

UAB

Universitat Autònoma de Barcelona
UNITAT DE PLANIFICACIÓ I GESTIÓ
DE LA MOBILITAT
Àrea de Serveis Logístics i d'Administració

EL BICIUAB

El Projecte Integral de la Bicicleta de la UAB



2014

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	2
2. El BICIUAB. El Projecte Integral de la Bicicleta de la UAB	4
2.1 Infraestructures viàries	4
2.1.1 Vies d'accés	5
2.1.2 Vies de connexió	7
2.1.3 Vies internes	9
2.2 Aparcaments	11
2.2.1 Aparcaments estàndards	11
2.2.2 Aparcaments tancats	11
2.3. Serveis	12
2.3.1 L'Espai BiciUAB. El servei integral de la bicicleta	12
2.3.1.1 Botiga/taller	13
2.3.1.2 Préstec de bicicletes (intern/extern)	13
2.3.1.3 Activitats d'animació (sortides, tallers, etc.)	14
2.3.1.4 Informació per a l'usuari	14
2.3.1.5 Aparcament	14
2.3.2 Assegurança BiciUAB	14
2.3.3 Servei de dutxes	15
2.3.4 Servei de bicicleta pública	15
2.4 Intermodalitat bicicleta transport col·lectiu	15
2.4.1 La bicicleta a l'autobús	16
2.4.2 La bicicleta al tren	16
2.5 Imatge i senyalització	16
Plànols	17

1. INTRODUCCIÓ

El campus de Bellaterra de la Universitat Autònoma de Barcelona s'ha convertit en un potent pol metropolità. L'activitat que s'hi desenvolupa i les intenses relacions funcionals amb el territori que l'envolta, a diferents escales, generen una gran necessitat de desplaçaments quotidians (una comunitat d'unes 50.000 persones aproximadament que genera uns 220.000 desplaçaments diaris, si sumem els de connexió i els interns).

La localització periurbana del campus i l'oferta de transport existent condicionen l'accessibilitat global del campus. La seva consolidació com a node territorial i la seva competitivitat respecte d'altres universitats es veuen compromeses pel fet d'haver d'invertir determinats esforços econòmics i temporals en els desplaçaments.

D'altra banda, el model de mobilitat resultant amb prop d'un 40% de l'ús del vehicle privat i un índex d'ocupació de 1,1 persones per vehicle (Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la Comunitat Universitària de 2013 – EHMCU) compromet els objectius ambientals i socials de la UAB recollits en el projecte Campus SIS (Campus Saludable i Sostenible).

Amb l'objectiu de maximitzar l'accessibilitat al campus segons criteris d'eficiència, sostenibilitat, equitat i seguretat, la UAB ha incorporat la Planificació i la Gestió de la mobilitat generada com a aspectes estratègics de la seva política universitària. Amb els antecedents de diferents estudis i projectes portats a terme per les antigues OSHA i ALMA, l'any 2005 es crea la Unitat de Gestió de la Mobilitat de la UAB.

L'any 2006 s'aprova el Pla Estratègic d'accessibilitat de la UAB que marca la política de la UAB en matèria d'accessibilitat i mobilitat. I l'any 2008 s'aprova el Pla de Mobilitat de la UAB (PMUAB) com a eina per al desenvolupament d'aquesta política.

El PMUAB diagnostica de forma integral l'accessibilitat al campus i proposa una sèrie d'actuacions per tal d'assolir l'objectiu prefixat al document polític: un model de mobilitat més eficient, més sostenible, més segur i més integrador. De forma sintètica, les línies estratègiques del PMUAB proposen potenciar els mitjans alternatius al vehicle privat i un ús més eficient d'aquest.

La promoció de la bicicleta

Prenent com a referència els estudis anteriors realitzats per la UAB, especialment el Projecte BiciUAB de l'any 2001, el PMUAB diagnostica l'ús de la bicicleta en els següents termes:

L'ús de la bicicleta aporta molts avantatges, tant per l'individu com per a la societat i el medi ambient. Pel que fa als aspectes ambientals la bicicleta és silenciosa, neta i no suposa cap càrrega per a les reserves de combustibles fòssils.

Alguns estudis exposen que per a distàncies de fins a cinc km la bicicleta és el mitjà de transport més ràpid en els desplaçaments: el ciclistes necessiten molt poc temps d'accés a la bicicleta i es veuen menys afectats per la congestió del trànsit que la resta de vehicles.

A la UAB,

- Ús de la bicicleta relativament baix (1,1% segons EHMCU 2013).
- Potencialitat d'ús per la franja d'edat mitjana dels usuaris de la UAB i per la proximitat a alguns nuclis urbans com Cerdanyola, Sant Cugat, Sabadell, Sant Quirze, Barberà o Badia.
- Dificultat d'accés per la manca d'infraestructures adequades i l'aïllament que suposen les autopistes tant per a vianants com ciclistes.
- Dificultat de circulació interna per la insuficiència d'infraestructures adequades i els desnivells del campus.
- Possible limitació en l'ús per la manca d'aparcaments segurs.
- Possible limitació en l'ús per no disponibilitat de bicicleta.
- Manca d'informació sobre itineraris d'accés.
- Manca d'activitats de promoció.
- Manca de serveis.

