



Ajuntament de
Barcelona



Estratègia de promoció de la bicicleta entre els treballadors de l'Ajuntament de Barcelona



Resum executiu

Març 2016

Índex

1. Enquesta de mobilitat als treballadors

1.1. Dades de l'enquesta

1.2. Repartiment modal

1.3. Temps del desplaçament

1.4. Mobilitat *in labore*

1.5. Perfils de treballadors segons el mode transport *in itinere*

1.6. Emissions de la mobilitat *in itinere*

1.7. Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

2. Metodologia de certificació d'edificis ciclables

2.1. Glossari

2.2. Requisits per a la certificació

3. Auditories *Bike Friendly Building*

3.1. Cases Consistorials

3.2. Diagonal

3.3. Gràcia

Índex

1. Enquesta de mobilitat als treballadors

1.1. Dades de l'enquesta

1.2. Repartiment modal

1.3. Temps del desplaçament

1.4. Mobilitat *in labore*

1.5. Perfils de treballadors segons el mode transport *in itinere*

1.6. Emissions de la mobilitat *in itinere*

1.7. Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

2. Metodologia de certificació d'edificis ciclables

2.1. Glossari

2.2. Requisits per a la certificació

3. Auditories *Bike Friendly Building*

3.1. Cases Consistorials

3.2. Diagonal

3.3. Gràcia

1.1 Dades de l'enquesta

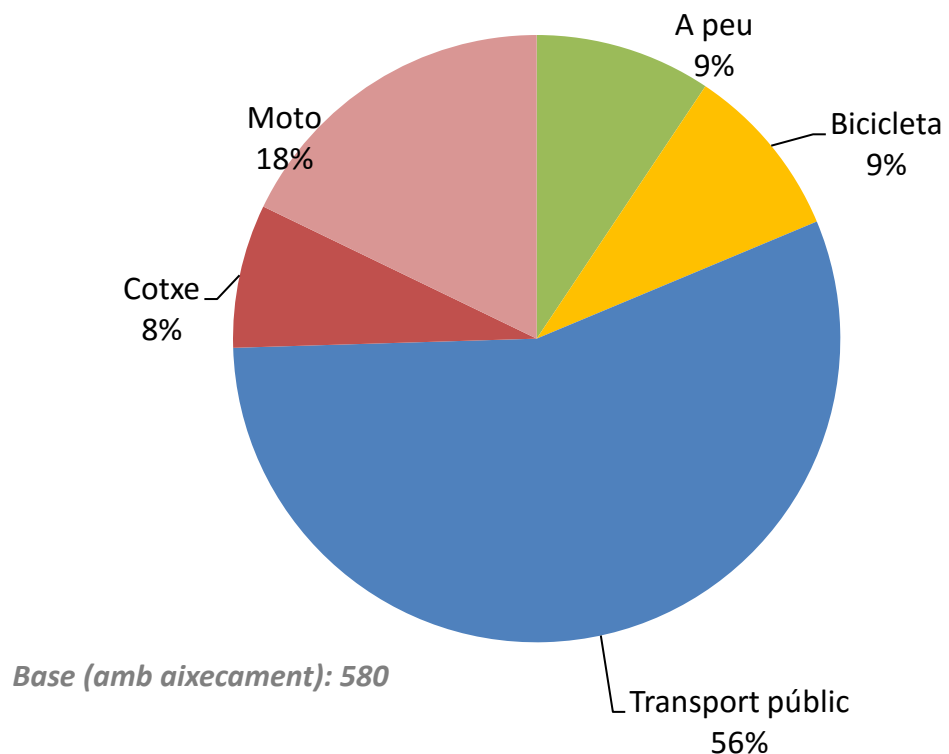
- **Data:** entre el 16 de desembre de 2015 i el 8 de gener de 2016
- **Format:** *on line*
- **Univers:** tots els treballadors de la Gerència d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament de Barcelona (580)
- **Mostra:** 298 respostes, que representen el 51% de l'univers de l'enquesta

Univers i mostra de l'enquesta per als principals edificis analitzats

Centre de treball	Respostes	Treballadors	Representació	Aixecament
Av. Diagonal, 240	93	236	47%	2,145
Av. Diagonal, 230	17			2,145
c/Torrent de l'Olla, 218-220	115	248	46%	2,157
c/ Tarragona, 141	15	21	71%	1,400
Pça. de Carles Pi i Sunyer, 8-10	17	29	59%	1,706
Centre de manteniment Serra i Martí	5	10	50%	2,000
Can Cadena (c/Menorca, 25)	5	5	100%	1,000
Altres	31	31	100%	1,000
TOTAL	298	580	51%	1,946

1.2 Repartiment modal

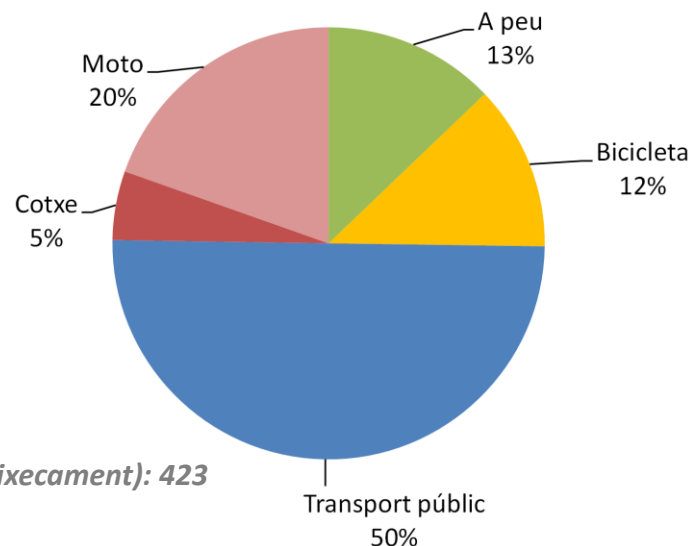
Mode de transport principal agrupat



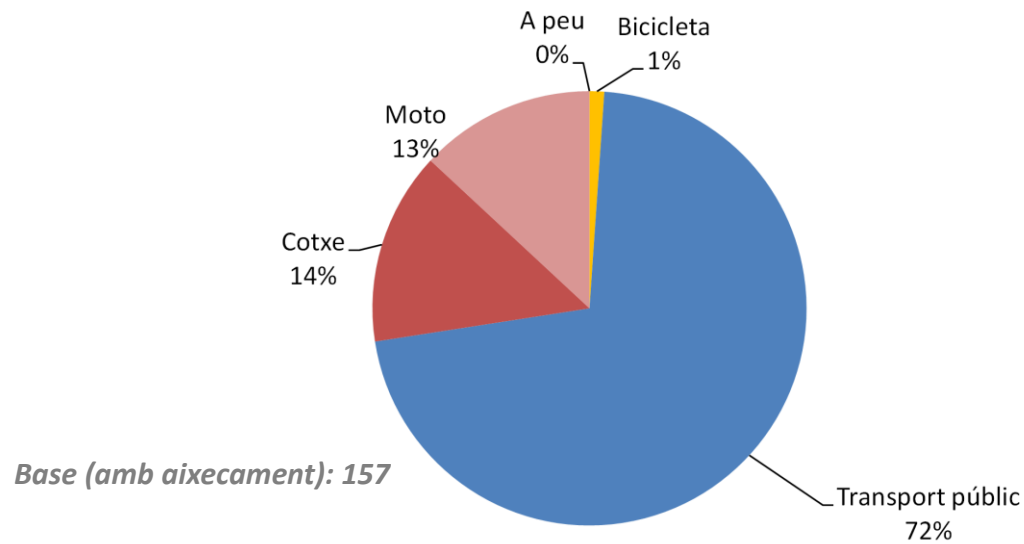
- **Més de la meitat dels treballadors accedeixen amb transport públic**
- Entre els vehicles motoritzats **predomina la moto amb un 18% del total**
- Un total de **54 persones (9%) fan servir la bicicleta**, la meitat dels que van en moto

1.2 Repartiment modal

Mode de transport principal agrupat.
Desplaçaments intramunicipals



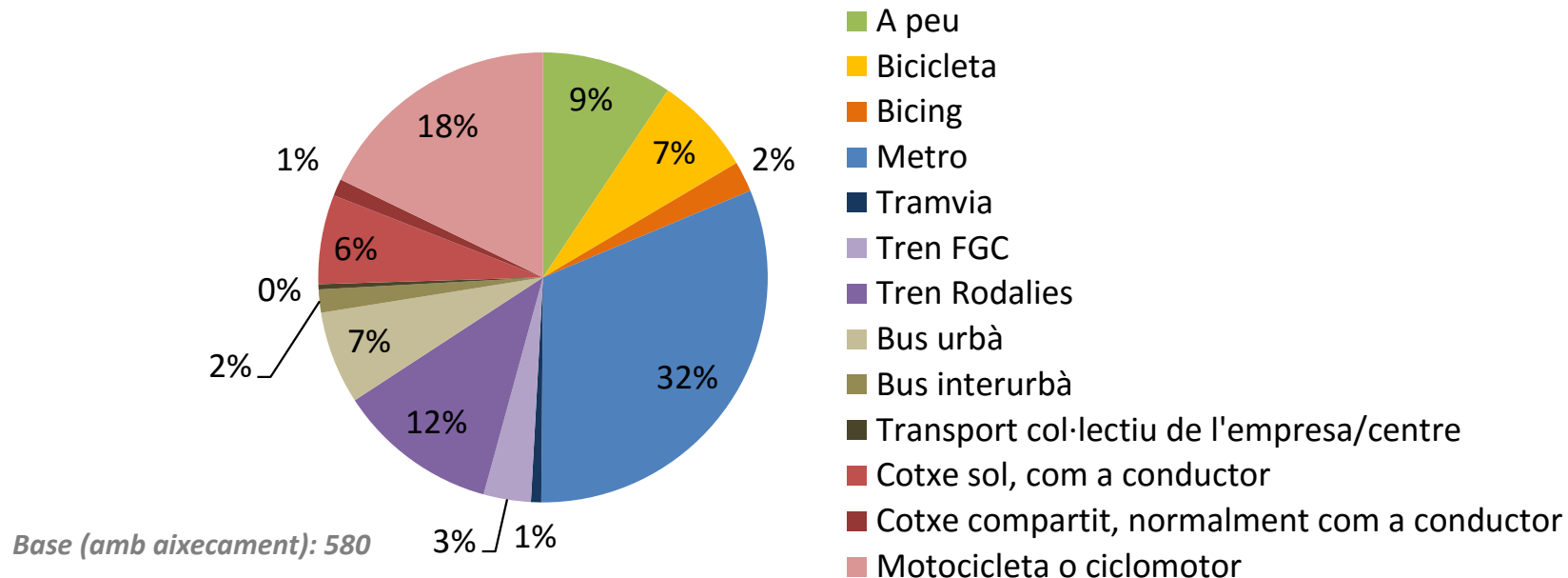
Mode de transport principal agrupat.
Desplaçaments intermunicipals



- El **transport públic** és utilitzat en el **50%** dels desplaçaments **intramunicipals**, i en el **72%** dels **intermunicipals**
- Entre els vehicles motoritzats la **moto domina els desplaçaments intramunicipals**, mentre que en els **intermunicipals el repartiment és equitatiu amb el cotxe**.
- Els **modes no motoritzats** presenten una **quota residual** en els desplaçaments **intermunicipals**

