

Factor	Indicador	Elemento crítico	NSC Básico: +0	NSC Bueno: +1 / +3 si crítico	NSC Óptimo: +2 / +6 si crítico	Punt.		Factor	Indicador	Estado inicial	Puntuación	Estado reformado	Puntuación	Variación antes-después
Seguridad						48		Seguridad						
Riesgo de colisión	Giros a derecha e izquierda en intersecciones.	Gran flujo de tráfico atravesando la trayectoria ciclista.	Intersecciones laterales frecuentes y/o sin tratar. Maniobras conflictivas en grandes intersecciones sin segregación.	Pocas intersecciones. Uso de elementos de entrada. Movimientos conflictivos del itinerario ciclista segregado en grandes intersecciones.	Carreteras laterales cerradas y el itinerario peatonal es continuo. Flujos de tráfico coincidentes separados en grandes intersecciones.			Riesgo de colisión	Giros a derecha e izquierda en intersecciones.	Básico	0	Óptimo	6	6
	Colisiones de costado o por detrás.	Carril derecho de 3,2 a 4m.	Ciclistas circulando por el carril derecho con ancho no menor a 4m o carril bici no menor a 2m.	Ciclistas circulando por carriles dedicados de al menos 2m de ancho.	Ciclistas separados del tráfico motorizado.				Colisiones de costado o por detrás.	Crítico	0	Óptimo	6	6
	Actividad peatonal o riesgo de colisión con las puertas de los coches.	Carriles bici de ancho menor a 1,5m junto a aparcamiento o punto de carga/descarga sin separador.	Tránsito peatonal frecuente / ancho efectivo para el ciclista de 1,5m.	Tránsito peatonal menos intenso / ancho efectivo para el ciclista de 2m.	Sin tránsito peatonal / No hay interacción con lugares de estacionamiento o carga/descarga.				Actividad peatonal o riesgo de colisión con las puertas de los coches.	Bueno	3	Óptimo	6	3
	Otras infracciones al no ceder el paso o desobedecer la señalización.		Visibilidad pobre, discontinuidad del trazado en las intersecciones y prioridad de paso poco clara.	Continuidad clara de la ruta a través de intersecciones, buena visibilidad, prioridad clara para todos los usuarios, prioridad visible para ciclistas en intersecciones laterales.	Prioridad ciclista en intersecciones señalizadas, prioridad visible para ciclistas en intersecciones laterales.				Otras infracciones al no ceder el paso o desobedecer la señalización.	Básico	0	Bueno	1	1
Percepción de seguridad	Separación del tráfico denso.		Ciclistas en carriles compartidos o carril bici de ancho menor a 2m.	Carril bici con mínimo 2m de ancho.	Ciclistas con separación física del resto del tráfico en intersecciones y enlaces o ausencia de tráfico denso.			Percepción de seguridad	Separación del tráfico denso.	Básico	0	Bueno	1	1
	Velocidad del tráfico (con tráfico ciclista no segregado).	85% de los vehículos circula a más de 50km/h.	85% de los vehículos circula a más de 40km/h.	85% de los vehículos circula entre 30 - 40km/h.	85% de los vehículos circula a menos de 30 km/h.				Velocidad del tráfico (con tráfico ciclista no segregado).	Básico	0	Óptimo	6	6
	Volumen total de tráfico (con tráfico ciclista no segregado).	>1,000 vehículos/hora en hora punta.	500 - 1,000 vehículos/hora en hora punta (se convierte en crítico si al menos el 5% de los vehículos son pesados).	200 - 500 vehículos/hora en hora punta (se convierte en básico si al menos el 2% de los vehículos son pesados).	<200 vehículos/hora en hora punta.				Volumen total de tráfico (con tráfico ciclista no segregado).	Crítico	0	Óptimo	6	6
Seguridad ciudadana	Riesgo/miedo al crimen.		Alto riesgo: "puntos ciegos", inseguridad, escaso mantenimiento.	Bajo riesgo: espacios abiertos, bien diseñados y mantenidos.	Muy bajo riesgo: espacios públicos de buena calidad e interacción agradable.			Seguridad ciudadana	Riesgo/miedo al crimen.	Óptimo	2	Óptimo	2	0
	Iluminación.		Tramos largos mal iluminados.	Tramos cortos mal iluminados.	Ruta iluminada adecuadamente.				Iluminación.	Óptimo	2	Óptimo	2	0
	Aislamiento		Rutas alejada de otras actividades	Ruta cerca de actividad la mayor parte del día	Ruta frecuentada				Aislamiento	Bueno	1	Bueno	1	0
