



PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR

Març 2021



Ajuntament de Vilassar de Mar



assessoria
d'infraestructures
i mobilitat

Equip de treball



Gran Via de les Corts Catalanes 774, sobreàtic 1a
08013 Barcelona. Tel: 932 320 880
www.aimsl.com

43682500A Firmado
JOSE digitalmente por
ANTONIO 43682500A JOSE
MALO (R: ANTONIO MALO
B63432512) (R: B63432512)
Fecha: 2021.04.27
10:59:18 +02'00'

ÍNDEX

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS | 5 |
| 2 | METODOLOGIA..... | 7 |
| 2.1 | Fase I: Anàlisi general de la mobilitat al municipi | 7 |
| 2.2 | Fase II: Anàlisi i diagnosi de la mobilitat en bicicleta | 8 |
| 2.3 | Fase III: Propostes d'actuació..... | 9 |
| 3 | MARC TERRITORIAL I ESTUDIS PREVIS..... | 11 |
| 3.1 | Configuració territorial..... | 11 |
| 3.1.1 | Àmbit d'estudi | 11 |
| 3.1.2 | Demografia i mobilitat global | 12 |
| 3.2 | Xarxa viària i motorització..... | 14 |
| 3.2.1 | Parc de vehicles | 14 |
| 3.2.2 | Índex de motorització | 15 |
| 3.2.3 | Vies d'accés i aparcament..... | 15 |
| 3.3 | Localització d'equipaments..... | 18 |
| 3.4 | Xarxa de transport públic | 20 |
| 3.4.1 | Autobús urbà | 20 |
| 3.4.2 | Autobús interurbà | 21 |
| 3.4.3 | Tren | 23 |
| 3.4.4 | Taxi..... | 23 |
| 4 | ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN BICICLETA..... | 25 |
| 4.1 | Itineraris ciclistes actuals | 25 |
| 4.1.1 | Carrers de plataforma única, pacificats o de prioritat per a vianants | 25 |
| 4.1.2 | Carrers 30 i Carrers 20, calçada compartida amb la resta de vehicles | 27 |
| 4.1.3 | Carril bici..... | 28 |
| 4.1.4 | Vorera bici..... | 29 |
| 4.1.5 | Vorera compartida | 31 |
| 4.1.6 | Resta de Xarxa Viària..... | 32 |
| 4.2 | Aparcaments per a bicicletes | 34 |
| 4.3 | Ús de la bicicleta..... | 47 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 4.3.1 | Perfil dels enquestats | 47 |
| 4.3.2 | Dades del desplaçament | 49 |
| 4.3.3 | Ús de la infraestructura existent | 51 |
| 4.3.4 | Valoració i visió de la bici..... | 52 |
| 4.3.5 | Valoració i conclusions de les enquestes | 53 |
| 4.4 | Intensitat mitjana diària de bicicletes (IMD)..... | 55 |
| 4.5 | Potencialitat de la bicicleta | 57 |
| 4.5.1 | Punts forts i debilitats..... | 57 |
| 4.5.2 | Projectes futurs programats..... | 60 |
| 4.5.3 | Taula sectorial de la bicicleta..... | 62 |
| 5 | PROPOSTA DE CONTINUÏTAT DE LA XARXA D'ITINERARIS | 64 |
| 5.1 | Proposta de xarxa d'itineraris | 64 |
| 5.1.1 | La xarxa per bicicletes segons la jerarquia viària..... | 64 |
| 5.1.2 | Criteris generals per al disseny de la xarxa..... | 66 |
| 5.1.3 | Tipologia de les vies ciclistes..... | 67 |
| 5.1.4 | Propostes per la millora de la connexió..... | 81 |
| 5.2 | Proposta de la xarxa d'aparcaments | 83 |
| 5.2.1 | Especificacions tècniques..... | 85 |
| 5.2.2 | Millora i ampliació dels aparcaments existents | 89 |
| 5.3 | Propostes de promoció de la bicicleta..... | 90 |
| 5.4 | Fases d'execució de les propostes i pressupost orientatiu | 92 |
| 5.5 | Proposta de canvi de les ordenances fiscals i comunicació..... | 94 |
| 5.5.1 | Articles actuals de les ordenances de Vilassar de Mar relacionats amb la bicicleta | 97 |
| 5.5.2 | Articles proposats per a les ordenances de Vilassar de Mar | 99 |
| 5.5.3 | Comunicació de les ordenances fiscals | 107 |

Índex de plànols

Plànol 1. Intensitats mitjanes diàries de bicicletes

Plànol 2. Xarxa pedalable actual

Plànol 3. Xarxa pedalable proposada

Plànol 4. Xarxa pedalable actual i proposada

Plànol 5. Aparcaments existents i proposats

Índex d'annexos

Annex 1: Aforaments de bicicletes

Annex 2: Enquesta als usuaris de bicicletes

Annex 3: Detall del carril bici al carrer Santa Eulàlia

Annex 4: Detall de l'itinerari als carrers Torrent de la Santa, Maria Vidal i Ronda Vilassar

1 INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

En aquest document es presenta el Pla Director de la Bicicleta de Vilassar de Mar que l'empresa Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat (AIM) ha redactat per encàrrec de l'Ajuntament de Vilassar de Mar.

L'Ajuntament de Vilassar de Mar es planteja la millora de les condicions de mobilitat en bicicleta al seu nucli urbà, augmentant la seguretat viària dels desplaçaments en bicicleta i fomentant una mobilitat més sostenible. En aquest sentit la potencialitat del mode bicicleta abasta tant la mobilitat quotidiana (desplaçaments a centres escolars, equipaments esportius, etc.) com la connectivitat amb les vies verdes i rutes en bicicleta a la comarca, utilitzada per visitants al municipi.

En aquest context, la realització d'un Pla Director de la Bicicleta constitueix una de les fórmules per tal de dotar als municipis d'una eina bàsica que defineixi d'una manera més concreta l'espai públic destinat a la bicicleta.

Aquest Pla Director de la Bicicleta (PDB) pretén donar totes les eines per facilitar i augmentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport a Vilassar de Mar, fent que aquest sigui un mode de transport apte per a tothom, segur, competitiu amb la resta de modes i potent pel que fa a usuaris.

Aquest pla té l'objectiu principal d'augmentar el nombre de desplaçaments en bicicleta a Vilassar de Mar, així com millorar la seguretat dels mateixos, assolint una ciutat més inclusiva, més segura, amb menys emissions i més saludable. Per això, abordarà el disseny de l'espai públic pedalable tenint en compte, entre altres, els següents criteris:

- Facilitar els itineraris aconsellats per a bicicletes i dotar-los de continuïtat.
- Augmentar la permeabilitat entre els diferents barris, eliminant barreres físiques artificials.
- Fomentar la seguretat viària, condicionant les seccions i les interseccions per tal de garantir una mobilitat segura
- Millorar la senyalització específica per a ciclistes, etc.

Així, s'analitza el transport en bicicleta existent (punts febles i forts) i es proposen actuacions d'infraestructura per a la bicicleta, tenint en compte l'ús de la bicicleta en l'actualitat, i afectant el mínim al trànsit i al menor nombre de places d'estacionament possible. Així mateix, es creen itineraris, anomenat eixos, que vertebrin la ciutat de nord a sud i d'est a oest, de manera que tota la ciutat sigui pedalable, ja sigui amb carrils bici dedicats en la calçada, zona de cohabitació amb els vianants o zones de cohabitació amb els vehicles.

Per tant, es donen eines per resoldre l'accessibilitat en els punts complicats (passos soterrats, vies de tren) així com de senyalització tant vertical com horitzontal.

També es planteja la millora dels estacionaments de les bicicletes, amb el mateix objectiu d'afavorir-ne l'ús i fomentar un ús responsable de l'espai públic per part de tots els usuaris: vianants, ciclistes, conductors, ...

A més, s'assoleixen amb aquestes actuacions indirectament altres objectius importants per a la població, com ara:

- Reduir la contaminació atmosfèrica al municipi, i per tant contribuir a la reducció d'emissions contaminants a nivell global, combatent entre d'altres el canvi climàtic.
- Promocionar hàbits saludables
- Promoure el canvi modal dels desplaçaments urbans (de cotxe o de moto a bici) i dels interurbans (cotxe o moto a bici + tren / bici +bus)
- Pacificar el trànsit i disminuir els accidents greus de trànsit.

2 METODOLOGIA

El desenvolupament d'aquest estudi ha comportat el desenvolupament de les següents tres fases:

2.1 FASE I: ANÀLISI GENERAL DE LA MOBILITAT AL MUNICIPI

En aquesta primera fase s'ha realitzat una recopilació de:

- **Cartografia del municipi i divisió administrativa** per barris
- **Dades de mobilitat** que es disposen de diferents estudis realitzats anteriorment: aforaments de trànsit, enquestes, pla local de seguretat viària (PLSV), pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS), etc.
- **Documents de planejament**, projectes i ordenances, que permeten valorar la situació actual (i estimar la prevista) quant a mobilitat interna.
- Degut a que el **PMUS** es va aprovar definitivament a gener de 2019 se n'han pogut extreure també les següents dades:

Els grans centres atractors i generadors de mobilitat: centres escolars, equipaments esportius, equipaments administratius i culturals, centres comercials, estacions de bus i tren, etc.

- Els **fluxos de mobilitat** principals, i el sistema viari intern que li dóna suport
- Amb la informació recollida s'ha realitzat una **anàlisi general del sistema de mobilitat del municipi**, que permet en la segona fase analitzar la mobilitat ciclista.

2.2 FASE II: ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN BICICLETA

En aquest Pla Director, en base a l'anàlisi de mobilitat general anterior, s'ha realitzat un anàlisi de la mobilitat interna al municipi en bicicleta, tenint en compte les necessitats de relacions internes dins del municipi (sobretot als equipaments i centres escolars) i la connexió amb els camins i vials interurbans (connexió amb Cablis, Cabrera de Mar, Premià de Mar...)

S'han tingut en compte especialment les **infraestructures ciclistes** (carril bici, vorera bici i aparcaments de bicicletes) presents al nucli urbà, i s'ha realitzat un treball de camp específic consistent en:

- Detectar in-situ de l'estat dels itineraris més utilitzats pels ciclistes.
- Petit qüestionari a usuaris de la bicicleta (100 enquestes), per tal de copsar quines mancances troben en el seu itinerari habitual i propostes de millora que plantegen (tant en origen, in itinere o destinació). Aquestes enquestes s'han dut a terme durant la realització del mateix treball de camp.
- Detecció de bicicletes aparcades en punts no específics. Aquesta informació permet conèixer on cal reforçar aparcaments per a bicicletes.
- Anàlisi de l'ocupació dels diferents punts d'aparcament en un dia tipus.

Amb aquesta informació s'ha realitzat una **diagnosi de la xarxa pedalable actual**, valorant els requeriments quant a xarxa i aparcaments, tenint en compte les necessitats de mobilitat interna del municipi (per exemple, accessibilitat a instituts, centres culturals, instal·lacions esportives, ambulatoris, etc.).

2.3 FASE III: PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Aquest capítol contindrà les propostes de la xarxa pedalable proposades on hi quedaran grafiats els nous eixos pedalables diferenciant les tipologies de via a considerar.

D'aquesta manera, la xarxa pedalable queda identificada i dibuixada a una escala suficient per validar la seva viabilitat geomètrica, i poder valorar l'impacte que pot suposar sobre el sistema de mobilitat general (reducció d'amplada de carrils de circulació, afectacions a places d'aparcament, etc.).

Aquesta valoració permet a l'Ajuntament de Vilassar de Mar conèixer l'abast de les actuacions plantejades, necessitant en posteriors fases la redacció de projectes executius per anar desenvolupant aquesta xarxa pedalable.

3 MARC TERRITORIAL I ESTUDIS PREVIS

3.1 CONFIGURACIÓ TERRITORIAL

3.1.1 Àmbit d'estudi

El municipi de Vilassar de Mar, situat al centre de la comarca del Maresme, a la província de Barcelona, a 25 km de Barcelona. Està a la costa del Mediterrani i ocupa una extensió de 4 km² amb una altitud de 10 metres.

El municipi està envoltat pels municipis de Premià de Mar, Premià de Dalt, Vilassar de Dalt, Cabrils i Cabrera de Mar.



Figura 1. Mapa de Vilassar de Mar. *Font: ICC.*

3.1.2 Demografia i mobilitat global

Vilassar de Mar té una població de 20.764 habitants (IDESCAT, any 2018). Per tenir una visió més representativa de la densitat de població en trama urbana, el PMUS exclou la majoria de sòl no urbanitzable del municipi (250 Ha) i emulant-ne el procediment, la densitat de població en trama urbana és de 15.840 hab./Km2.

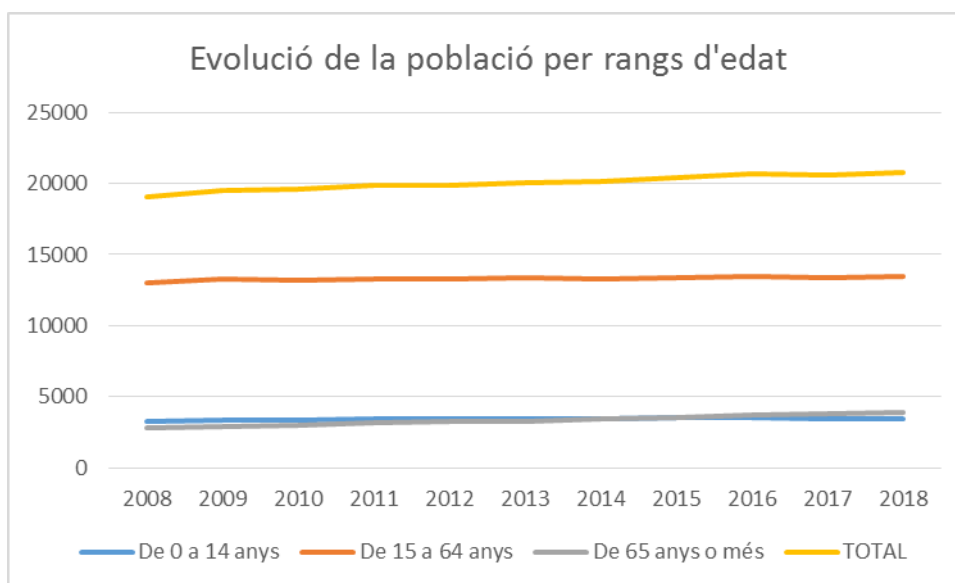


Figura 2. Evolució població. Font: Elaboració pròpia a través d'IDESCAT

Com podem veure a la figura anterior, la població de Vilassar de Mar s'ha mantingut estable durant els últims 10 anys. Es pot intuir un lleuger augment de la població de 65 anys o més en aquesta última d'edat.

Pel que fa la mobilitat global, el PMUS (2019) de Vilassar de Mar la calcula comparant les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 amb altres enquestes efectuades l'any 2014 per altre municipis del Maresme. Fent aquesta comparació s'ha observat que la mobilitat dels residents en els municipis del Maresme s'ha mantingut amb valors aproximadament constants, ja que només s'ha reduït en un 1,2%, i per tant es consideren representatius de la realitat actual.

| | Desplaçaments/dia | | | | | |
|----------------------------|-------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | Resident | | No resident | | Total | |
| Peu + bici | 25.061 | 41,1% | 291 | 1,5% | 25.352 | 31,7% |
| Transport públic | 10.057 | 16,5% | 1.438 | 7,5% | 11.495 | 14,3% |
| Transport privat | 25.824 | 42,4% | 17.387 | 91,0% | 43.211 | 54,0% |
| Total desplaçaments | 60.942 | 100% | 19.116 | 100% | 80.058 | 100% |

Figura 3. Desplaçaments a Vilassar de Mar. *Font: PMUS Vilassar de Mar.*

Els desplaçaments que afecten a Vilassar de Mar es realitzen, principalment, en vehicle privat (54%), seguit pels modes no motoritzats. En el cas exclusiu dels no residents, més del 90% dels desplaçaments es realitza amb transport privat, per només el 7,5% en transport públic.

3.2 XARXA VIÀRIA I MOTORITZACIÓ

3.2.1 Parc de vehicles

Segons dades de l'IDESCAT, a l'any 2017, a Vilassar de Mar, hi havia un total de 13.745 vehicles, repartits en 9.603 turismes, 2.278 motocicletes, 1.561 camions i furgonetes, 39 tractors industrials i 264 autobusos.

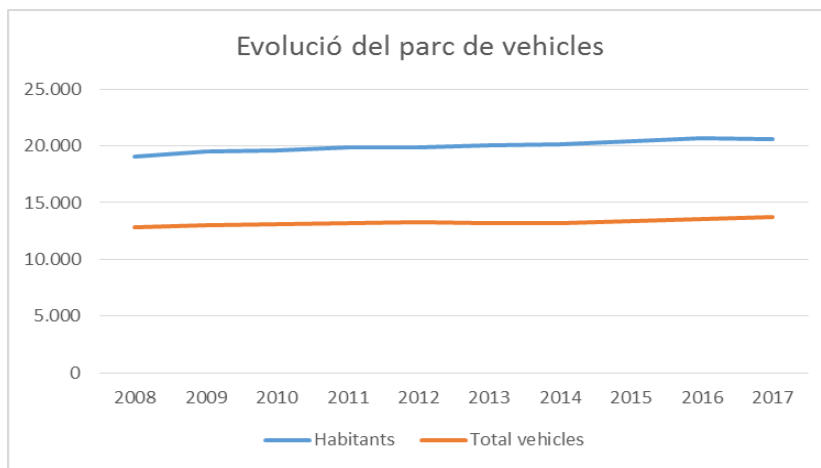


Figura 4. Evolució índex del parc de vehicles a Vilassar de Mar. Font: Elaboració pròpia a partir d'IDESCAT.

La distribució del parc de vehicles per tipus es representa a la figura a continuació:

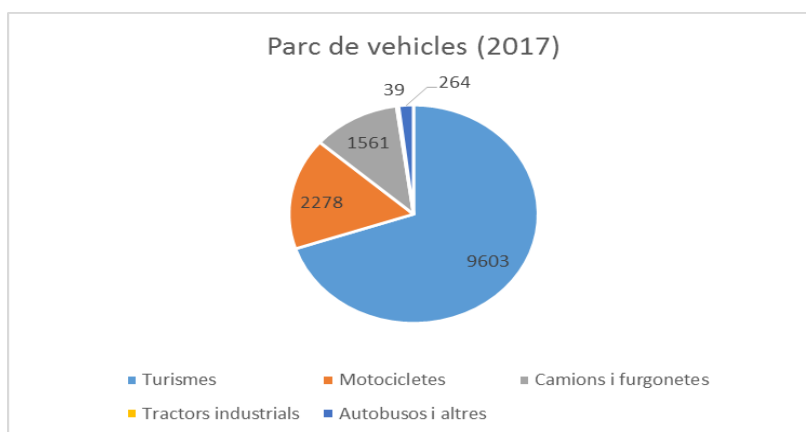


Figura 5. Parc de Vehicles. Font: IDESCAT

S'observa que la major part de vehicles són turismes, seguit de les motocicletes i els camions i les furgonetes. Les estadístiques de l'IDESCAT no fan referència al parc de bicicletes.

3.2.2 Índex de motorització

L'índex de motorització de Vilassar de Mar està per sota de l'índex del Maresme i de Catalunya des de 2014 seguint una tònica semblant d'increment durant aquests últims anys.

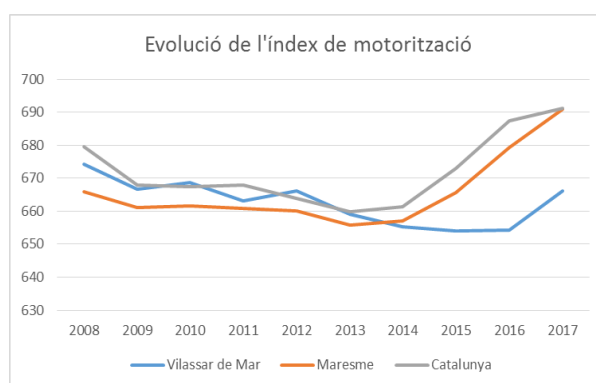


Figura 6. Índex de motorització. Font: Elaboració pròpia a través de dades d'IDESCAT.

Al 2017 l'índex de motorització a Vilassar de Mar es situava als 666 vehicles per cada 1000 habitants, mentre el Maresme estava en 691 vehicles per cada 1000 habitants, la mateixa xifra que per Catalunya.

3.2.3 Vies d'accés i aparcament

Es mostra la xarxa viària de Vilassar de Mar d'acord amb la classificació esmentada al PMUS (2019): accessos i vies interurbanes, xarxa primària, xarxa secundària i xarxa veïnal.



Figura 7. Jerarquia de la xarxa viària. Font: PMUS Vilassar de Mar.

- **Accessos i vies interurbanes**

La xarxa viària externa connecta el municipi amb les poblacions que l'envolten. Al plànol del PMUS hi consten les següents vies:

- *Carretera N-II*: és la principal via interurbana a l'àmbit d'estudi. Constitueix el límit est del nucli urbà, connecta amb d'altres vies interurbanes (carreteres BV-5022 i B-502) i també amb els nuclis urbans de major rellevància: Mataró, Premià de Mar i Barcelona. Entre la carretera d'Argentona i el camí del Crist inclosos hi ha 3 entrades a la vila pels dos sentits i 4 entrades només en sentit sud-oest.
- *Carretera BV-5022*: enllaça Cabrils amb Vilassar de Mar.
- *Carretera B-502*: enllaça Cabrera de Mar i Argentona amb Vilassar de Mar i la carretera N-II.
- *Camí del Mig*: enllaça Vilassar de Mar amb Vilassar de Dalt, amb Premià de Dalt per costat oest i amb Cabrera de Mar i Mataró pel costat est.

Pels pobles de costa cal mencionar també la carretera C-32 com a connexió d'alta capacitat amb el territori.

- **Xarxa primària**

Les principals vies concentren els desplaçaments interurbans així com la majoria dels desplaçaments urbans entre barris, recollint la major part del trànsit motoritzat de la ciutat. La xarxa bàsica s'estructura de forma esquematitzada entorn de tres eixos:

- La ronda Vilassar
- L'avinguda Lluís Companys, l'avinguda de Carles III i l'avinguda de l'Arquitecte Eduard Ferrés.
- Carretera d'Argentona

També es considera xarxa primària la carretera de Cabrils i l'avinguda del Progrés per la seva connexió del nucli urbà amb la carretera C-32 i pel considerable volum de trànsit que suporten aquestes vies, en el cas de l'av. Progrés també de vehicles pesants per arribar al polígon industrial Els Garrofers.

- **Xarxa secundària**

La xarxa secundària està constituïda per aquelles vies que estructuren els desplaçaments per l'interior del municipi tot complementant la xarxa bàsica. Està formada per una sèrie d'eixos amb sentits mar-muntanya o paral·lels a la costa i a la N-II, resultant una xarxa sensiblement ortogonal.

Fora del nucli de població es considera xarxa secundària el camí del Crist amb les seves connexions cap al centre, l'avinguda Progrés i el carrer de Maria Vidal.

- **Xarxa veïnal**

La xarxa veïnal està formada per la resta de carrers, essent la seva principal funció la de donar accés als edificis.

Aparcament

Pel que fa als aparcaments, Vilassar de Mar disposa d'una bona oferta de places d'aparcament en superfície, tant de zona blava regulada com de zona no regulada. En el següent plànol es pot veure com l'aparcament en zona regulada o com a pàrquing públic

es més abundants a la zona centre i les zones no regulades i els solars guanyen percentatge als voltants del nucli urbà.



Figura 8. Aparcament per tipologies. Font: *PMUS Vilassar de Mar*.

3.3 LOCALITZACIÓ D'EQUIPAMENTS

Els equipaments de Vilassar de Mar es troben distribuïts per tot el nucli amb la majoria dels equipaments esportius situats al voltant de l'avinguda de l'Arquitecte Eduard Ferrés i el CAP al carrer Santa Maria entre Via Octaviana i el carrer de Santa Elvira. L'Ajuntament s'emplaça al centre, a menys de 500 metres de l'estació de tren de la RENFE, i les oficines de la Policia Local a l'avinguda Progrés a prop de la carretera BV-5022.

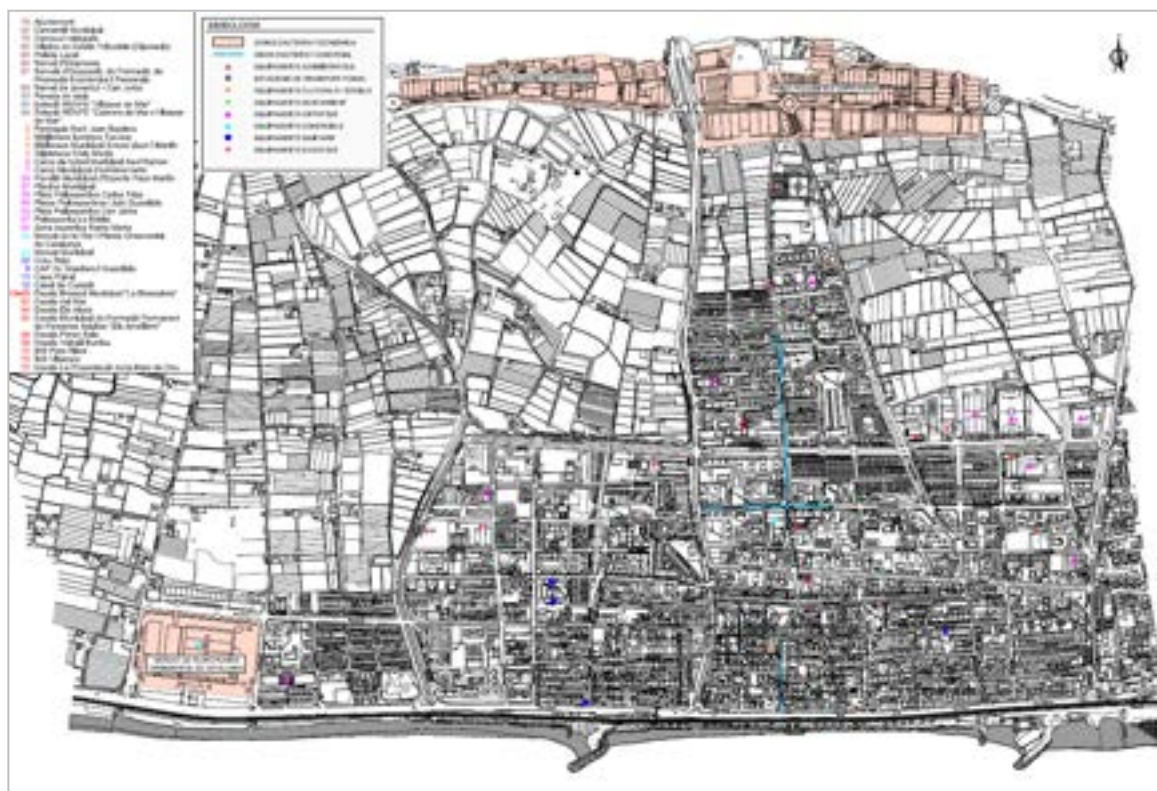


Figura 9. Situació dels equipaments. *Font: PMUS Vilassar de Mar.*

Per elaborar el Pla Director també s'han de tenir en compte les principals zones d'activitat econòmica com el polígon industrial Els Garrofers, a tot el carrer Progrés i el Mercat de flor i planta ornamental de Catalunya a la part més sud de Vilassar de Mar.