1.2 Repartiment modal

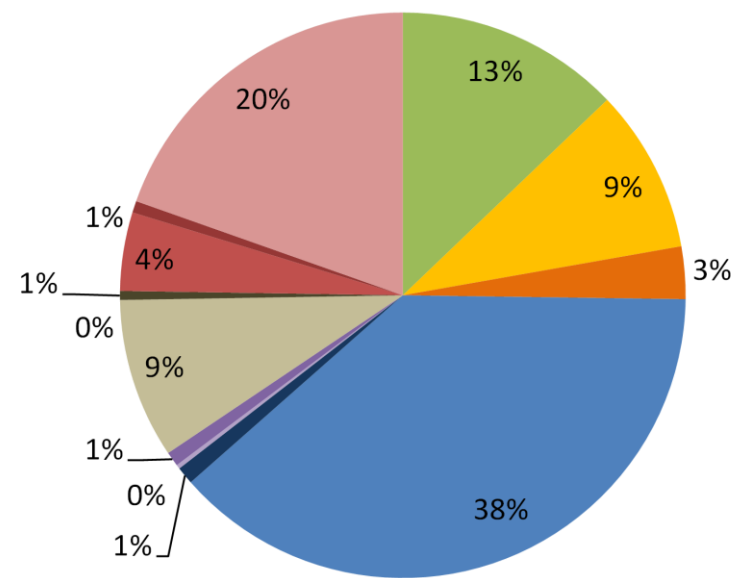
Mode de transport principal



- Dins el transport públic **destaca el metro i el tren de rodalies**
- **Dins la bicicleta el Bicing suposa un 23%**, és a dir un 2% del total
- Analitzant els modes individualment **la moto és el 2n** després del metro

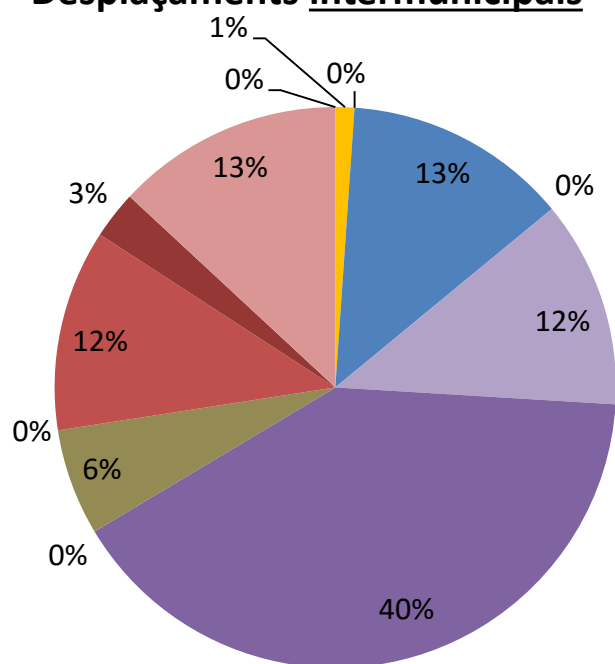
1.2 Repartiment modal

Mode de transport principal.
Desplaçaments intramunicipals

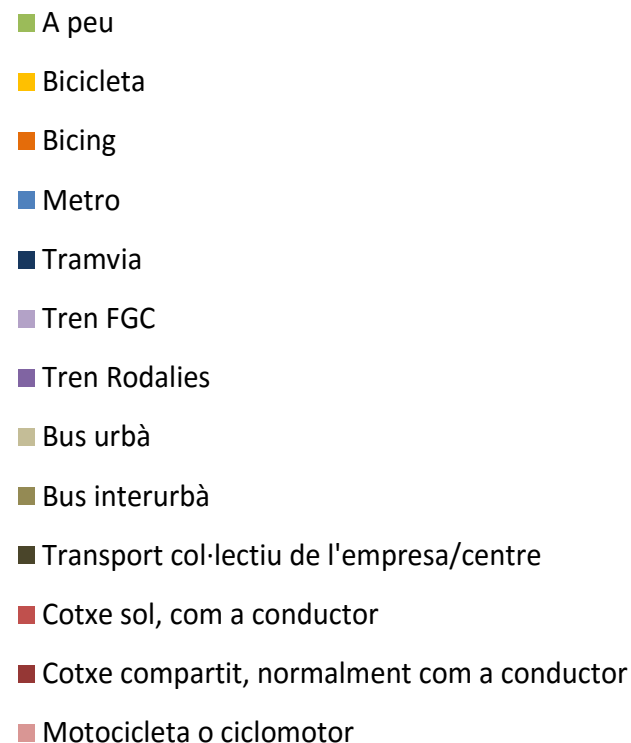


Base (amb aixecament): 423

Mode de transport principal.
Desplaçaments intermunicipals

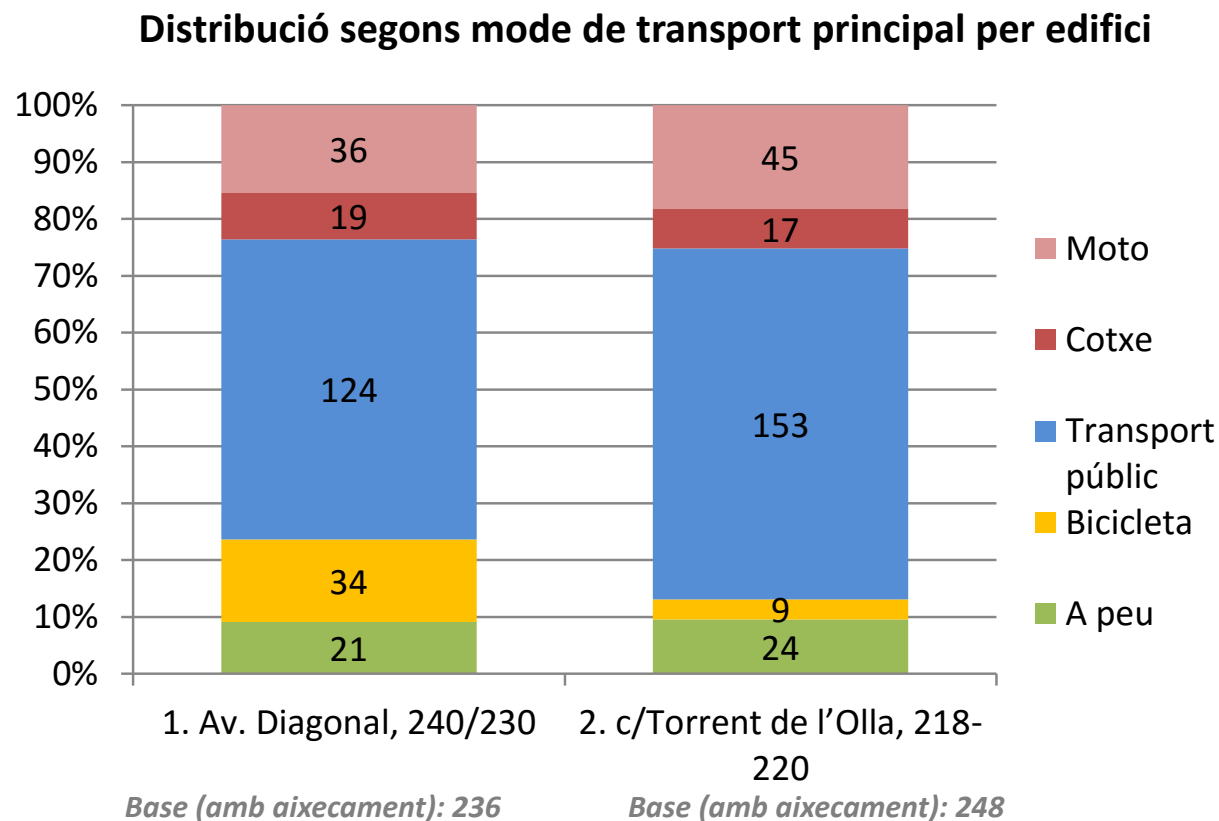


Base (amb aixecament): 157



- Com ja s'ha apuntat anteriorment, dins el transport públic **destaca el metro (intramunicipals) i el tren de rodalies (intermunicipal)**
- El **cotxe compartit** guanya quota en els **desplaçaments intermunicipals**

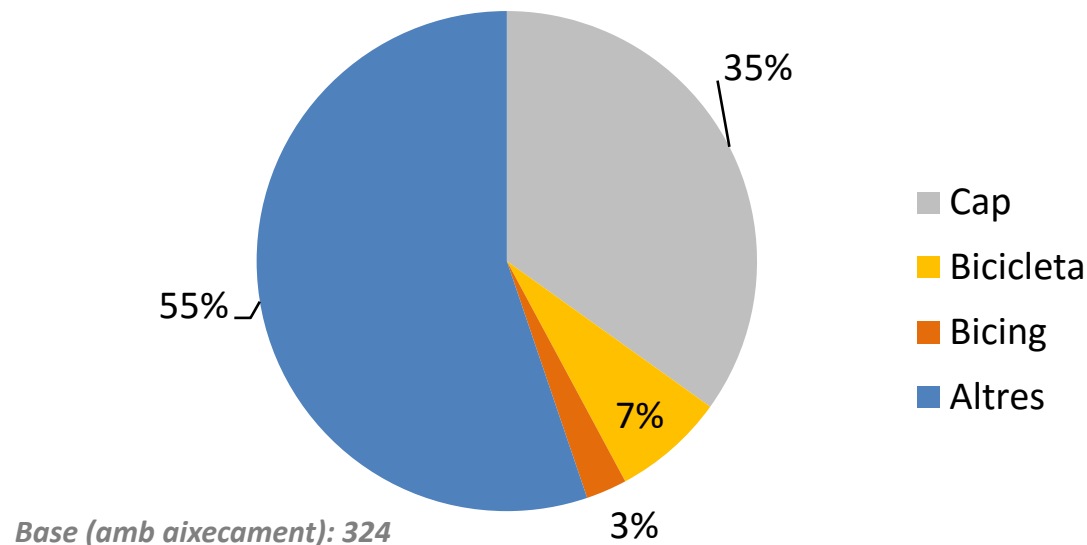
1.2 Repartiment modal



- A Torrent de l'Olla es fa servir més el transport públic i la motocicleta que la bicicleta en relació a **Av. Diagonal on hi ha la millor quota ciclista**

1.2 Repartiment modal

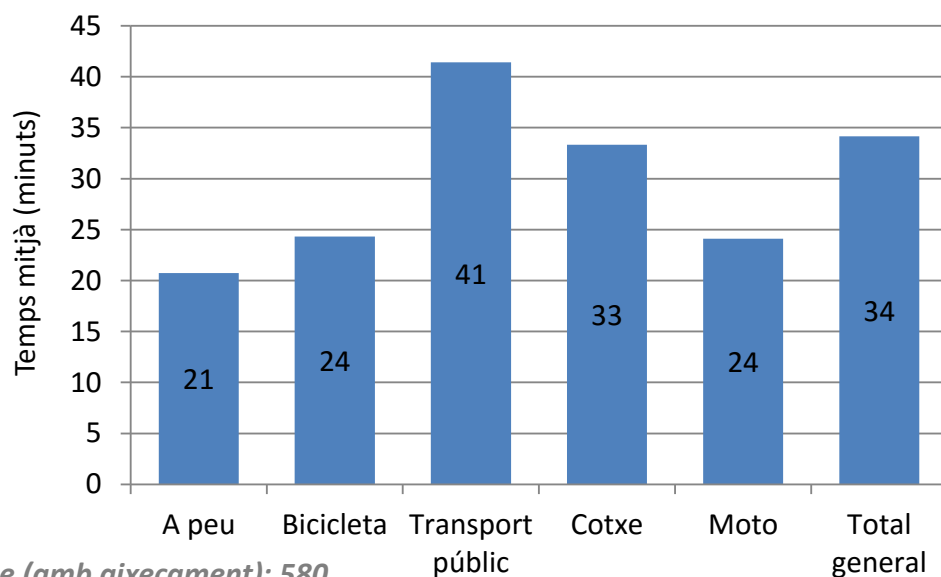
Grau de combinació del transport públic com a mode principal amb la bicicleta