	Impacto del diseño de la vía en el comportamiento.		El diseño favorece la agresividad.	El diseño favorece un comportamiento contenido.	El diseño favorece el comportamiento cívico: negociación y perdón				Impacto del diseño de la vía en el comportamiento.	Básico	0	Bueno	1	1
Trazado directo						8		Trazado directo						
Tiempo de viaje	Capacidad mantener la velocidad en los enlaces.		Trayecto directo a la velocidad del vehículo precedente más lento (incluyendo otras bicicletas).	Ciclistas pueden ocasionalmente adelantar a otros vehículos (incluyendo otras bicicletas).	Ciclistas siempre pueden adelantar a otros vehículos.			Tiempo de viaje	Capacidad mantener la velocidad en los enlaces.	Bueno	1	Óptimo	2	1
	Demora a ciclistas en las intersecciones.		Tiempo de viaje más largo que el de vehículos motorizados.	Tiempo de viaje aproximadamente igual que el empleado por vehículos motorizados.	Tiempo de viaje inferior al empleado por vehículos motorizados.				Demora a ciclistas en las intersecciones.	Bueno	1	Bueno	1	0
Coste de oportunidad en tiempo	Comparando el uso de la bici con el coche privado (en condiciones climáticas normales).		Coste mayor que el derivado del uso del coche privado.	Coste similar al derivado del uso del coche privado.	Coste menor que el derivado del uso del coche privado gracias al atractivo de la ruta.			Coste de oportunidad en tiempo	Comparando el uso de la bici con el coche privado (en condiciones climáticas normales).	Bueno	1	Óptimo	2	1
Trazado directo	Desviación de la ruta (respecto a la línea recta o a la vía principal más cercana).		Factor de desviación superior al 40%.	Factor de desviación entre 20-40%.	Factor de desviación inferior al 20%.			Trazado directo	Desviación de la ruta (respecto a la línea recta o a la vía principal más cercana).	Óptimo	2	Óptimo	2	0
Coherencia						6		Coherencia						
Conexiones	Capacidad de acceder y salir de la ruta fácilmente y de forma segura.		Ciclistas no pueden enlazar con otras rutas sin bajar de la bicicleta.	Ciclistas comparten accesos a las rutas con tráfico motorizado.	Ciclistas disponen de accesos propios a otras rutas.			Conexiones	Capacidad de acceder y salir de la ruta fácilmente y de forma segura.	Bueno	1	Bueno	1	0
	Densidad de otras rutas.		Densidad de la malla >400m.	Densidad de la malla 250-400m.	Densidad de la malla <250m.				Densidad de otras rutas.	Bueno	1	Bueno	1	0
Orientación	Señalización.		Señalética básica (ciclistas siguen la señalización propia de la vía).	Alguna señalética específica para bicicleta.	Señalización pertinente de las rutas y de destino en los cruces.			Orientación	Señalización.	Bueno	1	Bueno	1	0
Confort						20		Confort						
Calidad de la calzada	Defectos: poco amigable para la bici, rejillas metálicas, baches o resaltos.	Defectos graves.	Muchos defectos menores.	Unos pocos defectos menores	Superficie suave, lisa y con buen agarre			Calidad de la calzada	Defectos: poco amigable para la bici, rejillas metálicas, baches o resaltos.	Bueno	3	Óptimo	6	3
Material de la superficie	Construcción.		Asfalto a mano tendido o bloques/losas inestables.	Asfalto tendido con maquinaria o bloques/losas en buen estado	Asfalto tendido con maquinaria o bloques / losas en buen estado sin interacción con vehículos que giran			Material de la superficie	Construcción.	Óptimo	2	Óptimo	2	0
Anchura efectiva sin conflicto	Espacio mínimo de maniobra del ciclista en posición primaria y secundaria.	Secundario: <1,5m. Primario: densidad de vehículos alta.	Secundario: 1,5m. Primario: densidad de vehículos media.	Secundario: 1,5-2,0m. Primario: densidad de vehículos baja.	Secundario: >2,0m. Primario: sin adelantamiento de vehículos motorizados.			Anchura efectiva sin conflicto	Espacio mínimo de maniobra del ciclista en posición primaria y secundaria.	Crítico	0	Óptimo	6	6
Gradiente	Pendiente.		>5%	3-5%	<3%			Gradiente	Pendiente.	Básico	0	Básico	0	0
Desvíos	Zonas de conflicto causadas por carriles de desaceleración.		(Existencia de zonas de conflicto) ancho de carril <3,2m.	(Existencia de zonas de conflicto) ancho de carril >4,0 o <3,0m (baja densidad de tráfico)	El tráfico es tranquilo y no son necesarios carriles de desaceleración.			Desvíos	Zonas de conflicto causadas por carriles de desaceleración.	Óptimo	2	Óptimo	2	0