Pel que fa al Mercat municipal es troba a la cruïlla dels dos eixos comercials, el carrer de Narcís Monturiol i l'avinguda Montevideo. També es considera eix comercial el carrer de Sant Joan on s'hi troba l'Espinaller i d'altres bars amb un trànsit considerable de vianants, sobretot en caps de setmana i festius. Finalment, hi ha 12 centres escolars: 5 escoles d'educació primària, 4 escoles bressol, 2 instituts i una escola de formació permanent de persones adultes. En el plànol del PMUS no s'hi troben situades l'escola bressol El Peixet i la Llar d'infants El Petit Somni, les dues al carrer Santa Maria. També es recorda l'aula de música com a equipament no corporatiu, que es troba al carrer de Narcís Monturiol.

3.4 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Vilassar de Mar disposa d'una línia d'autobús urbana i 6 línies interurbanes (diürnes i nocturnes) amb 30 parades en total. També té dues parades de tren de la RENFE i una parada de taxi. Les dades del PMUS sobre la xarxa de transport públic en general i sobre les línies d'autobús es consideren actualitzades per tenir-les com a referència.



Figura 10. Xarxa de serveis de transport públic. *Font: PMUS Vilassar de Mar.*

3.4.1 Autobús urbà

A Vilassar de Mar hi circula una única línia d'autobús urbà (C13 Plaça Carles Trias - Ajuntament) que està en servei tots els dies de la setmana exceptuant diumenges. Funciona amb dos recorreguts circulars, un de curt que és el més habitual i un de llarg només en hores puntes, per donar servei als centres escolars de la ciutat. L'horari d'inici de

la primera expedició és les 6:15 h i el de l'última les 21:45 h, amb un interval de pas de 30'. Els dissabtes l'horari del servei és molt més reduït, iniciant-se a les 9:15 h i amb l'última expedició a les 14:45 h.



Figura 11. Línia urbana C13. Font: PMUS Vilassar de Mar.

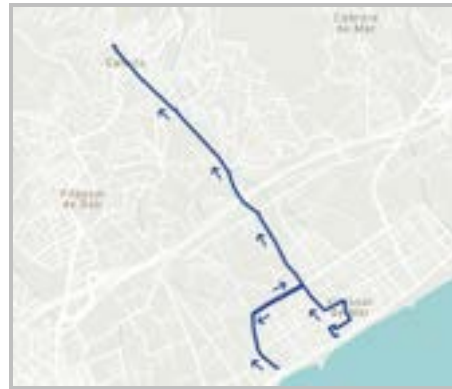
3.4.2 Autobús interurbà

El servei d'autobusos interurbans a Vilassar de Mar està format per diverses línies interurbanes gestionades per l'operador MOVENTIS / SARBUS / CASAS. Hi ha 6 línies de bus interurbà a Vilassar de mar, dues d'elles nocturnes.

- **Línia C10 Barcelona – Mataró (N-II):** a Vilassar de Mar les tres parades de la línia es troben al torrent de Cuiàs, a l'Ajuntament i als carrers Canonge Almera / Enric Granados. Durant gairebé tot el servei, l'interval de pas entre expedicions és de 45 minuts.
- **Línia C12 Cabrils – Vilassar de Mar:** aquesta línia té 6 parades al municipi que estan al parc de les Aus, el Barato, Castillejos, Lluís Companys, Barretina i Ronda Vilassar. L'interval de pas entre expedicions és de 20 minuts.

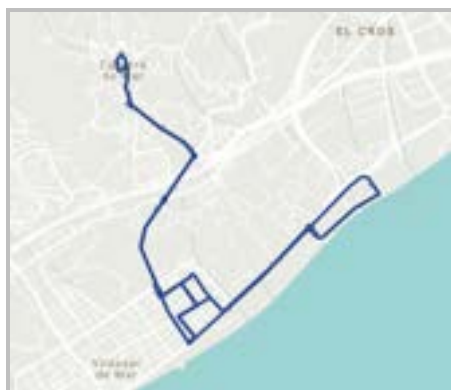


Imatge 1. Línia C10. Font: www.citymapper.com

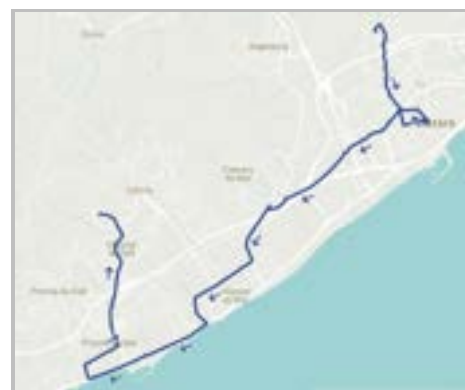


Imatge 2. Línia C12. Font: www.citymapper.com

- **Línia C16 Cabrera – Centre comercial Cabrera:** al seu recorregut les tres parades que hi ha a Vilassar de Mar són a la piscina municipal, a la carretera d'Argentona amb Cristòfol Colom i a l'estació de Renfe Vilassar de Mar – Cabrera de Mar. La freqüència de pas mitjana és d'entre 25 i 30 minuts i als caps de setmana de 40 minuts aproximadament.
- **Línia C30 Vilassar de Dalt – Mataró:** al seu pas per Vilassar de Mar hi ha les parades de l'avinguda de l'Arquitecte E. Ferrés, de l'avinguda de Carles III – museu de la Marina, de l'avinguda Lluís Companys i de la ronda de Vilassar. L'interval de pas es aproximadament d'una hora.

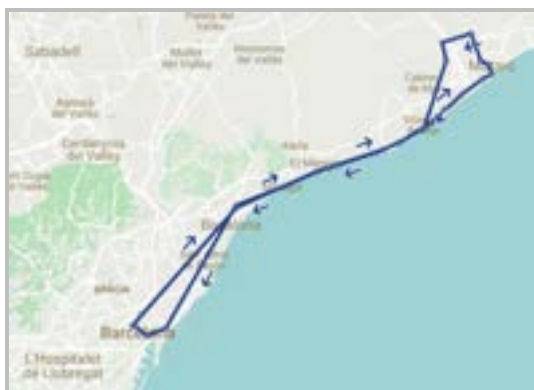


Imatge 1. Línia C16. Font: www.citymapper.com

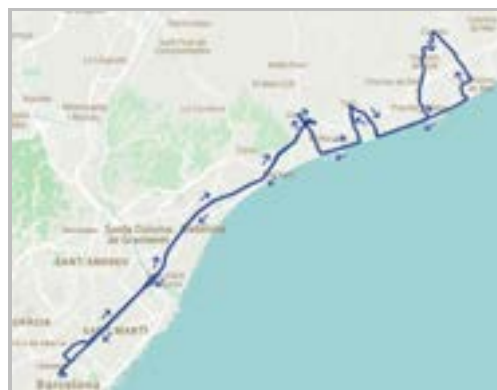


Imatge 2. Línia C30. Font: www.citymapper.com

- **Línies N80 i N81 Barcelona – Mataró i Barcelona – Vilassar de Dalt (nocturnes):** la N80 té una freqüència d'una hora començant des de Mataró a les 23.30h amb l'última expedició des de Barcelona a les 4.15h, mentre que la N81 ofereix més expedicions les nits de divendres i de dissabte començant el servei a Cabrils a les 23.31h i finalitzant-lo a les 4.41h a Premià de Dalt amb una freqüència de pas d'un bus cada hora que es redueix entre cap de setmana a un bus cada dues hores.



Imatge 3. Línia N80. Font: www.citymapper.com



Imatge 4. Línia N81. Font: www.citymapper.com

3.4.3 Tren

Dins del terme municipal hi ha dues parades de tren de RENFE de la línia R1, la parada de “Vilassar de Mar” al centre i la de “Cabrera de Mar – Vilassar de Mar” tocant al terme municipal de Cabrera de Mar.

Cada dia es realitzen 106 expedicions en sentit nord, des de les 5.38h fins a les 23.46h, i 11 expedicions en sentit sud, entre les 4.50 i les 23.13. La freqüència mitjana de pas per les estacions de Vilassar de Mar és de 10 minuts en les hores centrals.

3.4.4 Taxi

A Vilassar de Mar hi ha una parada de taxi situada al carrer del Carme, molt pròxima a l'estació de Renfe “Vilassar de Mar”.

4 ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN BICICLETA

4.1 ITINERARIS CICLISTES ACTUALS

Actualment el ciclista a Vilassar de Mar disposa dels següents espais per circular en bicicleta:

1. Carrers de plataforma única, pacificats o de prioritat per a vianants.
2. Carrers 20 i carrers 30 compartits amb la resta de vehicles.
3. Carril bici.
4. Vorera bici.
5. Vorera compartida
6. Resta de xarxa viària.

En total al PMUS s'han comptabilitzat 2,7 km d'oferta de vies ciclistes, el que representa un 6,3% del total de la xarxa viària de Vilassar de Mar.

4.1.1 Carrers de plataforma única, pacificats o de prioritat per a vianants

Un carrer de plataforma única és aquell que té la calçada i la vorera al mateix nivell, normalment la velocitat està limitada a un màxim de 20 km/h i moltes vegades té la senyalització de "carrer residencial" (S-28). Aquesta senyalització dóna la prioritat als vianants i Vilassar de Mar té bona part del centre de carrers de plataforma única o de prioritat per a vianants on la bicicleta hi circula de forma habitual.



*Imatge 5. Senyal S-28 al carrer de l'Arpella.
Font: AIM, elaboració pròpia.*



*Imatge 6. Carrer de Sant Ramón de plataforma
única. Font: AIM, elaboració pròpia.*



*Imatge 7. Senyal d'entrada prohibida a
vehICLES de motor a la plaça Àngel Guimerà.
Font: AIM, elaboració pròpia.*

Molts vials del centre històric tenen el senyal S-28 i formen part de la xarxa veïnal, per on hi ha menys trànsit i es pot anar tranquil·lament amb bicicleta. Fins i tot hi ha alguns punts com a la plaça Àngel Guimerà on es prohibeix l'entrada als vehicles a motos fent-hi un espai pacificat per a bicicletes i vianants.

4.1.2 Carrers 30 i Carrers 20, calçada compartida amb la resta de vehicles

Un carrer de zona 30 és una via no segregada del trànsit amb una limitació de 30 km/h. En determinades ocasions de baixes intensitats de trànsit i velocitats reduïdes, una via oberta a la circulació de vehicles motoritzats pot ser un bon suport d'un itinerari ciclista.

La majoria de carrers que estan referenciats al plànol del PMUS de la xarxa viària com a vies veïnals ja són carrers de zona 30 o zona 20, per això podem afirmar que alguns dels carrers de Vilassar de Mar, avui en dia, ja són per a circular-hi a 30 km/h o a 20 km/h.



Imatge 8. Senyalització horitzontal de 20 km/h amb ressalt al carrer Santa Isabel. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 9. Senyalització horitzontal de 20 km/h al carrer de Ca l'Aduana. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 10. Senyal de zona escolar al carrer Sant Joan. Font: AIM, elaboració pròpia.

Els centres educatius estan ben senyalitzats com a entorns escolars de zona 30.

4.1.3 Carril bici

El carril bici és una via exclusivament reservada per a les bicicletes, situada a la calçada i separada de la resta de la circulació per marques viàries que la delimiten. A Vilassar de Mar només hi ha un carrer que tingui carril bici amb una longitud de 0.25 km.

- **Carrer Torrent de la Santa:** es tracta d'un carrer de plataforma única amb el carril bici en calçada sense segregació física i bidireccional. La senyalització horitzontal és d'una línia contínua que marca el carril amb una línia discontinua separadora de sentits. El tram del carrer on està pintat el carril bici va des de l'avinguda Lluís Companys fins al carrer de Santa Eugènia.



*Imatge 11. Carril bici sense separadors físics.
Font: AIM, elaboració pròpia.*



*Imatge 12. Senyalització vertical d'entrada prohibida amb el complementari d' "excepte bici".
Font: AIM, elaboració pròpia.*

La senyalització vertical del carril bici és correcte, amb el senyal de prohibit el pas acompanyat de la placa complementària "Excepte bici" per poder fer el gir i el senyal de carril bici a tot el tram.

La senyalització horitzontal als creuaments desapareix on hauria de seguir amb tacs de 25x25 cm en línia recta fins al següent pas de vianants i pintat de vermell si es pot fer el gir envaint el carril bici (veure especificacions tècniques).



*Imatge 13. Senyalització vertical de carril bici.
Font: AIM, elaboració pròpia.*



Imatge 14. Mala senyalització al encreuament amb carrer Santa Eulàlia. Font: AIM, elaboració pròpia.

4.1.4 Vorera bici

A Vilassar de Mar hi ha dos trams de vorera bici al carrer Sant Artur i a l'avinguda de Lluís Companys (0.64 km) i fan la funció de donar un espai a aquests dos eixos a la bicicleta encara que sigui una xarxa sense connexió i incompleta. Als trams de vorera bici hi manca una correcta senyalització vertical i horitzontal.

- **Carrer Sant Artur:** aquesta vorera bici va des de la biblioteca al carrer Santa Eulàlia fins a l'avinguda Lluís Companys i hi ha un espai només per la bicicleta amb un carril per a cada sentit separats per la línia discontinua. La vorera bici esta al costat d'un espai amb vegetació que va envaint l'espai per la bicicleta dificultant-ne el trànsit.



*Imatge 15. Vegetació envaint la vorera bici.
Font: AIM, elaboració pròpia.*



Imatge 16. Manca de senyalització d'escaquer als trams amb conflicte amb els vianants. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 17. Vorera bici abans d'un pas de vianants. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 18. Senyalització horitzontal semi esborrada. Font: AIM, elaboració pròpia.

El creuament amb el carrer de Jeroni Anyé està mal solucionat amb un cediú el pas on s'hauria de seguir el traçat de la bicicleta fins al pas de vianants per fer-hi un pas de tacs fins al següent tram de vorera bici.

- **Avinguda de Lluís Companys:** aquesta vorera bici va des de la ronda Vilassar fins a la carretera de Cabrils i hi ha un espai només per la bicicleta amb un carril per a cada sentit separats per la línia discontinua. Als extrems no hi ha una bona connexió amb la resta de la xarxa i la senyalització horitzontal està semi esborrada i incompleta en alguns punts.



Imatge 19. Senyalització horitzontal per sentits. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 20. Extrem de la vorera bici sense connexió. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 21. Vorera bici a una entrada per vehicles. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 22. Mal estat de la vorera bici. Font: AIM, elaboració pròpia.

Quan la vorera bici es creua amb una trajectòria per vianants com un pas de vianants ha de tenir la senyalització horitzontal de l'escaquer perquè els vianants tinguin preferència.

4.1.5 Vorera compartida

- **Passeig marítim:** separat de la trama urbana per les vies del tren hi ha el passeig marítim per tota la costa de Vilassar de Mar amb una amplada generosa per compartir l'espai vianants i bicicletes. Hi ha una correcta senyalització vertical de d'espai compartit amb bicicletes i vianants a tot el passeig.



Imatge 23. Senyalització d'espai compartit amb bicis i vianants. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 24. Ciclista al passeig marítim. Font: AIM, elaboració pròpia.

Un gran inconvenient pels usuaris del passeig és la falta de connexió pel costat de Premià de Mar que permetria arribar fins a Barcelona per la costa.

4.1.6 Resta de Xarxa Viària

La xarxa d'accés a Vilassar de Mar és principalment és de velocitat 50 km/h. En aquesta xarxa, no és recomanable que les bicicletes hi circulin de forma compartida amb els vehicles motoritzats, essent necessària una infraestructura segregada. Caldrà veure però la viabilitat de la mateixa i proposar solucions per cada cas.

Actualment en aquests carrers s'hi poden observar bicicletes que circulen, bé sigui per la vorera o bé per la calçada. Aquest fet fa que les propostes vagin encarades a que el ciclista pugui anar per qualsevol carrer dins del nucli urbà, tant si té un espai destinat només a la bicicleta com si ha de compartir la calçada amb els altres vehicles.



Imatge 25. Pas de vianants pintat i semàfor amb pulsador a la N-II davant de la parada de la RENFE. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 26. Pas de vianants elevat amb bona visibilitat al carrer Santa Maria amb ronda Vilassar. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 27. Ressalt reductor de velocitat a la ronda Vilassar. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 28. Pas de vianants elevat pintat de vermell al carrer Montserrat amb Sant Joan. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 29. Espai dedicat a persones amb mobilitat reduïda a l'av. Arquitecte Eduard Ferrés amb Riera d'en Cintet. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 30. Pas de vianants sense visibilitat i sense gual adaptat a l'av. Arquitecte Eduard Ferrés amb el pg. de Sant Joan de Mar. Font: AIM, elaboració pròpia.

A Vilassar de Mar s'han fet moltes actuacions a nivell d'infraestructura tal per pacificar alguns carrers com l'espai dedicat a persones amb mobilitat reduïda votat als pressupostos participatius de 2016 o diferents passos per a vianants elevats, alguns pintats de vermell per tenir més seguretat com el del carrer Montserrat amb Sant Joan. També s'han fet diversos ressaltos com elements reductors de velocitat a les vies d'accés, però encara queda feina per fer en matèria de visibilitat i d'adaptació de guals als passos de vianants.

4.2 APARCAMENTS PER A BICICLETES

S'han identificat a Vilassar de Mar un total de 147 places d'aparcament per a bicicletes ubicades en 19 punts repartits estratègicament en punts de generació i atracció de viatges, com són equipaments municipals (biblioteca, centres d'assistència primària, centre urbà, centres educatius, estació de tren, etc.) i en la proximitat de parcs i de zones de lleure.

El disseny és principalment el d'una roda, desaconsellats per la manca de seguretat quan es troben a la via pública, però igualment efectius quan es troben dins d'alguna instal·lació com un centre educatiu. En algun punt hi ha també aparcament tipus universal (U invertida), de doble ancoratge o tipus columna.



Foto 1. Aparcament de model U invertida i de tipus columna al carrer Sant Pau. *Font: Elaboració pròpia, AIM*

Seguidament es presenten un seguit de fitxes que avaluen els aparcaments amb els següents paràmetres:

- Ubicació: la via on s'ha localitzat l'aparcament
- Tipus: existeixen diferents formes d'aparcament que s'engloben principalment en aparcaments d'una roda i aparcaments en forma d'U invertida. També poden haver-hi nous models d'aparcaments segurs com els d'alumini i poliuretà.
- Nivell de seguretat: Alt pels casos d'aparcament en U invertida o similars i baix pels aparcaments d'una roda.
- Nivell d'ocupació: és alt si al moment de fer el treball de camp hi ha més de la meitat de places ocupades, sinó és baix.
- Capacitat: el nombre de bicicletes aparcades que poden haver-hi.
- Observacions: comentaris per saber si s'ha de modificar la ubicació o el tipus d'aparcament.

| <i>Inventari d'aparcaments per a bicicletes</i> | |
|--|--|
| Ubicació: Escola Els Alocs | Id: 01 |
| Tipus d'aparcament: Una roda | Nivell de seguretat: Alt |
| Nivell d'ocupació durant la visita: Baix | Nombre de bicicletes que hi caben: 10 |
|  | |
| Oservacions: Tot i ser un aparcament per una roda es considera segur al estar dins de l'equipament escolar. | |

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Carrer Santa Eulalia

Id: 02

Tipus d'aparcament: U invertida

Nivell de seguretat: Alt

Nivell d'ocupació durant la visita: --

Nombre de bicicletes que hi caben: 10



Oservacions: Aparcaments segurs instal·lats durant la redacció del projecte.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Biblioteca Municipal Ernest Lluch Martín

Id: 03

Tipus d'aparcament: Una roda

Nivell de seguretat: Baix

Nivell d'ocupació durant la visita: Baix

Nombre de bicicletes que hi caben: 17



Oservacions: Bona ubicació. Es recomana canviar per aparcaments segurs, i si no pot ser, reparar l'aparcament en mal estat.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

| | |
|---|---|
| Ubicació: Carrer de Santa Eulalia | Id: 04 |
| Tipus d'aparcament: Una roda | Nivell de seguretat: Baix |
| Nivell d'ocupació durant la visita: Baix | Nombre de bicicletes que hi caben: 6 |



Oservacions: Es recomana canviar per aparcaments segurs.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

| | |
|---|---|
| Ubicació: Avinguda de Carles III | Id: 05 |
| Tipus d'aparcament: Una roda | Nivell de seguretat: Baix |
| Nivell d'ocupació durant la visita: Baix | Nombre de bicicletes que hi caben: 6 |



Oservacions: Aparcament amb la senyalització de pàrquing bici. Es recomana canviar per aparcaments segurs.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Col·legi Públic Vaixell Burriac

Id: 06

Tipus d'aparcament: Una roda

Nivell de seguretat: Alt

Nivell d'ocupació durant la visita: Mitjà

Nombre de bicicletes que hi caben: 6



Oservacions: Tot i ser un aparcament per una roda es considera segur al estar dins de l'equipament escolar.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Avinguda Arquitecte Eduard Ferrés

Id: 07

Tipus d'aparcament: Una roda

Nivell de seguretat: Baix

Nivell d'ocupació durant la visita: Baix

Nombre de bicicletes que hi caben: 5



Oservacions: Es recomana canviar per aparcaments segurs.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

| | |
|---|---|
| Ubicació: Camp de futbol | Id: 08 |
| Tipus d'aparcament: Una roda | Nivell de seguretat: Baix |
| Nivell d'ocupació durant la visita: Baix | Nombre de bicicletes que hi caben: 6 |



Oservacions: Bona ubicació. Es recomana canviar per aparcaments segurs, ja que és un equipament públic d'entrada lliure.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

| | |
|--|--|
| Ubicació: Club de bàsquet Vilassar de Mar | Id: 09 |
| Tipus d'aparcament: Una roda | Nivell de seguretat: Baix |
| Nivell d'ocupació durant la visita: Baix | Nombre de bicicletes que hi caben: 10 |



Oservacions: Es recomana canviar per aparcaments segurs.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Piscina municipal (1)

Id: 10

Tipus d'aparcament: Una roda

Nivell de seguretat: Baix

Nivell d'ocupació durant la visita: Baix

Nombre de bicicletes que hi caben: 5



Oservacions: Es recomana canviar per aparcaments segurs.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Piscina municipal (2)

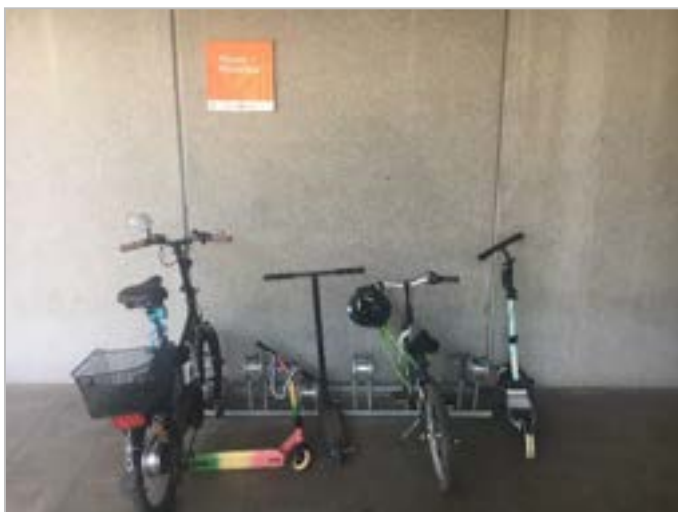
Id: 11

Tipus d'aparcament: Una roda

Nivell de seguretat: Baix

Nivell d'ocupació durant la visita: Alt

Nombre de bicicletes que hi caben: 6



Oservacions: Bona ubicació. Es recomana canviar per aparcaments segurs.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Piscina municipal (3)

Id: 12

Tipus d'aparcament: Doble anclatge

Nivell de seguretat: Alt

Nivell d'ocupació durant la visita: mitjà

Nombre de bicicletes que hi caben: 10



Oservacions: Aparcaments de doble ancoratge amb una bona seguretat per les bicicletes.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Carrer de Picasso

Id: 13

Tipus d'aparcament: Una roda

Nivell de seguretat: Baix

Nivell d'ocupació durant la visita: Baix

Nombre de bicicletes que hi caben: 6



Oservacions: Es recomana canviar per aparcaments segurs.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Plaça de Vicenç Casanovas

Id: 14

Tipus d'aparcament: Una roda

Nivell de seguretat: Baix

Nivell d'ocupació durant la visita: Baix

Nombre de bicicletes que hi caben: 6



Oservacions: Es recomana canviar per aparcaments segurs. Si no pot ser, canviar-ne l'ubicació o treure arbustos per un ancoratge més còmode.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Nacional II

Id: 15

Tipus d'aparcament: U invertida i tipus columna

Nivell de seguretat: Baix

Nivell d'ocupació durant la visita: Mitjà

Nombre de bicicletes que hi caben: 4



Oservacions: Es tracta d'aparcaments segurs de doble ancoratge i d'ancoratge de pedal.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

| | |
|---|--|
| Ubicació: Estació renfe | Id: 16 |
| Tipus d'aparcament: Una roda | Nivell de seguretat: Baix |
| Nivell d'ocupació durant la visita: Baix | Nombre de bicicletes que hi caben: 12 |



Oservacions: Es recomana canviar per aparcaments segurs.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

| | |
|---|---|
| Ubicació: Estació Renfe (2) | Id: 17 |
| Tipus d'aparcament: Una roda | Nivell de seguretat: Baix |
| Nivell d'ocupació durant la visita: Baix | Nombre de bicicletes que hi caben: 6 |



Oservacions: Manca senyalització per fer-lo visible als usuaris de tren.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Escola del Mar

Id: 18

Tipus d'aparcament: Una roda

Nivell de seguretat: Alt

Nivell d'ocupació durant la visita: Baix

Nombre de bicicletes que hi caben: 12



Oservacions: Bona ubicació. Es recomana canviar per aparcaments segurs.

Inventari d'aparcaments per a bicicletes

Ubicació: Plaça Àngel Guimerà

Id: 19

Tipus d'aparcament: U invertida

Nivell de seguretat: Alt

Nivell d'ocupació durant la visita: --

Nombre de bicicletes que hi caben: 4



Oservacions: Aparcaments segurs instal·lats durant la redacció del projecte.

La taula següent reflecteix els 19 emplaçaments d'aparcament de bicicletes identificats a Vilassar de Mar.

| Id | Ubicació | Tipus | Número de places | Nivell de seguretat | Se'n recomana el canvi |
|----|--|-----------------------------|------------------|---------------------|------------------------|
| 1 | Escola Els Alocs | Una roda | 10 | Alt | No |
| 2 | Carrer Santa Eulalia | U invertida | 10 | Alt | No |
| 3 | Biblioteca Municipal Ernest Lluch Martín | Una roda | 17 | Baix | Sí |
| 4 | Carrer se Santa Eulalia | Una roda | 6 | Baix | Sí |
| 5 | Avinguda de Carles III | Una roda | 6 | Baix | Sí |
| 6 | Col·legi públic Vaixell Burriac | Una roda | 6 | Alt | No |
| 7 | Avinguda Arquitecte Eduard Ferrés | Una roda | 5 | Baix | Sí |
| 8 | Camp de futbol | Una roda | 6 | Baix | Sí |
| 9 | Club de bàsquet Vilassar de Mar | Una roda | 10 | Baix | Sí |
| 10 | Piscina municipal (1) | Una roda | 5 | Baix | Sí |
| 11 | Piscina municipal (2) | Una roda | 6 | Baix | Sí |
| 12 | Piscina municipal (3) | Doble ancoratge | 10 | Alt | No |
| 13 | Carrer de Picasso | Una roda | 6 | Baix | Sí |
| 14 | Plaça de Vicenç Casanovas | Una roda | 6 | Baix | Sí |
| 15 | Nacional II | U invertida i tipus columna | 4 | Alt | No |
| 16 | Estació Renfe | Una roda | 12 | Baix | Sí |
| 17 | Estació Renfe (2) | Una roda | 6 | Baix | Sí |
| 18 | Escola del Mar | Una roda | 12 | Alt | No |
| 19 | Plaça Àngel Guimerà | Una roda | 4 | Alt | No |

Figura 12. Taula resum de l'inventari aparcaments a Vilassar de Mar. *Font: Elaboració pròpia, AIM.*

El nivell d'ocupació general dels aparcaments al nucli urbà observat durant el treball és en general mitjà - baix, dada que, juntament amb el nombre de bicis observades mal aparcades, reafirma la necessitat de tenir aparcaments segurs. Es recomana que els aparcaments que siguin d'una roda, amb un nivell de seguretat més baix, es canviïn pel tipus "U invertida" amb les mides establertes que es detallen més endavant en aquest document.

