/Lleure/Social
-  Ensenyament
-  Esportiu
-  Religiós
-  Sanitari
-  Serveis Gent Gran
-  Altres

#### Connexions a vies d'interès

-  Via InterCatalunya
-  Vies Blaves
-  Xarxa connectora Manresa



# ANNEX 3. CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES DE LES VIES CICLISTES

## Criteris de disseny

Es defineixen 7 aspectes: **amplada**, **pavimentació**, **abalisament**, **enllumenat**, **ombregat**, **seccions i àrees de descans**. Totes a excepció de la pavimentació es basen en les recomanacions del **Manual per al disseny de les vies ciclistes de Catalunya**.

Tot i aquestes recomanacions s'haurà d'adaptar les característiques tècniques als requeriments de cada administració titular del tram en el moment de realitzar el projecte executiu.

## Amplada

Les amplades mínimes i recomanables per tipologia de via ciclista són les següents:

TIPUS DE VIA CICLISTA	AMPLADA MÍNIMA (m)	AMPLADA RECOMANABLE (m)
Cami verd amb pista segregada per a vianants	4,00	5,00
Cami verd compartit amb vianants	2,50	3,00
Pista bici bidireccional	2,00	2,50
Pista bici monodireccional	1,50	2,00
Carril bici protegit bidireccional en zona interurbana	2,50	3,00
Carril bici protegit monodireccional en zona interurbana	2,00	2,50
Carril bici protegit bidireccional en zona urbana	2,00	2,50
Carril bici protegit monodireccional en zona urbana	1,50	1,75
Carril bici monodireccional en zona interurbana	1,50	2,00
Carril bici monodireccional en zona urbana	1,50	1,75
Carril bici monodireccional en sentit contrari	1,75	2,00
Vorera bici bidireccional	2,00	2,25
Vorera bici monodireccional	1,50	1,75

Imatge 1. Amplades mínimes i recomanables segons tipologia de via  
Font de les dades: Manual de disseny de les vies ciclistes. Generalitat de Catalunya.

Tenint en compte els condicionants de l'àmbit al Pla de Bages, principalment s'aplicaran les característiques referents a *Carril bici protegit bidireccional en zona interurbana* i segregat de la circulació sempre que sigui possible; puntualment també es tindrà en compte les característiques referents a *Carril bici protegit bidireccional en zona urbana* i *Camí verd compartit amb vianants*.

## Pavimentació

El Manual per al disseny de les vies ciclistes de Catalunya no tracta aspectes relatius a la pavimentació.

Per a la construcció o de vies ciclistes situades fora de carreteres i pistes ja asfaltades o formigonades, i tenint sempre present la finalitat de la xarxa de vies ciclables de respondre a la mobilitat obligada, es contempen les següents alternatives de pavimentació:

- Els **paviments de sauló o terra simplement compactada** són els més econòmics d'executar, però comporten inconvenients importants:
  - En superfícies de grava, la compactació del terreny amb el pas de les bicicletes és important, fet que provoca una major impermeabilització del sòl i una menor absorció de l'aigua de pluja.
  - Amb el pas del temps es van generant irregularitats en el ferm, com escorrenties de terra, regueres o aflorament del ferm anterior, amb un cost de manteniment superior a mitjà i llarg termini.
  - En dies de pluja i posteriors, l'aigua s'acumula en petits o grans bassals, i els ciclistes s'esquitxen a ells mateixos mentre condueixen per la via.
  - En èpoques seques, el pas de bicicletes i altres vehicles aixeca molta pols, amb els inconvenients que això suposa per a tots els usuaris de la via.
  - Assolir una velocitat superior implica més esforç.
  - La conducció no és còmoda, especialment per a bicicletes rígides, i el risc de caiguda és superior.
- Els **paviments de formigó o asfalt**, tot i evitar molts d'aquests inconvenients, en continuen comportant tot un seguit d'altres:
  - L'impacte paisatgístic/visual del formigó i l'asfalt en zones rurals i naturals.
  - L'impacte atmosfèric/ambiental pel fet de fer servir paviments no naturals.
  - La retenció de l'escalfor del sol i l'efecte illa de calor.
  - El cost de la seva execució és molt superior.
- Com a solució, es proposen **paviments de sauló sòlid** de color natural. El cost en el moment de la seva execució és intermedi, i les seves necessitats de manteniment són molt menors,

pel que a la llarga el cost acumulat és inferior. A més a més, és permeable (absorbeix l'aigua i reté la humitat de l'ambient), no reté l'escalfor del sol, no contamina i és 100% reciclable.

## Abalisament

### *Interseccions/accessos*

Per tal de protegir les vies ciclistes de la intrusió dels vehicles a motor, a banda de la senyalització pròpia, caldrà col·locar elements que impedeixin l'accés dels vehicles no autoritzats a la circulació sobre la via ciclista.

Aquests elements, però, han de tenir característiques especials. Necessiten una certa flexibilitat per a garantir el pas de determinats vehicles (manteniment, emergències,...) en determinades situacions. Per tant, es desaconsellen sistemes rígids de prohibició d'accés i es recomana que els dispositius comptin amb elements movibles per tal de fer possible el pas d'aquests vehicles.

A més, s'aconsella que siguin de materials sostenibles i respectuosos amb l'entorn (p. ex. fusta).

- Xicana: dues barreres separades que pivotin sobre el seu eix per tal de deixar passar els vehicles de manteniment. Les barreres han de permetre el pas de les cadires de rodes, els ciclistes amb remolc o els tàndems.
- Barrera: basculant o pivotant ocupant completament la via amb un pas lateral per a ciclistes. Ha de disposar d'un sistema que permeti elevar la barrera per a facilitar el pas dels vehicles autoritzats.
- Pilot central abatible: amb sistemes manuals o automàtics de baixada per a deixar pas als vehicles autoritzats.



Imatge 2. Xicana, barrera i pilot central abatible

Font de les dades: Manual de disseny de les vies ciclistes. Generalitat de Catalunya.