A partir d'aquesta diagnosi, el PMUAB proposa una sèrie d'actuacions a nivell d'infraestructures, d'aparcament, d'informació i de promoció. La concreció d'aquestes actuacions conformen la present proposta de BiciUAB, Projecte Integral de la Bicicleta a la UAB.

2. El BiciUAB. El Projecte Integral de la Bicicleta de la UAB

2.1. Infraestructures viàries

La disponibilitat d'infraestructures adequades és un aspecte clau en la potenciació de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià. La seguretat i la comoditat són els aspectes fonamentals. Per les seves característiques i per la seva velocitat mitjana, la bicicleta precisa d'espais exclusius sempre que sigui possible o espais compartits on les velocitats siguin compatibles. Els itineraris han de ser el més directes possible, còmodes i ben senyalitzats.

Amb l'objectiu de garantir l'accés segur i còmode dels ciclistes, i prenent com a referència el PMUAB, el BiciUAB proposa la xarxa de vies ciclistes que es pot veure al plànol 1 (*consultar pàg. 18*). El plànol mostra les vies de diferent tipologia (d'accés, de connexió i internes) i en el cas de les d'accés, es distingeix entre les existents i les inexistents. Aquesta subclassificació, per a la resta, es visualitzarà al plànol 2 més detalladament.

El PMUAB proposa una sèrie d'itineraris segons els següents criteris:

1. Espais exclusius per a bicicletes: on la velocitat i les característiques del recorregut no facin aconsellable la coexistència amb el trànsit rodat.
2. Espais compartits vianants/bicicletes: on l'espai i les característiques del recorregut ho aconsellin i ho permetin. La preferència serà sempre del vianant i la bicicleta haurà d'adequar la seva velocitat el màxim possible a la del vianant.
3. Vials on es comparteix espai amb el vehicle: on les característiques del recorregut i les actuacions de reducció de velocitats ho permetin.

A continuació s'especifiquen els tipus de vies ciclistes segons els criteris anteriors:

Taula 1. Tipus de vies ciclistes

1	Camí verd	Via per a vianants i ciclistes, segregada del trànsit, que discorre per espais naturals i boscosos.
	Vorera bici	Via ciclista senyalitzada sobre la vorera.
	Carril bici	Via per a ciclistes adossada a la calçada.
2	Pista mixta	Espai compartit vianant/bicicletes on la preferència sempre és del vianant i la bicicleta ha d'adequar la seva velocitat el màxim possible a la del vianant.
3	Prioritat invertida	Via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20km/h i preferència pels vianants.
	Zona 30	Via no segregada del trànsit amb limitació de 30km/h.

Font: Elaboració pròpia

2.1.1. Vies d'accés

El BiciUAB proposa connexió segregada amb els municipis veïns al campus.

Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat-UAB

1. Carrer de la Serra de Galliners-UAB:

Actualment hi ha una pista mixta que transcorre paral·lela a la carretera de Cerdanyola del Vallès a Bellaterra i que és utilitzada per ciutadans que van caminant o en bicicleta des de Cerdanyola (*veure annex 1, pàg. 1*). Aquesta pista queda tallada a la rotonda i al pont sobre l'autopista AP-7, que són els punts conflictius per manca d'espai exclusiu per a les bicicletes i vianants que permeti una circulació còmoda i segura (*veure annex 2, pàg. 2*).

La solució seria ampliar el pont sobre l'AP-7 per a solucionar l'arribada al campus tal com planteja el PMUAB. Es tractaria de demanar al Ministeri de Foment aquesta actuació amb la complicitat de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Cerdanyola. També cal construir carril bici amb disseny adequat a la part del municipi que connecti amb la resta de xarxa de carrils bici urbana de Cerdanyola. Caldria la petició a l'Ajuntament de Cerdanyola. Les previsions de desenvolupament urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola contemplen aquestes actuacions.

2. Nou pont sobre l'AP 7:

El desenvolupament urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola i la construcció del nou pont sobre l'AP-7 ha implicat la construcció de voreres bici que connecten la part sud de Cerdanyola i el Parc Tecnològic i el municipi de Sant Cugat amb la UAB per la seva part més meridional.

Aquest recorregut està acabat en bones condicions per al seu ús. Només cal garantir el seu manteniment (*veure annex 3, pàg. 4*).

Badia del Vallès-UAB

Actualment hi ha una pista mixta que comunica la UAB (aparcament reservat de la Facultat de Lletres i Psicologia) amb Badia del Vallès. Aquest és utilitzat per vianants i ciclistes que accedeixen a la UAB des dels municipis de Badia, Barberà del Vallès i Sabadell

Una de les limitacions que presenta aquest traçat és un fort pendent en alguns trams. Ara bé, aquesta limitació és superada pels ciclistes que baixen de la bicicleta i caminen en aquests trams de major pendent (*veure annex 4, pàg. 5*).

La continuació d'aquest camí cap al nou desenvolupament de Sant Pau de Riu Sec de Sabadell i la part sud de la ciutat, a través del Parc Central, està garantida mitjançant carrils bicicleta segregats. La continuïtat amb el nucli urbà de Badia del Vallès no ho està amb infraestructura específica però la consideració dels carrers com a zona 30 fa practicable l'itinerari.

Pel que fa a la senyalització, tot i que el projecte de camins del Consell Comarcal del Vallès Occidental garanteix la senyalització d'aquest camí, seria necessària una senyalització més específica i visible.