També es fan propostes de nous aparcaments per a bicicletes a punts clau pels nous itineraris pedalables que es proposen i per evitar que els ciclistes no aparquin de manera irregular quan no troben un espai on deixar la bicicleta amb la seguretat adient.

Alguns exemples de mal estacionament els veiem a continuació:



Imatge 31. Bici mal estacionada en un banc a la plaça Àngel Guimerà. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 32. Acumulació de bicis mal estacionades a la plaça d'Àngel Guimerà. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 33. Bicis mal estacionades al carrer Josep A. Clavé amb Sant Joan. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 34. Bici mal estacionada al carrer del Mossèn Joan Rebull. Font: AIM, elaboració pròpia.

Els fanals són un punt habitual on s'observen bicicletes en les zones que no hi ha prou estacionament o queda massa allunyat dels punts d'interès dels ciclistes. També es troben bicicletes mal estacionades a punts confluïts com bars o places.

A l'apartat de propostes es tindran en compte les localitzacions d'aquests punts i es pot proposar ubicar-hi aparcaments, ja que s'hi observa una demanda existent.

A més de cobrir els equipaments amb aparcaments bici, cal garantir que l'usuari de la bici aparqui còmodament pels seus desplaçaments quotidians. També s'ha de tenir en compte que si en un futur es vol crear algun aparcament pel cicloturisme, aquest té unes especificacions especials per les seves necessitats diferenciades.

4.3 ÚS DE LA BICICLETA

Per tal de copsar les impressions dels usuaris de la bicicleta a Vilassar de Mar, s'han realitzat un total de 100 enquestes on es preguntava als que anaven en bici i en patinet, quina és la seva visió sobre diferents aspectes de la bicicleta a Vilassar de Mar.

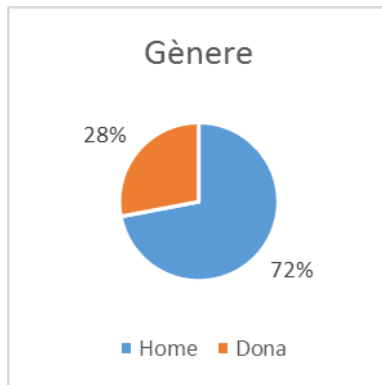
Les enquestes s'han realitzat en dies feiners i de forma aleatòria durant quatre dies entre les 9 h del matí i les 14 h del migdia, a diferents zones de Vilassar de Mar.

S'ha de tenir en compte que el mostreig no és aleatori, s'ha focalitzat amb aquells que utilitzen la bicicleta o el patinet de forma quotidiana (s'ha evitat preguntar al ciclista de "mallot").

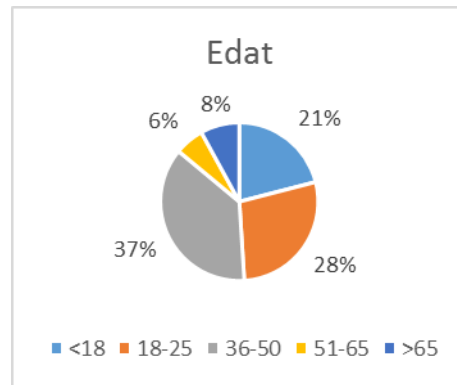
Els resultats es resumeixen a continuació.

4.3.1 Perfil dels enquestats

Dels 100 enquestats, només el 28% eren dones i el 72% homes. Com que la mostra és prou gran s'ha pogut agafar una mostra de gènere significativa on es veu que no hi ha diferència remarcable d'ús entre homes i dones. La majoria d'enquestats són joves i també hi ha un 37% entre 36 i 50 anys, probablement perquè es van fer les enquestes durant matins de dies feiners, tot i així s'ha de remarcar l'ús intergeneracional de la bicicleta a Vilassar de Mar amb un 8% d'usuaris de més de 65 anys.

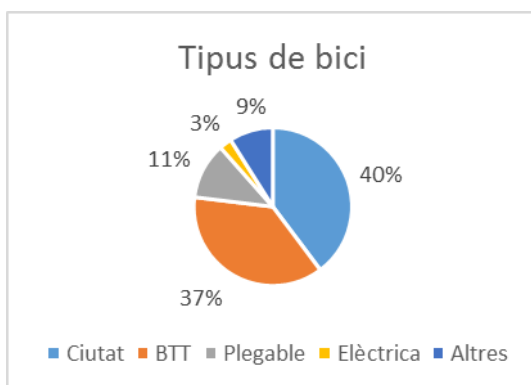


Imatge 35. Gènere a l'enquesta a ciclistes de Vilassar de Mar. Font: AIM, elaboració pròpia.

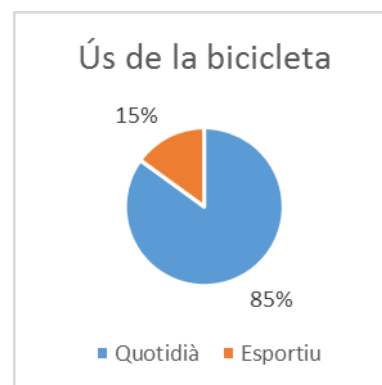


Imatge 36. Edat a l'enquesta a ciclistes de Vilassar de Mar. Font: AIM, elaboració pròpia.

La majoria d'enquestats fan servir una bicicleta de ciutat o BTT, un 77% en total, mentre que un 11% utilitzen bicicletes tipus plegable. Tot i que com es pot veure a la resposta de la pregunta següent en referència a l'ús de la bicicleta, molts del que van amb BTT l'utilitzen per un ús quotidià.

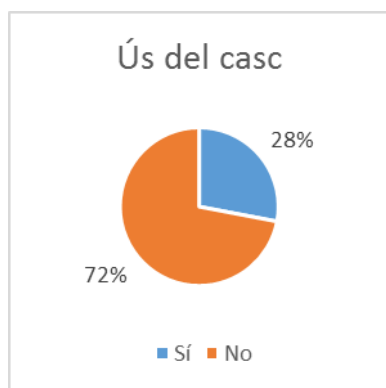


Imatge 37. Tipus de bici a l'enquesta a ciclistes de Vilassar de Mar. Font: AIM, elaboració pròpia.

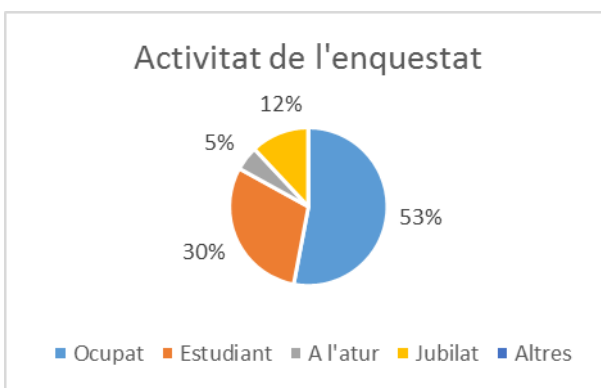


Imatge 38. Ús de la bicicleta a l'enquesta a ciclistes de Vilassar de Mar. Font: AIM, elaboració pròpia.

Més de la meitat dels enquestats estan ocupats i es pot ressaltar que un 12% són jubilats. De tots els enquestats un 28% portaven casc, tanmateix, el 85% dels enquestats són usuaris "no esportius" on és menys habitual l'ús del casc.



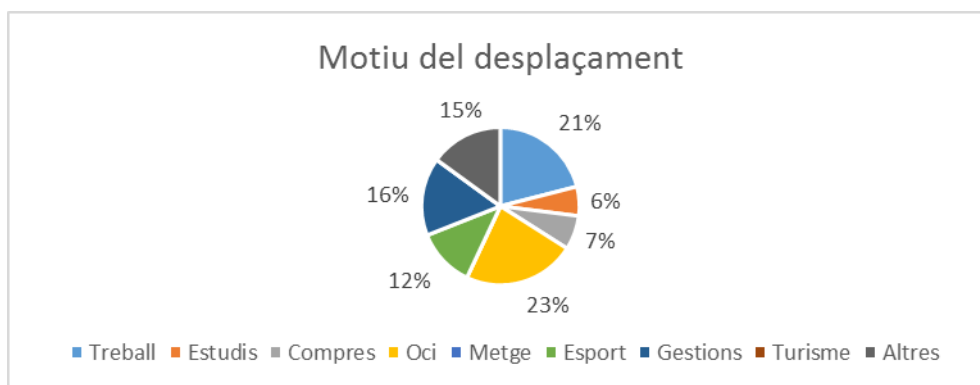
Imatge 39. Ús del casc dels enquestats de Vilassar de Mar. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 40. Activitat dels ciclistes enquestats de Vilassar de Mar. Font: AIM, elaboració pròpia.

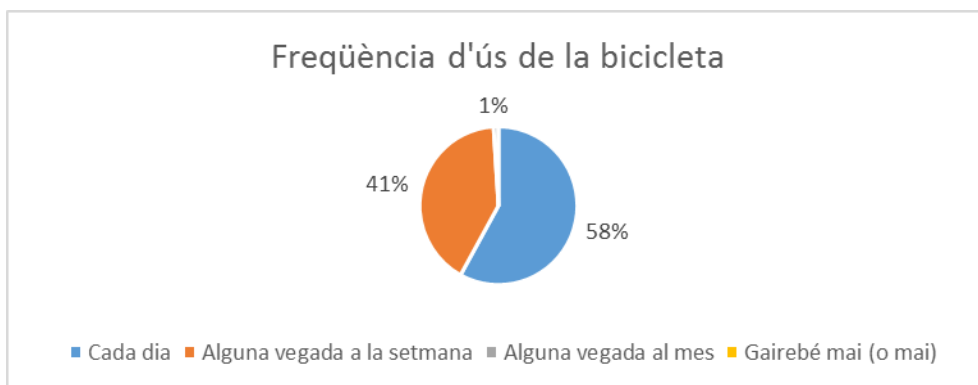
4.3.2 Dades del desplaçament

Del total d'enquestats, en referència al motiu dels desplaçaments que realitzen, es comprova que la bicicleta es fa servir quotidianament per totes les activitats del dia a dia com treball, oci, esport i gestions. La bicicleta és per tant el mitjà de transport escollit per moltes vilassarenques a l'hora de fer qualsevol desplaçament dins del nucli urbà.



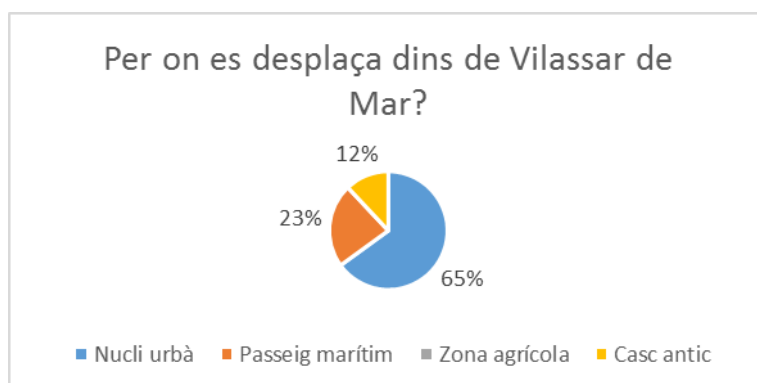
Imatge 41. Motiu del desplaçament a l'enquesta a ciclistes de Vilassar de Mar. Font: Elaboració pròpia.

Pel que fa a la freqüència d'ús de la bicicleta, més del 50% dels enquestats la utilitzen cada dia i gairebé tots els enquestats l'agafen alguna vegada a la setmana, dada més que remarcable.



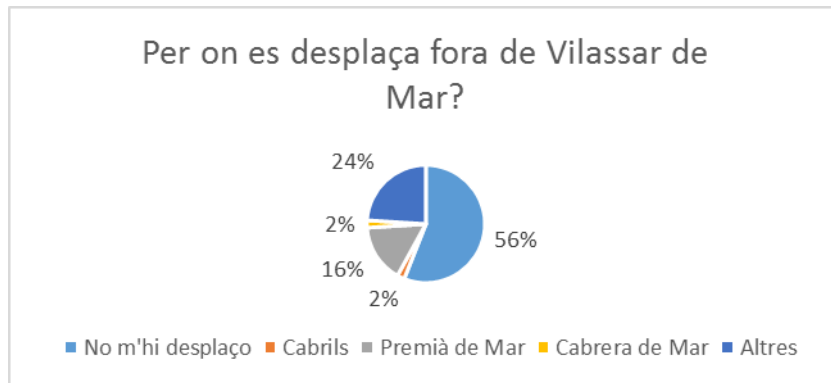
Imatge 42. Freqüència d'ús de la bicicleta a l'enquesta a ciclistes de Vilassar de Mar. Font: Elaboració pròpia.

Respecte per on es desplacen dins de Vilassar de Mar, el 65% dels enquestats es mouen pel nucli urbà i per tot arreu del municipi. Pocs ho fan només pel cas antic i un volum considerable del 23% ho fa pel passeig marítim.



Imatge 43. Desplaçaments intra-municipals d'enquestats ciclistes de Vilassar de Mar. Font: Elaboració pròpia, AIM.

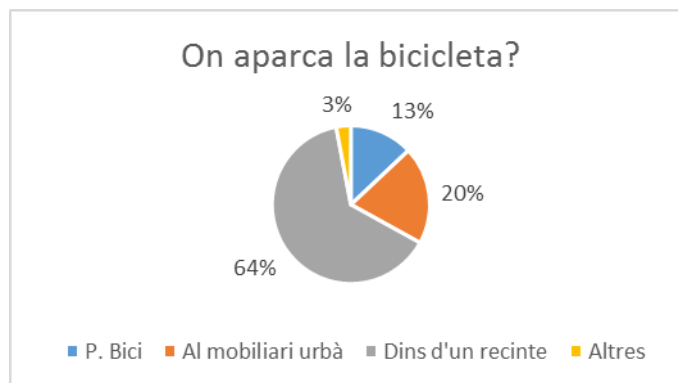
A la pregunta "Per on es desplaça fora de Vilassar de Mar?" el 56% dels enquestats no es desplacen fora del nucli urbà, i la majoria dels que ho fan és per Premià de Mar, on hi ha una connexió no solucionada de carril bici. Un 24% ha respost "Altres" on hi estren les poblacions de Barcelona, Mataró, Badalona, Masnou i Alella ordenades per número de respostes de major a menor.



Imatge 44. Desplaçaments inter-municipals d'enquestats ciclistes de Vilassar de Mar. Font: Elaboració pròpia, AIM.

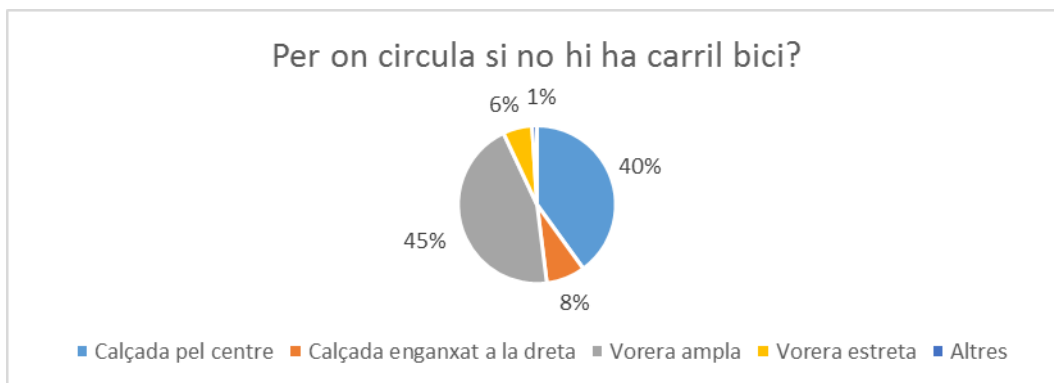
4.3.3 Ús de la infraestructura existent

Quan es demana als enquestats pel lloc on aparquen la bicicleta, un 64% aparca dins d'un recinte i només un 13% utilitza els pàrquing bici disponibles. Un notable 20% aparquen a mobiliari urbà, un percentatge al que pot fer notar una manca d'aparcaments habilitats i segurs.



Imatge 45. Dades d'ús de l'estacionament de bicis dels ciclistes enquestats de Vilassar de Mar. Font: Elaboració pròpia, AIM.

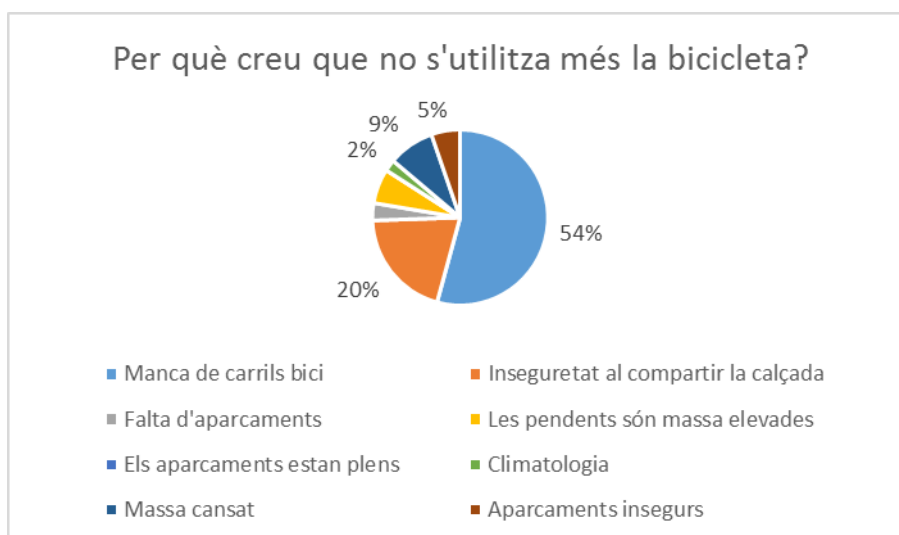
Al preguntar per on circulen si no hi ha carril bici, el 85% enquestats han respost a parts més o menys iguals que circulen pel centre de la calçada o per la vorera quan és ampla. Pocs han contestat a la calçada enganxats a la dreta o anant per una vorera estreta.



Imatge 46. Dades d'ús de la bicicleta en cas que no hi hagi carril bici dels ciclistes enquestats a Vilassar de Mar. Font: Elaboració pròpia, AIM.

4.3.4 Valoració i visió de la bici

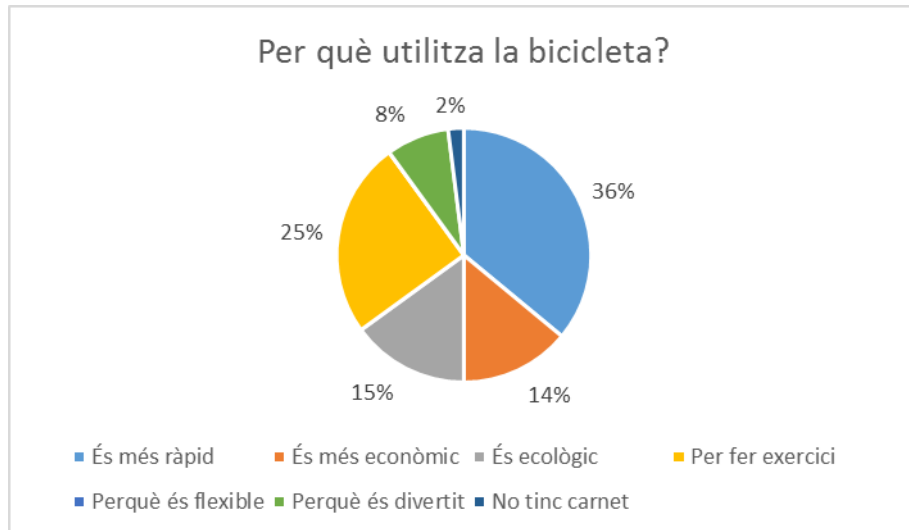
A l'hora de valorar el servei s'ha preguntat als enquestats perquè creuen que no s'utilitza més la bicicleta a Vilassar de Mar, i la majoria (78%) ha escollit dues respostes que van lligades; manca de carrils bici i inseguretat al compartir la calçada. Un 9% considera que la bicicleta no s'utilitza més perquè requereix d'un esforç físic massa gran.



Imatge 47. Valoració ús de la bici dels ciclistes enquestats a Vilassar de Mar. Font: elaboració pròpia, AIM.

Després de preguntar per què creuen que no s'utilitza més la bici, se'ls pregunta per què ells utilitzen la bici davant d'un altre mitjà de transport. La resposta més escollida amb un

36% és perquè és més ràpid seguit del motiu de fer exercici amb un 25%. En menor percentatge també s'ha respost: perquè és més econòmic, perquè és ecològic i perquè és divertit.



Imatge 48. Valoració ús de la bici dels ciclistes enquestats a Vilassar de Mar. Font: elaboració pròpia, AIM.

4.3.5 Valoració i conclusions de les enquestes

Tenint en compte que, com ja s'ha especificat, els enquestats no han estat ciclistes aleatoris, s'ha arribat a les següents conclusions:

- Al municipi de Vilassar de Mar existeix una demanda d'espai per la bicicleta per part dels d'usuaris que l'utilitzen amb regularitat, sobretot dins del nucli urbà.
- La majoria d'enquestats no utilitzen el casc com a element de seguretat tot i que sense infraestructura circulen per calçada i a l'hora de valorar, destaquen la inseguretat en compartir la calçada.
- Els motius pel qual s'utilitza la bicicleta al municipi són per fer viatges de mobilitat obligada i quotidians com anar a la feina o per fer gestions i també per oci i esport.
- Un 44% dels enquestats es desplacen amb bicicleta per fora de Vilassar de Mar, la majoria per anar o tornar de Premià de Mar.

- La majoria dels enquestats aparquen la bicicleta dins d'un recinte, pocs fans servir els pàrquing bici i una cinquena part deixa la bicicleta a mobiliari urbà.
- La manca de carrils bici o d'un espai definit per la bicicleta fa que en molts punts s'hagi de compartir calçada amb els vehicles motoritzats sense seguretat i això es percep com un problema a l'hora d'utilitzar més la bicicleta.
- La bicicleta dins de Vilassar de Mar s'entén com una alternativa més ràpida i econòmica que el vehicle motoritzat i que a més serveix per fer exercici.

S'ha comprovat amb el treball de camp realitzat i mitjançant l'enquesta que a Vilassar de Mar l'ús de la bicicleta es pot incrementar en municipi no hi ha pendents massa elevades i la climatologia no és un impediment la majoria de dies de l'any. Que molts equipaments tinguin aparcaments ajuda que tots els grups d'edats facin servir aquest mitjà de transport en el seu dia a dia.

En definitiva, la bicicleta té encara més potencial de creixement. Cal crear més infraestructura ciclista allà on sigui necessari per generar més percepció de seguretat i, on sigui més complicat tenir espais segregats, optar per la convivència entre modes de transport. Amb una senyalització correcte i respectant els límits de velocitat el ciclista percep una sensació més segura al circular per la calçada, sobretot als carrers veïnals i també de la xarxa secundària.

Així mateix, caldrà promocionar-ne l'ús i fer una tasca de conscienciació lligada a les propostes de nous itineraris pedalables per tal que canviï la percepció cultural d'aquesta.

4.4 INTENSITAT MITJANA DIÀRIA DE BICICLETES (IMD)

Per conèixer quins són els vials que actualment més s'utilitzen per circular amb la bicicleta s'han fet 12 aforaments en punts estratègics del municipi que han permès crear un mapa actualitzat de les intensitats mitjanes diàries per aquest vehicle.

S'ha comptat el trànsit de bicicletes per seccions en aquests punts durant 30 minuts exceptuant el punt número 12, al carrer Monturiol amb l'avinguda Montevideo, on s'ha fet l'aforament de 8 hores (de 8.00h a 12.00h i de 14.00h a 20.00h). A partir de les dades recollides del treball de camp es poden extrapolar les intensitats mitjanes diàries per cada punt i conformar el plànol.

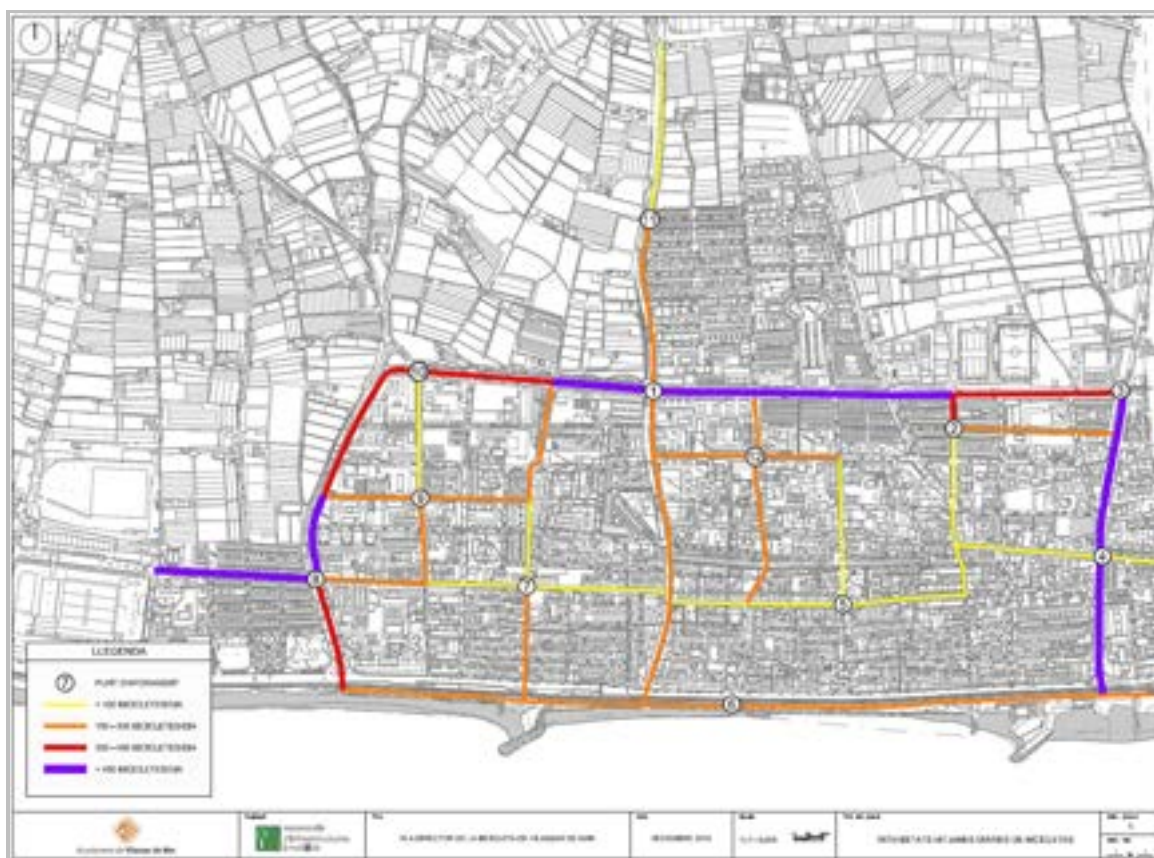


Figura 13. Intensitats mitjanes diàries en bicicleta. *Font: elaboració pròpia, AIM.*

Els vials amb més intensitat son la ronda Vilassar, l'avinguda Lluís Companys / l'avinguda de Carles III / l'avinguda de l'Arquitecte Eduard Ferrés i la carretera d'Argentona, amb trams que superen les 450 bicicletes/dia.