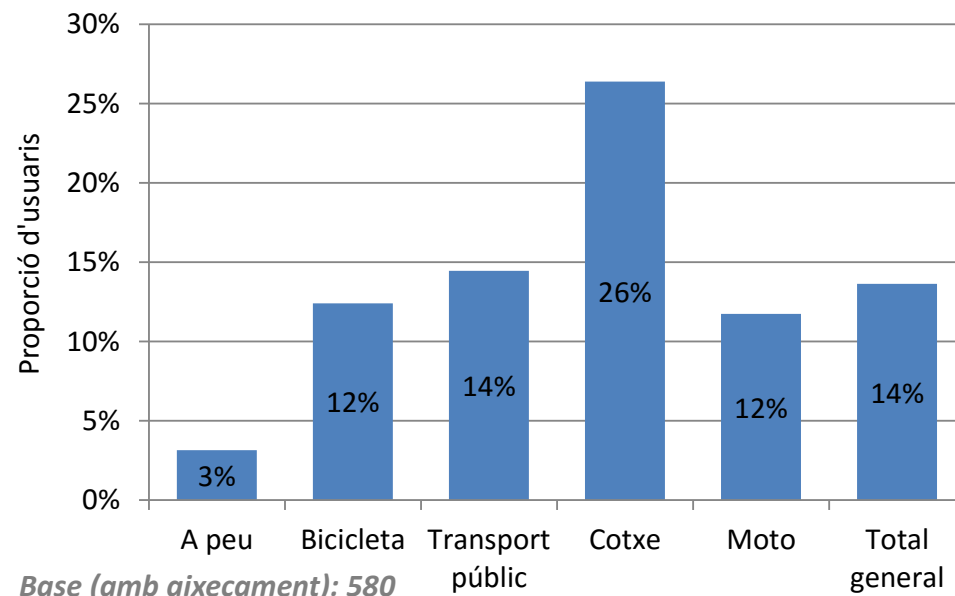
- Del 56% que va en transport públic com a mode principal (324 persones), **un 7% el combina en alguna etapa amb la bicicleta i un 3% amb el Bicing**
- Per tant, s'estima que **unes 32 persones més** utilitzen la bici en el seu desplaçament a la feina

1.3 Temps del desplaçament

Temps mitjà del desplaçament segons el mode principal



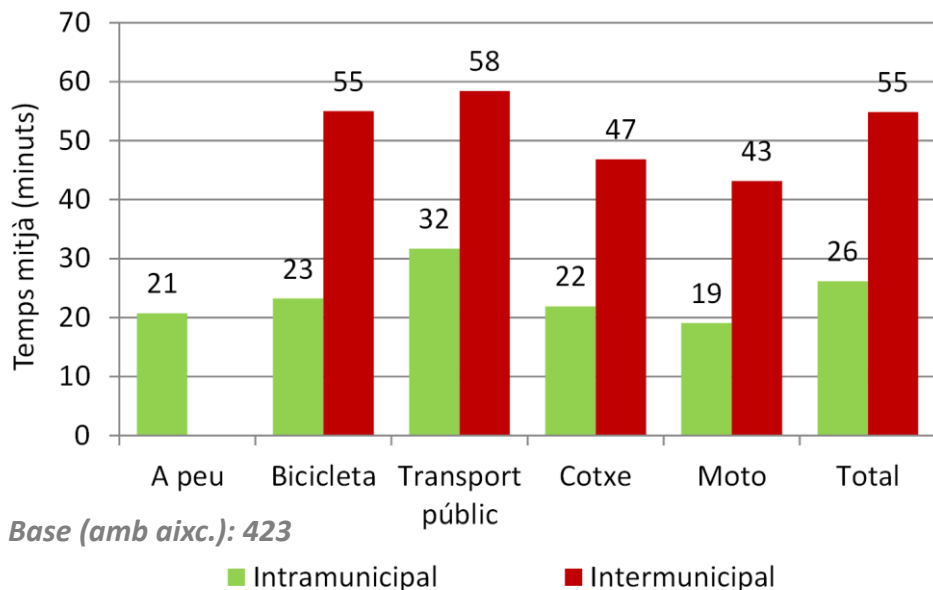
Proporció d'usuaris que declaren un temps màxim superior a 10 minuts del mitjà



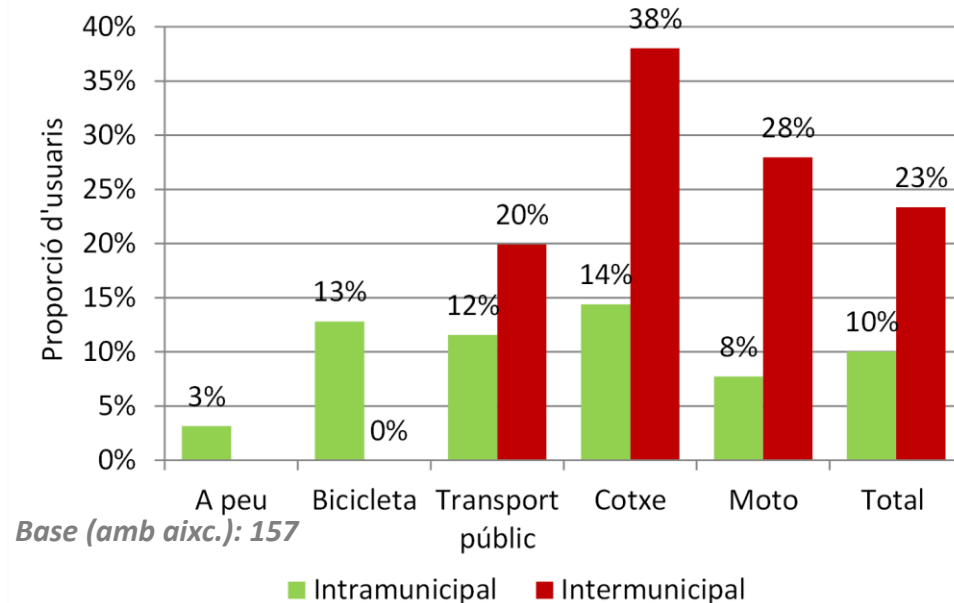
- Globalment els usuaris de transport públic són els que dediquen més temps al desplaçament, si bé els **usuaris del cotxe són els que tenen un temps de desplaçament més incert**
- **La bicicleta i la moto presenten resultats molt semblants**
- El desplaçament a peu és lògicament el més previsible

1.3 Temps del desplaçament

Temps mitjà del desplaçament segons el mode principal i tipus de desplaçament



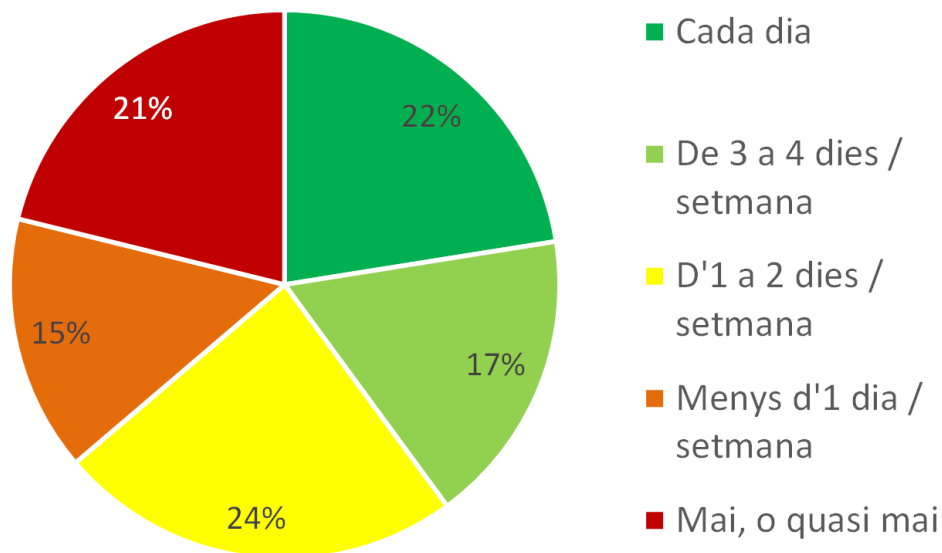
Proporció d'usuaris que declaren un temps màxim superior a 10 minuts del mitjà



- En desplaçaments **intramunicipals**, la **moto** és el mode més ràpid. La **bicicleta** es situa només **1 minut després del cotxe**.
- En desplaçaments **intermunicipals** els **modes motoritzats** segueixen sent més **ràpids**, per davant de la bici i el transport públic.
- La **impredictivilitat** del **cotxe** i la **moto augmenta** de considerablement en desplaçaments **intermunicipals**, mentre el **transport públic** és més **previsible**.

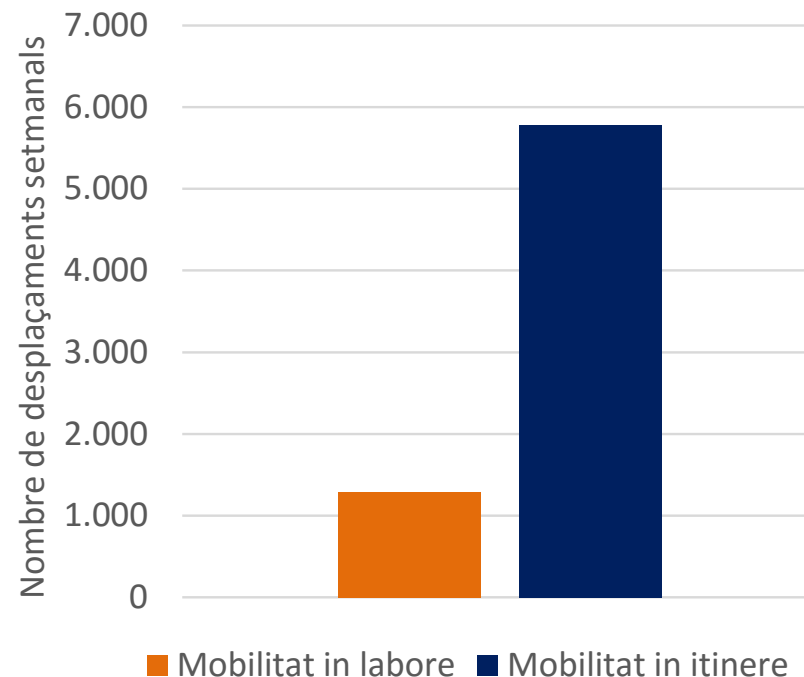
1.4 Mobilitat *in labore*

Freqüència de la mobilitat *in labore*



Base (amb aixc.): 580

Importància relativa dels desplaçaments *in labore* respecte als desplaçaments *in itinere*