Una alternativa al camí actual consistiria en fer un traçat que tingués un menor pendent aprofitant el traçat de la carretera que comunica Badia del Vallès amb Cerdanyola del Vallès. Aquest projecte l'haurien de fer realitat els ajuntaments de Badia i Cerdanyola del Vallès.

Sant Quirze del Vallès, Bellaterra i Sabadell-UAB

Aquest itinerari aposta per la recuperació de l'antic traçat de la via del tren de FGC entre Bellaterra i Sant Quirze del Vallès. Es tracta d'un tram de camí verd d'aproximadament 1km de llargada amb un pendent molt suau que el fa molt apte per la circulació en bicicleta (*veure annex 5, pàg. 6*).

Aquest tram podria comunicar fàcilment (petites actuacions de connexió) amb el campus a l'alçada de la carretera de la UAB, de les granges de veterinària, el Carrer de Vila Puig i també enllaça amb un dels itineraris de natura del campus. Més endavant es donarà més detall d'aquestes connexions.

Els ajuntaments de Sant Quirze i Sabadell haurien de garantir les connexions amb carril bicicleta entre la seva xarxa urbana i aquesta via d'accés al campus.

Atès que la UAB no té competències per a construir aquestes infraestructures, el BiciUAB planteja liderar un procés d'entesa amb les diferents administracions implicades.

2.1.2. Vies de connexió

Connexió des del Carrer de la Serra de Galliners de Cerdanyola:

La connexió entre el carril bici, que es faria per salvar el punt conflictiu de la rotonda d'accés a l'estació de Renfe, i el pont antic sobre l'AP-7 (proposta d'ampliació del pont) queda garantida amb l'adequació feta fa uns anys del camí verd que connecta amb el campus (part nord a través de pas de vianants, l'eix central i part sud a través de la pista mixta de la Ronda de la Font del Carme) (*veure annex 6, pàg. 7*).

Connexió des de Cerdanyola sud i Sant Cugat:

Per la part sud, el carril provinent de Cerdanyola i Sant Cugat a través del nou pont de l'AP-7 queda connectat amb el campus a través de la vorera bici fins la rotonda de l'Applus i a través de la pista mixta de la Ronda de la Font del Carme fins l'Avinguda de l'Eix Central. (*veure annex 7, pàg. 8*).

Connexió des de Badia del Vallès:

Queda garantida amb l'adequació d'un carril bici i pas de vianants a través de l'aparcament des del final del camí fins la zona de vianants/bicicletes de la Rambla Nord (*veure annex 8, pàg. 10*).

Connexió des de Sant Quirze del Vallès:

El tram de l'antiga via de FGC connectaria els carrils de Sant Quirze i Sabadell amb el campus per tres punts:

1. Avinguda de Serragalliners. Es proposa adequar un carril bici a la carretera de la UAB que connecti amb la rotonda de distribució d'accés al campus. Travessaria mitjançant pas de vianants i connectaria amb la zona de prioritat invertida, adjacent a l'Avinguda de Serragalliners del campus, a través de la pista mixta entre la Travessera dels Turons i l'entrada a la Rambla Nord a l'alçada de la Facultat de CC de l'Educació. També cal adequar la connexió entre l'antiga via i la carretera (*veure annex 9, pàg. 11*).
2. Entrada de Bellaterra per la Travessera dels Turons. Es proposa adequar un carril bici des de l'antiga via fins l'aparcament del rectorat (*veure annex 10, pàg. 14*).
3. Carrer de Vila Puig. Es proposa alliberar aquest carrer del trànsit rodat i de l'aparcament de vehicles. Amb aquesta actuació i l'acondicionament de la connexió amb l'antiga via, l'espai seria compartit amb vianants i el micro bus fins a la Vila Universitària (*veure annex 11, pàg. 16*).

2.1.3. Vies internes

La distribució de circulació de bicicletes per les parts més internes del campus segueix els mateixos criteris que les vies de connexió Veure plànol 2 (consultar pàg. 19).

Zona Nord. Distribució a través de l'Avinguda de Serragalliners amb diferents solucions en funció del tram:

1. Tram entre la rotonda d'accés al campus des de Cerdanyola del Vallès fins l'edifici del Centre Nacional de Microelectrònica (CNM). La circulació de bicicletes es farà a través de la vorera bici ja existent (*veure annex 12, pàg. 18*).
2. Tram entre l'edifici del Centre Nacional de Microelectrònica (CNM) fins Carrer de l'Escoleta. Es tracta d'una zona de vianants i bicicletes amb accés restringit a serveis i emergències. Es proposa senyalitzar aquesta zona com a àrea de prioritat invertida (*veure annex 13, pàg. 20*).
3. Entre l'Avinguda de Serragalliners i la Travessera dels Turons la circulació de bicicletes es farà pel Carrer de l'Escoleta (*veure annex 14, pàg. 21*) o la vorera bici de la mateixa avinguda en sentit entrada campus o per aquesta darrera en sentit de sortida del campus (*veure annex 15, pàg. 22*).