Altres eixos de la xarxa principal també tenen intensitats considerables i queda reflectit que el passeig marítim és un dels espais més idonis per anar amb bicicleta en un caire més esportiu o d'oci.

Els resultats d'aquests aforaments s'han expandit a la mobilitat total diària (bicicletes/dia) emprant com a patró per aquesta expansió horària l'aforament de 8h realitzat. Per tant, aquest plànol d'intensitats mitjanes diàries es farà servir de guia a l'hora de prioritzar les propostes del Pla director per cada vial en concret, començant per aquells eixos on hi ha més desplaçaments quotidians amb bicicleta per tenir una xarxa d'itineraris ciclables contínua al municipi.

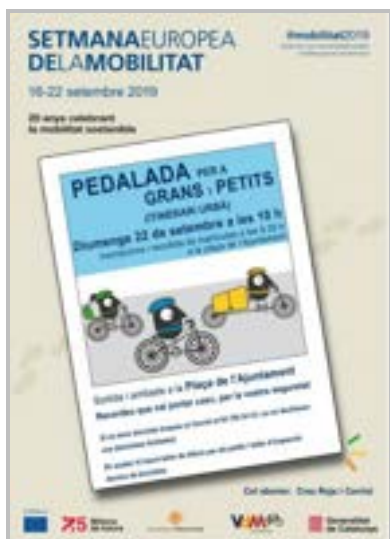
4.5 POTENCIALITAT DE LA BICICLETA

El municipi de Vilassar de Mar, per les seves característiques tant geogràfiques, com demogràfiques, té una potencialitat determinada en relació a l'ús de mitjans més sostenibles en general i de la bicicleta en concret.

4.5.1 Punts forts i debilitats

Entre els **punts forts** per la circulació en bicicleta que té Vilassar de Mar, trobem els que es comenten a continuació:

- La major part de la població es concentra de forma **compacta** però té algunes zones força allunyades del centre, com per exemple el mercat de flor i planta ornamental, la Policia Local i la zona industrial o la zona agrícola. Aquestes distàncies fan que els desplaçaments a peu siguin dissuasius i la bicicleta complementaria d'una forma molt eficient els desplaçaments.
- La zona urbana del municipi és, en general, força plana i amb uns **pendents** assequibles per a la bici en la major part, exceptuant algun barri més costerut.
- Alguns comerços com Can Manel o repartidors de cistella ecològica observats al treball de camp ja estan utilitzant la **bicicleta per fer distribució urbana de mercaderies**, amb més facilitats l'ús comercial de la bicicleta pot créixer.
- Des dels ens corresponents hi ha **actuacions de conscienciació** sobre qualsevol tema relacionat amb la bicicleta. Si es continua conscienciant a la població sobre l'ús de la bicicleta als carrers de Vilassar de Mar, se'n pot millorar la convivència amb el vehicle motoritzat i el vianant fent que l'usuari s'hi senti més segur.



Imatge 49. Publicitat setmana europea de la mobilitat. Font: AIM, elaboració pròpia.



Imatge 50. Portada de la VdM de 2017. Font: AIM, elaboració pròpia.

- El **cicloturisme**, és important a Vilassar de Mar i pot generar un impacte positiu al comerç i a tota la ciutadania en general. N'és un bon exemple els ciclistes que paren a fer el vermut al costat de la N-II. Fent accessible el camí pel front marítim i amb la bona connexió per a la bicicleta des dels municipis més propers es poden potenciar itineraris que facin arribar més gent al centre de Vilassar de Mar.



Figura 14. Radi d'influència d'itineraris quotidians en bicicleta des de Vilassar de Mar: Font: elaboració pròpia, AIM.

Un itinerari d'uns 10 km es consideren el límit per als desplaçaments quotidians (estudis, feina, encàrrecs) en bicicleta. Des de Vilassar de Mar, amb 10 km es pot arribar a Mataró o al Masnou. Hi ha diferents rutes freqüentades per ciclistes entre Vilassar de Mar i els nuclis més propers, però poques tenen una infraestructura i senyalització especial per a bicicletes. Per tant si s'adeqüen els itineraris creixerà l'ús de la bicicleta, sobretot el de cicloturisme i l'esportiu.

Les **debilitats** o aspectes a millorar per l'ús de la bicicleta són:

- Les poques alternatives pel trànsit de pas d'algun dels eixos que s'han de compartir amb les bicicletes i la mala resolució de voreres estretes on no es respecten els **espais necessaris per bicis i vianants**.
- Gran utilització del cotxe com a transport quotidià (**cultura del cotxe**).
- **Carència d'infraestructura** per a la bicicleta en alguns punts estratègics on actualment es va en bicicleta sense la seguretat idònia respecte al vehicle privat motoritzat. Les possibilitats de connexió d'itineraris pedalables dins del municipi fan que hi hagi una potencialitat de crear una xarxa pedalable per abastar tot el nucli urbà.
- La poca infraestructura existent a Vilassar de Mar és, majoritàriament, **vorera bici**. Aquest model d'itinerari pedalable s'hauria d'anar canviant per zones compartides o carril bici on sigui possible.
- El nucli urbà disposa d'**aparcaments** insuficients, però ben distribuïts. Augmentant-ne el nombre s'aconseguirà que els desplaçaments quotidians es puguin realitzar amb facilitat i no hi hagi moltes bicicletes mal aparcades en mobiliari urbà.

4.5.2 Projectes futurs programats

- *Projecte constructiu de millora del front marítim entre la riera de Vilassar de Dalt i el port de Premià de Mar. Actuacions al terme municipal de Vilassar de Mar.*

El projecte de juny de 2018 encarregat per l'Ajuntament defineix les obres de millora del front marítim al tram del litoral on ara existeix un camí amb traçat discontinu al costat de la tanca del tren. Es necessari habilitar aquest tram descrit al projecte ja que per les dues bandes hi ha recorreguts habilitats per a vianants i bicicletes i donaria connexió a Vilassar de Mar fins a Barcelona.

El projecte a hores d'ara està pendent d'una comissió de discrepància entre la Generalitat i el Ministerio de Fomento.

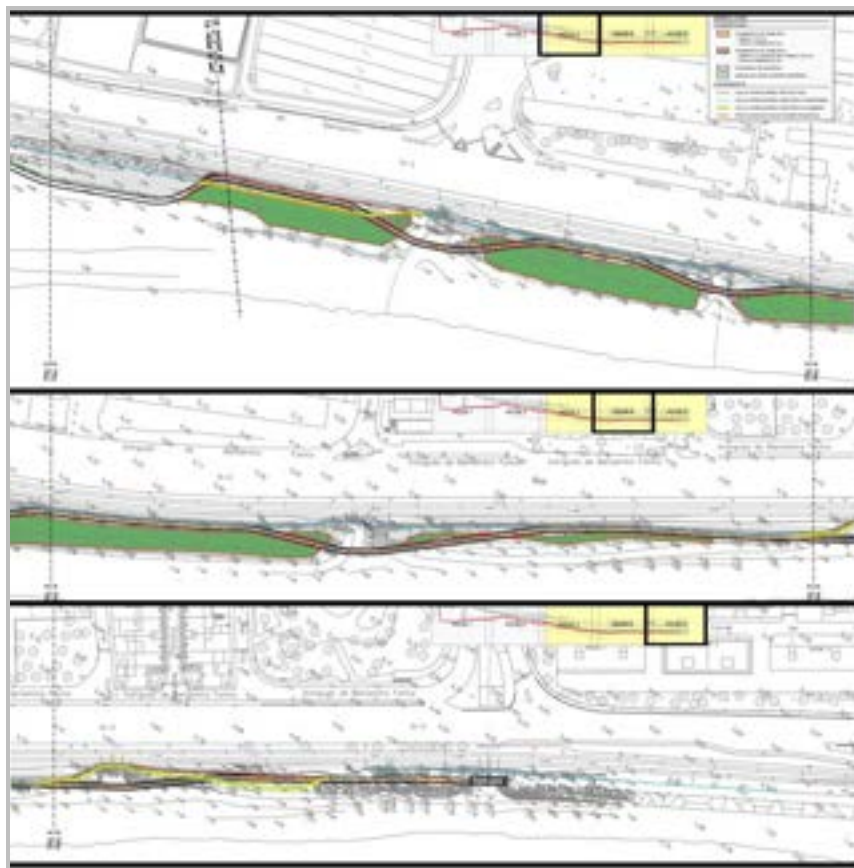


Figura 15. Taula Sectorial de la Bicileta. Font: Elaboració pròpia, AIM.

- *Millora dels entorns escolars*

Ja s'han començat a implementar millores al carril bici de Torrent de la Santa amb separador col·locats adequadament entre les dues línies que han de delimitar el carril bici. Aquestes millores es fan per la proximitat d'un entorn escolar i s'hi ha afegit les senyalitzacions verticals corresponents així com la pintura especial de color vermell per als passos de vianants de les cruïlles on s'ha fet la millora.

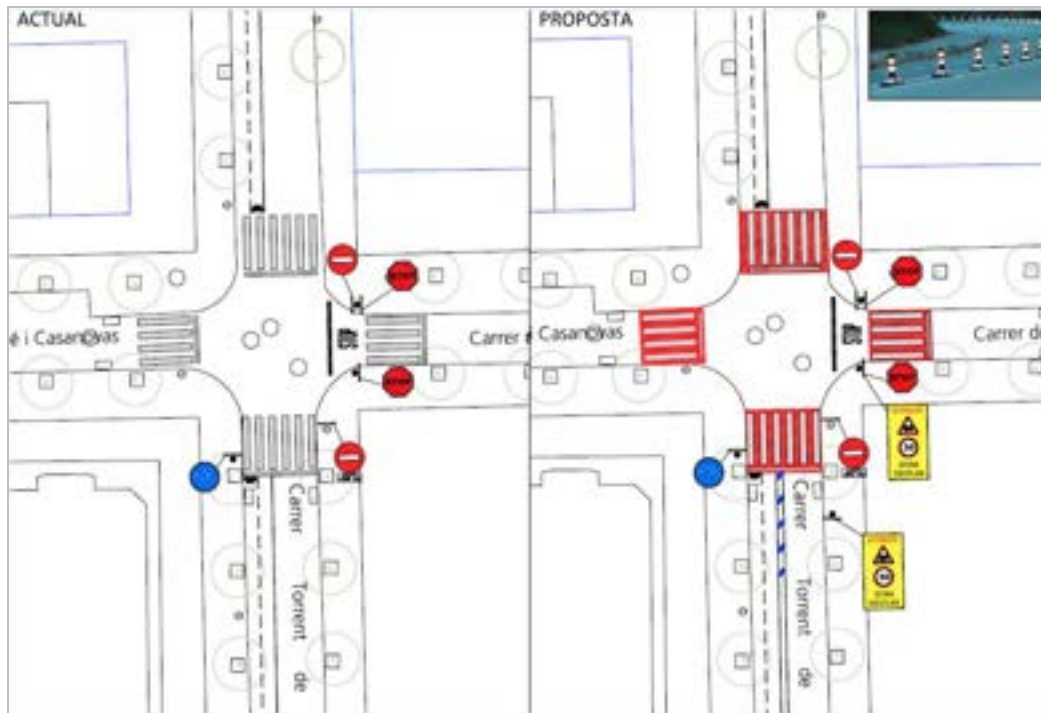


Figura 16. Taula Sectorial de la Bicicleta. Font: Elaboració pròpia, AIM.

4.5.3 Taula sectorial de la bicicleta

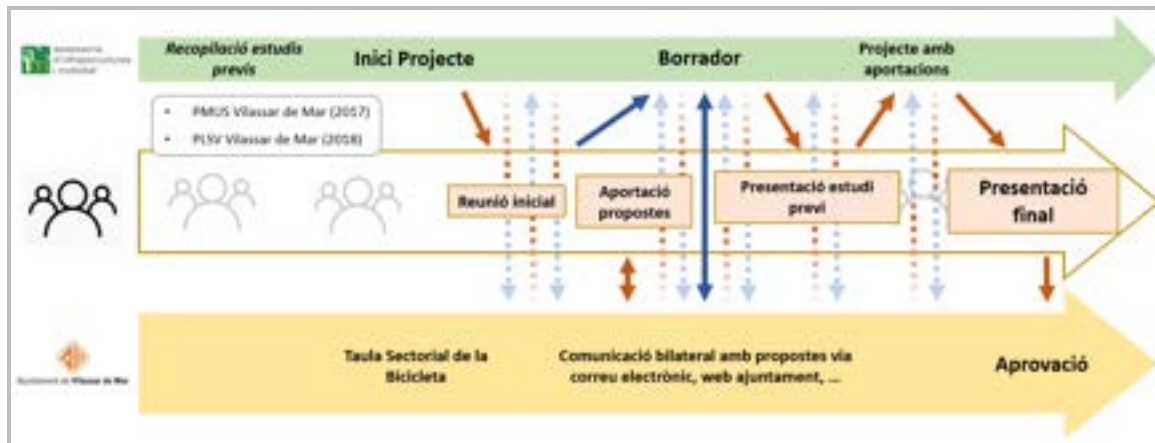


Figura 17. Taula Sectorial de la Bicicleta. Font: Elaboració pròpia, AIM.

Actualment ja existeix una Taula de Mobilitat que es va crear per a la redacció del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible. Aquesta mateixa taula continuarà treballant des del Pla Director de la Bicicleta després d'haver col·laborat en la redacció d'aquest pla amb aportacions i propostes per dinamitzar un espai de debat per afavorir la mobilitat sostenible i segura al municipi.

La participació de les entitats i la societat civil s'ha de garantir en les diferents polítiques i actuacions que puguin sorgir al municipi. En els processos participatius que hi hagi en un futur relacionats amb la mobilitat la taula sectorial de la bicicleta pot jugar un paper per plasmar les inquietuds dels diferents usuaris de la bicicleta amb les actuacions i modificacions de la xarxa viària i l'espai públic realitzades o per fer.

En aquesta taula, la participació es pot fer des de les associacions relacionades amb la bicicleta com el Club ciclista Vilassar, els interessats també pel comerç, com serveis amb bicicletes de càrrega o botigues especialitzades com El Corriol, i també incloent-hi el partits polítics interessats, altres entitats esportives, de joves o culturals i el sector educatiu.

Aquest ens pot estar conformat oficialment amb un president i un coordinador de la comissió per dur a terme les tasques d'organització de la Taula Sectorial i ha de

perdurar fent valer les necessitats de la bicicleta a Vilassar de Mar tant en referència a la infraestructura com a la promoció.

5 PROPOSTA DE CONTINUÏTAT DE LA XARXA D'ITINERARIS

5.1 PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS

5.1.1 La xarxa per bicicletes segons la jerarquia viària

Un cop analitzat el viari actual de Vilassar de Mar, la permeabilitat actual de la xarxa i l'espai d'aquest, s'ha creat una xarxa d'itineraris per a bicicleta que connecta les zones veïnals, equipaments i centres generadors de mobilitat, d'una forma ràpida, directa i segura:

- **Xarxa viària d'accés:** es descarta la convivència de les bicicletes en aquesta categoria de viari degut a les velocitats màximes de més de 50 km/h o més i un alt volum de trànsit.
- **Xarxa viària principal:** la xarxa viària principal és aquella que uneix de forma vertebradora el municipi i enllaça la xarxa d'accés amb la secundària i de vianants. Tot i que el més recomanable seria encabir-hi un carril bici segregat degut a l'alt trànsit de les vies, es pot plantejar una cohabitació, però sempre utilitzant mesures per a pacificar el trànsit i fer-lo més lent amb elements reductors de velocitat.
- **Xarxa viària secundària:** és la resta de xarxa viària que capil·laritza el municipi. Connecta la xarxa d'accés i principal amb la resta del municipi. En els carrers que es consideren xarxa secundària, es pot plantejar més fàcilment la convivència entre les bicicletes i els vehicles motoritzats, senyalitzant-ho de forma clara i utilitzant elements reductors de velocitat de forma puntual allà on sigui necessari.
 - **Zona 30 xarxa secundària:** en aquests carrers es plantegen elements de senyalització vertical i horitzontal per tal d'alertar tant el conductor com al ciclista que les bicis han d'anar pel centre de la calçada en format de convivència.

- **Xarxa veïnal:** es planteja la cohabitació entre bicis i vianants a totes les vies on sigui possible per fer que la totalitat dels nuclis urbans sigui per anar-hi amb bicicleta també. La xarxa de veïnal és de dos tipus:
 - **Zona Pacificada Centre:** per les seves característiques específiques, la zona pacificada del centre tindrà un tracte diferenciat respecte a la resta d'itineraris de convivència bicis/vianants i es pot arribar a proposar la senyalització de restricció puntual de les bicicletes en algun dels carrers.
 - **Resta xarxa de vianants:** són la resta de camins que no recorren per la zona centre i que per la seva configuració la fan apte per a ser de convivència amb els vianants: amplada suficient, connexió estratègica...

Els carrers de Vilassar de Mar en general tenen molt d'espai dedicat a l'aparcament en cordó deixant carrils de circulació estrets i amb poques opcions de canvi, tot i això, la majoria de vials ja tenen una limitació de 30 km/h que ajuda a fer possible la cohabitació dels vehicles motoritzats amb la bicicleta en aquesta idea de *Slow City*. En aquesta línia, durant la redacció del present document s'ha aprovat el **Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre**, pel que es modifiquen el Reial Decret 1428/2003 i el Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial Decret 2822/1998 en matèria de mesures urbanes de trànsit. En ell s'especifica a *l'article 50. Límits de velocitat en vies urbanes i travesseres* els límits de velocitat següents:

- a) 20 km/h a vies que disposin de plataforma única de calçada i vorera.
- b) 30 km/h a vies d'un únic carril per sentit de circulació
- c) 50 km/h a vies de dos o més carrils per sentit de circulació

Al RD es detalla que l'autoritat municipal podrà decidir la velocitat prèvia senyalització encara que no correspongui a les recomanacions anteriors.

Per les propostes en aquest Pla s'han tingut en compte aquestes directrius, i tot i que s'han senyalitzat els vials proposats que es consideren que poden principals itineraris pedalables (incloent les zones 30), es remarca la intenció de fer la majoria dels carrers de Vilassar de Mar amb limitacions velocitats de 30 i 20 km/h aptes per a la bicicleta, diferenciant entre aquests i els itineraris amb zona 30 i la seva senyalització especial.

5.1.2 Criteris generals per al disseny de la xarxa

Els criteris generals en els quals s'ha basat el disseny de la xarxa pedalable per a Vilassar de Mar són els següents:

- **Connexió entre els diferents barris:** tenint en compte les pautes descrites anteriorment, s'ha creat una xarxa que uneixi tots els barris entre si, d'una forma directa i segura.
- **Donar servei als centres atractors de mobilitat:** s'ha tingut en compte els centres generadors de mobilitat com equipaments i escoles. Tots els itineraris proposats ajuden a desenvolupar els diferents camins escolars del PMU (proposta P-8 per la mobilitat a peu) com el carril bici a l'avinguda Montevideo davant de La Bressoleta o al mateix vial la proposta de carrer de convivència a l'escola Pérez Sala.
- **Intermodalitat:** la xarxa pedalable s'ha creat amb la idea que des de qualsevol barri es pugui arribar als punts d'autobús interurbà de forma ràpida, directa i segura, per tal d'enfortir la intermodalitat bici + transport públic, una combinació molt atractiva en quant a temps de viatge. Pel que fa a l'estació de tren també es fa una proposta d'aparcaments segurs.
- **Connexió intermunicipal:** S'han valorat les connexions amb Vilassar de Dalt, Cabrils, Cabrera de Mar i Premià de Mar ja que les distàncies a aquestes poblacions són relativament curtes i molt assequibles per fer-les en bicicleta si es realitzen els projectes a desenvolupar o les propostes del PMU i d'aquest document.
- **Aparcaments:** El municipi de Vilassar de Mar té pocs aparcaments per bicicletes i queda molta zona del nucli per abastir. En aquest aspecte es proposarà ampliar els punts d'aparcament de manera periòdica, més enllà dels primers punts orientatius recomanats en aquest document.
- **Pla de mobilitat urbana sostenible:** per fer el disseny s'han valorat i tingut en compte les propostes del PMU sobre la mobilitat a peu, en bicicleta i transport públic.

5.1.3 Tipologia de les vies ciclistes

Tal com s'ha descrit en els apartats anteriors, s'ha optat per diferents solucions per fer passar la bicicleta de forma segura segons el tipus de via per on discorre. Seguidament es descriuen les propostes.

Carrils bici

Sempre que s'hagi de fer una proposta perquè per un carrer hi pugui circular la bicicleta es prioritzarà l'opció de fer-hi un carril bici en calçada, primer si es pot fer segregat, i si no pot ser, sense segregar. Si no hi ha espai suficient per al carril bici s'optarà primer per convertir el carrer en zona 30 o zona 20 compartint calçada amb el vehicle privat. Per fer un carril bici s'hauran de pintar dues línies de separació de 10 cm cada una amb un espai de 30 cm entre elles. En el cas que el carril bici sigui unidireccional haurà de tenir una amplada mínima d'1,40 m, i si és bidireccional, 2 metres amb línies separadores de sentit d'1 m cada 2 m.

A l'hora de pintar els diferents tipus de carril bici cal prendre com a referència els manuals de mobilitat com el de mobilitat sostenible de l'AMB o el de senyalització urbana per la ciutat de Barcelona.



Figura 18. Carril bici bidireccional. *Font: Manual de senyalització urbana de BCN.*



Figura 19. Carril bici unidireccional. *Font: Manual de senyalització urbana de BCN.*

El pas de bicicletes paral·lel al pas de vianants es pinta amb una catifa vermella amb tacs blancs de 25 cm x 25 cm a cada costat amb una separació entre ells de la mateixa distància. Dins hi aniran pintats logotips de bicicleta al començar i acabar el pas per reforçar la informació tant pels ciclistes, com per als vianants i els vehicles motoritzats. Si el pas de bicicletes es troba en un tram amb possible invasió d'altres vehicles per maniobra

és pintarà obligatòriament de vermell, però si no és així es pintarà només amb els tacs blancs.

Si el pas de bicis va paral·lel al pas de vianants, no se li hauria d'aplicar cap senyalització de "cediu el pas" ni "stop", igual que els vianants, les bicicletes tenen prioritat de pas. (si el pas és independent, se li aplicarà la prioritat que es consideri convenient en cada cas). Tampoc es posarà "cediu el pas" davant dels guals de vehicles. Tant si és un carril bici o una vorera bici. Qui ha de cedir el pas son els vehicles que volen entrar i sortir del gual.



Figura 20. Senyal vertical de carril bici.
Font: Manual de senyalització urbana de BCN.

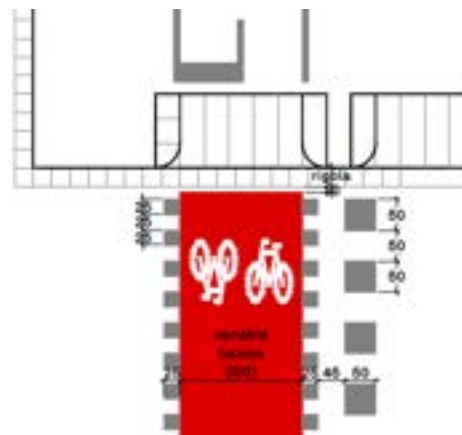


Figura 21. Pas per bicicletes. *Font: Manual de senyalització urbana de BCN.*

AVINGUDA DE CARLES III

Per la configuració d'aquest tram entre l'avinguda Lluís Companys i l'avinguda de l'Arquitecte Eduard Ferrés el PMU proposava un passeig central per a vianants i bicicletes, però des del PDB es proposa fer un carril bici bidireccional segregat al costat de la vorera nord. S'ha de tenir en compte fer-ho amb l'amplada adequada, sobretot per la seguretat del ciclista en direcció l'avinguda Arquitecte Eduard Ferrés.

Aquests carrils bici pretenen donar continuïtat a la vorera bici de l'avinguda Lluís Companys i facilitar la connectivitat amb la proposta de l'avinguda Montevideo i de l'avinguda Eduard Ferrés.

Per executar aquest carril bici s'ha de passar l'aparcament en semibateria del costat de la mitjana a aparcament en cordó deixant unes places reservades davant de l'hotel Vilassar. Aquesta proposta s'ha complementar amb una ampliació de la mitjana per reduir l'ample del carril de circulació a 3,5 metres i s'hi pot afegir un pas de vianants davant del passeig utilitzat per accedir a l'hotel per millorar-ne la connectivitat.

S'hauria de prescindir de 32 places d'aparcament en cordó més 26 places per passar la semibateria de la mitjana a cordó deixant 4 places reservades per l'hotel Vilassar.

CARRER DE SANTA EULÀLIA

Es proposa treure el carril de circulació en sentit sud-oest d'aquest carrer des de la Ronda Vilassar fins al carrer de Sant Artur per encabir-hi un carril bici bidireccional segregat al costat de la vorera nord del carrer, on actualment hi ha un cordó d'aparcament. El cordó d'aparcament des de la Ronda Vilassar fins a Via Octaviana passa a estar entre el carril bici i el carril de circulació sentit nord est, i des del carrer Via Octaviana fins al carrer Sant Artur el cordó d'aparcament se situarà al costat de la vorera sud.

En aquest tram de carrer hi ha 4 aparcaments PMR que es reubiquen i una zona de càrrega i descàrrega i contenidors que es mantenen. Es proposa una ampliació de vorera a la cantonada del carrer Santa Eulàlia amb Ronda Vilassar escurçant el pas de vianants. També es proposa reforçar amb pintura vermella el pas de vianants davant l'institut Pere Ribot, amb una adaptació del pas amb els guals corresponents. Entre Via Octaviana i el carrer Sant Artur el cordó d'aparcament canvia de costat i es pinten zebrats per encaminar al vehicle dins del carril.

La segregació del carril es farà amb peces de cautxú i serà discontinua allà on hi hagi guals per l'accés de vehicles. El carril bici tindrà la senyalització de símbols corresponent i es pintarà de vermell en aquelles cruïlles on el cotxe envaeixi la trajectòria de la bicicleta en el sentit de la circulació. A la cruïlla del carrer Santa Eulàlia i Santa Elvira es recomana seguir les propostes del Pla Local de Seguretat Viària.

La proposta d'aquest carril bici queda detallada a *l'Annex 3*.

CARRER MARIA VIDAL

Per connectar el centre amb el passeig marítim es proposa un itinerari des de l'accés del parc de la Mar Xica fins al carril bici existent de Torrent de la Santa. Per fer-ho possible es proposa un carril bici bidireccional segregat al carrer Maria Vidal des de Ronda Vilassar fins a Torrent de la Santa.

El carril bici anirà al costat de la vorera nord, on ara hi ha un cordó d'aparcament, en detriment de 30 places. Al pas d vianants del mateix carrer es farà un pas per a bicicletes que conduirà al pas per a bicicletes que creuarà la ronda Vilassar pels dos passos de vianants sud estretint els carrils de circulació al tram just a sobre de la riera.