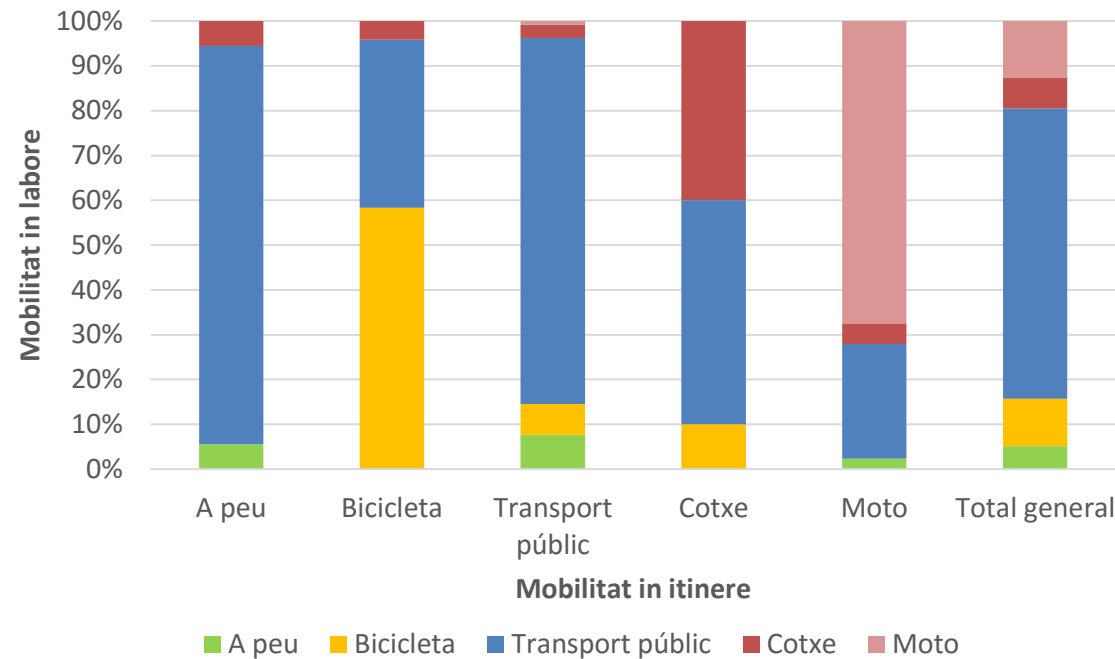


Base (amb aixc.): 580

- **1 de cada 5 treballadors** realitzen **desplaçaments *in labore* cada dia de la setmana**, mentre **2 de cada 4 treballadors** en realitzen de **3 a 4 dies a la setmana**
- La **mobilitat *in labore*** suposa el **18% dels desplaçaments totals**

1.4 Mobilitat *in labore*

Mode utilitzat per a la mobilitat *in labore* en funció del mode principal *in itinere*



Base (amb aixc.): 580

- El principal mode de transport utilitzat per a la mobilitat *in labore* és el transport públic, utilitzat majoritàriament per un 65% dels usuaris
- Els usuaris habituals de la bicicleta i la moto utilitzen majoritàriament el vehicle propi en els seus desplaçaments durant la jornada laboral, mentre els usuaris del cotxe utilitzen el vehicle propi en un 40% dels casos
- Si l'Ajuntament tingués bicicletes a disposició dels treballadors per a mobilitat *in labore*, la quota de la bici tindria actualment un sostre del 60%

1.5 Perfil dels treballadors segons mode de transport *in itinere*

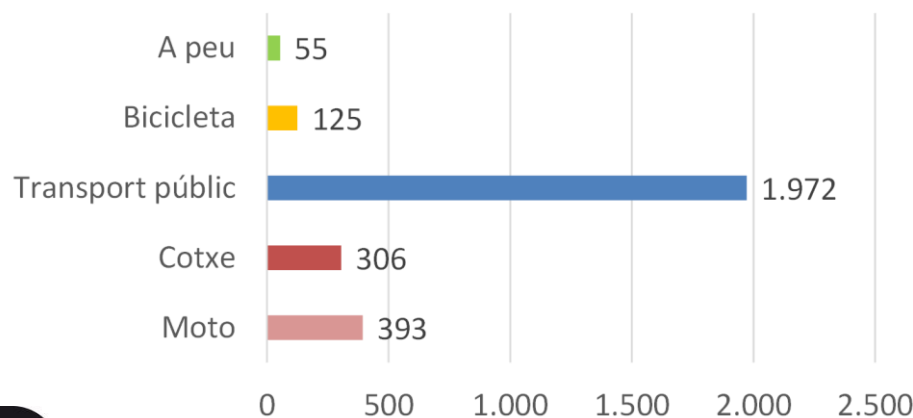
MODE PRINCIPAL					
Quantificació del segment (nombre i % treballadors)	54 (9%)	324 (56%)	44 (8%)	103 (18%)	54 (9%) (41 bici pròpia + 13 Bicing) +32 persones combinen TP i bici
Usuaris amb bici pròpia	59%	48%	33%	53%	90%
Tipologia de bicicleta majoritària	Ciutat/Passeig BTT	BTT Ciutat/Passeig	BTT Carretera	BTT Ciutat/Passeig	Plegable Ciutat/Passeig
Robatori bicicleta (alguna vegada)	15%	32%	25%	43%	55%
Carnet del Bicing vigent	26%	18%	8%	21%	34%
Ús bicicleta lleure (mínim 1 cop/mes)	16%	22%	18%	40%	48%
Han provat d'anar en bici a la feina alguna vegada	21%	26%	11%	39%	Altres dades • 81% circula per carrils bici • 75% entra la bici pròpia a l'oficina • Mode anterior: 14% VP, 38% TP

1.6 Emissions degudes a la mobilitat *in itinere*

Metodologia emprada per al càlcul d'emissions

- Els resultats finals de consum i emissions es calculen a partir dels **factors** mitjans de **consum i emissions per vehicle i quilòmetre** corresponents a la **Regió Metropolitana de Barcelona** (RMB; 164 municipis), que figuren en el Pla Director de la Mobilitat 2013-2018 (ATM, 2014).
- Per a cadascun dels modes de transport (a peu, bicicleta, Bicing, bus urbà, bus interurbà, transport col·lectiu d'empresa, metro, tren FGC, tren Rodalies, tramvia, cotxe sol, cotxe compartit i motocicleta), es comptabilitzen els **quilòmetres** realitzats en l'**accés al lloc de treball**, en funció de l'origen i la destinació dels trajectes.
- Addicionalment, es tenen en compte les **ocupacions mitjanes** de cadascuna de les tipologies de vehicles, prenent com a referència les ocupacions que figuren en el Pla Director de la Mobilitat 2013-2018 (ATM, 2014).

Vehicles-km totals en l'accés al lloc de treball



Font: Vaic Mobility (2016)

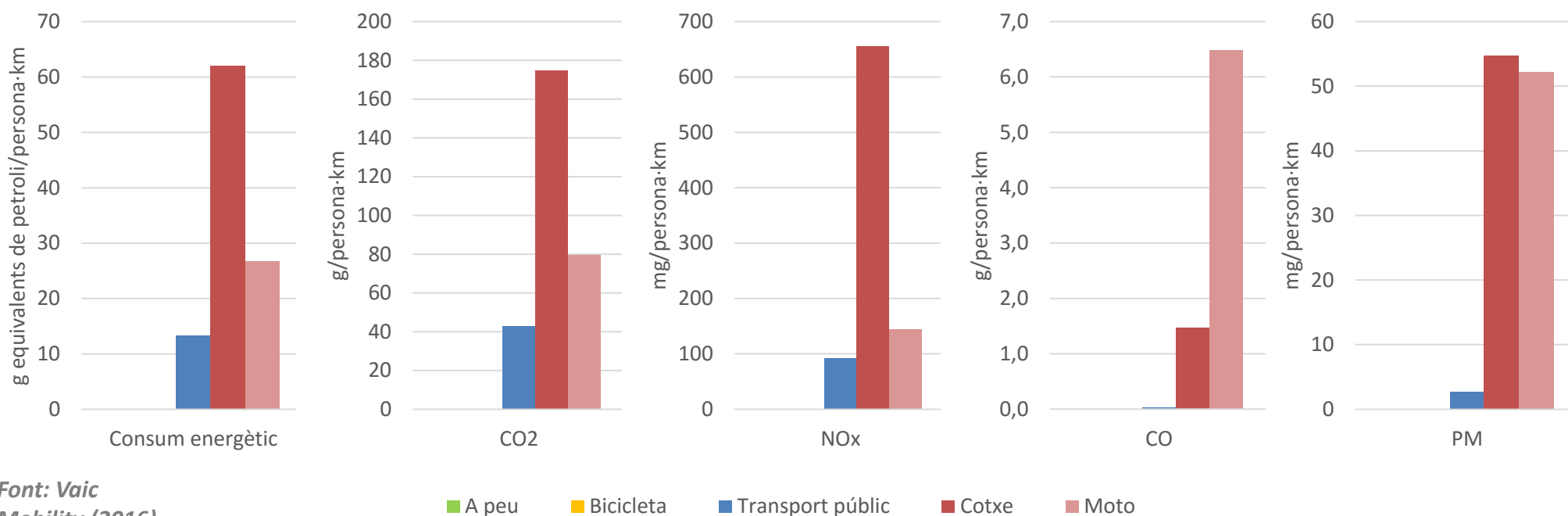
Ocupacions (pax/km)

A peu	1,00
Bicicleta, Bicing	1,00
Bus urbà, Bus interurbà, T. Col. Empresa	13,79
Metro, Tramvia	25,67
Tren FGC, Tren Rodalies	27,31
Cotxe Sol	1,00
Cotxe Compartit	2,00
Motocicleta	1,00

Font: Vaic Mobility (2016), a partir d'ATM (2014)

1.6 Emissions de la mobilitat *in itinere*

Factors de consum energètic i emissions de contaminants i partícules per persona i quilòmetre



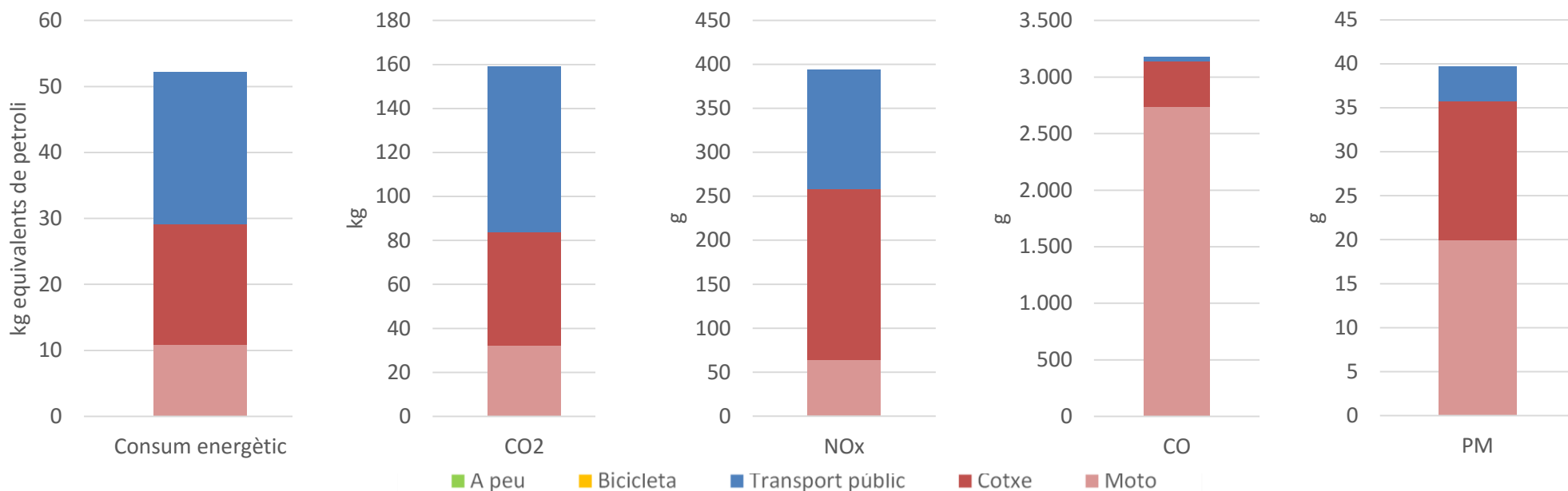
Font: Vaic Mobility (2016), a partir dels factors del Pla Director de Mobilitat 2013-2018 (ATM, 2014). Emissions en destí