Imatge 3. Elements d'abalisament a la nova via verda de Sant Joan de les Abadesses a Sant Pau de Segúries  
Font de les dades: fons propi.

### *Sistemes de contenció*

Les barreres de seguretat són elements que serveixen per a la protecció de l'entorn de la via ciclista, i també dispositius que protegeixen les persones que circulen amb bicicletes de les caigudes.

Per tant, no se n'aconsella un ús indiscriminat, sinó més aviat en aquells casos en els quals la caiguda pot tenir conseqüències greus (barrancs, canals,...), o quan l'element cultural o paisatgístic a protegir ho aconselli.

Les barreres seran de fusta tractada en camins verds i pistes bici, per tal d'afavorir la integració amb el paisatge.



Imatge 4. Barreres de contenció de fusta en vies ciclistes.  
Font de les dades: Manual de disseny de les vies ciclistes. Generalitat de Catalunya.

En carrils bici i en zones urbanes, es faran servir sistemes propis d'aquests entorns (tanques, baranes...) amb especial cura de no col·locar elements tallants que puguin provocar lesions importants a ciclistes en cas de caigudes. L'alçada de la barrera oscil·larà entre 140 cm per a ciclistes i 110 cm per a vianants, ateses les diferències dels centres de gravetat.

## Enllumenat

En zones urbanes, la via ciclista tindrà el mateix nivell d'enllumenat que la calçada. Els suports dels bàculs de l'enllumenat es col·locaran al més lluny possible de la via per tal d'evitar-hi els impactes de ciclistes.

En zones interurbanes, la necessitat d'enllumenat haurà de ser estudiada en funció de les característiques pròpies de cada via ciclista.

La visibilitat és molt important a les interseccions. Es recomana que el o la ciclista que travessa una intersecció sigui visible per als conductors dels vehicles a motor, perllongant l'enllumenat de la via més enllà de l'encreuament.

També és convenient il·luminar la via ciclista al voltant de 50 metres abans de la cruïlla, per tal que el conductor o conductora percebi que la persona que circula amb bicicleta vol creuar la intersecció.

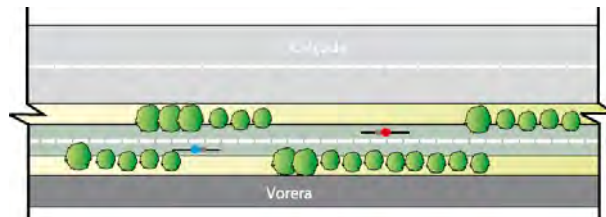


Enllumenat a les interseccions. Font de les dades: Manual de disseny de les vies ciclistes. Generalitat de Catalunya.

## Ombrejat

A banda de les seves virtuts paisatgístiques, la vegetació proporciona protecció davant les condicions meteorològiques desfavorables per al ciclisme com el sol.

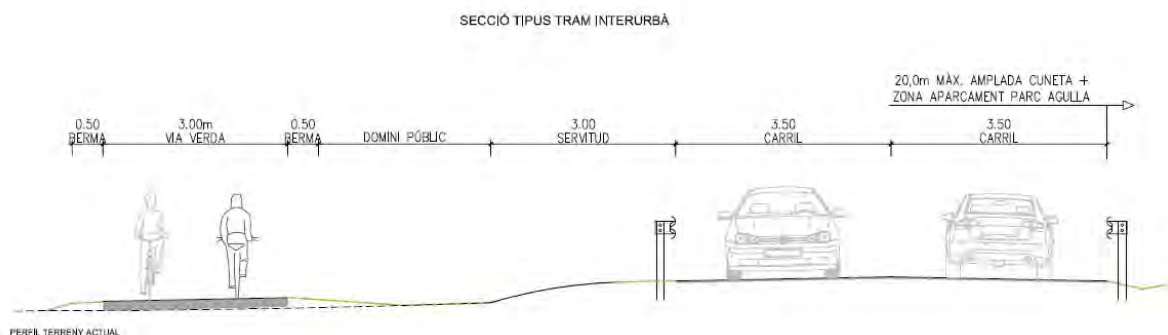
Per tal de reduir els costos de les plantacions i la conservació, es recomana agrupar els arbres en files de deu unitats de manera alterna a cada costat de la via ciclista. Aquesta disposició permet proporcionar a la persona que circula amb bicicleta una ombra intermitent durant el seu recorregut a diferents hores del dia.



Ombra sobre la via ciclista. Font de les dades: Manual de disseny de les vies ciclistes. Generalitat de Catalunya.

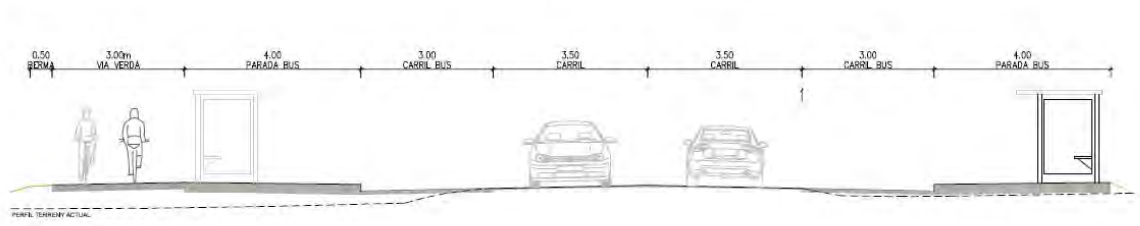
## Seccions

A continuació es presenten diferents seccions tipus prenent com a exemple el disseny contemplat en l'esborrany del projecte del Carril bici Manresa – Santpedor.