Amb la nova infraestructura s'haurà de canviar les òptiques dels semàfors per a vianants a la ronda Vilassar i al carrer Maria Vida per incloure-hi també la bicicleta.

La proposta d'aquest Carril bici queda detallada a *l'Annex 4*.

RONDA VILASSAR

Al tram de la ronda Vilassar per sota del carrer Maria Vidal, que més tard passa a dir-se carrer de Dr. Madrego es proposa fer-hi un carril bici unidireccional segregat en contrasentit al costat de la vorera sud-oest. El carril bici unirà l'accés al passeig marítim des del parc de la Mar Xica fins a la proposta de carril bici bidireccional del carrer Maria Vidal.

L'amplada del vial es prou ample per tenir un carril de circulació amb un cordó d'aparcament a cada costat i el carril bici unidireccional. Per fer la baixada, la bicicleta circularà compartint la calçada amb la resta de vehicles senyalitzant amb *sharrows* aquest tram.

La proposta d'aquest Carril bici queda detallada a *l'Annex 4*.

Vorera bici

L'opció de proposar vorera bici sempre ha de permetre que el vianant gaudeixi d'una amplada accessible de vorera, per això al plantejar-la s'ha de fer sense que hi hagi conflicte del pas de la bicicleta amb el del vianant, amb un espai segregat.

CARRER TORRENT DE LA SANTA

Per seguir amb el carril bici existent en aquest vial des de l'avinguda de Lluís Companys es proposa fer un tram de vorera bici amb espai segregat en baixada a la vorera oest des del carrer de Santa Eugènia fins al carrer Maria Vidal. Per fer-ho s'han de retirar els pilons que ara hi ha per evitar l'aparcament indegut i definir l'espai per a la bicicleta entre la vorera per al vianant i el carril de circulació.

En el recorregut d'aquesta vorera bici s'hauran de moure el senyal de direcció obligada davant del carrer Sant Lluís per posar-lo a sobre del senyal de pas de vianants d'aquest carrer i el senyal d'STOP abans d'arribar al carrer Santa Maria per posar-lo a l'altre costat. Pel que fa al mirall de l'encreuament amb Santa Maria es proposa retirar-lo i avançar la senyalització horitzontal d'STOP per millorar la visibilitat del vehicle que vingui des de Torrent de la Santa.

Als diferents encreuaments en aquest tram de vorera bici es pintarà la senyalització adequada amb el pas de tacs per a la bicicleta.

Per fer la pujada la bicicleta circularà compartint la calçada amb la resta de vehicles senyalitzant amb *sharrows* aquest tram.

La proposta d'aquesta vorera bici queda detallada a *l'Annex 4*.

Zona 30 en via principal

Es proposa utilitzar uns carrers estratègics com a zona 30 compartida amb bicicletes. La falta d'espai per a fer-hi un carril bici, així com que l'aparcament sigui un tema sensible a l'hora de treure places, fa que es consideri aquesta possibilitat de cohabitació.

Sempre, però, es preveu reduir la velocitat amb elements reductors que no afectin les bicicletes, tipus esqueses d'ase, per exemple. La senyalització vertical proposada és la reglamentària de zona 30 per a trams de carrer tancats i la senyalització horitzontal proposada és una catifa vermella amb un pictograma de la bicicleta i un 30 encerclat per recordar la velocitat màxima.

Es proposen uns recordatoris en format “sharrow” per tal d’informar el ciclista que pot circular pel mig de la calçada i a la vegada recordar al conductor de vehicle privat motoritzat que per aquesta via la bicicleta té prioritat.

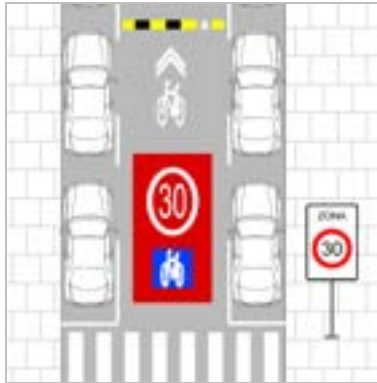


Figura 22. Secció tipus de Z30 en via principal. Font: AIM, elaboració pròpia.



Figura 23. Secció tipus de Z30 en via principal. Font: AIM, elaboració pròpia.

RONDA DE CATALUNYA

Per tenir una connexió amb Cabrera es proposa la senyalització vertical i horitzontal de zona 30 amb la catifa d’entrada i sense la de final, ja que aquesta proposta és pel municipi de Vilassar de Mar (que limita al carrer Montcabrer) però seria ideal que seguís pel mateix carrer ja a Cabrera de Mar fins al carrer Montseny.

AVINGUDA DEL PROGRÉS

Es proposa la configuració de zona 30 perquè hi ha un trànsit de bicicletes considerable i l’amplada de la calçada no és suficient per tenir un carril en cada sentit i fer-hi un carril bici. El tram engloba tres rotondes que també es senyalitzaran adequadament amb sharrows sense necessitat de fer-hi un carril segregat.

Actualment aquest carrer ja té la limitació de velocitat a 30 km/h amb un pas de vianants elevat que cal repintar i un reductor de velocitat del tipus esquena d’ase. Convindria reforçar la senyalització horitzontal de 30 km/h ja existent a tot el tram juntament amb sharrows i si la velocitat és alta posar-hi algun reductor de velocitat més, que podria ser un pas de vianants elevat o un reductor tipus coixí berlinès per que no afecti tant a la circulació de camions per la zona industrial.

Es considera que aquest carrer ha de ser itinerari pedalable per tenir l'opció d'arribar al serveis comercials o als llocs de treball (la majoria industrials) amb la bicicleta. A més és un vial que connecta les sortides cap a Cabrils i cap a Vilassar de Dalt.

AVINGUDA MONTEVIDEO

Es proposa que des de la rotonda de l'avinguda Progrés fins a l'avinguda de Carles III el carrer tingui una configuració de zona 30 en via principal de pujada (sentit actual), exceptuant el tram entre el carrer de Lluís Jover i el carrer Marina, que tindrà la senyalització de límit de velocitat a 20 km/h per pacificar la circulació als equipaments més sensibles com la Bressoleta, on ja hi ha un pas de vianants elevat. Aquest tram es proposa que en una 2na fase sigui de plataforma única.

Entre els carrers Lluís Jover i Jeroni Marçal es proposa treure el cordó d'aparcament degut a la poca amplada del vial en aquest punt, desplaçant els contenidors al cordó d'aparcament del carrer Lluís Jover. Es proposa també eliminar els aparcaments davant de la Bressoleta, tot i que si en aquesta ubicació hi hagués un altre equipament en un futur, s'haurien de fer places d'aparcament reservades.

S'ofereix com alternativa a la pujada des del centre per la carretera de Cabrils, connectant el sector nord de la part urbanitzada del municipi. En una segona fase es planteja que tot ell passi a ser un eix de prioritat invertida.

CARRETERA DE CABRILS

La BV-5022 o carretera de Cabrils és la via més utilitzada per fer la connexió amb Cabrils i actualment té limitació de 40 i 50 km/h a mesura que surts del nucli poblacional. Des de la N-II fins al carrer Santa Rosa de Lima només té sentit de baixada i en aquest tram hi ha 2 passos de vianants elevats, i des d'aquest carrer fins a Cabrils té 2 ressalts i bandes sonores en sentit baixada abans de les primeres residències al carrer Manuel Roca i Guàrdia.

Es proposa que la velocitat sigui de 30km/h amb sharrows per la bicicleta reforçant la senyalització tant vertical com horitzontal a partir del final del barri del Barato, perquè la bicicleta pugui arribar fins a Cabrils mitjançant aquesta carretera.

Un cop formulada la proposta, la carretera de Cabrils és un vial amb una mica de pendent i una distància llarga a recórrer mitjançant el pont per creuar la C-32, és per això que seria bona l'execució de la proposta P-18 per la mobilitat a peu del PMU, on es preveu la formació d'un vial per vianants i bicicletes que segueixi el de Cabrils fins a l'avinguda Carles III deixant la BV-5022 amb només un sentit de baixada.

AVINGUDA DE L'ARQUITECTE EDUARD FERRÉS

Aquesta avinguda té dos carrils unidireccionals amb un passeig al mig. Es proposa que el passeig sigui només per als vianants i la bicicleta vagi per calçada en un espai de zona 30. L'avinguda ja té la senyalització vertical de límit 30 km/h i de zona escolar amb dos passos de vianants elevats i tres passos pintats de vermells.

A la rotonda de connexió amb el carrer d'Argentona hi haurà senyalització horitzontal de sharrows per indicar com continua l'itinerari ciclable.

Al PLSV es defineixen actuacions en aquest àmbit que poden ser completades amb la senyalització horitzontal de zona 30.

CARRETERA D'ARGENTONA

Al tram de la carretera d'Argentona entre el carrer de Santa Coloma i la rotonda de l'avinguda Arquitecte Eduard Ferrés es proposa que la bicicleta faci el seu trajecte de baixada per la calçada principal i el trajecte de pujada pels laterals, tot en zona 30.

A l'alçada del carrer de Sant Joaquim i del carrer de Ca l'Avella hi ha intermitències del carril lateral per les edificacions. En aquests dos casos es posarà la senyalització vertical i horitzontal de zona 30 al carril principal i mitjançant sharrows s'indicarà que la bicicleta ha d'entrar al carril principal i tornar a incorporar-se al lateral. Per fer aquesta entrada al carril central la bicicleta tindrà un STOP com a senyalització horitzontal. Per fer la zona més segura es pot optar per pintar la calçada de vermell en aquests dos petits trams.

Pel cas del carrer de Ca l'Avella es pot posar un semàfor per la bicicleta perquè tingui uns segons de sortida al carril principal amb els semàfors d'Argentona i Muralla en vermell. Al tornar a entrar al lateral s'ha d'adaptar la vorera amb guals o treure un tros de vorera per facilitar-ne l'entrada.

En funció de si s'utilitzen els laterals o no, es pot reorganitzar la pujada de les bicicletes només pel carril principal amb una conformació de zona 30.

Es considera aquest vial com itinerari per la bicicleta ja que és una bona connexió nord-sud sense haver d'entrar al nucli urbà i també serveix per connectar amb els possibles itineraris cap a Cabrera. Si bé també hi ha el carrer d'Enric Granadós, només en pujada, pels trajectes més propers al nucli amb un ús més quotidià.

CARRER DE SANT GENÍS I CARRER MARIA VIDAL

Des del Camí del Crist fins al carrer de Buenos Aires (Maria Vidal) i des de Buenos Aires fins a la carretera de Cabrils (Sant Genís) es proposa una senyalització de zona 30 (exceptuant el tram de carril bici a Maria Vidal ja descrit) per fer arribar la bicicleta des del Mercat de Flor i Planta Ornamental amb el centre de la vila connectant amb l'itinerari proposat del Torrent de la Santa fins a la carretera de Cabrils, tenint en compte també els vials que són itinerari ciclable actualment com el carrer de Cuba i el carrer de Buenos Aires, amb passos de vianants elevats.

Només és necessari pintar la corresponent senyalització horitzontal i vertical de zona 30, i com que tot el carrer té la mateixa configuració, es pot optar per fer-lo sencer de zona 30. A més es proposa que tot l'aparcament d'aquest carrer que estigui en semibateria passi a ser de semibateria inversa.

En una segona fase i depenent del volum de circulació de bicicletes per aquesta zona 30 proposada, des del Camí del Crist fins al carrer de Sant Vicenç es proposaria un carril bici bidireccional que passi pel centre de la calçada amb els separadors adequats, ja que la configuració de la vorera i els aparcaments fan més difícil la creació de dos carrils bici unidireccionals pels costats.

CARRER SANT ARTUR

Es proposa zona 30 a tot el tram bidireccional del carrer entre el final de la vorera bici amb el carrer Santa Eulàlia i el carrer Maria Vidal. També es proposa canviar l'aparcament en semibateria per semibateria inversa.

Per fer la connexió amb la vorera bici en sentit de pujada es pintarà el pas de vianants del carrer Santa Eulàlia i la bicicleta anirà per un tram de vorera compartida fins a la vorera bici a l'altre costat.

CARRER DE NARCIS MONTURIOL

A tot el carrer es proposa la configuració de zona 30, des de la carretera de Cabrils fins al carrer de la Muralla.

Actualment en aquest carrer es poden observar bicicletes que van en els dos sentits, i amb les propostes a desenvolupar es comprovarà si fan servir la zona 30 de Narcís Monturiol per anar en direcció oest i l'eix de l'avinguda Carles III i l'avinguda de l'Arquitecte Eduard Ferrés per anar en direcció est. En el cas que no fos així s'hauria de procedir desenvolupant la proposta P-16 per la mobilitat a peu del PMU, on es preveu transformar el carrer en plataforma única des de la carretera de Cabrils fins al carrer de l'Aduana.

CARRER DE CRISTÒFOR COLOM

Per arribar a la zona centre més pacificada des de la carretera d'Argentona, es proposa fer una zona 30 al carrer Cristòfor Colom fins al carrer de la Riera d'en Cintet on podrà accedir al carrer Sant Ramón en el qual hi ha la proposta de carrer de convivència fins a la plataforma única existent.

En aquest tram de carrer actualment hi ha senyalització vertical de 40 km/h que s'hauria de canviar per la corresponent de zona 30.

CARRER D'ENRIC GRANADOS

En tot el seu traçat des de la N-II fins a l'avinguda de l'Arquitecte Eduard Ferrés es proposa que sigui de zona 30 per fer la connexió entre les bicicletes que van del centre a les instal·lacions esportives. Seria convenient que a més de la senyalització vertical i horitzontal corresponents es tingués en compte la instal·lació de coixins berlinesos per controlar la velocitat dels altres vehicles, que també ajudarien a millorar la seguretat als encreuaments.

CARRER DE LA MURALLA

Es tracta d'un carrer de poca longitud que amb la senyalització de zona 30 farà visible el pas de les bicicletes que vulguin optar per aquest vial per arribar fins a la carretera d'Argentona.

CARRER MANUEL ROCA I GUÀRDIA I CARRER RIERA D'EN CINTET

Al carrer de Manuel Roca i Guàrdia ja hi ha la limitació de 30 km/h i dos passos de vianants pintats de vermell, pel que només caldria pintar-hi la senyalització horitzontal dels sharrows indicant que la bicicleta pot anar pel centre de la calçada. També es proposa fer el pas elevat de vianants proper al carrer Sant Oleguer que està senyalitzat verticalment com un ressalt, però que no s'ha arribat a executar.

Seguint l'itinerari fins a l'avinguda Arquitecte Eduard Ferrés es proposa la senyalització de zona 30 aprofitant l'actuació per definir l'espai d'aparcament en cordó per ordenar de forma més segura el vial.

CARRER JERONI MARSAL

De la mateixa manera que la bicicleta que va per l'avinguda Montevideo pot fer el gir a l'oest pel carrer de Manuel Roca i Guàrdia es dona l'opció de girar en direcció est per arribar fins a la carretera de Cabriels amb una zona 30 entre aquests dos carrers.

Carrers de convivència

Es tracta de carrers pels quals la bicicleta ha de poder circular compartint calçada amb el vehicle privat motoritzat, és per això que les velocitats que han de tenir aquestes vies veïnals ha de ser de 30 km/h o de 20 km/h.

La senyalització per aquests trams serà la de límit de velocitat 30, canviant el número a 20 per als carrers que convingui. Es tracta del logotip del cercle amb el 30 inscrit i amb el símbol del sharrow de la bicicleta i el senyal vertical. Es diferencien de les zones 30 en vies principals per la intensitat mitjana diària dels carrers, on no cal col·locar-hi ressalts per controlar més la velocitat.

Els espais que es consideren com a zona residencial, a 20 km/h, bé sigui perquè la proposta és una plataforma única o perquè la senyalització vertical de zona residencial així ho indica, s'hi ha d'adequar la senyalització perquè la bicicleta pugui circular en ambdós sentits de la circulació posant la placa complementària "Excepte bicicletes" amb el senyal d'entrada prohibida (R-101) als carrers on sigui necessari.

La senyalització vertical proposada és el senyal de zona residencial S-28 amb un senyal complementària amb un pictograma d'una bicicleta amb dues fletxes per recordar que poden venir en sentit contrari.

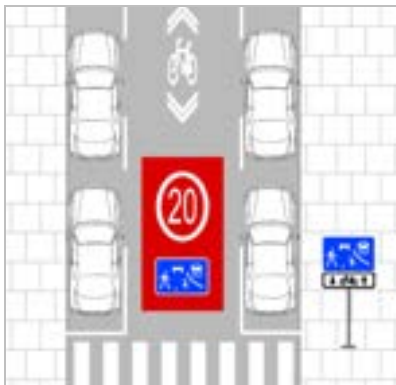


Figura 24. Secció tipus de zona residencial. Font: AIM, elaboració pròpia.



Figura 25. Secció tipus de zona residencial. Font: AIM, elaboració pròpia.

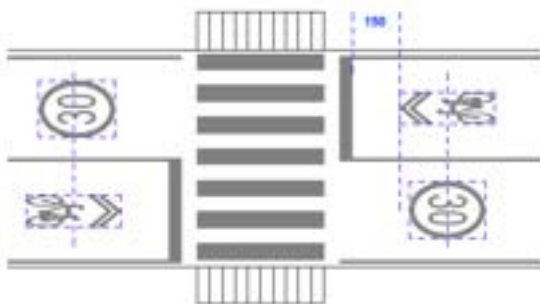


Figura 26. Secció tipus carrer de convivència (30). Font: AIM, elaboració pròpia.



Figura 27. Pictograma de convivència (20). Font: AIM, elaboració pròpia.

PASSEIG DE SANT JOAN DE MAR

Es proposa un passeig de zona residencial ja que és un vial que principalment utilitzen els veïns, amb dos cordons d'aparcament força utilitzats i que ja disposa d'un pas de vianants elevat. En aquest cas no es posaria el senyal d'excepte bicicleta on hi ha el senyal d'entrada prohibida perquè continuï tenint un sol sentit de circulació per tots els vehicles. Més endavant, i eliminant alguns aparcaments, es podria fer plataforma única per potenciar l'espai de la plaça Josep Tarradellas.

CARRER DE MIGJORN I CARRER DE CA L'ADUANA

Per seguir l'itinerari en plataforma única del carrer de Ca l'Aduana des del Carrer Cristòfor Colom es planteja un vial amb limitació de 20km/h amb els pictogrames de la bicicleta fins arribar a l'avinguda de l'Arquitecte Eduard Ferrés, tenint en compte que el carrer Migjorn és de doble sentit i també es proposa aquesta configuració en baixada fins al carrer de Narcís Monturiol.

A la proposta P-13 per la mobilitat a peu del PMU, es proposa que aquests vials siguin de plataforma única juntament amb el passeig de Sant Joan de Mar creant així un eix de vianants i bici de nord a sud en els dos sentits. Les dues propostes es poden complementar fent-les en diferents fases.

CARRER DE SANT RAMÓN

Aquest carrer, juntament amb el carrer Sant Ignasi ja és de plataforma única i una limitació de 20 km/h. Es proposa que la totalitat del carrer fins al carrer d'Enric Granados sigui de plataforma única i les bicicletes hi puguin circular en els dos sentits.

CARRER DEL ROSARI I CARRER DE SANTA COLOMA

Es proposa que aquests dos vials tinguin la senyalització de límit 20 km/h amb els sharrows de la bicicleta ja que són carrers amb poc volum de trànsit i fan de connexió est-oest en els dos sentits des de la carretera d'Argentona fins a la plataforma única del carrer de Ca l'Aduana (en el cas del carrer de Santa Coloma, fins al carrer del Mont).

CARRER SANTA EULÀLIA

Es proposa una zona residencial entre el carrer de Santa Magdalena i la passarel·la que travessa la riera de Cabrils perquè la bicicleta hi pugui circular en els dos sentits continuant la bidireccionalitat de la zona 30 proposada en aquest carrer.

CARRER SANTA MARIA, CARRER SANT LLUÍS, VIA OCTAVIANA, SANTA ELVIRA I CARRER DE L'ALZINA

Seguint la proposta P-11 per la mobilitat a peu del PMU, es proposa un eix per la bicicleta a aquests carrers. A Santa Maria, Via Octaviana i Santa Elvira, es proposa un vial amb limitació 20 km/h i sharrows per la bicicleta. Es proposa transformar per complet els carrers de Sant Lluís i Alzina en zona residencial perquè la bicicleta hi pugui circular en els dos sentits, d'aquesta manera, habilitant el pas entre els dos carrers perquè hi circuli la bicicleta es pot connectar tot l'eix. Perquè les bicicletes tinguin més seguretat al circular en contra direcció, es podrien instal·lar elements reductors de velocitat com esqueses d'ase o passos de vianants elevats.

CARRER TORRENT DE LA SANTA

Es proposa que al tram d'aquest carrer entre el carrer Maria Vidal i la N-II sigui de zona residencial perquè la bicicleta hi pugui circular pels dos sentits. Actualment ja es un vial pacificat de plataforma única però perquè les bicicletes tinguin més seguretat al circular en contra direcció, es podrien instal·lar elements reductors de velocitat com esqueses d'ase.

VIAL DEL COMPLEX VICOR

Es proposa habilitar aquest vial a les bicicletes per connectar el Torrent de la Santa amb la ronda Vilassar.

CARRER DE MOSSÈN PERE RIBOT

Es té en compte la proposta del PMUS per fer aquest vial des de la carretera d'Argentona fins a l'avinguda Montevideo de prioritat invertida amb el trànsit restringit a veïns i serveis. Per fer que la bicicleta hi circuli còmodament s'hauran d'adaptar el guals i fer una intervenció al pas per la riera d'en Cintet. Aquesta proposta també dona continuïtat al carril bici planejat a l'avinguda Carles III.

5.1.4 Propostes per la millora de la connexió

Vilassar de Mar té tres rieres que creuen el municipi de nord a sud i que suposen un problema per la connexió a tota la part habitada del municipi, a més la N-II i les vies del tren són una barrera entre la població i el passeig marítim. A continuació es presenten propostes per tenir una millor connexió en punts concrets a l'hora de crear la malla d'itineraris ciclable desitjada.

- Riera de Cabrils

A l'alçada dels carrers de Sant Ignasi i del carrer de l'Alsina hi ha unes escales a banda i banda de la riera que permeten el pas de vianants. Perquè hi poguessin passar les bicicletes s'ha plantejat la creació de dues rampes, però per ser accessibles (PMR) segons el Codi Tècnic d'Edificació haurien de tenir un mínim de 23 metres amb el 8% de pendent, i la distància entre els dos carrers és de 25 metres. Per tant, per aquesta connexió es podria pensar en la creació de dues rampes només per a bicicletes sense haver de complir amb les normes d'accessibilitat i amb la senyalització adequada per no creuar quan hi haguessin temporals, tot i que la solució adequada seria fer-hi un passarel·la com les que hi ha existents a la riera de Cabrils.

- Passos subterranis al Passeig Marítim

Des del PDB es reforça la proposta P-10 per la mobilitat a peu del PMU, on es preveuen dues rampes adaptades per facilitar l'accés per persones amb mobilitat reduïda als passos de l'estació de RENFE i de la Plaça Pau Vila que també servirien perquè els ciclistes no haguessin de carregar la bicicleta per les escales.

Per arribar en bicicleta des dels itineraris ciclables proposats i existents als diferents passos subterranis s'hi anirà per la vorera, baixant de la bici, fins que no hi hagi una pacificació de la N-II que li permeti a la bicicleta anar per la calçada per la carretera.

- Connexió amb els municipis de Cabrils i Vilassar de Dalt

Perquè hi hagi un itinerari ciclable de connexió amb Cabrils s'han analitzat el pont del Camí de la Mina (fora del municipi) i la BV-5022, però són vials que, amb la configuració actual no poden tenir un espai segregat per la bicicleta i on la cohabitació amb els vehicles

motoritzats és difícil degut al volum de trànsit i a la visibilitat. Una solució seria la formació d'un eix per a vianants i bicicletes a la carretera BV-5022 que ja es preveu al PMU. I una altra alternativa seria adaptar el carrer del Torrent dels Bassals des de l'avinguda del Progrés per creuar la C-32 i fer una pista bici pels camins fins a connectar amb Cabrils.

Pel que fa a la connexió amb Vilassar de Dalt, seria convenient adaptar la connexió del polígon industrial dels Garrofers amb el polígon industrial de Vilassar de Dalt com es proposa al PMU. A l'encreuament amb el camí del Crist es podria tenir en compte la proposta d'ordenació recollida al PLSV.

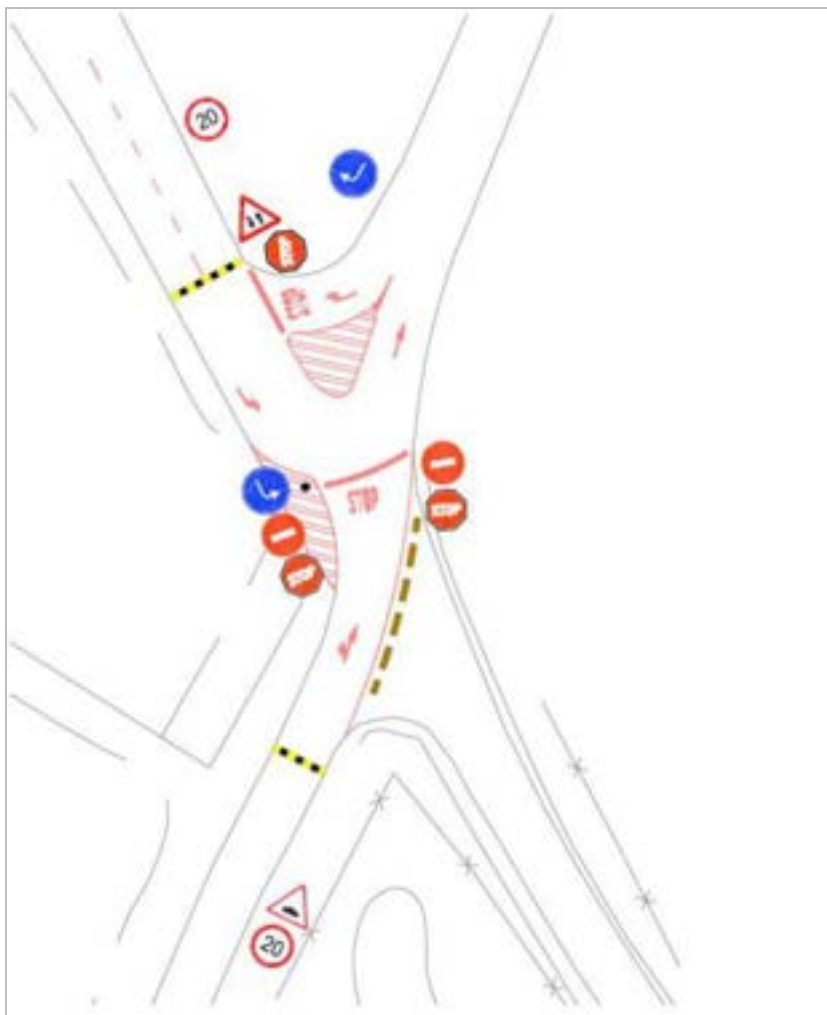


Figura 28. Proposta d'ordenació del Camí del Crist al Torrent de la Ponsa. Font: Avaluació i actualització del PLSV, AIM.