Zona Central. Distribució a través de l'Avinguda de l'Eix Central amb diferents solucions en funció de la intensitat de trànsit i les velocitats previstes:

1. Tram entre la Ronda de la Font del Carme i el SAF: espai d'uns 7 metres transitat pels vianants que provenen dels itineraris de la mateixa ronda i sobretot pels usuaris dels aparcaments ubicats a aquest tram. Es proposa pista mixta amb amplada suficient per compartir amb els vianants (*veure annex 16, pàg. 23*).
2. Tram entre el SAF i la Travessera de Can Miró: es considera un espai de moderació de la velocitat (zona 30) que en el futur podria quedar reservat a vianants, bicicletes, transport col·lectiu i serveis. S'han fet actuacions de reducció de la velocitat com instal·lació de coixins berlinesos, provisió de passos de vianants i senyalització. En aquest tram es proposa que la bicicleta comparteixi calçada amb el vehicle privat (*veure annex 17, pàg. 24*). Recentment s'han construït dues

rampes que garanteixen l'accés entre la calçada i la zona elevada de vianants que dóna accés a les facultats i a la Plaça Cívica (*veure annex 18, pàg. 25*).

3. Tram entre la rotonda de la Travessera de Can Miró i la rotonda de la Travessera dels Turons: tram amb intensitat d'ús moderada fins que no es completi la connexió amb la resta de la xarxa per la part nord comentada anteriorment (connexió amb Sant Quirze i Sabadell a través de l'antiga via de FGC) o amb el Carrer de l'Escoleta. Mentre no es completi la xarxa existeix una vorera bici. Quan es completi la xarxa i les connexions i si la intensitat d'ús ho requereix s'habilitarà un altre carril bici a l'altre banda del vial quedant un per a cada direcció (*veure annex 19, pàg. 26*).

A més, i considerant la proposta de connexió anterior pel que fa al carril bici des de l'antiga via de FGC fins l'aparcament del rectorat, es proposa l'accés des d'aquest fins a la part de vianants de la Plaça Cívica i l'estació de FGC a través del Camí de l'Estació (Pista mixta) (*veure annex 20, pàg. 27*).

Zona sud. La connexió entre l'antiga via de FGC i la Vila es considera a través del Carrer de Vila Puig. A partir d'aquí i fins la rotonda de la Ronda de la Font del Carme, les bicicletes compartiran espai amb els vehicles a l'Avinguda de Can Domènech. Es proposa completar les actuacions de moderació de la velocitat a aquesta via (*veure annex 21, pàg. 28*).

Aquesta via presenta un fort desnivell a la part més oriental (entre Fac. de Medicina i pont nou sobre l'AP-7). Com a vies alternatives es proposa el Carrer de les Columnes un cop quedi urbanitzat després de la finalització de l'edifici de l'ICTA-ICP, que connectaria amb el Carrer de la Vall Moronta mitjançant rampa existent (*veure annex 22, pàg. 30*) i la construcció d'un camí que connecti amb el Carrer de la Vinya salvant el desnivell (*veure annex 23, pàg. 31*).

Itineraris transversals. Les connexions transversals al campus són més complexes per la urbanització existent i l'orografia del campus. En aquest sentit es proposa, a més de les vies de connexió descrites anteriorment, la connexió nord-centre-sud a través del Camí de Betzuca, la Plaça Cívica, el Carrer de la Vall Moronta i el Carrer de la Vinya, a la part nord-occidental del campus, i el Carrer de les Sitges, l'Avinguda de

l'Eix Central, el Carrer de la Vall Moronta i el Carrer de la Vinya a la part oriental del campus (*veure annex 24, pàg. 32*).

La xarxa de vies de connexió i vies internes es poden visualitzar al plànol 2 (*consultar pàg. 19*). Les diferents tipologies de vies ciclistes es detallen a la taula 2 (*veure annex 25, pàg. 37*).

2.2. Aparcaments

Un altre aspecte tant o més important en la potenciació de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià és la disponibilitat d'aparcaments per a les bicicletes. Aquests aparcaments han de ser el més segurs possible, han d'estar senyalitzats, a prop de les entrades dels edificis i han d'estar vigilats i il·luminats. La política d'aparcaments de bicicleta de la UAB s'ha dissenyat tenint en compte aquests aspectes i estableix la necessitat de col·locar al campus aparcaments estàndards i aparcaments tancats.

2.2.1. Aparcaments estàndards.

Entenem per aparcaments estàndards els que es col·loquen a la via pública i no són tancats. Dintre de la gama d'aparcaments d'aquesta tipologia la UAB ha triat els coneguts com a "U invertida" per ser els més segurs en tant que permeten lligar les dues rodes i el quadre (*veure annex 26, pàg. 38*).

Actualment, el pla d'aparcament de bicicletes està quasi completat amb aparcaments d'aquesta tipologia a gairebé tots els edificis i centres d'activitat amb la senyalització corresponent. El plànol 3 representa la ubicació d'aquest tipus d'aparcament (*consultar pàg. 20*).

2.2.2. Aparcaments tancats

D'altra banda, el BiciUAB, preveu la col·locació d'aparcaments tancats a determinats llocs del campus per cobrir la demanda d'aparcaments totalment segurs i protegits de les condicions meteorològiques adverses (*veure annex 27, pàg. 39*).

La primera opció de la UAB en aquest sentit va ser el Biceberg. Degut a la seva complexitat s'ha descartat la reproducció del model a altres indrets.

La UAB dissenyarà i fabricarà aparcaments tancats per a 15 o 20 bicicletes amb accés mitjançant targeta UAB o amb clau. El cost previst de cada un d'aquests aparcaments és d'aproximadament 3.000€.