- Els **modes no motoritzats** produeixen **zero emissions** per persona i quilòmetre
- El **transport públic** és el mode motoritzat amb **menors factors d'emissió per persona i quilòmetre**
- Els **vehicles privats motoritzats** concentren els **majors factors d'emissió** en comparació amb el transport públic, especialment pel que fa als **NOx, CO i PM**

1.6 Emissions de la mobilitat *in itinere*

Consum energètic i emissions totals en l'accés al lloc de treball

(dades per al total de desplaçaments de casa a la feina produïts en un dia laborable)



Font: Vaic Mobility (2016), a partir dels factors del Pla Director de Mobilitat 2013-2018 (ATM, 2014). Emissions en destí

- L'accés al lloc de treball en **modes no motoritzats no produeix emissions**
- Tot i la seva **utilització majoritària (56% de la quota total)**, els nivells globals de **consum i emissions del transport públic són inferiors a les dels vehicles privats motoritzats**
- El **cotxe i la moto**, malgrat suposar només el **26% de la quota modal**, **concentren la major part de les emissions en l'accés al lloc de treball (56% del consum, 53% del CO2, 66% dels NOx, 99% del CO i 90% de les PM)**

1.7 Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

Impacte potencial del canvi modal cap a la bicicleta

MODE PRINCIPAL						
Quantificació del segment (usuaris totals)		54	324	44	103	54
Predisposició al canvi modal cap a la bicicleta (usuari potencials = sí + potser sí)		45 (82%)	271 (84%)	24 (54%)	69 (67%)	-
Distribució de l'estalvi potencial en consum i emissions degut al canvi modal cap a la bicicleta (usuaris potencials = sí + potser sí)	Consum energètic (-70%)		53%	27%	20%	
	Emissions de CO2 (-71%)		56%	25%	19%	
	Emissions de NOx (-67%)		43%	40%	16%	
	Emissions de CO (-66%)		1%	11%	88%	
	Emissions de PM (-64%)		13%	34%	53%	

1.7 Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

Quota modal objectiu per a la bicicleta

MODE PRINCIPAL (mobilitat <i>in itinere</i>)						
Quantificació del segment (usuaris totals)		54	324	44	103	54
Predisposició al canvi modal cap a la bicicleta (sí + potser sí)		45 (82%)	271 (84%)	24 (54%)	69 (67%)	-
Quota modal de la bicicleta	Actual (2015)	9,3% <i>in itinere</i> / 10,2% <i>in labore</i> TOTAL ¹ : 9,5%				
	Horitzó 2020	18% <i>in itinere</i> / 30% <i>in labore</i> TOTAL¹: 20%				

¹Quota ponderada a partir del nombre total de desplaçaments setmanals:

- *in itinere*: 5.800 desplaçaments
- *In labore*: 1.292 desplaçaments

Ciutat	Quota modal bicicleta (mobilitat obligada)	Any	Font
Copenhaguen	45%	2014	København Kommune
Amsterdam	45%	2014	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Sevilla	9%	2014	CONAMA
Treballadors Gerència Ecologia Urbana	9%	2016	VAIC Mobility
Barcelona ciutat	1,8%	2014	Ajuntament de Barcelona

1.7 Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

Mesures prioritàries en funció del mode de transport principal

MESURES					
Aparcament segur per a la bici pròpia al lloc de treball (interior o entorn accés)	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Conèixer un itinerari adequat per accedir al lloc de treball	★	★★	★		
Disponibilitat d'una bicicleta (elèctrica o convencional) per fer la prova				★★	
Dutxes i vestidors al lloc de treball	★★	★	★★	★	
Elements per al manteniment i/o reparació de la bici al lloc de treball					★★
Senyalització dels accessos per a bicicletes					★

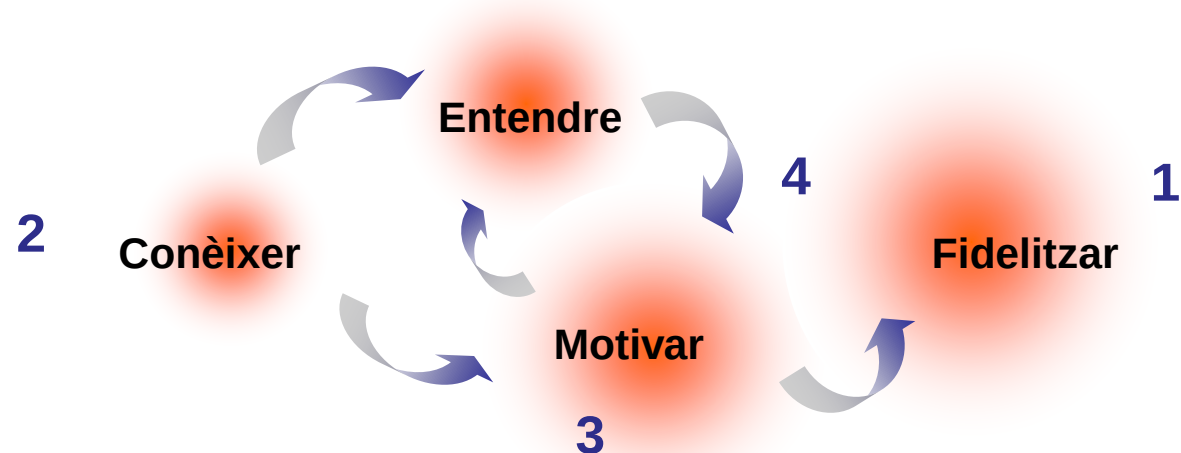
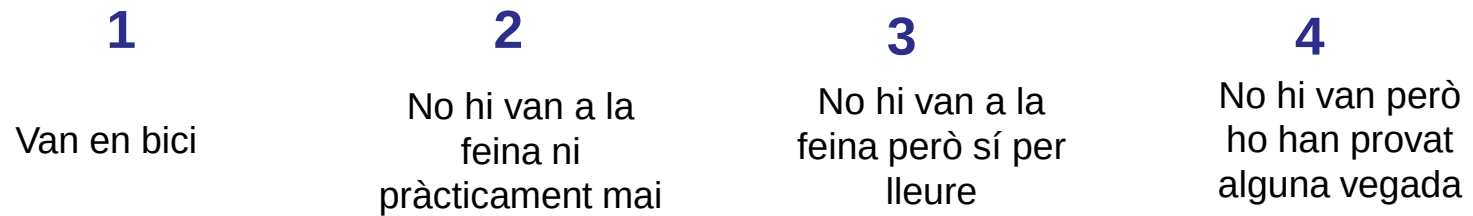
1.7 Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

Idees força per a l'estratègia i la comunicació

La bici per anar a la feina és...					
Més ràpida	★★★★	★★	★		
Més salut		★★	★★★★	★★★★	
Més relax		★	★★★★	★★★★	
Menys diners		★★	★★★★	★	

1.7 Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

Procés personal de canvi cap a la bicicleta



1.7 Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

MESURES PRIORITÀRIES PER A TOTS ELS TREBALLADORS

- Les mesures relacionades amb garantir l'**aparcament segur** en el lloc de feina són les **més demandades** pel conjunt dels treballadors.

MESURES PRIORITÀRIES SEGONS EL PERFIL D'USUARI DE LA BICICLETA

- Els **usuaris** habituals de la **bicicleta**, a qui cal **fidelitzar**, demanden principalment elements per al **manteniment i/o reparació** de la **bici** al lloc de treball, així com una **senyalització** dels **accessos** per a bicicletes.
- Els **no usuaris** de la **bicicleta** que **no la utilitzen pràcticament mai**, a qui cal **introduir** en la **cultura de la bicicleta**, necessiten conèixer un **itinerari segur** fins al lloc de treball, així com la disponibilitat de **dutxes i vestidors**.
- Els **no usuaris** de la **bicicleta** que **la utilitzen en moments de lleure**, a qui cal **motivar** en l'ús d'aquest mode de transport, valorarien positivament la **disponibilitat** d'una **bicicleta** (principalment elèctrica) per fer la **prova**.



1.7 Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

MESURES PRIORITÀRIES SEGONS MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL

- **Mode a peu**

- Malgrat mostrar una **bona predisposició** al canvi modal (**45 usuaris**), esdevenen un col·lectiu **poc acostumat** a l'ús de la **bicicleta**.
- Per tant, caldria **formar-los** en l'ús d'aquest mode de transport.
- El **canvi modal** procedent dels usuaris del mode a peu **no** suposa cap **estalvi** en **consum** ni **emissions**.
- El **missatge** que caldria donar-los és la major **rapidesa** de la bicicleta com a alternativa de mobilitat.



- **Transport públic**

- Constitueixen el **grup més nombrós i predisposat** al canvi modal (**271 usuaris**).
- De manera semblant als usuaris del mode a peu, són un grup **poc format** en l'ús de la **bicicleta** com a mode de transport, així com el més desconexedor dels possibles itineraris.
- El **canvi modal** cap a la bicicleta suposaria estalvis significatius en **consum**, **emissions** de **CO₂** i **NOx**.
- Entre les seves **demandes principals** destaca la coneixença d'un **itinerari segur** per accedir al lloc de treball.
- Els **missatges** a transmetre a aquest grup són la **rapidesa**, la **salut** i l'**estalvi econòmic**.



1.7 Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

MESURES PRIORITÀRIES SEGONS MODE DE TRANSPORT

- **Cotxe**
 - Són el col·lectiu **menys predisposat** al **canvi modal** (24 usuaris).
 - Llevat dels que utilitzen la bici per a usos esportius/de lleure, caldria **introduir-los** en la **cultura** de la **bicicleta**.
 - El **canvi modal** concentra el **40%** de l'**estalvi** en emissions de **NOx**.
 - El **missatge** a transmetre és el de més **salut, relax i estalvi econòmic** en l'accés al lloc de treball.
- **Motocicleta i ciclomotor**
 - Un total de **69 usuaris** estarien **disposats** al **canvi modal**.
 - Esdevenen un **col·lectiu clau** que cal **motivar** cap al **canvi modal** cap a la bicicleta, ja que són els usuaris **més acostumats** a utilitzar la **bicicleta** per a usos de **lleure**, i són el sector amb **major experiència** prèvia en l'ús de la **bici** per accedir a la **feina**.
 - El **canvi modal** concentra el **53%** de l'**estalvi** potencial total en emissions de **PM**, i una cinquena part de l'estalvi en consum energètic i CO₂.
 - Entre les **demandes** principals destaca la possibilitat de **provar** una **bicicleta elèctrica** per anar a la feina.
 - El **missatge** que cal donar a aquest col·lectiu és que la **bicicleta** suposa una **alternativa** de mobilitat més **saludable i relaxada**, i igual de **competitiva** en termes de **temps de desplaçament**.