5.2 PROPOSTA DE LA XARXA D'APARCAMENTS

En total **es proposen instal·lar 12 aparcaments segurs en una primera fase**, als punts on es creu més necessari per començar a conformar una malla d'aparcaments per tot el nucli urbà. Aquests primers aparcaments cobreixen punts importants de desplaçament i espais on hi ha percepció de bicicletes mal aparcades com per exemple el CAP, la pista Carles Tries, l'escola Els Ametllers, el pavelló d'esports municipal Paco Martín o el mercat de Flor i Planta Ornamental entre d'altres.

A l'hora d'instal·lar nous punts d'aparcament per a bicicletes s'han de distribuir de manera intuïtiva a llocs on hi ha dèficit d'aparcaments i també on passen itineraris pedalables existents i per on passaran els itineraris pedalables proposats. Els punts generadors i atractors de viatges també han de disposar d'aparcaments per a bicicletes. Sempre que sigui possible, aquests aparcaments es faran en calçada i a la zona anterior als passos de vianants per millorar alhora la seguretat viària.

Els criteris que s'han d'utilitzar a l'hora d'ampliar la xarxa d'aparcaments són els següents:

- A les zones i carrers amb indústria, més que posar moltes barres al carrer, ja que es tracta de zones amb poca freqüentació en la franja nocturna, cada empresa hauria de tenir un espai reservat dins del recinte per a poder-hi aparcar bicicletes de forma segura.
- Tot i tenir en compte els punts atractors i generadors de mobilitat, s'ha de pensar també amb la gent que va de visita a algun punt diferent o de manera esporàdica, que necessitaran tenir un aparcament accessible i a la vista. Per aquest motiu, generalment es tendirà cap a una xarxa més o menys homogènia, sempre que estiguem en zona urbana compacta.

A banda d'abastir els punts atractors de mobilitat, per detectar els punts de demanda latent d'aparcament és molt útil fer servir l'observació de l'aparcament no reglamentari. Molt sovint aquesta demanda també arribarà dels col·lectius interessats, com ara associacions, escoles i instituts, centres de treball, comerciants, etc.

Cada desplaçament en bicicleta implica una demanda d'aparcament en origen i final. Aquests centres atractors de la mobilitat en bicicleta es localitzen vinculats a:

- L'habitatge
- El transport públic
- Centre de treball o de formació
- Altres centres: equipaments, comerç, oci...

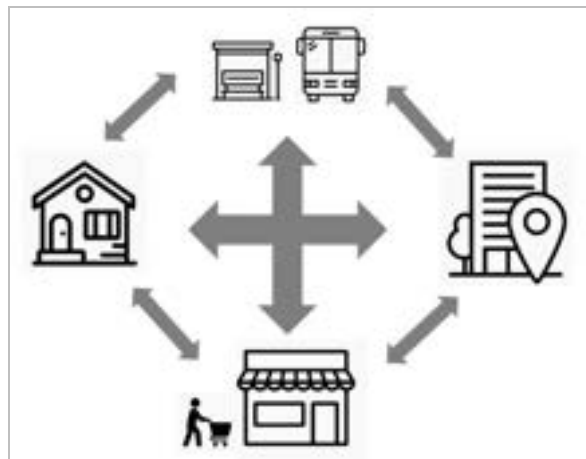


Figura 29. Gràfic sobre les localitzacions de la demanda d'aparcament i les direccions dels desplaçaments en bicicleta entre ells. *Font: Elaboració pròpia, AIM.*

Tenint en compte la proposta TP-6 per la mobilitat en transport públic del PMU, també **es proposa un aparcament segur per a bicicletes com a intercanviador modal** per l'estació de tren de Vilassar de Mar. Aquest es pot ubicar al carrer Escultor Monjo amb la N-II, a l'espai on hi ha l'aparcament de motos o bé a l'espai de vorera lliure a la pròpia estació de RENFE.

Aquest aparcament segur tindrà una estructura robusta per evitar que sigui malmesa per actes vandàlics amb una coberta tancada i només s'hi podrà accedir previ registre, és a dir, d'ús exclusiu per als usuaris registrats. En una futura licitació s'ha de tenir en compte el subministrament, transport, muntatge i col·locació, ancoratge i tots aquells treballs, obres i materials per la posada en funcionament de l'aparcament i dels sistemes de gestió com ara router de connexió i complements per fer-ne el seguiment.

5.2.1 Especificacions tècniques

Tipologia d'aparcament "U invertida"

El tipus de suport més adient pels aparca bicicletes en la via pública és el suport de tipus U-Invertida o Universal. El suport està constituït per una peça metàl·lica agafada a terra, sigui cargolada o inserta al ferm que permet lligar dues bicicletes, una de cada costat. D'aquesta manera, la bicicleta es recolza en la seva totalitat contra el suport. Aquest model, que es mostra en la foto, és el més senzill, encara que existeixen moltes variants de disseny que compleixen amb els mateixos objectius de seguretat: lligar les dues rodes i el quadre.

Es recomana d'unificar les mides dels suports U invertida que s'implantin. Els més freqüents són d'uns 80 x 80 cm. És important que s'instal·lin correctament, segons les mides mínimes que es recomanen:



Imatge 51. Aparcament en U invertida. Font: AIM, elaboració pròpia.

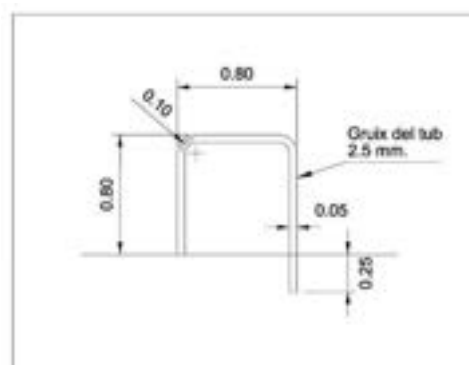


Figura 30. Dimensions per a la instal·lació d'aparcaments U-invertida o Universal
Font: Elaboració pròpia a partir de diversos manuals.

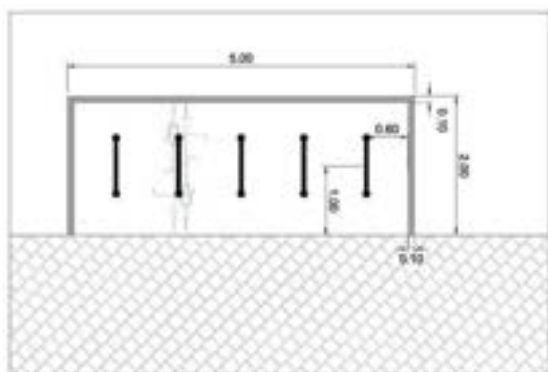


Figura 31. Dimensions per a la instal·lació d'aparcaments universals disposats en paral·lel. *Font: Elaboració pròpia a partir de diversos manuals.*

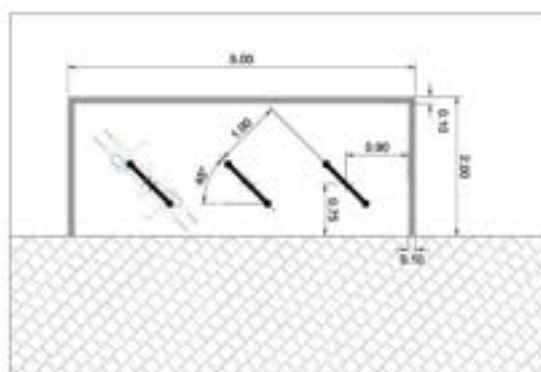


Figura 32. Dimensions per a la instal·lació d'aparcaments universals disposats en angle de 45°. *Font: Elaboració pròpia a partir de diversos manuals.*

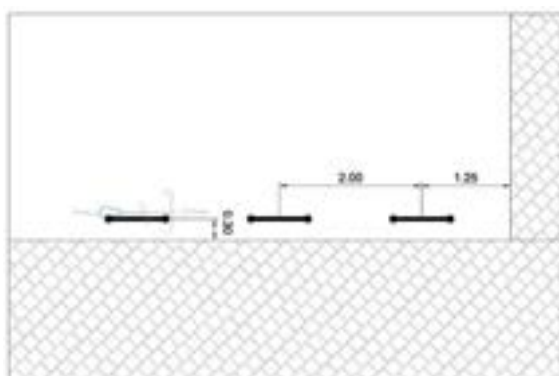


Figura 33. Dimensions per a la instal·lació d'aparcaments universals disposats en línia, utilitzats només per una banda. *Font: Elaboració pròpia a partir de diversos manuals.*

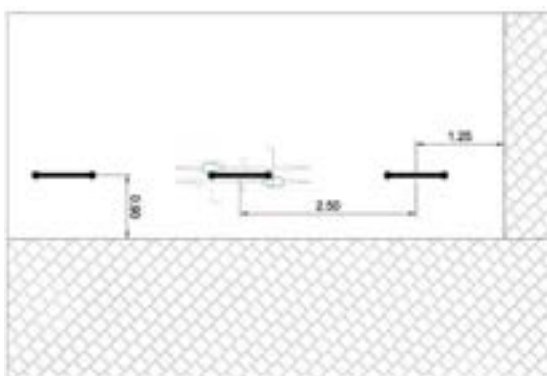


Figura 34. Dimensions per a la instal·lació d'aparcaments universals disposats en línia, utilitzats per les dues bandes. *Font: Elaboració pròpia a partir de diversos manuals.*

Tan important com la instal·lació, per tal d'assolir uns mínims de seguretat, cal que els usuaris els utilitzin correctament, és a dir, que lliguin correctament el seu vehicle. La figura següent mostra la manera correcta de lligar la bicicleta a la instal·lació amb U Invertida.

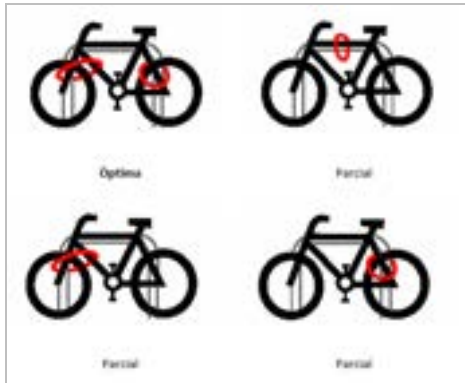


Figura 35. Exemples de com lligar la bicicleta correctament al suport de tipus U-Invertida.
Font: Design Against Crime.



Figura 36. Placa complementaria informativa de com lligar la bicicleta. *Font: Modular BPS.*

Sovint, encara que el suport ofereixi les condicions de seguretat desitjades, l'usuari desconeix com lligar-hi la bicicleta. Es pot minimitzar aquest problema a través de la informació als usuaris sobre com lligar correctament la bicicleta, per exemple, col·locant una placa complementària en el mateix senyal d'aparcament o adhesius informatius en el suport.

Tipus columna

Existeixen altres tipus d'aparcament universals que no són la U i que garanteixen els mateixos nivells de seguretat. Un exemple són els de tipus columna.



Figura 37. Exemple de dues bicicletes aparcades en un Pedal. *Font: SEMAB s.l.*

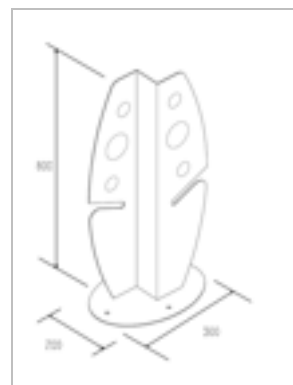


Figura 38. Mesures d'un model de Pedal. *Font: SEMAB s.l.*

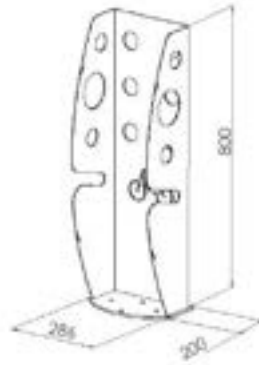


Figura 39. Exemple d'una bicicleta aparcada en un PDL i mesures d'aquest. *Font: SEMAB s.l.*

Aquest tipus d'aparcament, també garanteixen seguretat, ja que no es lliga la roda del davant, sinó es lliga el quadre de la bicicleta.

Senyalització

La senyalització que es podria utilitzar és la que inclou la "P" de "Pàrquing" i la icona de la bicicleta, com la que mostra aquesta imatge de Barcelona amb el detall del senyal referent al *Manual de senyalització urbana per a la ciutat de Barcelona*:



Imatge 52. Aparcament de bicicletes degudament senyalitzat a Barcelona. Font: AIM, elaboració pròpia.



Figura 40. Senyalització vertical de pàrquing bici. *Font: Manual de senyalització urbana de BCN.*

5.2.2 Millora i ampliació dels aparcaments existents

Tal com s'especifica a l'apartat de diagnosi, s'han detectat una sèrie de problemàtiques que caldria tenir en compte per a la millora de l'estat dels aparcaments actuals. Aquestes millores es podrien resumir en les següents:

- Col·locació de senyals
- Canvis d'ubicació quan aquesta no sigui accessible o visible
- Canvis de tipologia quan no ofereixi prou seguretat (aparcaments d'una roda).

Dels aparcaments identificats, en total es recomana el canvi de 12 punts dels 19 inventariats per tal de fer-los més segurs. Aquests canvis són per passar d'aparcaments d'una roda a un altre model que sigui més segur.

| Ubicació | Tipus | Se'n recomana el canvi |
|---|-----------------------------|------------------------|
| Escola Els Alocs | Una roda | No |
| Carrer Santa Eulalia | U invertida | No |
| Biblioteca Municipal Ernest Lluch Martín | Una roda | Sí |
| Carrer se Santa Eulalia | Una roda | Sí |
| Avinguda de Carles III | Una roda | Sí |
| Col·legi públic Vaixell Burriac | Una roda | No |
| Avinguda Arquitecte Eduard Ferrés | Una roda | Sí |
| Camp de futbol | Una roda | Sí |
| Club de bàsquet Vilassar de Mar | Una roda | Sí |
| Piscina municipal (1) | Una roda | Sí |
| Piscina municipal (2) | Una roda | Sí |
| Piscina municipal (3) | Doble anclatge | No |
| Carrer de Picasso | Una roda | Sí |
| Plaça de Vicenç Casanovas | Una roda | Sí |
| Nacional II | U invertida i tipus columna | No |
| Estació Renfe | Una roda | Sí |
| Estació Renfe (2) | Una roda | Sí |
| Escola del Mar | Una roda | No |
| Plaça Àngel Guimerà | U invertida | No |

Tots els aparcaments a substituir són d'una roda per aparcaments segurs. Si s'escull l'opció del tipus U invertida per fer la substitució, que s'instal·lin amb les mesures adequades de 80x80 com ja s'ha especificat als detalls tècnics, per millorar-ne l'ancoratge.

5.3 PROPOSTES DE PROMOCIÓ DE LA BICICLETA

Des del Pla Director de la Bicicleta es donen algunes propostes per començar a fer una promoció de la bicicleta de manera activa. Es tracta d'un seguit d'actuacions per divulgar i potenciar els itineraris ciclables de Vilassar de Mar pels diferents grups de la ciutadania.

Aquestes propostes són orientatives i poden suposar un punt de partida per altres propostes que puguin sorgir des de l'Ajuntament, o simplement per tenir idees de per on començar a arribar als usuaris de la bicicleta.

Es divideixen les propostes segons a qui van dirigides o per la funció que vulguin realitzar:

EDUCACIÓ

- *Biciescola*: associacions com el Bicicleta Club de Catalunya (BACC) plantegen classes per aprendre a anar amb bicicleta.
- *Cessió de bicicletes elèctriques a estudiants d'institut*.

ADMINISTRACIÓ

- *Pàgina web de l'Ajuntament*: actualitzar la pàgina web o es faci una de nova però que contempli tots els mitjans de transports i amb informació dinàmica per a cada un, dintre de les possibilitats. El portal es pot estructurar amb els següents apartats: a peu, en bicicleta (inclou VMP), en transport públic, cotxe i moto (inclou aparcament. També hauria d'incloure un apartat per la participació ciutadana i un apartat amb tots els documents possibles per descarregar. En l'apartat de bicicleta, hauria d'haver la següent informació:
 - Plànol de la xarxa ciclable.
 - Plànol amb els aparcaments.
 - Formulari per demanar aparcaments bici nous per la ciutadania.

- Aquest document i altres relacionats amb la bicicleta.
- *Promoció a les xarxes socials*: mitjançant canals oficials de l'administració a facebook, youtube, instagram o twitter per arribar a tota la ciutadania.
- *Tríptics i fulletons referents a la bicicleta i als VMP*.

EMPRESES

- *Acompanyaments a treballadors*: utilitzant, per exemple, la cooperativa Biciclot, que fa acompanyaments individualitzats amb un instructor.

FORMACIÓ

Per anar implementant les propostes d'aquest pla director i d'altres que sorgeixin en relació a la bicicleta, tant tècnics de l'administració com polítics o policies poden formar-se per tenir les eines i els coneixements necessaris per planificar de manera òptima la mobilitat de la ciutadania.

Des de Formadiba, el centre de recursos i accions formatives de la Diputació de Barcelona, hi ha diversos cursos depenent de les competències:

- Gestió de la mobilitat i canvi climàtic, per les activitats de gestió ambiental.
- Disseny i planificació de camins escolars, per la planificació, disseny i gestió d'espais urbans
- Gestió de la mobilitat als centres de treball, pel planejament i la gestió d'infraestructures viàries i mobilitat.

La Diputació de Barcelona, des de la Xarxa Mobal, juntament amb el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports tenen un curs de planificació i gestió de la mobilitat local per al funcionariat, on s'aborden temes com l'elaboració de plans de mobilitat urbana sostenible, la planificació de les vies ciclables o les noves tendències en mobilitat urbana.

Des del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya també es promouen cursos per a tècnics especialitzats en el marc de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025. Es tracta d'impulsar cursos per donar a conèixer les diferents polítiques i actualitzacions d'ordenances de mobilitat respecte la bicicleta i altres cicles i patinets, per

avançar de forma coordinada amb les noves actuacions al territori. Aquests cursos serviran també per unificar criteris a totes les administracions que vulguin crear nova infraestructura ciclista i per conscienciar dels beneficis de la mobilitat en bicicleta. El curs de “Bicicleta i ciutats” és un exemple d’aquesta acció en col·laboració amb el Col·legi d’Enginyers de Camins, Canals i Ports.

En el cas de la formació per a la ciutadania hi ha el Servei Català de Trànsit i altres associacions con el BACC i Biciclot o Una bici más, que tenen un seguit d’activitats i cursos preparats tant per centres educatius com per a persones interessades en la mobilitat en bicicleta.

5.4 FASES D’EXECUCIÓ DE LES PROPOSTES I PRESSUPOST ORIENTATIU

Es recomana dividir les actuacions en 2 fases:

1. Donar importància als eixos amb més demanda i que són estratègicament bàsics per la connexió del centre amb els futurs itineraris pedalables. Per tant, tenint en compte el plànol d’intensitats mitjanes diàries realitzat per aquest document i valorant les propostes del PMU perquè hi hagi concordança entre els diferents plans, les primeres actuacions han de ser a **l’avinguda de l’Arquitecte Eduard Ferrés i a l’avinguda Montevideo, juntament amb el carril bici del carrer Santa Eulàlia**. També es considera que la connexió de **Torrent de la Santa amb ronda Vilassar pel carrer de Maria Vidal** es pugui fer en una primera fase per connectar la xarxa existent d’itineraris pedalables amb el passeig marítim.

En aquesta primera fase també s’hi inclouen aquelles accions a zona 30 i a limitacions de velocitat de 20 km/h que només es tracten de pintura a l’asfalt, o en algun cas incorporar un element reductor de velocitat.

També s’han de tenir en compte les millores a la xarxa existent per aquests àmbits. En aquesta primera fase també es contempla que s’instal·lin els aparcaments proposats per tot el nucli urbà incloent l’aparcament segur intermodal a la plaça dels Pins, i que se’n vagi ampliant el nombre a mesura que es vagin realitzant totes les propostes d’itineraris.

2. S'ha de seguir amb els carrils bici més rellevants i els carrers de convivència principals en punts estratègics per habitar la visió de calçada compartida del vehicle motoritzat amb la bicicleta. Per una banda, els propers vials on actuar seran **l'eix est-oest del carrers Santa Maria, Sant Lluís, Santa Elvira, Alzina i Via Octaviana**, juntament amb el carrer **Sant Ramon**, el **carril bici d'Enric Granados**. També es realitzarà el tram de connexió amb carrils bici unidireccionals de **l'avinguda de Carles III** i la plataforma única al tram de **l'avinguda Montevideo**.

I per acabar es proposa realitzar el Pla Director en la seva totalitat.

En aquestes fases no s'ha tingut en compte el projecte futur de connexió del passeig marítim amb Premià de Mar, ja que en aquests moments està planificat però estancat.

S'ha realitzat un pressupost orientatiu per cada una de les actuacions que es proposen al pla. En aquest pressupost no s'han tingut en compte les millores a fer recollides a l'anàlisi ni el cost dels projectes futurs a desenvolupar.

Els costos més rellevants són els del carril bici, i els dels carrers a transformar en plataforma única així com la proposta per fer una passera per creuar la riera d'en Cintet. També s'ha tingut en compte l'aparcament segur intermodal. Els preus de cada actuació són una aproximació, i poden variar depenen de cada projecte executiu.

| VILASSAR DE MAR | | TOTAL PEM | TOTAL PEC (IVA INCLÒS) |
|-------------------------------|---|--------------------|------------------------|
| FASE 1 | Z30 AVINGUDA MONTEVIDEO | 1.204 € | 1.733 € |
| | Z30 AVINGUDA DE L'ARQUITECTE EDUARD FERRÉS | 935 € | 1.346 € |
| | Z20 CARRER DE SANTA EULÀLIA | 637 € | 918 € |
| | Z20 CARRER TORRENT DE LA SANTA | 1.337 € | 1.925 € |
| | Z20 VIAL DELS COMPLEX VICTOR | 494 € | 712 € |
| | Z30 RONDA DE CATALUNYA | 644 € | 928 € |
| | Z30 AVINGUDA DEL PROGRÉS | 3.488 € | 5.023 € |
| | Z30 CARRETERA DE CABRILS | 2.472 € | 3.559 € |
| | Z30 CARRETERA D'ARGENTONA | 2.286 € | 3.292 € |
| | Z30 CARRER MARIA VIDAL I CARRER DE SANT GENÍS | 2.472 € | 3.559 € |
| | Z30 CARRER SANT ARTUR | 1.877 € | 2.702 € |
| | Z30 CARRER DE NARCÍS MONTURIOL | 1.872 € | 2.695 € |
| | Z30 CARRER DE CRISTÒFOR COLOM | 557 € | 802 € |
| | Z30 CARRER DE LA MURALLA | 542 € | 781 € |
| | Z30 CARRER MANUEL ROCA I GUÀRDIA I CARRER RIERA D'EN CINTET | 5.329 € | 7.674 € |
| | Z30 CARRER JERONI MARSAL | 302 € | 435 € |
| | Z20 PASSEIG DE SANT JOAN DE MAR | 557 € | 802 € |
| | Z20 CARRER DE MIGJORN I CARRER DE CA L'ADUANA | 557 € | 802 € |
| | Z20 CARRER DEL ROSARI I CARRER DE SANTA COLOMA | 1.066 € | 1.534 € |
| | CB CARRER DE SANTA EULÀLIA | 22.586 € | 32.522 € |
| | CONNEXIÓ TORRENT DE LA SANTA - RONDA VILASSAR | 32.530 € | 46.839 € |
| APARCABICIS NOUS | 15.672 € | 22.566 € | |
| FASE 2 | Z20 CARRER SANTA MARIA, CARRER SANT LLUÍS, VIA OCTAVIANA, SANTA ELVIRA I CARRER DE L'ALZINA | 285.709 € | 411.393 € |
| | CB AVINGUDA DE CARLES III | 37.417 € | 53.876 € |
| | Z30 CARRER D'ENRIC GRANADOS | 10.024 € | 14.433 € |
| | Z20 CARRER DE SANT RAMÓN | 99.312 € | 142.999 € |
| | Z20 CARRER DE MOSSEN PERE RIBOT | 364.625 € | 525.023 € |
| | PU AVINGUDA MONTEVIDEO | 209.000 € | 300.939 € |
| | EQUIPS DE PINTURA I OBRA CIVIL, TANQUES... | 4.500 € | 6.480 € |
| TOTAL PEC (IVA INCLÒS) | | 1.598.293 € | |

Figura 41. Resum del pressupost per actuacions. *Font: AIM, elaboració pròpia.*

5.5 OBJECTIUS I INDICADORS D'EXECUCIÓ

Per tal que el municipi pugui realitzar un seguiment del Pla, es pot autoavaluar la implementació de mesures del Pla i els resultats obtinguts en termes de realització de les actuacions proposades.

Pot ser necessari canviar les prioritats establertes per a algunes actuacions o afegir mesures per a donar resposta a noves situacions. Fora interessant comptar amb la participació d'un grup de seguiment, com la taula sectorial de la bicicleta, en les fases d'avaluació.

S'ha configurat una taula de comprovació amb un seguit d'indicadors per a cada objectiu general que es desprèn de les actuacions proposades i de l'abast d'aquest document, que permetrà confrontar els futurs resultats del Pla amb les accions definides. Aquests indicadors van relacionats directament amb el seguit de propostes definides al Pla Director de la Bicicleta.

| |
|---|
| Objectiu 1. Desenvolupar una xarxa d'itineraris pedalables per moure's de manera segura al municipi |
| 1. Quota modal de la bicicleta en àrees urbanes i en relacions interurbanes 2. Km posats en servei de xarxa pedalable 3. Nombre de punts tractats per la millora de la seguretat de la bicicleta 4. Nombre de punts aforats per a la recollida de dades |
| Objectiu 2. Dotar d'infraestructura d'aparcaments segurs per la bicicleta |
| 5. Nombre d'equipaments públics amb aparcaments per a bicicletes 6. Nombre d'aparcaments segur 7. % d'ocupació dels aparcaments per a bicicletes |
| Objectiu 3. Formar la ciutadania i l'administració en la convivència de la bicicleta amb la resta de mitjans |
| 8. Tasques realitzades per la comissió tècnica de la Mesa de la Bicicleta 9. Nombre de campanyes realitzades a favor de la bicicleta per administració 10. Nombre de polítiques i actuacions implementades en favor de la bicicleta 11. Nombre de tècnics inscrits al cursos de formació |
| Objectiu 4. Adaptar la normativa a la nova mobilitat |
| 12. Nombre d'ordenances municipals amb menció a la bicicleta i els VMP. 13. Incorporació de criteris per al foment de la mobilitat sostenible a les normatives en relació a la bicicleta 14. Nombre de reglaments i ordenances modificades i completades amb noves propostes legals |

Per a cada indicador proposat es pot proposar una mesura concreta en base a l'aplicació de les propostes dividides per fases per tal de veure l'evolució de les implantacions respecte a la bicicleta que es vagin realitzant durant els propers anys.

5.6 PROPOSTA DE CANVI DE LES ORDENANCES FISCALS I COMUNICACIÓ

La reintroducció de la bicicleta en la mobilitat quotidiana, així com el canvi en les maneres de moure's fa que moltes vegades, les ordenances fiscals s'hagin d'anar actualitzant a la realitat del moment.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona ha redactat un document per tal d'homogeneïtzar les diferents ordenances i es pren com a referència a l'hora de completar les ordenances de Vilassar de Mar. Les recomanacions per coordinar ordenances municipals sobre la circulació de bicicletes, vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes.