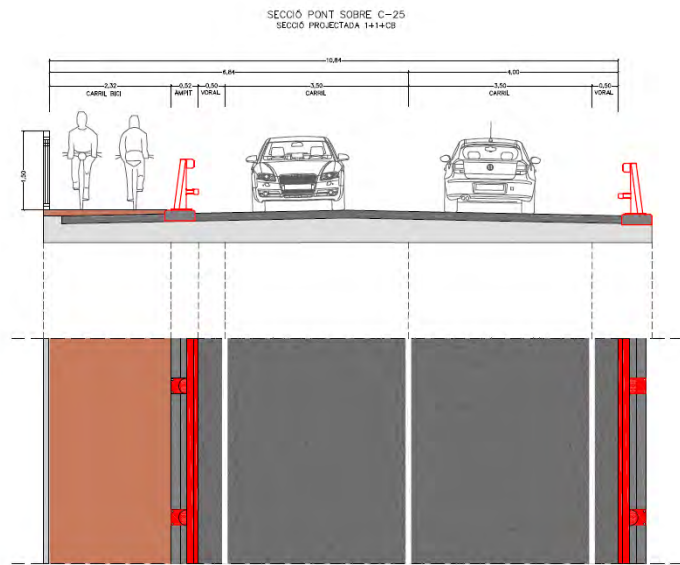


Imatge 5. Secció tipus tram interurbà.

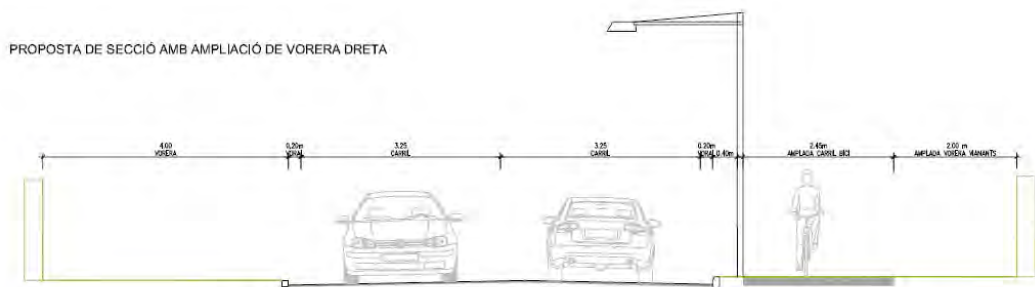
Font de les dades: Projecte Millora de la via verda a la carretera BV-4501. DGIM



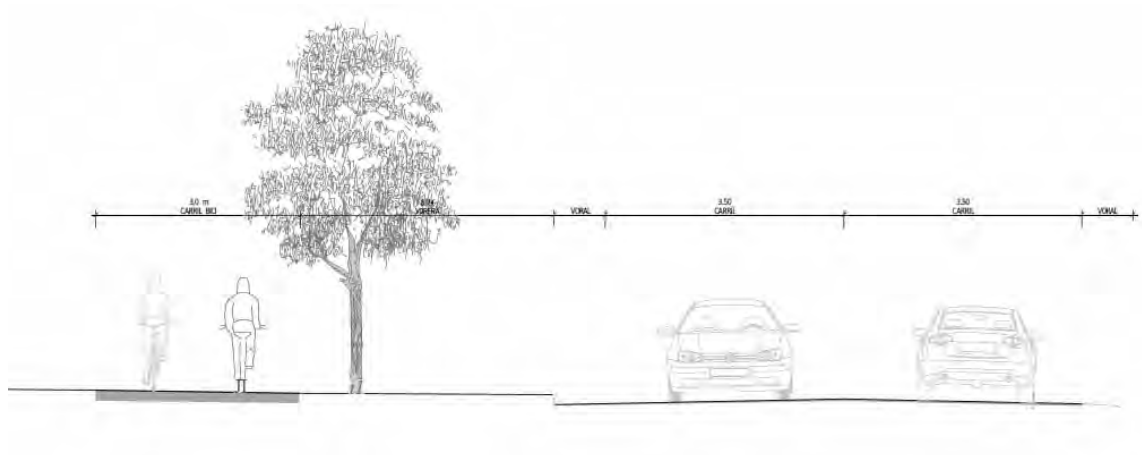
Imatge 6. Secció tipus tram interurbà amb infraestructura de Transport públic.  
 Font de les dades: Projecte Millora de la via verda a la carretera BV-4501. DGIM



Imatge 7. Secció tipus sobre pont C-25.  
 Font de les dades: Projecte Millora de la via verda a la carretera BV-4501. DGIM



Imatge 8. Secció tipus en tram urbà (travessera).  
 Font de les dades: Projecte Millora de la via verda a la carretera BV-4501. DGIM



Imatge 9. Secció tipus en tram urbà.

Font de les dades: Projecte Millora de la via verda a la carretera BV-4501. DGIM

## Àrees de descans

Les àrees de servei són elements claus per a la qualitat d'una via ciclista. L'existència d'aquest tipus d'infraestructura, amb el manteniment adequat i una correcta ubicació sobre els itineraris ciclistes, produeix una percepció de millora del servei i augmenta la valoració de la via ciclista pel que fa a les persones usuàries.

El mobiliari d'una àrea de servei dependrà de les seves funcionalitats. Com a mínim, s'haurà de disposar d'un banc a l'ombra, de papereres si s'escau i d'un panell d'informació de l'itinerari ciclista, però també podran instal·lar-se: taules, font d'aigua potable, aparcaments de bicicletes, jocs per a infants, sanitaris, etc.

Les àrees de servei se situaran preferentment als centres urbans pels quals discorre la via ciclista o properes a altres modes de desplaçament. Com a norma general, cada 8-10 km s'implantarà una àrea de servei amb funcions de descans i informació amb un equipament reduït i amb dimensions adequades a la seva utilització. La superfície no serà inferior a 60 m<sup>2</sup>.



Perspectiva d'àrea de descans. Font de les dades: Manual de disseny de les vies ciclistes. Generalitat de Catalunya.