Índex

1. Enquesta de mobilitat als treballadors

1.1. Dades de l'enquesta

1.2. Repartiment modal

1.3. Temps del desplaçament

1.4. Mobilitat *in labore*

1.5. Perfils de treballadors segons el mode transport *in itinere*

1.6. Emissions de la mobilitat *in itinere*

1.7. Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

2. Metodologia de certificació d'edificis ciclables

2.1. Glossari

2.2. Requisits per a la certificació

3. Auditories *Bike Friendly Building*

3.1. Cases Consistorials

3.2. Diagonal

3.3. Gràcia

2.1 Glossari

Rellevància dels requisits

IM = Imprescindible	10 requisits
MR = Molt recomanable	13 requisits
RE = Recomanable	12 requisits

Grau de compliment dels requisits

Requisit assolit	
Requisit assolit, amb un marge significatiu de millora	
Requisit no assolit	

Tipus de certificació segons compliment de requisits

No certificable = no compleix algun dels requisits imprescindibles

Suficiència = compleix els requisits imprescindibles

Notorietat = compleix els requisits imprescindibles i els molt recomanables

Excel·lència = compleix els requisits imprescindibles, els molt recomanables i un 50% dels recomanables

2.2 Requisits per a la certificació

Requisits de certificació	Sí/No	Rellevància
Accessibilitat en bicicleta fins a l'edifici		
Connectivitat amb la xarxa bàsica de bicicleta (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)		IM
Connectivitat amb les principals parades de transport públic (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)		IM
Itinerari ciclable fins als accessos de l'edifici (carril-bici, zona 30 senyalitzada, zona de vianants sense restricció, etc., a < 50m)		MR
Senyalització d'orientació sobre com arribar en bicicleta (disponible en vies principals en un radi mínim d'uns 300 metres)		RE

2.2 Requisits per a la certificació

Requisits de certificació	Sí/No	Rellevància
Aparcaments interiors per a bicicletes		
Capacitat per a assolir l'objectiu modal entre els treballadors (referència 18% de bici = 18 places / 100 treballadors) ¹		IM
Capacitat mínima per a visitants amb bici plegable (mínim de referència d'2 places / 100 visites en hora punta- HP)		MR
Capacitat mínima per a visitants amb bici convencional o elèctrica (mínim de referència d'2 places / 100 visites en hora punta - HP)		RE
Aparcaments amb un nivell de seguretat adequat (aparcament tancat o amb ancoratges que permetin lligar quadre o consignes)		IM
Aparcaments amb accés rodat des de l'exterior		IM
Aparcaments amb localització propera a l'accés principal (referència de < 25 m d'accés principal)		MR
Aparcaments exteriors per a bicicletes		
Capacitat disponible propera a l'accés per a visitants en horari d'atenció (juntament amb aparcament interior 10 places / 100 visites HP a <25m i visible) ²		IM

2.2 Requisits per a la certificació

Requisits de certificació	Sí/No	Rellevància
Senyalització sobre l'accés en bicicleta a l'edifici		
Senyalització d'accés permès amb bicicleta plegable		IM
Senyalització de reforç que es permet accedir amb bicicleta plegable a l'ascensor		MR
Senyalització d'accés permès amb bicicleta convencional o elèctrica		MR
Senyalització de reforç que es permet accedir amb bicicleta convencional o elèctrica a l'ascensor (si és possible i permet accedir a zones d'aparcament)		MR
Senyalització d'orientació des de cada accés públic de l'edifici fins a l'aparcament de visitants		IM
Senyalització d'orientació de l'aparcament per als treballadors des de cada un dels accessos a l'edifici (si és diferent del dels visitants)		RE

2.2 Requisits per a la certificació

Requisits de certificació	Sí/No	Rellevància
Serveis complementaris per al ciclista		
Lavabo proper a l'aparcament dels treballadors (a < 25 metres, o en el camí de l'aparcament als llocs de feina)		IM
Dutxes disponibles per als treballadors (Mínim 1 per edifici + 1 addicional per cada 250 treballadors) ³		MR
Punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques de treballadors (preferentment endoll dins de guixeta. Mínim 1 / 25 places)		MR
Consignes per a accessoris en els aparcaments interiors dels treballadors (per deixar casc, bosses, calçat, etc.)		MR
Inflador de rodes disponible per als treballadors (preferentment dins l'aparcament de treballadors)		MR
Inflador de rodes disponible per als visitants (preferentment en l'exterior, proper a l'aparcament)		RE
Punt d'autoreparació de bicicletes per als treballadors		RE
Assistència mecànica amb cita prèvia		RE
Bicicletes o Bicing per a desplaçaments durant la jornada laboral		MR
Bicicletes elèctriques per a desplaçaments durant la jornada laboral		RE
Assessorament personalitzat per a potencials ciclistes		RE

³ Consultar Annex 3 per a justificació detallada de la ràtio escollida.

2.2 Requisits per a la certificació

Requisits de certificació	Sí/No	Rellevància
Polítiques de promoció de la bicicleta a la feina		
Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als treballadors (itineraris disponibles, localització i condicions d'aparcament, etc.)		IM
Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als visitants (web, xarxes socials, cartells, OPI, etc.)		MR
Incentius econòmics vinculats a la utilització de la bicicleta a la feina		RE
Campanyes periòdiques de promoció de la bicicleta a la feina (Bicia't, dia sense cotxes, dia en bici a la feina, 30 dies en bici, etc.)		MR
Organització d'activitats puntuals per provar la bicicleta (sortides lúdiques, visites conjuntes de feina, etc.)		RE
Promoure el reconeixement públic de les persones que van en bicicleta a la feina, especialment dins el mateix edifici		RE
Oferta formativa en ús de la bicicleta (circulació, mecànica bàsica, etc.)		RE

Índex

1. Enquesta de mobilitat als treballadors

1.1. Dades de l'enquesta

1.2. Repartiment modal

1.3. Temps del desplaçament

1.4. Mobilitat *in labore*

1.5. Perfils de treballadors segons el mode transport *in itinere*

1.6. Emissions de la mobilitat *in itinere*

1.7. Accions prioritàries per fomentar el canvi modal

2. Metodologia de certificació d'edificis ciclables

2.1. Glossari

2.2. Requisits per a la certificació

3. Auditories ***Bike Friendly Building***

3.1. Cases Consistorials

3.2. Diagonal

3.3. Gràcia

3.1 Cases Consistorials

Requisits de certificació	Cases consistorials	Rellevància	Observacions
1. Accessibilitat en bicicleta fins a l'edifici			
1.1. Connectivitat amb la xarxa bàsica de bicicleta (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	☒	IM	Connexió mínimament resolta a través de carrers de vianants cap a l'est, el sud i l'oest fins a Pg. St. Joan, Ronda St. Pau i Pg. Colom, respectivament. Connectivitat millorable cap al nord per connectar amb Gran Via i en tot l'eix de Via Laietana
1.2. Connectivitat amb les principals parades de transport públic (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	☒	IM	Connexió suficient per connectar amb línies L3 i L4 i per a connectar amb Plaça Catalunya (FGC, metro, rodalies)
1.3. Itinerari ciclable fins als accessos de l'edifici (carril-bici, zona 30 senyalitzada, zona de vianants sense restricció, etc., a < 50m)	☒	MR	En tot l'entorn proper es disposa de comoditat de circulació amb precaució a través dels carrers de l'illa de vianants
1.4. Senyalització d'orientació sobre com arribar en bicicleta (disponible en vies principals en un radi mínim d'uns 300 metres)	☒	RE	Inexistent

3.1 Cases Consistorials

Requisits de certificació	Cases consistorials	Rellevància	
2. Aparcaments interiors / tancats per a bicicletes			
2.1. Capacitat per a assolir l'objectiu modal entre els treballadors (referència 18% de bici = 18 places / 100 treballadors)	☒	IM	Actualment disponibles 30 places en aparcament interior (Amb 530 treballadors són 6 places/100 treballadors). Superfície disponible per a assolir unes 75 places amb aparcament a 2 nivells. Identificació d'altres espais potencials per a créixer a futur.
2.2. Capacitat mínima per a visitants amb bici plegable (mínim de referència d'2 places / 100 visites en hora punta- HP)	☒	MR	Disponibles 4 places en consigna (Amb 120 visitants diaris i estimació de 25 visitants en HP són 16 places/100 visitants HP)
2.3. Capacitat mínima per a visitants amb bici convencional o elèctrica (mínim de referència d'2 places / 100 visites en hora punta - HP)	☒	RE	Disponibles 10 places en aparcament interior per a visitants. (Amb 120 visitants diaris i estimació de 25 visitants en HP són 40 places/100 visitants HP)
2.4. Aparcaments amb un nivell de seguretat adequat (aparcament tancat o amb ancoratges que permetin lligar quadre o consignes)	☒	IM	Ancoratges de tipus roda millorables perquè no permeten ancorar el quadre i les dues rodes
2.5. Aparcaments amb accés rodat des de l'exterior	☒	IM	Sí, rampa en extrem oest de les escales de la plaça Sant Miquel. Millorable també amb guia en escales. Aparcaments en planta baixa
2.6. Aparcaments amb localització propera a l'accés principal (referència de < 25 m d'accés principal)	☒	MR	Aparcament de treballadors a 70 metres de l'accés principal i aparcament de visitants a 25 metres.

3.1 Cases Consistorials

Requisits de certificació	Cases consistorials	Rellevància	
3. Aparcaments exteriors per a bicicletes			
3.1. Capacitat disponible propera a l'accés per a visitants en horari d'atenció (juntament amb aparcament interior 10 places / 100 visites HP a <25m i visible)		IM	Es disposa de més de 75 places per a bicicletes en via pública però en una ubicació secundària, massa allunyada, molt poc visible i amb un nivell d'ocupació elevat.