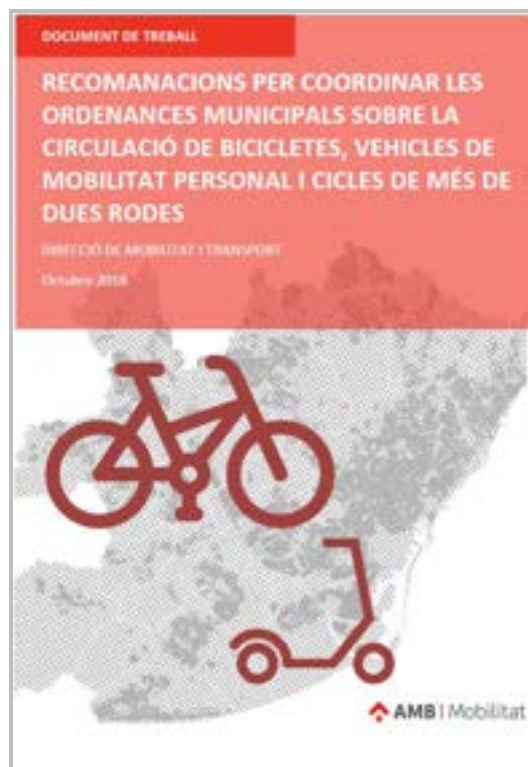


Figura 42. Portada del document de recomanacions per a coordinar les ordenances municipals sobre la bicicleta. *Font : AMB.*

5.6.1 Articles actuals de les ordenances de Vilassar de Mar relacionats amb la bicicleta

A l'ordenança municipal de circulació de vehicles i vianants de Vilassar de Mar, aprovada definitivament al BOPB de Barcelona núm. 222 a 16 de setembre de 2002 amb l'última modificació feta al 2018, hi ha diversos articles relacionats amb la bicicleta:

Article 10

Circulació per les voreres

Els menors de 12 anys, sempre que vagin acompanyats de persones majors d'edat, podran circular per les voreres, andanes, passeigs i illes de vianants amb patins, patinets, monopatins, tricicles, bicicletes i similars, adequant la seva velocitat a la dels vianants i amb subjecció a allò que disposa l'article setè.

Article 19

Circulació de cicles i bicicletes

1. Les bicicletes circularan per carrils bici o itineraris senyalitzats quan n'hi hagi, i respectaran la senyalització, l'ordenació del trànsit, així com les normes de prioritat de pas previstes per a la resta de vehicles.
2. Quan el carril bici transcorri per una vorera, andana, passeig o altres zones per a vianants, la preferència de pas serà per a les bicicletes que hi circulin pel seu interior, les quals hauran d'adequar la seva velocitat a la dels vianants; no podran, en cap cas, circular a una velocitat superior als 15 km/h, i hauran de respectar la prioritat de pas dels vianants que el travessin a l'alçada dels passos de vianants senyalitzats i de les cantonades.
3. En cas de no circular per carrils reservats, ho faran per la calçada, tant a prop de la vorera com sigui possible, excepte on hi hagi carrils reservats a altres vehicles. En aquest cas, circularan pel carril contigu al reservat.
4. Per circular de nit hauran de disposar, al davant, de llum blanca de posició, i al darrere, de llum vermella de posició i d'un catadiòptric vermell, no triangular.
5. Pels parcs públics, passeigs centrals o altres zones específicament autoritzades, hi poden circular patins, patinets, monopatins, bicicletes o similars sense

sobrepasar, però, el doble de la velocitat normal d'un vianant, el qual sempre té preferència de pas.

6. En cap cas els patins, patinets, monopatins o aparells similars podran ser arrossegats per un altre vehicle, ni circular per la calçada.
7. Els menors de 12 anys no podran circular per la calçada, fora dels espais destinats a la circulació de bicicletes, encara que vagin acompanyats d'una persona major d'edat.
8. Com a norma general es considerarà prohibit:
 - a) Circular en paral·lel.
 - b) Transportar a una altra persona, excepte els menors transportats en cadiretes per un adult.
 - c) Deixar anar el manillar, excepte quan sigui necessari per fer un senyal de maniobra.
 - d) Agafar-se a altres vehicles per ser remolcats.
 - e) Acostar-se en excés al vehicle que circuli davant.
 - f) Circular per les voreres, passeigs laterals o zones de vianants, excepte quan hi transcorri l'itinerari d'un carril bici o estigui expressament autoritzat.
 - g) Circular zigzaguejant entre vehicles o vianants.
 - h) Circular utilitzant auriculars connectats a aparells receptors o reproductors de so.
 - i) Carregar la bicicleta amb objectes que dificultin la seva utilització o redueixin la visió.

Article 28

Prohibicions de parada

- g) Als carrils destinats o reservats per a les bicicletes.

Article 64

Infraccions a l'Ordenança

- g) No observar les normes pel que fa a la circulació de cicles i bicicletes establertes a l'article 19 de l'Ordenança.

5.6.2 Articles proposats per a les ordenances de Vilassar de Mar

L'article 19 de circulació de cicles i bicis està força detallat, i pot ser completat o complementat amb altres apartats nous amb els següents textos de les recomanacions fetes per l'AMB:

Text proposat

CIRCULACIÓ GENERAL DE LES BICICLETES A LA CIUTAT

La circulació de bicicletes, incloent bicicletes amb pedaleig assistit de velocitat fins a 25 km/h i cicles de fins a 2 rodes, ha de desenvolupar-se per les calçades i vies ciclistes, considerant sempre les restriccions pròpies de cada via. Les persones conductores de bicicletes:

1. Han de mantenir una posició de conducció diligent.
2. Han d'indicar les aturades i canvis de trajectòria.
3. No poden circular amb el vehicle recolzat només en una roda.
4. No poden agafar-se a altres vehicles en marxa.
5. No poden carregar-la amb objectes que dificultin les maniobres o redueixin la visió.
6. No poden circular amb auriculars o cascs connectats a aparells receptors o reproductors de so.
7. No poden circular utilitzant durant la conducció dispositius de telefonia mòbil.
8. No poden circular sota els efectes del alcohol i/o les substàncies prohibides, així com es obligatori sotmetre's als test d'alcoholèmia i/o estupefaents de conformitat amb la normativa vigent.

PRIORITATS DE PAS PER ALS CICLISTES

Els ciclistes gaudiran de les següents prioritats de pas:

- a) Quan circulin per un carril bici, pas per a ciclistes o voral degudament senyalitzats.
- b) Quan per entrar en una altra via el vehicle de motor giri a dreta o esquerra, en els supòsits permesos, i hi hagi un ciclista en les seves proximitats.
- c) Quan circulant en grup el primer ciclista hagi iniciat ja l'encreuament o hagi entrat en una glorieta.

CIRCULACIÓ DE LES BICICLETES A LA CALÇADA

1. Circularan pel carril que més convingui en termes de destinació, preferentment pel més proper a la vorera. Només podran circular per carrils reservats a autobusos i taxi en cas que estiguin degudament senyalitzats.
2. Hauran d'ocupar la part central del carril.
3. Es permetrà la circulació de dos ciclistes en paral·lel dins el mateix carril de circulació.
4. Podran avançar i superar a altres vehicles per la dreta o per l'esquerra, segons sigui més convenient per a la seva seguretat.
5. En interseccions regulades per semàfor i retencions de trànsit en via urbana, podran sobrepassar els vehicles que es trobin detinguts.
6. Podran circular en doble sentit en vies de sentit únic amb velocitat limitada a 30 km/h sempre que se senyalitzi.
 - a) Les bicicletes que circulin en sentit propi tindran preferència davant les bicicletes que ho facin en sentit contrari.
 - b) Les bicicletes que circulin en sentit contrari (sempre i quan es disposi d'una amplada suficient i d'una senyalització específica) mantindran la prioritat davant de vehicles amb motor que circulin en el sentit de la via.
7. Els semàfors que no regulin la circulació en interseccions i que només senyalitzin un pas per a vianants, podran ser sobrepassats pels conductors de bicicletes, sempre a velocitat moderada i respectant la prioritat de pas dels vianants, i sempre que existeixi senyal específic per a bicicletes.

8. S'admet que les bicicletes traspassin les línies de detenció en els semàfors en els casos en què s'estableixi una línia de detenció avançada dedicada a bicicletes (ZAB zona d'avançament per a bicicletes), degudament senyalitzada per a determinar un espai reservat.

9. El límit de velocitat serà el mateix que s'apliqui a la resta de vehicles en aquella via.

10. En zona 30 o carrers 30 les bicicletes tenen prioritat sobre la circulació de la resta de vehicles, però no sobre els vianants, que tindran preferència de pas en qualsevol punt de la calçada.

CIRCULACIÓ DE LES BICICLETES A LES VIES CICLISTES

Les vies ciclistes són vies específicament condicionades per al trànsit de bicicletes, podran utilitzar-se també per determinats VMP i cicles de més de dues rodes, tal i com marca l'article 13, així com pels VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda.

1. Els usuaris de tals vies hauran de respectar el sentit de circulació establert (unidireccional o bidireccional) i definit per la senyalització.

2. Els usuaris de tals vies hauran de mantenir una velocitat moderada, sense perjudici de mantenir la deguda precaució i cura durant la circulació. En vies ciclistes situades en vorera, la velocitat màxima serà de 10 km/h. En carrils bici protegits, la velocitat màxima serà de 30 km/h, sent necessari passar a circular per la calçada a velocitats superiors. En carrils bici no protegits, el límit de velocitat serà el mateix que s'apliqui a la resta de vehicles en aquella via.

3. L'avançament dins d'una via ciclista s'haurà de fer en condicions de seguretat, mantenint una distància de seguretat prudencial que no posi en perill la integritat de les persones avançades. L'avançament es podrà efectuar, per tant, en vies ciclistes unidireccionals amb amplada superior a 2 metres o en les bidireccionals, i es farà sempre per l'esquerra d'aquella persona que es pretengui avançar.

4. Els vianants creuaran per llocs senyalitzats, i no podran transitar ni romandre-hi.

5. Els vehicles que no siguin cicles o VMP no podran circular, estacionar ni parar a les vies ciclistes, passos reservats per a les bicicletes ni a les zones de reserva d'estacionament de bicicletes sense autorització.

6. Quan la via ciclista estigui situada en vorera (vorera- bici), aquesta haurà d'estar degudament senyalitzada, els vianants tindran preferència de pas i les bicicletes hauran de moderar la seva velocitat. En voreres-bici, a més a més de les condicions generals, s'hauran de respectar les següents condicions específiques de circulació:

a) S'haurà de circular amb precaució, evitar maniobres brusques i adaptar la velocitat per poder anticipar-se a la presència de vianants, mantenint una distància de separació mínima de 1 m respecte dels vianants.

b) En els passos per a vianants que no comptin amb passos específics per a bicicletes, els cicles i VMP reduiran la velocitat en aproximar-se i passaran prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb les persones conductores que circulen per la calçada.

L'article 54 sobre les zones de prioritat invertida o carrers residencials pot ser completat amb els següents textos de les recomanacions fetes per l'AMB:

CIRCULACIÓ DE LES BICICLETES A CARRERS DE CONVIVÈNCIA

Als carrers de convivència les bicicletes poden circular i tenen prioritat sobre la resta de vehicles motoritzats, però no sobre els vianants.

1. Hauran de respectar sempre la preferència de vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Podran circular a max. 20 km/h, o velocitat inferior si està senyalitzada.
3. Podran circular en tots dos sentits de la marxa sempre que es senyalitzi.
4. No podran circular a menys d'1.5 m de les façanes.
5. Mantindran una distància de separació mínima d'1.5 m respecte dels vianants.

CIRCULACIÓ DE LES BICICLETES A ESPAIS NO MOTORITZATS

Als espais no motoritzats les bicicletes poden circular lliurement respectant la prioritat dels vianants, sempre i quan l'amplada de l'espai no motoritzat sigui >3 m d'espai lliure, i tenint en compte que:

6. Hauran de respectar sempre la preferència de vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
7. Podran circular a max. 10 km/h, o velocitat inferior si està senyalitzada.
8. Podran circular en tots dos sentits de la marxa, excepte senyalització específica que ho prohibeixi.
9. No podran circular a menys d'1.5 m de les façanes.
10. Mantindran una distància de separació mínima d'1.5 m respecte dels vianants.

S'haurà de suspendre la circulació de bicicletes, i els ciclistes hauran de desmuntar, en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones.

- a) Quan no resulti possible mantenir 1.5 m de distància respecte els vianants
- b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada
- c) Quan les restriccions s'apliquin a les bicicletes es faran extensives a la resta de vehicles, amb excepció de vehicles de persones amb diversitat funcional, vehicles amb permisos o en serveis especials.

CIRCULACIÓ DE BICICLETES EN ESPAIS RESERVATS PER ALS VIANANTS

Les bicicletes no podran circular en espais reservats per a vianants com voreres, andanes i passejos, excepte en els següents casos:

- a) Menors de 12 anys i persones adultes que l'acompanyin.
- b) Cicles conduïts per persones amb mobilitat reduïda.
- c) Quan no hi hagi una zona especialment habilitada a la via o aquesta via tingui una velocitat màxima superior a 30 km/h, i l'amplada de l'espai reservat per a vianants sigui superior a 3 m d'espai lliure d'obstacles.

d) Quan la via ciclista estigui situada en vorera, circulant a un màxim de 10 km/h.

En aquests casos, les condicions de circulació de les bicicletes en els espais reservats per a vianants seran les següents:

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants.
2. Moderaran la velocitat, adequant-la a la dels vianants, circulant a un màxim de 10 km/h, excepte en moments d'aglomeració.
3. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes.
4. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants.
5. Podran circular en tots dos sentits de la marxa.
6. No podran fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants.
7. En els passos per a vianants que no comptin amb passos específics per a bicicletes, reduiran la velocitat al aproximar-se i passaran prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb les persones conductores que circulen per la calçada.
8. Al circular pels parcs urbans públics hauran de:
 - a) Respectar la preferència del vianants.
 - b) Respectar el patrimoni natural i el mobiliari urbà.
 - c) No podran circular per sobre parterres, àrees i/o zones amb vegetació.
 - d) Respectaran la senyalització i seguiran les vies ciclistes i itineraris per a bicicletes.
9. S'haurà de suspendre la circulació de bicicletes, i els ciclistes hauran de desmuntar, en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:
 - a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte els vianants.
 - b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.

c) Quan les restriccions s'apliquin a les bicicletes, es faran extensives a la resta de vehicles , amb excepció de vehicles de persones amb diversitat funcional, vehicles amb permisos o en serveis especials.

Es proposa també crear nous punts pel que fa a la mobilitat de vehicles de mobilitat personal amb motor i de cicles de més de dues rodes amb les consideracions adequades que es poden trobar al document de “Les recomanacions per coordinar ordenances municipals sobre la circulació de bicicletes, vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes”, més concretament als capítols III i IV.

Es proposa que hi hagi un article dedicat només a l'estacionament de cicles, ginys i VMP amb els següent text proposat:

ESTACIONAMENT

1. Les bicicletes i els VMP dels tipus A i B han d'estacionar-se preferentment als llocs específicament destinats a aquesta finalitat. En cas de no existir llocs a les immediacions o estar ocupats, les bicicletes poden estacionar-se en altres parts de la via.

2. Els cicles de més de dues rodes dels tipus C0, C1 i C2 han d'estacionar-se preferentment als espais habilitats a l'efecte. En cas de no existir llocs a les immediacions o estar ocupats, poden estacionar-se a les bandes d'estacionament en calçada, havent de complir amb les condicions establertes per la resta de vehicles.

3. Queda específicament prohibit:

- a) Lligar-les al arbres.
- b) Lligar-les a elements de mobiliari urbà, quan es dificulti el destí, la funcionalitat de l'element o quan es puguin malmetre.
- c) Estacionar en zones que impedeixin el pas dels vianants, l'accés al transport públic i l'ús específic d'espai reservat.
- d) Obstaculitzar zones on hi hagi reserves d'estacionament per a persones amb diversitat funcional, de càrrega i descàrrega a la calçada (a excepció del VMP tipus

C2 durant la seva activitat de transport de mercaderies), o de servei públic, durant les hores de reserva.

e) Estacionar en els espais habilitats per a l'estacionament de les bicicletes públiques de préstec i en tot el perímetre del BICIBOX.

f) Estacionar en zones d'estacionament prohibit definides per ordenança.

4. Els estacionaments de bicicletes, altres cicles i VMP situats en la via pública queden única i exclusivament reservats per a aquest tipus de vehicle i han d'estar adequadament senyalitzats.

5. Els estacionaments de bicicletes, altres cicles i VMP situats en la via pública queden única i exclusivament reservats per a aquest tipus de vehicle i han d'estar adequadament senyalitzats.

6. Els estacionaments en la via pública de bicicletes, altres cicles i VMP que suposin una activitat d'explotació econòmica i facin un ús privatiu del domini públic requeriran d'una autorització específica d'acord amb la normativa municipal vigent. En cas que s'hagi senyalitzat espais específics a la via pública caldrà que aquests vehicles estacionin en aquests espais habilitats a tal efecte.

Respecte l'**article 64** sobre les sancions només caldria especificar que es fa referència a les bicicletes, als VMP i als cicles de més de dues rodes.

5.6.3 Comunicació de les ordenances fiscals

Per donar a conèixer l'ordenança a tots els usuaris de la via pública cal que es facin campanyes d'informació. Però no només això, sinó que és molt recomanable fer campanyes de civisme en què s'informi a tots els usuaris de la via pública dels seus drets i deures.

Un cop s'aprovi l'ordenança, cal que es faci complir, pel que també cal informar internament als agents de la policia local.

En resum, l'Ajuntament ha de destinar els mitjans suficients per a què:

- Es conegui: campanyes d'informació i civisme
- Es faci complir: campanya interna de vigilància amb formació a la policia local i altres agents de vigilància de la via pública

La senyalització també és comunicació. Cal que tots els usuaris de la via estiguin informats de quina preferència tenen a les diferents vies i de quines són les condicions d'ús de cada tipus de via. La senyalització també farà visibles els serveis per als ciclistes (aparcaments, carrils bici, itineraris,...) i els dirigirà cap als llocs d'interès (senyalització informativa de localització, d'orientació, de direcció...).

La col·laboració amb les forces de seguretat locals és bàsica en aquest cas: caldrà que el cos de seguretat conegui la normativa i la interpreti i apliqui correctament. Es recomana organitzar campanyes d'informació dirigides a aquest cos.

També serà útil disposar d'informes i retorn periòdic sobre l'avaluació i el seguiment que els cossos de seguretat fan de l'ordenança, per conèixer els conflictes que s'hagin detectat o el nivell de compliment i sancions emeses.

PLÀNOLS

LLEGGENDA



PUNT D'AFORAMENT



< 150 BICICLETES/DIA



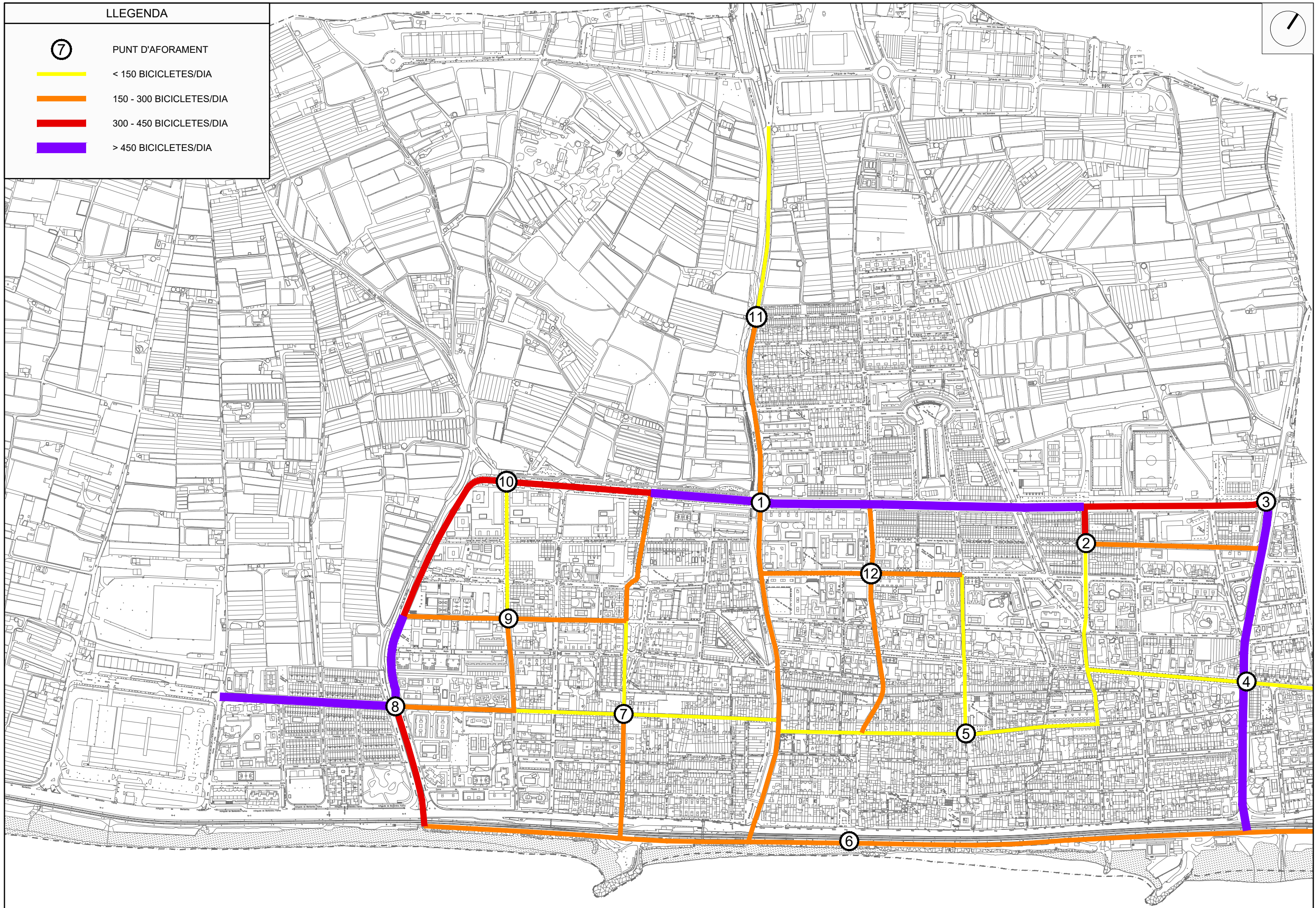
150 - 300 BICICLETES/DIA









300 - 450 BICICLETES/DIA

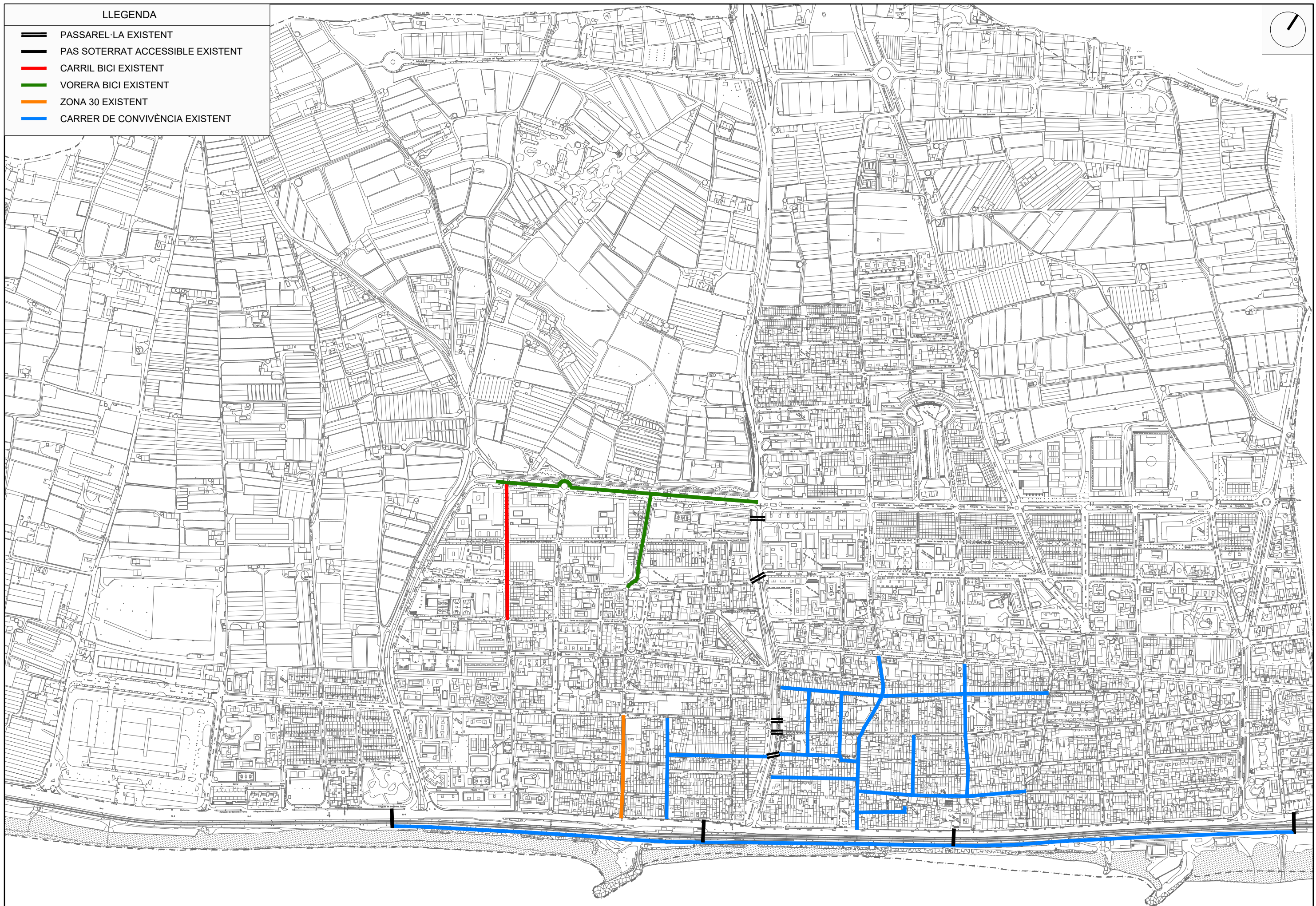
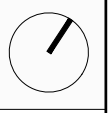