## Criteris de senyalització

A continuació es defineixen els criteris relatius a la **senyalització horitzontal, vertical, direccional/orientativa, i de serveis i d'informació d'itineraris** per tal que la xarxa de vies ciclables del Pla de Bages compti amb una imatge comuna i que els vials siguin homogenis. Es parteix com a

base del **Dossier tècnic de seguretat viària - Marques viàries urbanes**, el **Manual per al disseny de les vies ciclistes de Catalunya** i la resta d'instruccions i normativa aplicable.

## Senyalització horitzontal

Les vies ciclables exclusives o compartides amb vianants no requereixen de senyalització horitzontal en àmbits rurals.

Pels carrils bici a la calçada, s'han de senyalitzar els següents elements:

- La delimitació del propi carril bici, amb línies contínues, i la separació entre sentits, amb línies discontinúes.
- Els creuaments amb la resta de vies i amb passos de vianants.
- Les fletxes de direcció/sentit, línies de detenció, senyals d'STOP, cedeixi el pas, etc.

Es pren com a referència el **Dossier tècnic de seguretat viària - Marques viàries urbanes**:

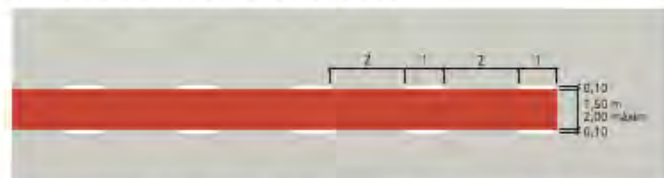
**Figura 19. Carril bicicleta a la calçada de sentit únic contigu a un carril de circulació**



**Figura 20. Carril bicicleta a la calçada de sentit únic contigu a un carril de serveis**



Detall d'aplicació: carril bicicleta a l'interior de cruïlles amples que possibilita el creuament d'altres vehicles.

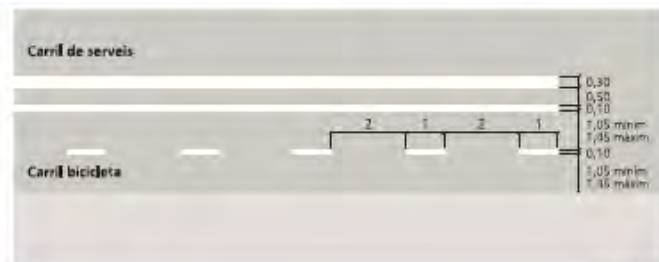


En aquest cas, es pot optar per acompanyar la línia discontinua amb un fons vermell per reforçar la visibilitat.

Figura 21. Carril bicicleta a la calçada de doble sentit contigu a un carril de circulació

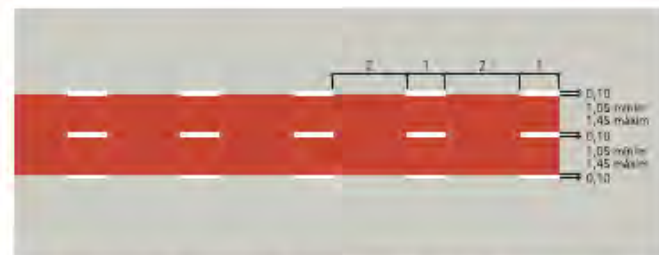


Figura 22. Carril bicicleta a la calçada de doble sentit contigu a un carril de serveis



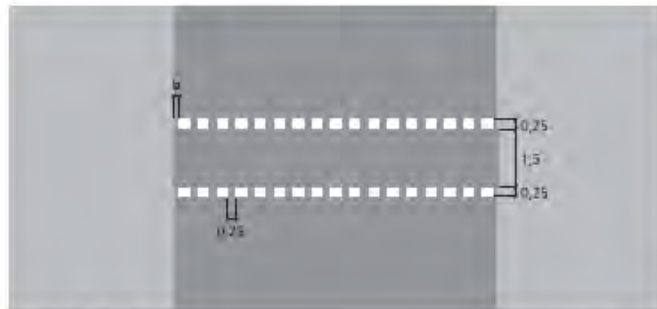
Cotes en m

Detall d'aplicació: carril bicicleta a l'interior de cruïlles amples que possibilita el creuament d'altres vehicles.



En aquest cas, es pot optar per acompanyar la línia discontinua amb un fons vermell per reforçar la visibilitat.

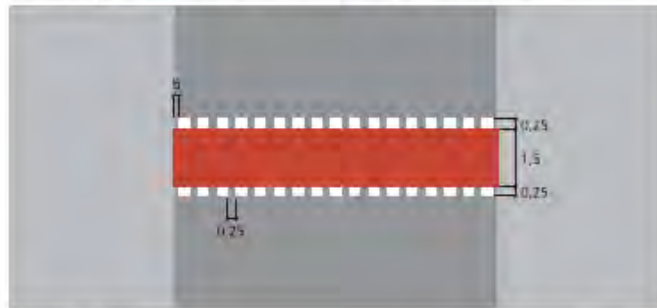
Figura 23. Pas de bicicletes amb carril de sentit únic (I)



b: entre 0 i 25 cm

Cotes en m.

Detall d'aplicació: millora de la visibilitat del pas de bicicletes

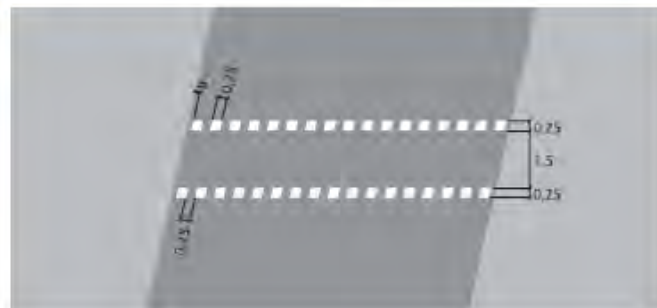


b: entre 0 i 25 cm

Cotes en m.

Alguns municipis apliquen, en casos determinats, el senyal normatiu sobre fons vermell per millorar-ne la visibilitat.