3.1 Cases Consistorials

Requisits de certificació	Cases consistorials	Rellevància	
4. Senyalització sobre l'accés en bicicleta a l'edifici			
4.1. Senyalització d'accés permès amb bicicleta plegable		IM	Inexistent
4.2. Senyalització de reforç que es permet accedir amb bicicleta plegable a l'ascensor		MR	Inexistent
4.3. Senyalització d'accés permès amb bicicleta convencional o elèctrica		MR	Inexistent
4.4. Senyalització de reforç que es permet accedir amb bicicleta convencional o elèctrica a l'ascensor (si és possible i permet accedir a zones d'aparcament)		MR	Inexistent
4.5. Senyalització d'orientació des de cada accés públic de l'edifici fins a l'aparcament de visitants		IM	Inexistent
4.6. Senyalització d'orientació de l'aparcament per als treballadors des de cada un dels accessos a l'edifici (si és diferent del dels visitants)		RE	Inexistent

3.1 Cases Consistorials

Requisits de certificació	Cases consistorials	Rellevància	
5. Serveis complementaris per al ciclista			
5.1. Lavabo proper a l'aparcament dels treballadors (a < 25 metres, o en el camí de l'aparcament als llocs de feina)	✓	IM	Disponibles lavabo en el mateix aparcament dels treballadors i també en el camí als nuclis d'ascensors
5.2. Dutxes disponibles per als treballadors (Mínim 1 per edifici + 1 addicional per cada 250 treballadors)	✓	MR	1 dutxa disponible en el lavabo del mateix aparcament
5.3. Punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques de treballadors (preferentment endoll dins de guixeta. Mínim 1 / 25 places)	✓	MR	1 endoll en l'interior de l'aparcament dels treballadors
5.4. Consignes per a accessoris en els aparcaments interiors dels treballadors (per deixar casc, bosses, calçat, etc.)	✗	MR	Inexistent
5.5. Inflador de rodes disponible per als treballadors (preferentment dins l'aparcament de treballadors)	✗	MR	Inexistent
5.6. Inflador de rodes disponible per als visitants (preferentment en l'exterior, proper a l'aparcament)	✗	RE	Inexistent
5.7. Punt d'autoreparació de bicicletes per als treballadors	✗	RE	Inexistent
5.8. Assistència mecànica amb cita prèvia	✗	RE	Inexistent
5.9. Bicycles o Bicing per a desplaçaments durant la jornada laboral	✗	MR	Inexistent
5.10. Bicycles elèctriques per a desplaçaments durant la jornada laboral	✗	RE	Inexistent
5.11. Assessorament personalitzat per a potencials ciclistes	✗	RE	Inexistent

3.1 Cases Consistorials

Requisits de certificació		Cases consistorials	Rellevància	
6. Polítiques de promoció de la bicicleta a la feina				
6.1.	Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als treballadors (itineraris disponibles, localització i condicions d'aparcament, etc.)	☒	IM	Informació bàsica sobre nou aparcament
6.2.	Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als visitants (web, xarxes socials, cartells, OPI, etc.)	☒	MR	Inexistent
6.3.	Incentius econòmics vinculats a la utilització de la bicicleta a la feina	☒	RE	Inexistent
6.4.	Campanyes periòdiques de promoció de la bicicleta a la feina (Bicia't, dia sense cotxes, dia en bici a la feina, 30 dies en bici, etc.)	☒	MR	Inexistent
6.5.	Organització d'activitats puntuals per provar la bicicleta (sortides lúdiques, visites conjuntes de feina, etc.)	☒	RE	Inexistent
6.6.	Promoure el reconeixement públic de les persones que van en bicicleta a la feina, especialment dins el mateix edifici	☒	RE	Inexistent
6.7.	Oferta formativa en ús de la bicicleta (circulació, mecànica bàsica, etc.)	☒	RE	Inexistent

3.1 Cases Consistorials

Requisits a superar per obtenir el certificat

Requisits de certificació	Cases consistorials	Observacions
1. Accessibilitat en bicicleta fins a l'edifici		
1.1. Connectivitat amb la xarxa bàsica de bicicleta (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	☒	IM Connexió mínimament resolta a través de carrers de vianants cap a l'est, el sud i l'oest fins a Pg. St. Joan, Ronda St. Pau i Pg. Colom, respectivament. Connectivitat millorable cap al nord per connectar amb Gran Via i en tot l'eix de Via Laietana
1.2. Connectivitat amb les principals parades de transport públic (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	☒	IM Connexió suficient per connectar amb línies L3 i L4 i per a connectar amb Plaça Catalunya (FGC, metro, rodalies)
2. Aparcaments interiors / tancats per a bicicletes		
2.1. Capacitat per a assolir l'objectiu modal entre els treballadors (referència 18% de bici = 18 places / 100 treballadors)	☒	IM Actualment disponibles 30 places en aparcament interior (Amb 530 treballadors són 6 places/100 treballadors). Superfície disponible per a assolir unes 75 places amb aparcament a 2 nivells. Identificació d'altres espais potencials per a créixer a futur.
2.4. Aparcaments amb un nivell de seguretat adequat (aparcament tancat o amb ancoratges que permetin lligar quadre o consignes)	☒	IM Ancoratges de tipus roda millorables perquè no permeten ancorar el quadre i les dues rodes
2.5. Aparcaments amb accés rodat des de l'exterior	☒	IM Sí, rampa en extrem oest de les escales de la plaça Sant Miquel. Millorable també amb guia en escales. Aparcaments en planta baixa
3. Aparcaments exteriors per a bicicletes		
3.1. Capacitat disponible propera a l'accés per a visitants en horari d'atenció (juntament amb aparcament interior 10 places / 100 visites HP a <25m i visible)	☒	IM Es disposa de més de 75 places per a bicicletes en via pública però en una ubicació secundària, massa allunyada, molt poc visible i amb un nivell d'ocupació elevat.
4. Senyalització sobre l'accés en bicicleta a l'edifici		
4.1. Senyalització d'accés permès amb bicicleta plegable	☒	IM Inexistent
4.5. Senyalització d'orientació des de cada accés públic de l'edifici fins a l'aparcament de visitants	☒	IM Inexistent
5. Serveis complementaris per al ciclista		
5.1. Lavabo proper a l'aparcament dels treballadors (a < 25 metres, o en el camí de l'aparcament als llocs de feina)	☒	IM Disponibles lavabo en el mateix aparcament dels treballadors i també en el camí als nuclis d'ascensors
6. Polítiques de promoció de la bicicleta a la feina		
6.1. Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als treballadors (itineraris disponibles, localització i condicions d'aparcament, etc.)	☒	IM Informació bàsica sobre nou aparcament

3.2 Gràcia

Requisits de certificació		Edificis Gràcia	Rellevància	Observacions
1. Accessibilitat en bicicleta fins a l'edifici				
1.1.	Connectivitat amb la xarxa bàsica de bicicleta (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	☒	IM	Connexió mínimament resolta a través de carrers de vianants amb els principals eixos de la xarxa ciclable del voltant
1.2.	Connectivitat amb les principals parades de transport públic (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	☒	IM	Connexió suficient tant per accedir a les línies L3 (Fontana, Diagonal), L4 (Joanic, Verdaguer) i L5 (Diagonal, Verdaguer) de Metro, com per connectar amb l'estació de FGC Gràcia i Rodalies Passeig de Gràcia.
1.3.	Itinerari ciclable fins als accessos de l'edifici (carril-bici, zona 30 senyalitzada, zona de vianants sense restricció, etc., a < 50m)	☒	MR	En tot l'entorn proper es disposa de comoditat en la circulació amb precaució a través dels carrers de l'illa de vianants
1.4.	Senyalització d'orientació sobre com arribar en bicicleta (disponible en vies principals en un radi mínim d'uns 300 metres)	☐	RE	Inexistent

3.2 Gràcia

Requisits de certificació		Edificis Gràcia	Rellevància	
2. Aparcaments interiors / tancats per a bicicletes				
2.1.	Capacitat per a assolir l'objectiu modal entre els treballadors (referència 18% de bici = 18 places / 100 treballadors)	✗	IM	Inexistent
2.2.	Capacitat mínima per a visitants amb bici plegable (mínim de referència d'2 places / 100 visites en hora punta - HP)	✗	MR	Inexistent
2.3.	Capacitat mínima per a visitants amb bici convencional o elèctrica (mínim de referència d'2 places / 100 visites en hora punta - HP)	✗	RE	Inexistent
2.4.	Aparcaments amb un nivell de seguretat adequat (aparcament tancat o amb ancoratges que permetin lligar quadre o consignes)	✗	IM	Inexistent
2.5.	Aparcaments amb accés rodat des de l'exterior	✗	IM	Inexistent
2.6.	Aparcaments amb localització propera a l'accés principal (referència de < 25 m d'accés principal)	✗	MR	Inexistent

3.2 Gràcia

Requisits de certificació		Edificis Gràcia	Rellevància	
3. Aparcaments exteriors per a bicicletes				
3.1.	Capacitat disponible propera a l'accés per a visitants en horari d'atenció (juntament amb aparcament interior 10 places / 100 visites HP a <25m i visible)	☒	IM	Es disposa de més de 10 places a una distància < 25 m i en un lloc visible, però d'ús compartit amb residents, amb una ocupació superior al 95%

3.2 Gràcia

Requisits de certificació	Edificis Gràcia	Rellevància	
4. Senyalització sobre l'accés en bicicleta a l'edifici			
4.1. Senyalització d'accés permès amb bicicleta plegable		IM	Inexistent
4.2. Senyalització de reforç que es permet accedir amb bicicleta plegable a l'ascensor		MR	Inexistent
4.3. Senyalització d'accés permès amb bicicleta convencional o elèctrica		MR	Inexistent
4.4. Senyalització de reforç que es permet accedir amb bicicleta convencional o elèctrica a l'ascensor (si és possible i permet accedir a zones d'aparcament)		MR	Inexistent
4.5. Senyalització d'orientació des de cada accés públic de l'edifici fins a l'aparcament de visitants		IM	Inexistent
4.6. Senyalització d'orientació de l'aparcament per als treballadors des de cada un dels accessos a l'edifici (si és diferent del dels visitants)		RE	Inexistent

3.2 Gràcia

Requisits de certificació		Edificis Gràcia	Relevància	
5. Serveis complementaris per al ciclista				
5.1.	Lavabo proper a l'aparcament dels treballadors (a < 25 metres, o en el camí de l'aparcament als llocs de feina)	✓	IM	En els tres edificis es compleix aquest requisit
5.2.	Dutxes disponibles per als treballadors (Mínim 1 per edifici + 1 addicional per cada 250 treballadors)	✗	MR	Inexistent
5.3.	Punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques de treballadors (preferentment endoll dins de guixeta. Mínim 1 / 25 places)	✗	MR	Inexistent
5.4.	Consignes per a accessoris en els aparcaments interiors dels treballadors (per deixar casc, bosses, calçat, etc.)	✗	MR	Inexistent
5.5.	Inflador de rodes disponible per als treballadors (preferentment dins l'aparcament de treballadors)	✗	MR	Inexistent
5.6.	Inflador de rodes disponible per als visitants (preferentment en l'exterior, proper a l'aparcament)	✗	RE	Inexistent
5.7.	Punt d'autoreparació de bicicletes per als treballadors	✗	RE	Inexistent
5.8.	Assistència mecànica amb cita prèvia	✗	RE	Inexistent
5.9.	Bicicletes o Bicing per a desplaçaments durant la jornada laboral	✗	MR	Inexistent
5.10.	Bicicletes elèctriques per a desplaçaments durant la jornada laboral	✗	RE	Inexistent
5.11.	Assessorament personalitzat per a potencials ciclistes	✗	RE	Inexistent

3.2 Gràcia

Requisits de certificació	Edificis Gràcia	Rellevància	
6. Polítiques de promoció de la bicicleta a la feina			
6.1. Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als treballadors (itineraris disponibles, localització i condicions d'aparcament, etc.)	✗	IM	Inexistent
6.2. Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als visitants (web, xarxes socials, cartells, OPI, etc.)	✗	MR	Inexistent
6.3. Incentius econòmics vinculats a la utilització de la bicicleta a la feina	✗	RE	Inexistent
6.4. Campanyes periòdiques de promoció de la bicicleta a la feina (Bicia't, dia sense cotxes, dia en bici a la feina, 30 dies en bici, etc.)	✗	MR	Inexistent
6.5. Organització d'activitats puntuals per provar la bicicleta (sortides lúdiques, visites conjuntes de feina, etc.)	✗	RE	Inexistent
6.6. Promoure el reconeixement públic de les persones que van en bicicleta a la feina, especialment dins el mateix edifici	✗	RE	Inexistent
6.7. Oferta formativa en ús de la bicicleta (circulació, mecànica bàsica, etc.)	✗	RE	Inexistent