Per les seves característiques, el seu cost (d'infraestructura i manteniment) i la probable menor demanda, els aparcaments tancats es col·locaran en menor quantitat en llocs estratègics del campus. Es podran reservar places (pagant una quota)

Al plànol 4 es pot veure una proposta inicial de localitzacions d'aquests aparcaments que serà concretada amb la participació dels usuaris de cada centre (*consultar pàg. 21*).

La inversió inicial i el manteniment els farà la UAB i els recuperarà mitjançant publicitat.

2.3. Serveis

2.3.1 L'Espai BiciUAB. El servei integral de la bicicleta

Com es deia anteriorment, de la mateixa manera que les infraestructures o els aparcaments, els serveis al ciclista són importants en una política de foment de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià.

La bicicleta és un mitjà de transport que, tot i la seva senzillesa respecte el vehicle privat, per exemple, precisa una sèrie de serveis i coneixements per a una conducció còmoda, segura i eficaç. Des del coneixement del propi vehicle fins als serveis en destinació (aparcament, reparacions, etc.) passant per la planificació de la ruta.

Per fer front a aquestes necessitats el Projecte BiciUAB proposa la creació de l' **Espai BiciUAB**. Aquest servei dependria directament de la Unitat de Planificació i Gestió de la Mobilitat (UPGM) com a planificadora del foment de l'ús de la bicicleta a la UAB.

El **Servei Integral de la Bicicleta** comptaria amb unes instal·lacions pròpies on poder atendre als usuaris (*veure annex 28, pàg. 40*). Ocuparia un espai central i estratègic del campus. Possibilitats:

Plaça Cívica (adequat per concentrar diversos serveis d'atenció a l'estudiant). Hi ha diversos locals que poden reunir les característiques apropiades.

Estació de FGC (adequat per la proximitat del bar que podria gestionar el servei) A l'annex es pot veure una possibilitat d'ubicació d'aquest servei.

Aquest servei hauria de ser explotat per una empresa/iniciativa privada que concursaria per la concessió d'ús de l'espai i que pagaria un cànon vinculat als beneficis que obtingués.

El **Servei Integral de la Bicicleta** oferiria els següents serveis:

2.3.1.1 Botiga/taller

L'aspecte més important que la UAB vol garantir és la reparació de la bicicleta en cas de que l'usuari pateixi una avaria i no pugui fer el camí de tornada. Lligat a això, un altre servei a garantir és la revisió preventiva de la bicicleta.

Menys important, però interessant igualment, és la possibilitat de compra de bicicletes i complements amb preus competitius per a la comunitat universitària. Aquest aspecte pot fer més atractiu la provisió dels serveis anteriors per possibles explotadors del servei. Amb aquesta finalitat el Projecte BiciUAB proposa la creació de la botiga/taller de bicicletes de la UAB.

2.3.1.2 Préstec de bicicletes (intern/extern)

Tot i que no és una de les principals deficiències, pot haver-hi usuaris que no facin servir la bicicleta pel fet de no disposar-ne (cost de la bicicleta, por al robatori, problemes d'aparcament en origen). El Projecte BiciUAB proposa la creació d'un servei de bicicletes de préstec tant per a desplaçaments domicili-UAB (préstec de llarga durada a canvi d'un dipòsit) com per a desplaçaments interns al campus (préstec gratuït per hores).

L'oferta de bicicletes seria variada (estàndards, plegables, elèctriques) i seria finançada a través de l'explotació de la publicitat.

2.3.1.3 Activitats d'animació (sortides, tallers, etc.)

Una altra tasca clau del Servei Integral de la Bicicleta seria l'organització i gestió d'activitats de foment de l'ús de la bicicleta com sortides guiades, cursos de conducció, tallers d'autoreparació, concursos, etc. L'explotador del servei de la botiga/taller hauria d'oferir activitats d'aquest tipus a la comunitat universitària.

2.3.1.4 Informació per a l'usuari

En el mateix punt de servei s'oferirà informació a l'usuari sobre rutes d'accés i de circulació interna, distribució d'aparcaments, cursos, sortides, normativa, assegurances, o qualsevol altre aspecte relacionat amb la circulació amb bicicleta.

2.3.1.5 Aparcament

Com es diu anteriorment, l'aparcament és un element clau per a la promoció de la bicicleta. I no només en destinació, per qüestions de seguretat i comoditat, sinó també en origen, per qüestions d'espai principalment.

El servei BiciUAB oferirà espai per guardar bicicletes en règim de garatge a canvi d'una tarifa competitiva.

2.3.2 Assegurança BiciUAB

La UAB considera que l'assegurança del ciclista davant possibles situacions de risc o de demanda per danys a tercers és un aspecte que els ciclistes no han de defugir. I així ho aconsella a la comunitat universitària. És per això que s'ha creat l'assegurança BiciUAB que, en diferents nivells de cobertura, protegeix legalment els usuaris de la bicicleta. Aquesta assegurança ja està disponible a la web de la UAB.

2.3.3 Servei de dutxes

Un aspecte que dissuadeix molts usuaris de l'ús de la bicicleta és la manca de serveis per dutxar-se després del desplaçament cap a la UAB. Les dutxes del SAF són només per a socis i molts centres de treball i estudi es troben a massa distància.