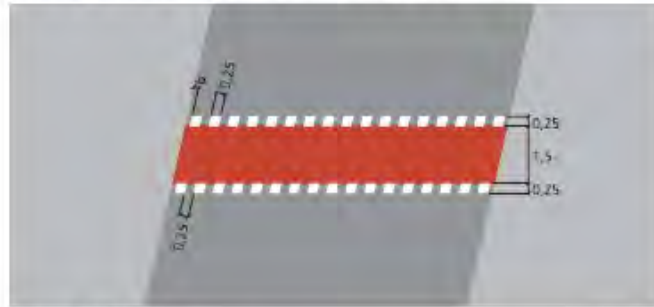
Figura 24. Pas de bicicletes amb carril de sentit únic (II)



b: entre 0 i 25 cm

Cotes en m.

Detall d'aplicació: millora de la visibilitat del pas de bicicletes

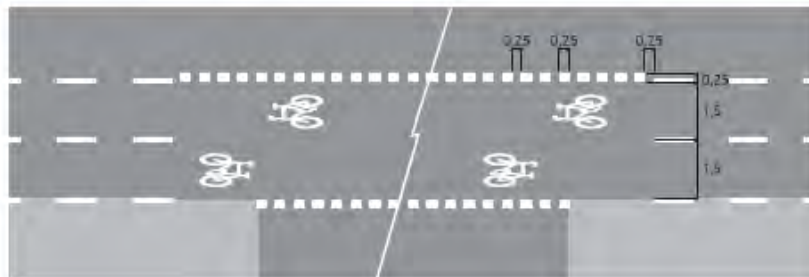


b: entre 0 i 25 cm

Cotes en m

Alguns municipis apliquen, en casos determinats, el senyal normatiu sobre fons vermell per millorar-ne la visibilitat.

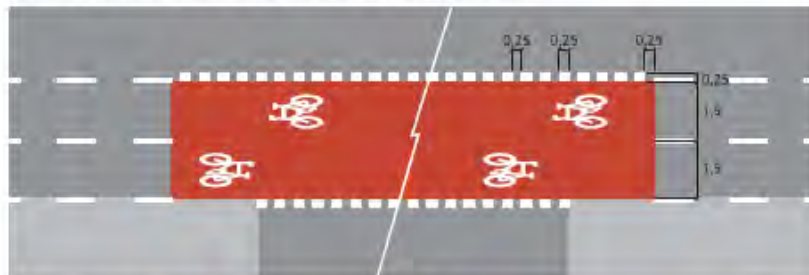
Figura 25. Pas de bicicletes amb carril de doble sentit



b: entre 0 i 25 cm

Cotes en m

Detall d'aplicació: millora de la visibilitat del pas de bicicletes



Alguns municipis apliquen, en casos determinats, el senyal normatiu sobre fons vermell per millorar-ne la visibilitat.