3.2 Gràcia

Requisits a superar per obtenir el certificat

Requisits de certificació	Edificis Gràcia	Irrellevància	Observacions
1. Accessibilitat en bicicleta fins a l'edifici			
1.1. Connectivitat amb la xarxa bàsica de bicicleta (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	✓	IM	Connexió mínimament resolta a través de carrers de vianants amb els principals eixos de la xarxa ciclable del voltant
1.2. Connectivitat amb les principals parades de transport públic (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	✓	IM	Connexió suficient tant per accedir a les línies L3 (Fontana, Diagonal), L4 (Joanic, Verdaguer) i L5 (Diagonal, Verdaguer) de Metro, com per connectar amb l'estació de FGC Gràcia i Rodalies Passeig de Gràcia.
2. Aparcaments interiors / tancats per a bicicletes			
2.1. Capacitat per a assolir l'objectiu modal entre els treballadors (referència 18% de bici = 18 places / 100 treballadors)	✗	IM	Inexistent
2.4. Aparcaments amb un nivell de seguretat adequat (aparcament tancat o amb ancoratges que permetin lligar quadre o consignes)	✗	IM	Inexistent
2.5. Aparcaments amb accés rodat des de l'exterior	✗	IM	Inexistent
3. Aparcaments exteriors per a bicicletes			
3.1. Capacitat disponible propera a l'accés per a visitants en horari d'atenció (juntament amb aparcament interior 10 places / 100 visites HP a <25m i visible)	✓	IM	Es disposa de més de 10 places a una distància < 25 m i en un lloc visible, però d'ús compartit amb residents, amb una ocupació superior al 95%
4. Senyalització sobre l'accés en bicicleta a l'edifici			
4.1. Senyalització d'accés permès amb bicicleta plegable	✗	IM	Inexistent
4.5. Senyalització d'orientació des de cada accés públic de l'edifici fins a l'aparcament de visitants	✗	IM	Inexistent
5. Serveis complementaris per al ciclista			
5.1. Lavabo proper a l'aparcament dels treballadors (a < 25 metres, o en el camí de l'aparcament als llocs de feina)	✓	IM	En els tres edificis es compleix aquest requisit
6. Polítiques de promoció de la bicicleta a la feina			
6.1. Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als treballadors (itineraris disponibles, localització i condicions d'aparcament, etc.)	✗	IM	Inexistent

3.3 Diagonal

Requisits de certificació		Av. Diagonal 0-240	llevància	Observacions
1. Accessibilitat en bicicleta fins a l'edifici				
1.1.	Connectivitat amb la xarxa bàsica de bicicleta (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	✓	IM	Connexió directa a 2 eixos principals de la xarxa ciclabe (Av. Diagonal i Gran Via de les Corts Catalanes) i a eixos secundaris (Carrer Ciutat de Granada)
1.2.	Connectivitat amb les principals parades de transport públic (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	✓	IM	Connexió suficient per accedir a les línies L1 (Glòries) i L2 (Monumental, Encants) de Metro, T4, T5 i T6 de Tramvia (Glòries) i per connectar amb l'estació de Rodalies del Clot
1.3.	Itinerari ciclable fins als accessos de l'edifici (carril-bici, zona 30 senyalitzada, zona de vianants sense restricció, etc., a < 50m)	✓	MR	Connexió directa a 2 eixos principals de la xarxa ciclabe (Av. Diagonal i Gran Via de les Corts Catalanes) i a eixos secundaris (Carrer Ciutat de Granada)
1.4.	Senyalització d'orientació sobre com arribar en bicicleta (disponible en vies principals en un radi mínim d'uns 300 metres)	✗	RE	Inexistent

3.3 Diagonal

Requisits de certificació		Av. Diagonal 230-240	Rellevància	
2. Aparcaments interiors / tancats per a bicicletes				
2.1.	Capacitat per a assolir l'objectiu modal entre els treballadors (referència 18% de bici = 18 places / 100 treballadors)	☒	IM	Inexistent
2.2.	Capacitat mínima per a visitants amb bici plegable (mínim de referència d'2 places / 100 visites en hora punta- HP)	☒	MR	Inexistent
2.3.	Capacitat mínima per a visitants amb bici convencional o elèctrica (mínim de referència d'2 places / 100 visites en hora punta - HP)	☒	RE	Inexistent
2.4.	Aparcaments amb un nivell de seguretat adequat (aparcament tancat o amb ancoratges que permetin lligar quadre o consignes)	☒	IM	Inexistent
2.5.	Aparcaments amb accés rodat des de l'exterior	☒	IM	Inexistent
2.6.	Aparcaments amb localització propera a l'accés principal (referència de < 25 m d'accés principal)	☒	MR	Inexistent

3.3 Diagonal

Requisits de certificació		Av. Diagonal 230-240	Rellevància	
3. Aparcaments exteriors per a bicicletes				
3.1.	Capacitat disponible propera a l'accés per a visitants en horari d'atenció (juntament amb aparcament interior 10 places / 100 visites HP a <25m i visible)		IM	Es disposa de més de 25 places per a bicicletes en via pública en un radi inferior a 75 m però es una ubicació secundària en relació a les motos, a una vorera amb amplada inferior a 5 m, de difícil accés des del carril bici.

3.3 Diagonal

Requisits de certificació	Av. Diagonal 230-240	Rellevància	
4. Senyalització sobre l'accés en bicicleta a l'edifici			
4.1. Senyalització d'accés permès amb bicicleta plegable		IM	Inexistent
4.2. Senyalització de reforç que es permet accedir amb bicicleta plegable a l'ascensor		MR	Inexistent
4.3. Senyalització d'accés permès amb bicicleta convencional o elèctrica		MR	Inexistent
4.4. Senyalització de reforç que es permet accedir amb bicicleta convencional o elèctrica a l'ascensor (si és possible i permet accedir a zones d'aparcament)		MR	Inexistent
4.5. Senyalització d'orientació des de cada accés públic de l'edifici fins a l'aparcament de visitants		IM	Inexistent
4.6. Senyalització d'orientació de l'aparcament per als treballadors des de cada un dels accessos a l'edifici (si és diferent del dels visitants)		RE	Inexistent

3.3 Diagonal

Requisits de certificació		Av. Diagonal 230-240	Rellevància	
5. Serveis complementaris per al ciclista				
5.1.	Lavabo proper a l'aparcament dels treballadors (a < 25 metres, o en el camí de l'aparcament als llocs de feina)	✗	IM	Inexistent
5.2.	Dutxes disponibles per als treballadors (Mínim 1 per edifici + 1 addicional per cada 250 treballadors)	✗	MR	Inexistent
5.3.	Punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques de treballadors (preferentment endoll dins de guixeta. Mínim 1 / 25 places)	✗	MR	Inexistent
5.4.	Consignes per a accessoris en els aparcaments interiors dels treballadors (per deixar casc, bosses, calçat, etc.)	✗	MR	Inexistent
5.5.	Inflador de rodes disponible per als treballadors (preferentment dins l'aparcament de treballadors)	✗	MR	Inexistent
5.6.	Inflador de rodes disponible per als visitants (preferentment en l'exterior, proper a l'aparcament)	✗	RE	Inexistent
5.7.	Punt d'autoreparació de bicicletes per als treballadors	✗	RE	Inexistent
5.8.	Assistència mecànica amb cita prèvia	✗	RE	Inexistent
5.9.	Bicicletes o Bicing per a desplaçaments durant la jornada laboral	✗	MR	Inexistent
5.10.	Bicicletes elèctriques per a desplaçaments durant la jornada laboral	✗	RE	Inexistent
5.11.	Assessorament personalitzat per a potencials ciclistes	✗	RE	Inexistent

3.3 Diagonal

Requisits de certificació		Av. Diagonal 230-240	Rellevància	
6. Polítiques de promoció de la bicicleta a la feina				
6.1.	Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als treballadors (itineraris disponibles, localització i condicions d'aparcament, etc.)	✗	IM	Inexistent
6.2.	Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als visitants (web, xarxes socials, cartells, OPI, etc.)	✗	MR	Inexistent
6.3.	Incentius econòmics vinculats a la utilització de la bicicleta a la feina	✗	RE	Inexistent
6.4.	Campanyes periòdiques de promoció de la bicicleta a la feina (Bicia't, dia sense cotxes, dia en bici a la feina, 30 dies en bici, etc.)	✗	MR	Inexistent
6.5.	Organització d'activitats puntuals per provar la bicicleta (sortides lúdiques, visites conjuntes de feina, etc.)	✗	RE	Inexistent
6.6.	Promoure el reconeixement públic de les persones que van en bicicleta a la feina, especialment dins el mateix edifici	✗	RE	Inexistent
6.7.	Oferta formativa en ús de la bicicleta (circulació, mecànica bàsica, etc.)	✗	RE	Inexistent

3.3 Diagonal

Requisits a superar per obtenir el certificat

Requisits de certificació	Av. Diagonal 20-240	Il·lervància	Observacions
1. Accessibilitat en bicicleta fins a l'edifici			
1.1. Connectivitat amb la xarxa bàsica de bicicleta (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	✓	IM	Connexió directa a 2 eixos principals de la xarxa ciclabe (Av. Diagonal i Gran Via de les Corts Catalanes) i a eixos secundaris (Carrer Ciutat de Granada)
1.2. Connectivitat amb les principals parades de transport públic (es pot connectar amb seguretat i sense haver de superar grans pendents)	✓	IM	Connexió suficient per accedir a les línies L1 (Glòries) i L2 (Monumental, Encants) de Metro, T4, T5 i T6 de Tramvia (Glòries) i per connectar amb l'estació de Rodalies del Clot
2. Aparcaments interiors / tancats per a bicicletes			
2.1. Capacitat per a assolir l'objectiu modal entre els treballadors (referència 18% de bici = 18 places / 100 treballadors)	✗	IM	Inexistent
2.4. Aparcaments amb un nivell de seguretat adequat (aparcament tancat o amb ancoratges que permetin lligar quadre o consignes)	✗	IM	Inexistent
2.5. Aparcaments amb accés rodat des de l'exterior	✗	IM	Inexistent
3. Aparcaments exteriors per a bicicletes			
3.1. Capacitat disponible propera a l'accés per a visitants en horari d'atenció (juntament amb aparcament interior 10 places / 100 visites HP a <25m i visible)	✗	IM	Es disposa de més de 25 places per a bicicletes en via pública en un radi inferior a 75 m però es una ubicació secundària en relació a les motos, a una vorera amb amplada inferior a 5 m, de difícil accés des del carril bici.
4. Senyalització sobre l'accés en bicicleta a l'edifici			
4.1. Senyalització d'accés permès amb bicicleta plegable	✗	IM	Inexistent
4.5. Senyalització d'orientació des de cada accés públic de l'edifici fins a l'aparcament de visitants	✗	IM	Inexistent
5. Serveis complementaris per al ciclista			
5.1. Lavabo proper a l'aparcament dels treballadors (a < 25 metres, o en el camí de l'aparcament als llocs de feina)	✗	IM	Inexistent
6. Polítiques de promoció de la bicicleta a la feina			
6.1. Difusió d'informació sobre com arribar en bicicleta per als treballadors (itineraris disponibles, localització i condicions d'aparcament, etc.)	✗	IM	Inexistent