Ondulaciones	Cambios de rasante.		Grandes cambios de rasante.	Cambios de rasante suaves.	Sin cambios de rasante.			Ondulaciones	Cambios de rasante.	Bueno	1	Bueno	1	0
Atractivo						12		Atractivo						
Impacto en la movilidad peatonal	Nivel de Confort del Peatón (NCP).		Reducción del NCP Condiciones peatonales malas o muy malas.	Sin impacto en el NCP Condiciones del peatonales aceptables.	Mejora del NCP Condiciones peatonales optimas.			Impacto en la movilidad peatonal	Nivel de Confort del Peatón (NCP).	Bueno	1	Bueno	1	0
Zonas verdes	Zonas verdes o materiales sostenibles incorporados en el diseño.		Ausencia de zonas verdes.	Algunas zonas verdes.	Total Integración en zonas verdes.			Zonas verdes	Zonas verdes o materiales sostenibles incorporados en el diseño.	Bueno	1	Bueno	1	0
Calidad del aire	Referido a mapas de niveles de concentración de partículas PM10 y Nox.		Niveles medios-altos.	Niveles medios-bajos.	Niveles bajos.			Calidad del aire	Referido a mapas de niveles de concentración de partículas PM10 y Nox.	Bueno	1	Bueno	1	0
Contaminación acústica	Niveles de ruido recomendados para el trayecto.		>78DB.	65-78DB.	<65DB.			Contaminación acústica	Niveles de ruido recomendados para el trayecto.	Básico	0	Bueno	1	1
Minimizar las zonas de calles confusas	Señalización requerida para complementar el diseño esquemático.		Gran cantidad de señalización acorde con un diseño intrincado de las calles.	Cantidad moderada de señalización, especialmente en intersecciones.	Minima señalización, únicamente para indicar direcciones, por ejemplo.			Minimizar las zonas de calles confusas	Señalización requerida para complementar el diseño esquemático.	Bueno	1	Bueno	1	0
Aparcamiento de bicicletas seguro	Facilidad de acceso a aparcamientos para bicicletas seguros dentro o fuera de la calle.		Sin aparcamientos seguros para bicicletas.	Nivel mínimo de aparcamientos seguros para bicicletas.	El nivel de aparcamientos seguros para bicicletas es bueno, de calidad y está dimensionado para demanda futura.			Aparcamiento de bicicletas seguro	Facilidad de acceso a aparcamientos para bicicletas seguros dentro o fuera de la calle.	Básico	0	Básico	0	0
Adaptabilidad						6		Adaptabilidad						
Intermodalidad	Transiciones suaves entre modos o continuidad de los itinerarios a través de nodos intermodales.		Nodos intermodales no adaptados a la movilidad ciclista.	Continuidad de los itinerarios ciclistas mantenidos a través de los nodos intermodales y algunos aparcamientos para bicicletas disponibles.	Continuidad de itinerarios ciclistas, aparcamiento para bicicletas seguro y acceso de bicicletas al transporte público			Intermodalidad	Transiciones suaves entre modos o continuidad de los itinerarios a través de nodos intermodales.	Bueno	1	Bueno	1	0
Flexibilidad	Los equipamientos pueden ampliarse o cambiar el diseño dentro de las limitaciones de la zona.		Sin ajuste posible sin restricciones de tráfico. Los trabajos requieren algún tipo de cierre de la vía.	Los enlaces pueden ser ajustados para cubrir la demanda pero la capacidad de vehículos de las intersecciones están limitadas. Los trabajos en la vía no requieren de cierres; el paso ciclista puede ser mantenido con alguna merma de su calidad.	El diseño se puede adaptar libremente sin restricciones en la capacidad o aumento del riesgo de colisión. Los ajustes pueden ser hechos manteniendo íntegramente la calidad de la vía durante los trabajos.			Flexibilidad	Los equipamientos pueden ampliarse o cambiar el diseño dentro de las limitaciones de la zona.	Bueno	1	Bueno	1	0
Escalabilidad	El diseño cubre la demanda estimada con creces.		La previsión no cubre los niveles de demanda.	La previsión cubre los niveles de demanda.	La previsión provee espacio para futuros incrementos de la demanda.			Escalabilidad	El diseño cubre la demanda estimada con creces.	Bueno	1	Óptimo	2	1