Cotes en m

Figura 52. Recta en un carril bicicleta

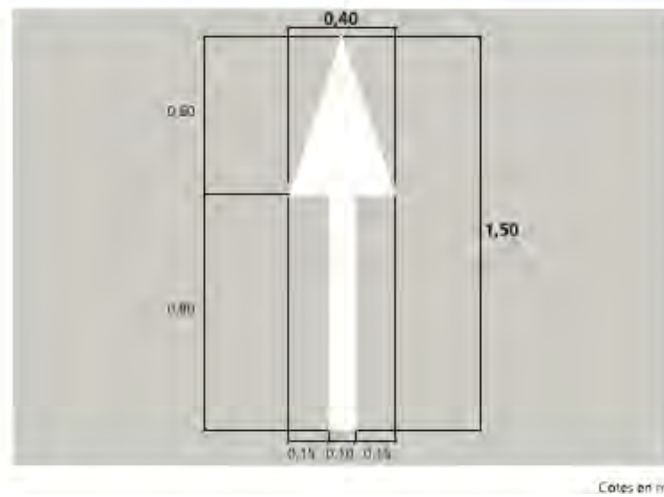


Figura 53. A la dreta (a l'esquerra) en un carril bicicleta

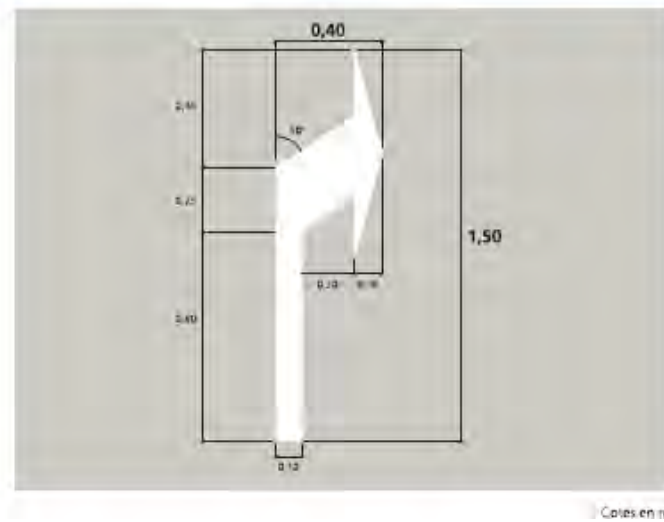


Figura 60. Stop en un carril bicicleta

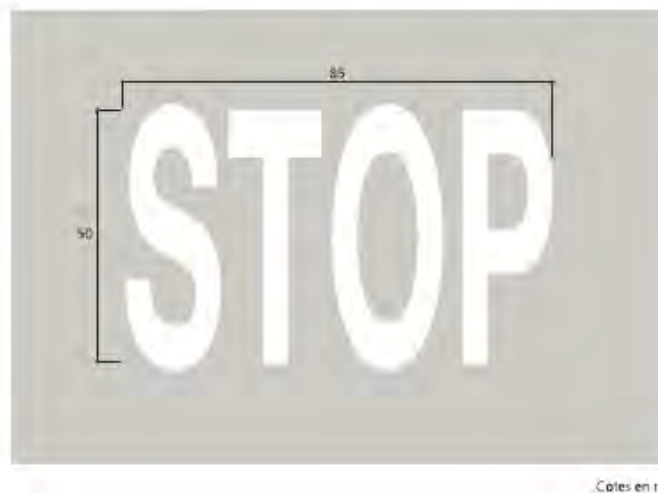
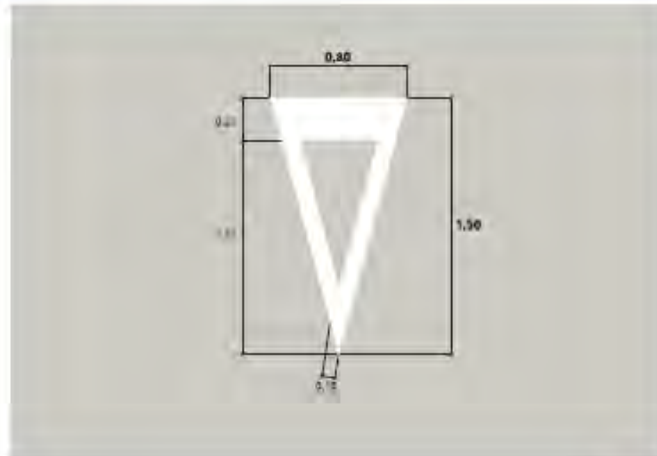
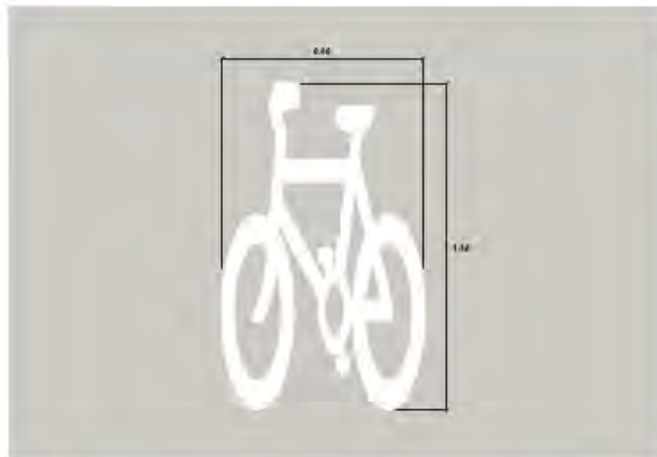


Figura 63. Cedió el pas en un carril bicicleta



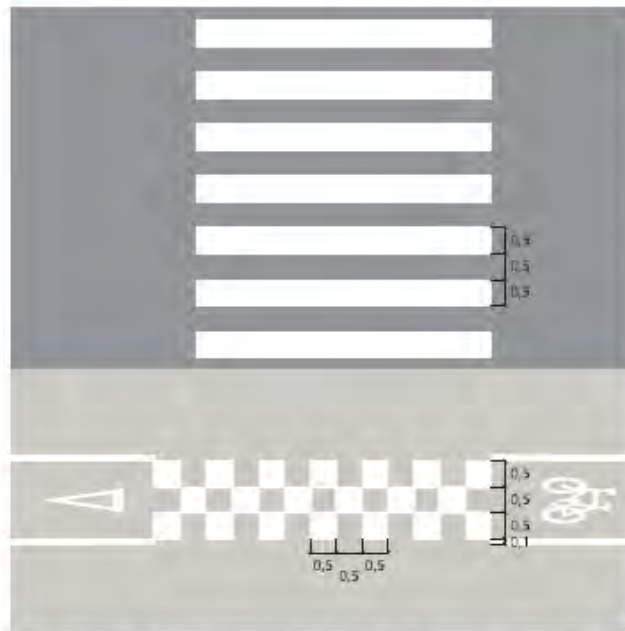
Cotes en m

Figura 65. Bicicleta



Cotes en m

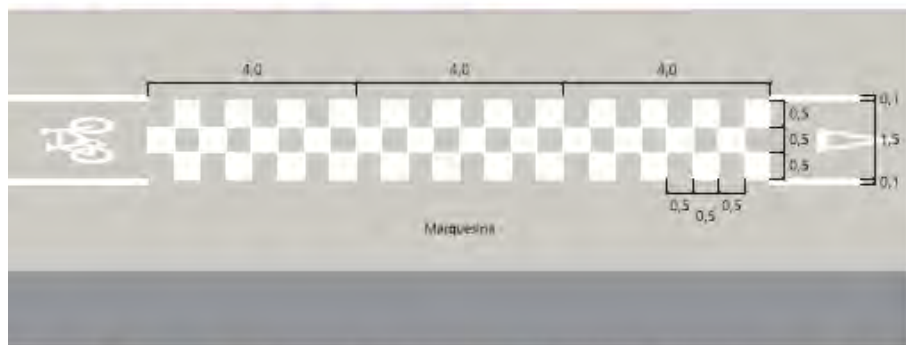
Figura 71. Encreuament de carril bicicleta amb pas de vianants



Com que el Reglament general de circulació no preveu els carrils bicicleta sobre vorera, es recomana que els municipis que optin per aquesta alternativa recullin en les ordenances la seva regulació específica.

Cotes en m

Figura 72. Encreuament de carril bicicleta amb parada d'autobús



Com que el Reglament general de circulació no preveu els carrils bicicleta sobre vorera, es recomana que els municipis que optin per aquesta alternativa recullin en les ordenances la seva regulació específica.

Cotes en m

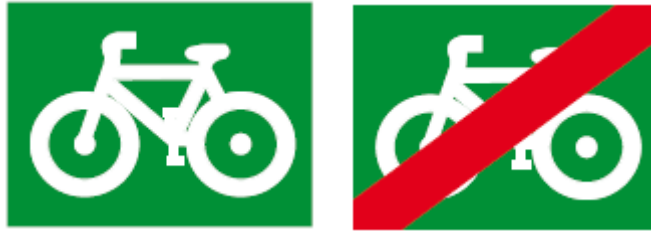
Imatge 10. Senyalització horitzontal.