El Projecte BiciUAB proposa habilitar vestidors amb dutxes a alguns centres. Actualment ja existeixen aquests serveis que són utilitzats per operaris de manteniment o neteja i en alguns edificis existeixen vestuaris propis per al PAS. La proposta consisteix en l'habilitació d'aquests espais quan sigui necessari per a l'ús dels ciclistes que així ho necessitin, ja siguin treballadors o estudiants i establir unes normes d'ús que permetin la correcta convivència entre tots els usuaris.

L'accés serà restringit a usuaris registrats amb l'objectiu de controlar l'accés i la seguretat de la resta d'usuaris.

2.3.4 Servei de bicicleta pública

El servei de bicicleta pública ha demostrat que, a banda del sistema de finançament que el suporti, és un avantatge per a la societat. Tot i això, es considera que aquest tipus de servei és més eficient quan hi ha una massa crítica determinada i en un determinat context geogràfic. Per les seves característiques, un servei d'aquest tipus seria més avantatjós en un àmbit territorial superior al del campus de Bellaterra de la UAB.

El projecte BiciUAB, doncs, planteja realitzar els contactes necessaris per impulsar un servei de bicicletes públiques, com a mínim, amb la resta del municipi de Cerdanyola, que tindria estacions al campus, al Parc de l'Alba i al nucli urbà.

2.4 Intermodalitat bicicleta transport col·lectiu

Ateses les característiques del campus de la UAB i de la xarxa de transport disponible en tot el seu entorn, la intermodalitat bicicleta-transport col·lectiu és un aspecte més a potenciar per fomentar l'ús de la bicicleta.

2.4.1 La bicicleta a l'autobús

Amb la publicació al DOGC de la modificació del reglament de viatgers des de 2013 s'autoritza als viatgers a transportar bicicletes plegables als autobusos.

Per tal de garantir la connexió en recorreguts que impliquen salvar forts desnivells al campus, els autobusos de la UAB incorporaran racks per ubicar la bicicleta tal com es recull en el contracte signat amb l'empresa concessionària del servei. A l'annex es poden veure alguns exemples (*veure annex 29, pàg. 41*).

2.4.2 La bicicleta al tren

La línia del Vallès de FGC autoritza els viatgers a transportar bicicletes als espais habilitats als vagons.

A les línies de Renfe que serveixen el campus no està permès el transport de la bicicleta a les hores punta en tant que els trens no disposen d'espai específic habilitat. No obstant, si algun usuari requereix el servei, els autobusos de la UAB portaran racks portabicicletes com es deia anteriorment.

2.5 Imatge i Senyalització

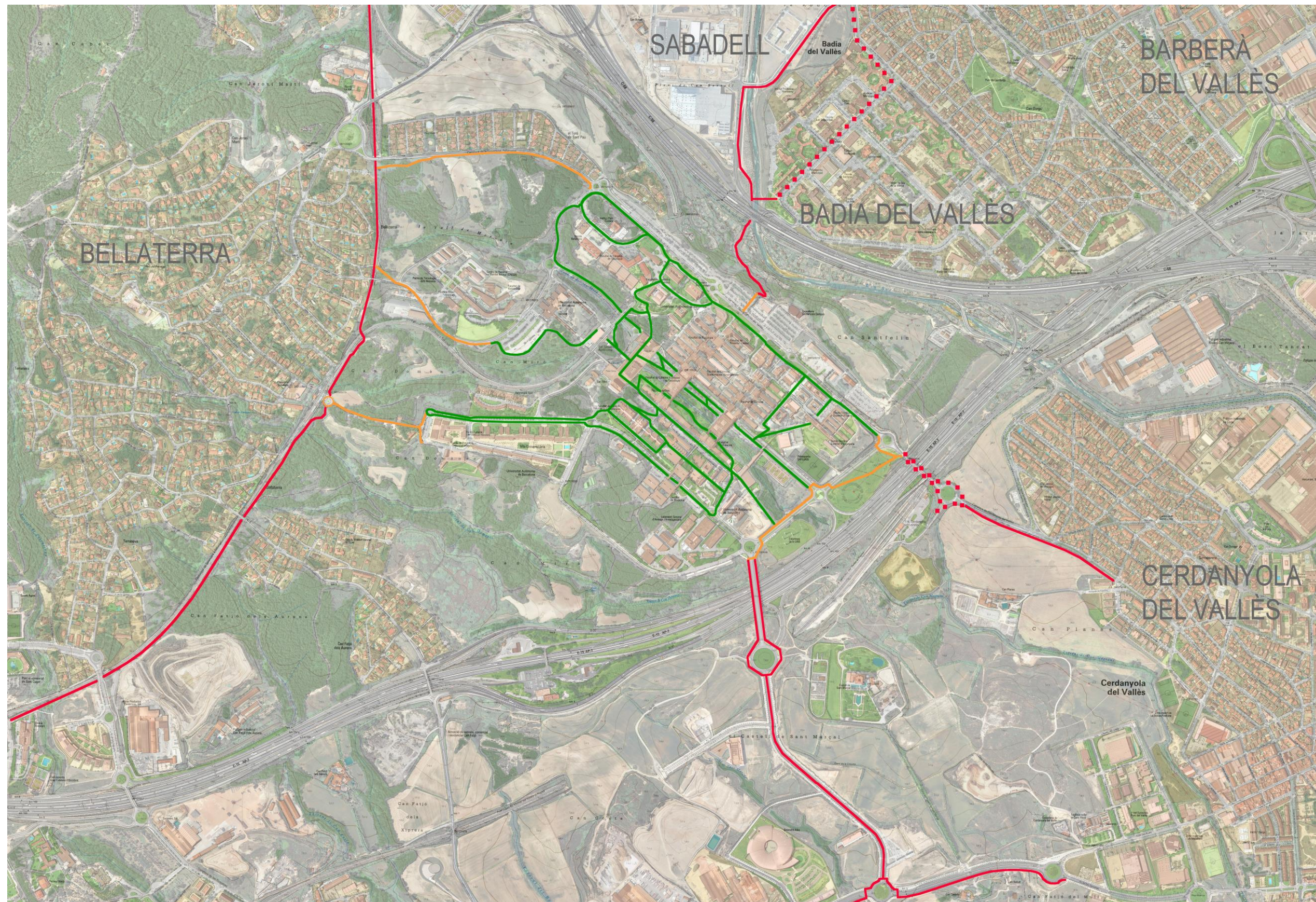
Finalment, el Projecte BiciUAB es completa amb el pla d'imatge i senyalització dels itineraris per bicicletes, aparcaments i serveis al campus.