Font de les dades: Dossier tècnic de seguretat viària - Marques viàries urbanes. Generalitat de Catalunya.

## Senyalització vertical

Per tal d'identificar la via ciclista es farà servir:

- El **senyal S-33 (senda ciclable)**, que indica l'existència d'una via per a vianants i cicles, segregada del trànsit motoritzat, i que discorre per espais oberts, parcs, jardins o boscos.



Imatge 11. Senyal S-33 de senda ciclable.

Font de les dades: Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya. Generalitat de Catalunya.

- El **senyal S-35 (via ciclista)**, com a itinerari recomanat no obligatori, en vies ciclistes coincidents amb la resta de trànsit rodat. Això permet que un ciclista esportiu o que simplement vulgui circular més ràpid pugui fer-ho compartint la calçada amb la resta de vehicles sense estar cometent cap infracció.



Imatge 12. Senyal S-35 de via ciclista.

Font de les dades: fons propi.

- El **senyal R-407a (via ciclista)**, com a itinerari obligatori, quedaria reservat únicament per a les vies ciclistes paral·leles a les calçades amb molta intensitat de trànsit i velocitat elevada, on la presència de bicicletes podria ser un perill.



Imatge 13. Senyal R-407a de via ciclista.

Font de les dades: fons propi.

Les vies ciclistes comptaran amb la resta de senyalització vertical prevista al Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya i la resta de normatives i reglaments aplicables, com les de carrers de zona 30, carrers de convivència (senyals S-28 i S-29) i altres.

## Senyalització direccional/orientativa

Seguint les directrius del Manual per al disseny de les vies ciclistes de Catalunya, s'haurà de senyalitzar aquells llocs de referència que siguin d'interès per als usuaris de la bicicleta, de manera jerarquitzada segon la seva importància i/o necessitat.

En aquest sentit s'hauran de senyalitzar com a mínim:

- Les poblacions i les entitats de població amb un nombre d'habitants elevat
- Polígons d'activitat econòmica i zones industrials amb un nombre d'empreses i/o treballadors significatiu
- Connexions amb altres itineraris complementaris com, per exemple, la via InterCatalunya, les Vies Blaves, altres camins d'interès cultural del territori, etc.

Serà necessari que aquesta senyalització informi de la distància i el temps de recorregut en bicicleta per facilitar-ne la comprensió.

Els criteris estan molt desenvolupats i detallats al **Manual per al disseny de les vies ciclistes de Catalunya**.

En els casos en què ja hi hagi senyalització, i per no senyalitzar en excés el territori, s'aconsella integrar i homogeneïtzar els senyals existents. Serà necessari establir converses amb les diferents administracions competents amb l'objectiu de definir models de senyals genèriques que informin als diferents usuaris de la via.

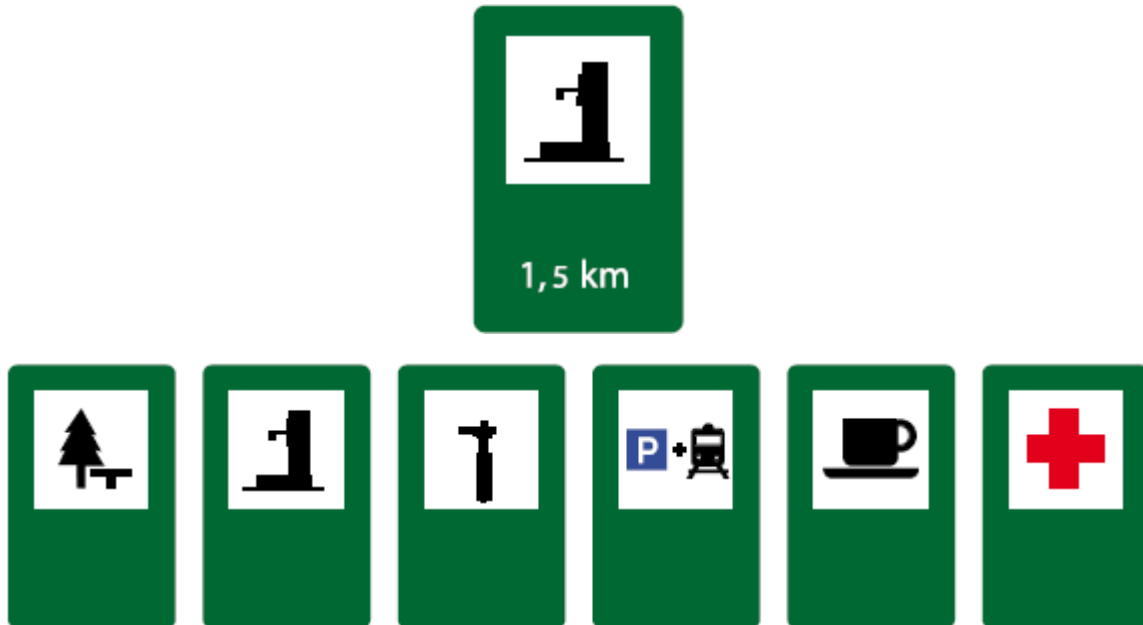


Imatge 14. Senyalització a la recentment creada via verda de Sant Joan de les Abadesses a Sant Pau de Segúries  
Font de les dades: fons propi.

Com a exemple, quan convingui, es pot integrar la senyalització en la de la Xarxa de Mobilitat de Barcelona, molt estesa, mitjançant la inclusió de petites plaques identificatives de les vies ciclistes en els suports ja existents.

## Senyalització de serveis i d'informació d'itineraris

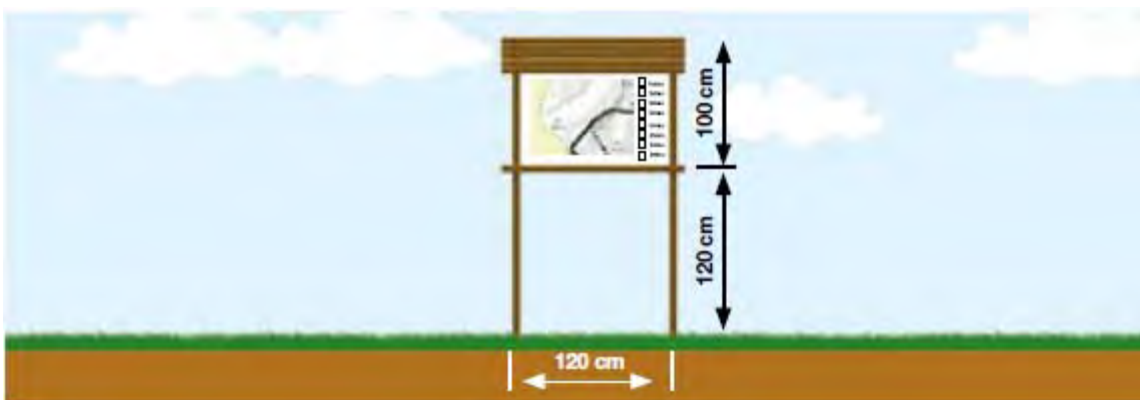
També és interessant senyalitzar els diferents serveis amb què comptin les vies ciclables, com ara àrees de servei, fonts, punts de reparació amb eines, estacions de tren, zones d'aparcament, bars/restaurants, equipaments mèdics... amb la distància corresponent.



Imatge 15. Plafons de senyalització de serveis.

Font de les dades: Manual per al disseny de vies ciclables de Catalunya. Generalitat de Catalunya.

A la vegada, a les àrees de descans, zones d'aparcament... s'haurà de considerar instal·lar plafons d'informació sobre la xarxa de vies ciclables del Pla de Bages, amb els llocs d'interès, serveis... per tal d'ajudar amb la informació gràfica a mantenir informades les persones usuàries dels itineraris per a vianants i ciclistes i de les diferents activitats al seu entorn. Aquests plafons es col·locaran sobre estructures de fusta i es protegiran de la pluja i el sol per tal d'allargar la seva vida útil.



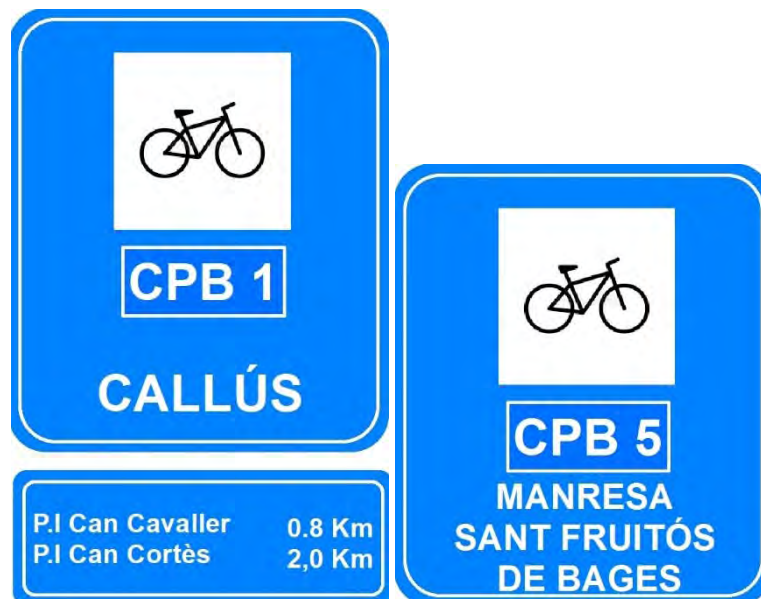
Imatge 16. Col·locació dels plafons d'informació d'itineraris.

Font de les dades: Manual per al disseny de vies ciclables de Catalunya. Generalitat de Catalunya.

## Imatge pròpia

La xarxa de vies ciclables del Pla de Bages estaria formada per les vies ja existents (ciutat de Manresa i voltants), les previstes als projectes existents (Manresa-Santpedor i Sant Fruitós-Navarcles) i els corredors proposats al present estudi (nord-est, nord-oest, oest-est, sud, sud-est i sud-oest).

Es proposa identificar tots aquests corredors/trams amb un número únic. Aquesta nomenclatura serviria per diferenciar les vies ciclistes i facilitar l'orientació dels usuaris per la xarxa, tot senyalitzant les bifurcacions en diferents vies, les interseccions i direccions...



# ANNEX 4. PUNTS CRÍTICS I CONDICIONANTS

Aquest apartat recull les possibles solucions a adoptar en aquells punts crítics detectats on la xarxa proposada creua la xarxa viària, ferroviària i/o hidrològica.

Per a cada cas s'haurà d'estudiar en detall quina és la solució que s'adapta millor al territori i al context social i econòmic.

## Creuament xarxa viària



A-7 a Vilaseca. Pont sobre via principal.



Esplugues sobre enllaç B-20/B-23.



Barcelona sobre BV-1468.



Pont sobre carretera Alcoi / Cocentaina.

## Creuament xarxa ferroviària



Passera sobre Renfe, Mollet



Cànoes, Occitània

## Creuament xarxa hidrològica



C-31 sobre riu Llobregat.



Carril bici sobre riera de Ribes.



Castellbisbal, sobre riu Llobregat.



Montcada, riu Ripoll

## Altres



Carril Bici Almofter



Carril Bici, Vimbodí



Carril bici BV-2113

Carril bici BV-1435



Carril bici BV-1221

Carril bici BV-2002



**Diputació  
Barcelona**

**Àrea d'Acció Climàtica  
i Transició Energètica**

*Gerència de Serveis de Medi Ambient*

*Comte d'Urgell, 187  
Recinte de l'Escola Industrial  
08036 Barcelona*

*[www.diba.cat/mediambient](http://www.diba.cat/mediambient)  
[@AccioClimaDiba](https://twitter.com/AccioClimaDiba)*