El pas previ a la senyalització és la creació d'una imatge del Projecte BiciUAB, amb logo i característiques gràfiques específiques que permetin la difusió del servei i la identificació per part dels usuaris.

Tal com s'avançava a l'apartat infraestructures, el projecte preveu diferents tipus d'espais en funció de la compatibilitat de les velocitats. Els diferents espais es senyalitzaran de forma adequada, tant horitzontalment com verticalment per tal que els usuaris coneguin els usos i les prioritats previstes.

De la mateixa manera, els diferents tipus d'aparcaments així com les instal·lacions del Projecte Integral de la Bicicleta disposaran de la seva pròpia senyalització.

PLÀNOLS



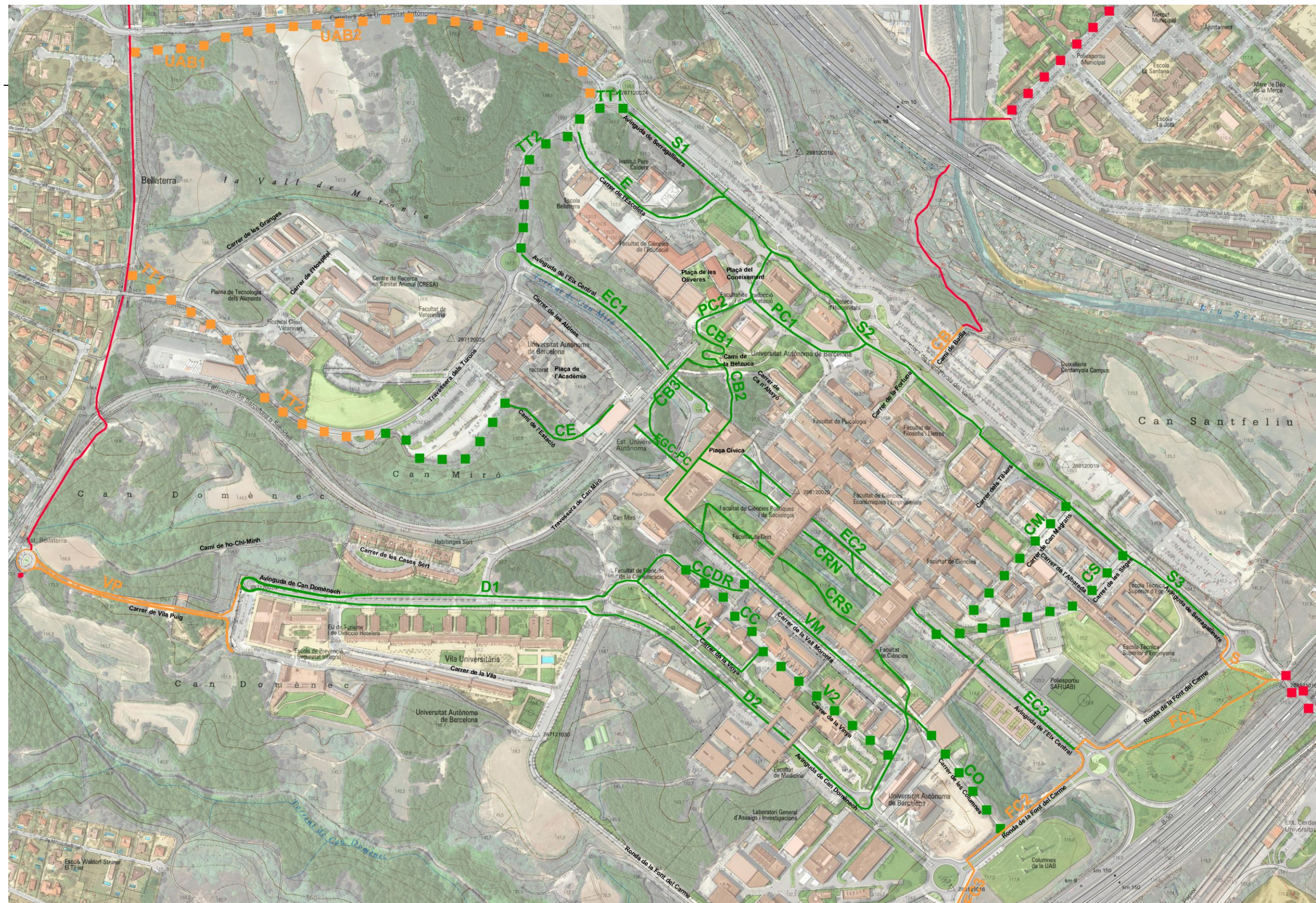
PLÀNOL 1. XARXA DE VIES CICLISTES D'ACCÉS AL CAMPUS DES DELS NUCLIS DE POBLACIÓ PROPER

- Vies d'accés existents
- Vies de connexió
- Vies internes
- - - Vies d'accés inexistentes

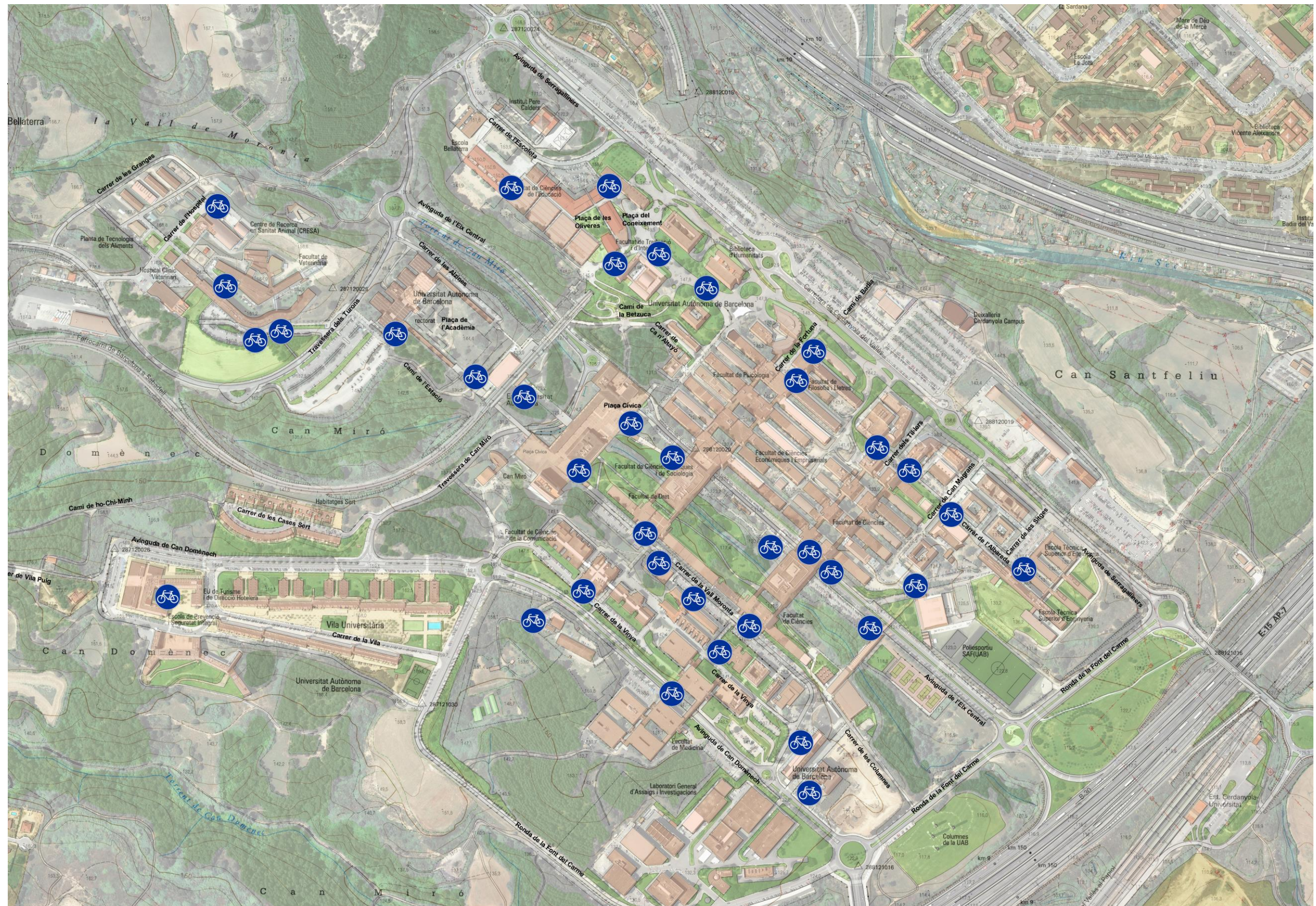
UAB
Unitat de Planificació i Gestió
de la Mobilitat
FONT: Elaboració pròpia (2014)

N
1:13412





PLÀNOL 2. PROPOSTA DE VIES PER A CICLISTES AL CAMPUS UAB		UAB Unitat de Planificació i Gestió de la Mobilitat	 1:6387	
— Vies d'accés existents — Vies de connexió existents — Vies internes existents	- - - Vies d'accés no existents - - - Vies de connexió no existents - - - Vies internes no existents			



PLÀNOL 3. APARCAMENTS DE BICICLETES EXISTENTS AL CAMPUS		 Unitat de Planificació i Gestió de la Mobilitat	 N 1:5961	
	Aparcabis			
FONT: Elaboració pròpia (2014)				



PLÀNOL 4. PROPOSTA D'APARCAMENTS TANCATS PER A BICICLETES

 Aparcament tancat

 UPH Planificació i Gestió de la Mobilitat	 N	
1:6238		