> 450 BICICLETES/DIA



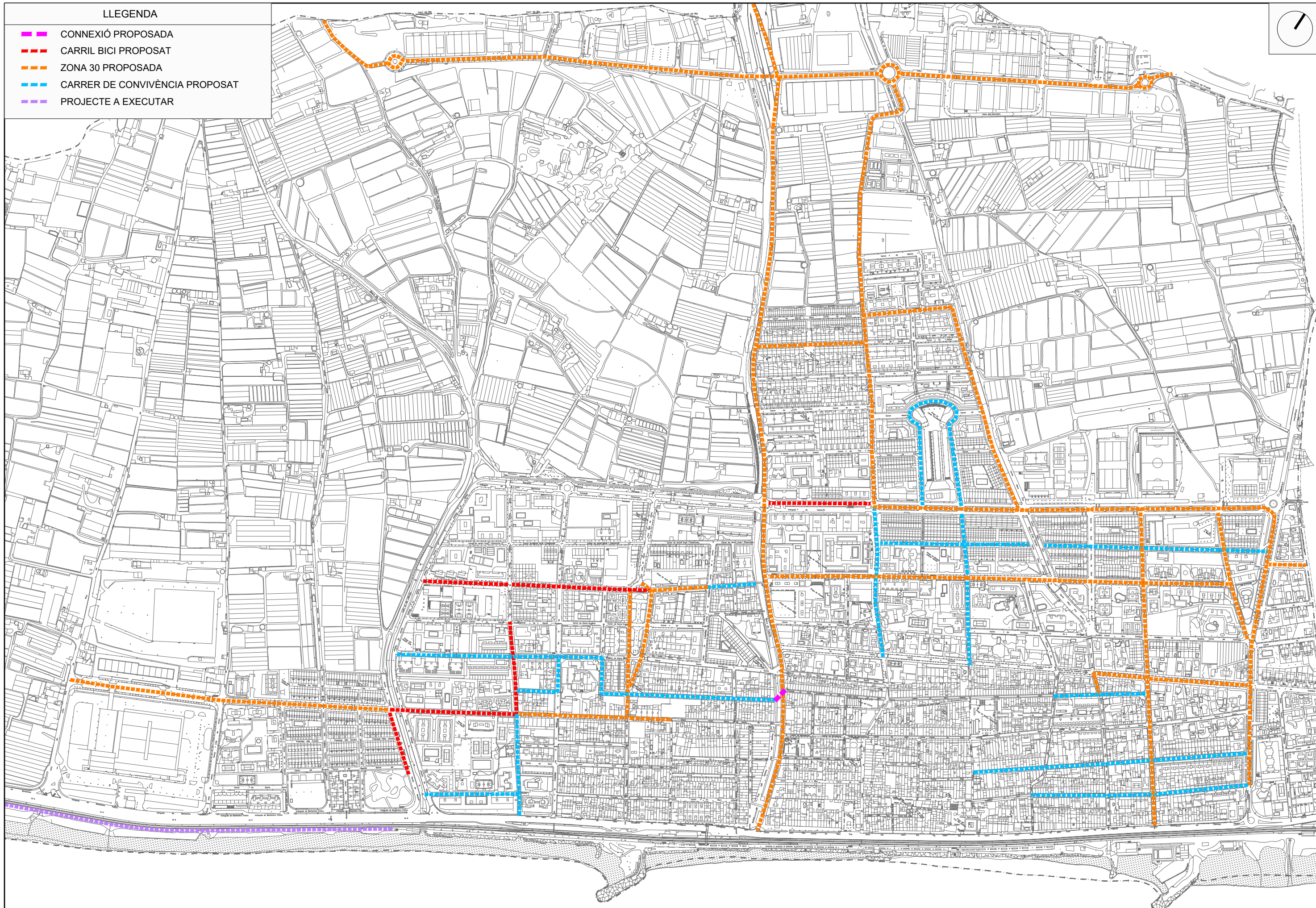
LLEENDA

-  PASSAREL·LA EXISTENT
-  PAS SOTERRAT ACCESSIBLE EXISTENT
-  CARRIL BICI EXISTENT
-  VORERA BICI EXISTENT
-  ZONA 30 EXISTENT
-  CARRER DE CONVIVÈNCIA EXISTENT














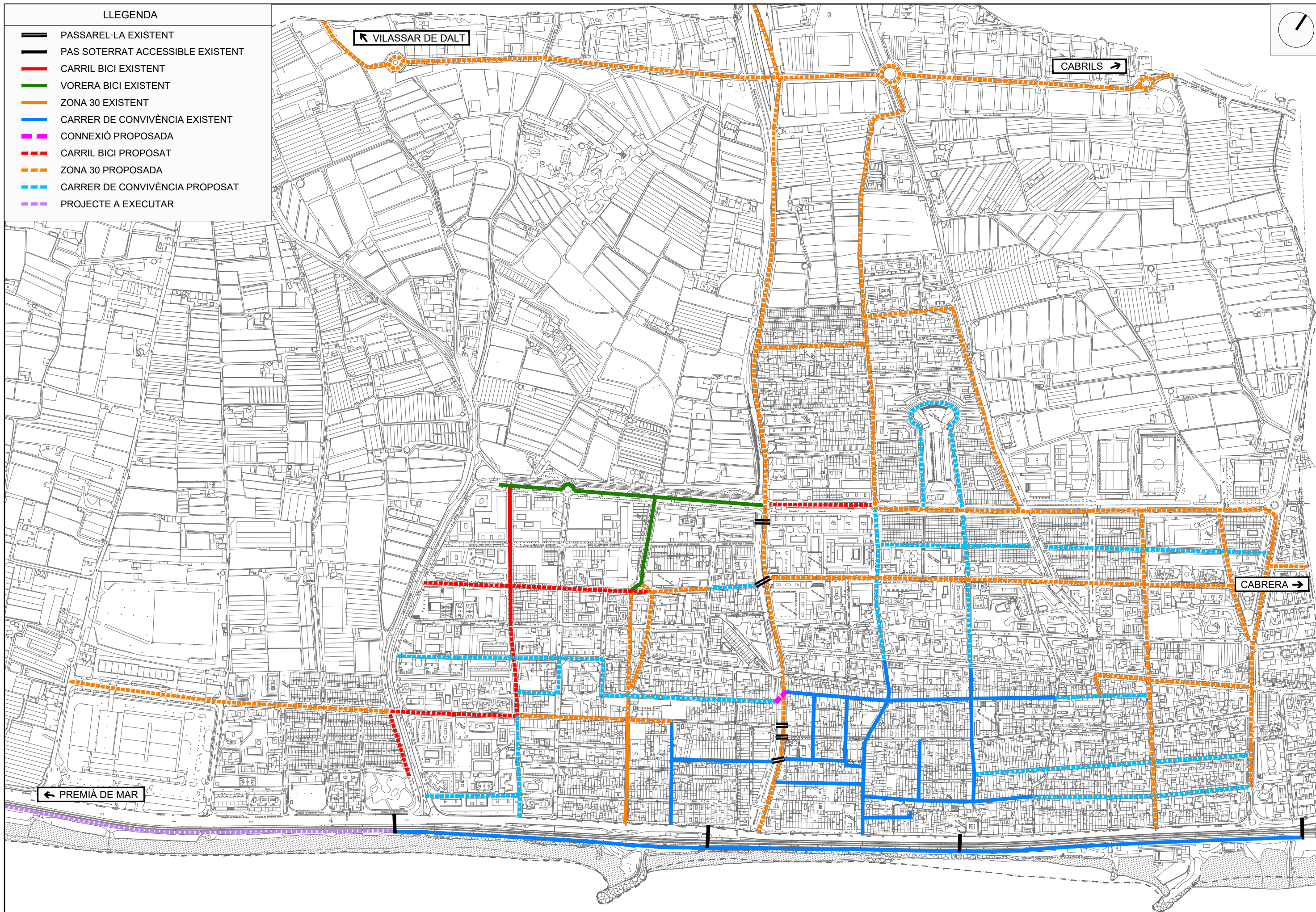
LLEGGENDA

- CONNEXIÓ PROPOSADA
- - - CARRIL BICI PROPOSAT
- - - ZONA 30 PROPOSADA
- - - CARRER DE CONVIVÈNCIA PROPOSAT
- - - PROJECTE A EXECUTAR



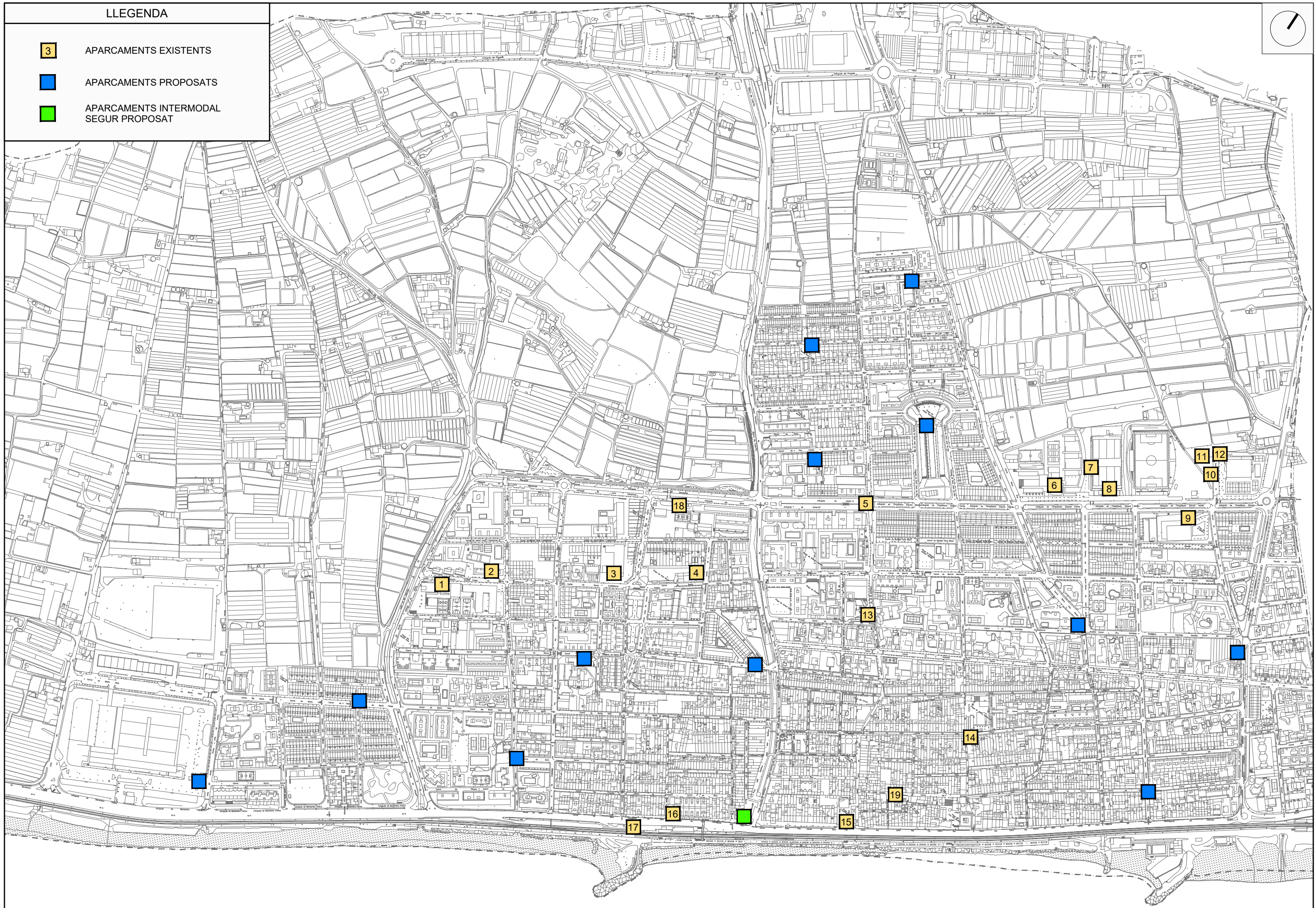
LLEGGENDA

-  PASSARELLA EXISTENT
-  PAS SOTERRAT ACCESSIBLE EXISTENT
-  CARRIL BICI EXISTENT
-  VORERA BICI EXISTENT
-  ZONA 30 EXISTENT
-  CARRER DE CONVIVÈNCIA EXISTENT
-  CONNEXIÓ PROPOSADA
-  CARRIL BICI PROPOSAT
-  ZONA 30 PROPOSADA
-  CARRER DE CONVIVÈNCIA PROPOSAT
-  PROJECTE A EXECUTAR





LLEGENDA


- 3 APARCAMENTS EXISTENTS
- APARCAMENTS PROPOSATS
- APARCAMENTS INTERMODAL SEGUR PROPOSAT



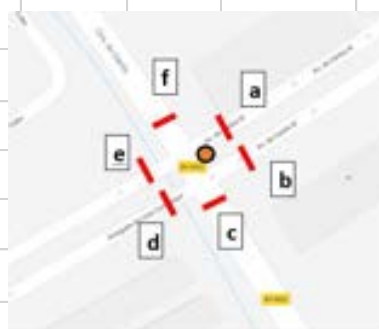
Annex 1: Aforaments de bicicletes


ANNEX 1: Aforaments de bicicletes

| COMPTATGE DE BICICLETES | | | |
|--|--------------------------------|------------------------------|---|
| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | RESULTATS | |
| Lloc: | Avinguda Carles III | Secció |  |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | □ora | Bicicletes |
| Punt de comptatge: | 1a | 8:15 | 4 |
| Hora inici: | 8:15 | 8:30 | 8 |
| Durada: | 30 min | Extrapolació 24 hores | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | IMD | 764 |
| REPRESENTACIÓ | | | |
|  | | | |

| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|---|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda Carles III | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 1b | | | 8:15 | 2 | 2 |
| Hora inici: | 8:15 | | | 8:30 | 2 | 2 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 255 | 255 |


REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|---|------------|-------|
| Lloc: | Carretera de Cabrils | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 1c | | | 8:15 | 3 | 3 |
| Hora inici: | 8:15 | | | 8:30 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 255 | 255 |


REPRESENTACIÓ



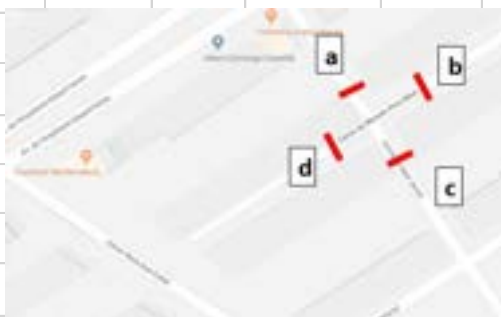
| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|--|------------|-------|
| Lloc: | Carretera de Cabrils | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 1f | | | 8:15 | 2 | 2 |
| Hora inici: | 8:15 | | | 8:30 | 2 | 2 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 255 | 255 |


REPRESENTACIÓ



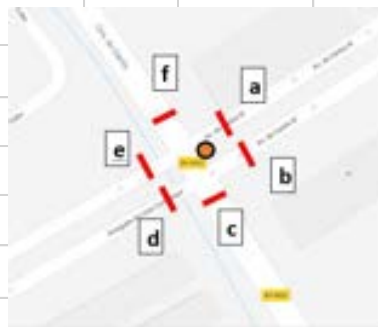
| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|--|------------|-------|
| Lloc: | Carrer Sant Jeroni | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 2a | | | 8:20 | 2 | 2 |
| Hora inici: | 8:20 | | | 8:35 | 4 | 4 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 382 | 382 |


REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|---|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda Lluís Companys | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 1d | | | 8:15 | 3 | 3 |
| Hora inici: | 8:15 | | | 8:30 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 191 | 191 |


REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|---|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda Lluís Companys | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 1e | | | 8:15 | 2 | 2 |
| Hora inici: | 8:15 | | | 8:30 | 9 | 9 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 701 | 701 |


REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|--|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Mossèn Pere Ribot | | | Secci <input type="checkbox"/>  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | <input type="checkbox"/> ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 2d | | | 8:20 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 8:20 | | | 8:35 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 0 | 0 |


REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|--|------------|-------|
| Lloc: | Carretera d'Argentona | | | Secci <input type="checkbox"/>  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | <input type="checkbox"/> ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 3a | | | 8:55 | 3 | 3 |
| Hora inici: | 8:55 | | | 9:10 | 2 | 2 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 340 | 340 |


REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|---|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Mossèn Pere Ribot | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 2b | | | 8:20 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 8:20 | | | 8:35 | 3 | 3 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 191 | 191 |


REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|---|------------|-------|
| Lloc: | Carrer Sant Jeroni | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 2c | | | 8:20 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 8:20 | | | 8:35 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 127 | 127 |


REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--|--|--|--|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda de l'Arquitecte Eduard Ferrer | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 3b | | | 8:55 | 4 | 4 |
| Hora inici: | 8:55 | | | 9:10 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 340 | 340 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--|--|--|--|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda de l'Arquitecte Eduard Ferrer | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 3c | | | 8:55 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 8:55 | | | 9:10 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 0 | 0 |


REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|---|------------|-------|
| Lloc: | Carretera d'Argentona | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 4a | | | 9:30 | 10 | 10 |
| Hora inici: | 9:30 | | | 9:45 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 498 | 498 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|---|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Cristòfol Colom | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 4b | | | 9:30 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 9:30 | | | 9:45 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 45 | 45 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carretera d'Argentona | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 4c | | | 9:30 | 9 | 9 |
| Hora inici: | 9:30 | | | 9:45 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 452 | 452 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Cristòfol Colom | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 4d | | | 9:30 | 2 | 2 |
| Hora inici: | 9:30 | | | 9:45 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 90 | 90 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Ca l'Aduana | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 5a | 10:05 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 10:05 | 10:20 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | IMD | 66 | 66 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Sant Josep | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 5b | 10:05 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 10:05 | 10:20 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | IMD | 132 | 132 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Ca l'Aduana | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 5c | | | 10:05 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 10:05 | | | 10:20 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 0 | 0 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Sant Josep | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 5d | | | 10:05 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 10:05 | | | 10:20 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 66 | 66 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Pas soterrat | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 6a | | | 9:20 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 9:20 | | | 9:35 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 0 | 0 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Passeig Marítim | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 6b | | | 9:20 | 3 | 3 |
| Hora inici: | 9:20 | | | 9:35 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 219 | 219 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer Sant Artur | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 7a | | | 10:00 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 10:00 | | | 10:15 | 2 | 2 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 132 | 132 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Maria Vidal | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 7b | | | 10:00 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 10:00 | | | 10:15 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 66 | 66 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer Cuba | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 7c | | | 10:00 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 10:00 | | | 10:15 | 4 | 4 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 263 | 263 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Maria Vidal | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 7d | | | 10:00 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 10:00 | | | 10:15 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 66 | 66 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Maria Vidal | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 8a | | | 10:35 | 6 | 6 |
| Hora inici: | 10:35 | | | 10:50 | 3 | 3 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 581 | 581 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Ronda Vilassar | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 8b | | | 10:35 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 10:35 | | | 10:50 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 129 | 129 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Ronda Vilassar | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | □ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 8c | 10:35 | 3 | 3 |
| Hora inici: | 10:35 | 10:50 | 5 | 5 |
| Durada: | 30 min | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | IMD | 516 | 516 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer de Maria Vidal | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | □ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 8d | 10:35 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 10:35 | 10:50 | 2 | 2 |
| Durada: | 30 min | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | IMD | 194 | 194 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|--|------------|-------|
| Lloc: | Ronda Vilassar | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 8e | | | 10:35 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 10:35 | | | 10:50 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 65 | 65 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|--|------------|-------|
| Lloc: | Ronda Vilassar | | | Secció  | | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 8f | | | 10:35 | 5 | 5 |
| Hora inici: | 10:35 | | | 10:50 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 323 | 323 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer Torrent de la Santa | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 9a | | | 10:50 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 10:50 | | | 11:05 | 2 | 2 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 145 | 145 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer Santa Eugènia | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 9b | | | 10:50 | 3 | 3 |
| Hora inici: | 10:50 | | | 11:05 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 290 | 290 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer Torrent de la Santa | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 9c | | | 10:50 | 2 | 2 |
| Hora inici: | 10:50 | | | 11:05 | 2 | 2 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 290 | 290 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer Santa Eugènia | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 9d | | | 10:50 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 10:50 | | | 11:05 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 145 | 145 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda de Lluís Companys | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 10a | | | 11:25 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 11:25 | | | 11:40 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 104 | 104 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda de Lluís Companys | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 10b | | | 11:25 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 11:25 | | | 11:40 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 52 | 52 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda de Lluís Companys | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 10c | | | 11:25 | 2 | 2 |
| Hora inici: | 11:25 | | | 11:40 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 104 | 104 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda de Lluís Companys | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 10d | | | 11:25 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 11:25 | | | 11:40 | 2 | 2 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 156 | 156 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Avinguda de Lluís Companys | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 10e | | | 11:25 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 11:25 | | | 11:40 | 0 | 0 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Júlia | | | IMD | 0 | 0 |

REPRESENTACIÓ



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carretera de Cabrils | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | □ ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 11a | | | 11:20 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 11:20 | | | 11:35 | 1 | 1 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 124 | 124 |

REPRESENTACIÓ





| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carrer Jeroni Marsal | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 11b | | | 11:20 | 0 | 0 |
| Hora inici: | 11:20 | | | 11:35 | 1 | - |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 62 | 0 |

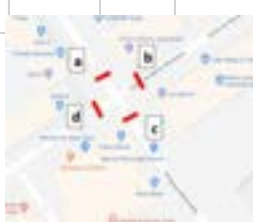


| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | RESULTATS | | |
|-----------------------------|--------------------------------|--|--|------------------------------|------------|-------|
| Lloc: | Carretera de Cabrils | | | Secció | — | |
| Data: | divendres, 25 / octubre / 2019 | | | ora | Bicicletes | Total |
| Punt de comptatge: | 11c | | | 11:20 | 1 | 1 |
| Hora inici: | 11:20 | | | 11:35 | 2 | 2 |
| Durada: | 30 min | | | Extrapolació 24 hores | | |
| Nom de l'aforador: | Aleix | | | IMD | 186 | 186 |



| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | REPRESENTACIÓ DE LES SECCIONS AFORADES | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|------------|--|--|--|--|
| Lloc: | Avinguda Montevideo | | |  | | | |
| Data: | dilluns, 28 / octubre / 2019 | | | | | | |
| Punt de comptatge: | 12a | | | | | | |
| Hora inici: | 8:00 | | | | | | |
| Durada: | 8 hores | | | | | | |
| Aforadors: | Júlia | | | | | | |
| RESULTATS | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total | | | | |
| 8:00 | 8:15 | 5 | 5 | | | | |
| 8:15 | 8:30 | 2 | 2 | | | | |
| 8:30 | 8:45 | 2 | 2 | | | | |
| 8:45 | 9:00 | 20 | 20 | | | | |
| 9:00 | 9:15 | 1 | 1 | | | | |
| 9:15 | 9:30 | 1 | 1 | | | | |
| 9:30 | 9:45 | 5 | 5 | | | | |
| 9:45 | 10:00 | 4 | 4 | | | | |
| 10:00 | 10:15 | 4 | 4 | | | | |
| 10:15 | 10:30 | 1 | 1 | | | | |
| 10:30 | 10:45 | 2 | 2 | | | | |
| 10:45 | 11:00 | 2 | 2 | | | | |
| 11:00 | 11:15 | 0 | 0 | | | | |
| 11:15 | 11:30 | 3 | 3 | | | | |
| 11:30 | 11:45 | 1 | 1 | | | | |
| 11:45 | 12:00 | 3 | 3 | | | | |
| 12:00 | 12:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 12:15 | 12:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 12:30 | 12:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 12:45 | 13:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:00 | 13:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:15 | 13:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:30 | 13:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:45 | 14:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 14:00 | 14:15 | 4 | 4 | | | | |
| 14:15 | 14:30 | 3 | 3 | | | | |
| 14:30 | 14:45 | 15 | 15 | | | | |
| 14:45 | 15:00 | 8 | 8 | | | | |
| 15:00 | 15:15 | 2 | 2 | | | | |
| 15:15 | 15:30 | 3 | 3 | | | | |
| 15:30 | 15:45 | 5 | 5 | | | | |
| 15:45 | 16:00 | 1 | 1 | | | | |
| 16:00 | 16:15 | 2 | 2 | | | | |
| 16:15 | 16:30 | 3 | 3 | | | | |
| 16:30 | 16:45 | 13 | 13 | | | | |
| 16:45 | 17:00 | 4 | 4 | | | | |
| 17:00 | 17:15 | 9 | 9 | | | | |
| 17:15 | 17:30 | 6 | 6 | | | | |
| 17:30 | 17:45 | 5 | 5 | | | | |
| 17:45 | 18:00 | 8 | 8 | | | | |
| 18:00 | 18:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 18:15 | 18:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 18:30 | 18:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 18:45 | 19:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:00 | 19:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:15 | 19:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:30 | 19:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:45 | 20:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| | TOTAL | 147 | 147 | | | | |
| Resum aforament | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total | | | | |
| 8:00 | 20:00 | 147 | 147 | | | | |
| Extrapolació 24 hores | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total | | | | |
| 8:00 | 18:00 | 297 | 297 | | | | |

| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | REPRESENTACIÓ DE LES SECCIONS AFORADES | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|-----------|--|--|--|--|
| Lloc: | Carrer Narcís Monturiol | | |  | | | |
| Data: | dilluns, 28 / octubre / 2019 | | | | | | |
| Punt de comptatge: | 12b | | | | | | |
| Hora inici: | 8:00 | | | | | | |
| Durada: | 8 hores | | | | | | |
| Aforadors: | Júlia | | | | | | |
| RESULTATS | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total | | | | |
| 8:00 | 8:15 | 2 | 2 | | | | |
| 8:15 | 8:30 | 1 | 1 | | | | |
| 8:30 | 8:45 | 1 | 1 | | | | |
| 8:45 | 9:00 | 6 | 6 | | | | |
| 9:00 | 9:15 | 4 | 4 | | | | |
| 9:15 | 9:30 | 0 | 0 | | | | |
| 9:30 | 9:45 | 3 | 3 | | | | |
| 9:45 | 10:00 | 2 | 2 | | | | |
| 10:00 | 10:15 | 0 | 0 | | | | |
| 10:15 | 10:30 | 2 | 2 | | | | |
| 10:30 | 10:45 | 1 | 1 | | | | |
| 10:45 | 11:00 | 2 | 2 | | | | |
| 11:00 | 11:15 | 1 | 1 | | | | |
| 11:15 | 11:30 | 1 | 1 | | | | |
| 11:30 | 11:45 | 1 | 1 | | | | |
| 11:45 | 12:00 | 3 | 3 | | | | |
| 12:00 | 12:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 12:15 | 12:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 12:30 | 12:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 12:45 | 13:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:00 | 13:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:15 | 13:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:30 | 13:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:45 | 14:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 14:00 | 14:15 | 2 | 2 | | | | |
| 14:15 | 14:30 | 1 | 1 | | | | |
| 14:30 | 14:45 | 6 | 6 | | | | |
| 14:45 | 15:00 | 4 | 4 | | | | |
| 15:00 | 15:15 | 2 | 2 | | | | |
| 15:15 | 15:30 | 3 | 3 | | | | |
| 15:30 | 15:45 | 2 | 2 | | | | |
| 15:45 | 16:00 | 1 | 1 | | | | |
| 16:00 | 16:15 | 4 | 4 | | | | |
| 16:15 | 16:30 | 2 | 2 | | | | |
| 16:30 | 16:45 | 7 | 7 | | | | |
| 16:45 | 17:00 | 4 | 4 | | | | |
| 17:00 | 17:15 | 4 | 4 | | | | |
| 17:15 | 17:30 | 4 | 4 | | | | |
| 17:30 | 17:45 | 4 | 4 | | | | |
| 17:45 | 18:00 | 2 | 2 | | | | |
| 18:00 | 18:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 18:15 | 18:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 18:30 | 18:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 18:45 | 19:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:00 | 19:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:15 | 19:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:30 | 19:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:45 | 20:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| | TOTAL | 82 | 82 | | | | |
| Resum aforament | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total | | | | |
| 8:00 | 20:00 | 82 | 82 | | | | |
| Extrapolació 24 hores | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total | | | | |
| 8:00 | 18:00 | 166 | 166 | | | | |

| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | REPRESENTACIÓ DE LES SECCIONS AFORADES | |
|-----------------------------|------------------------------|--|--|
| Lloc: | Avinguda Montevideo |  | |
| Data: | dilluns, 28 / octubre / 2019 | | |
| Punt de comptatge: | 12c | | |
| Hora inici: | 8:00 | | |
| Durada: | 8 hores | | |
| Aforadors: | Júlia | | |

RESULTATS


| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total |
|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------|
| 8:00 | 8:15 | 2 | 2 |
| 8:15 | 8:30 | 2 | 2 |
| 8:30 | 8:45 | 2 | 2 |
| 8:45 | 9:00 | 26 | 26 |
| 9:00 | 9:15 | 3 | 3 |
| 9:15 | 9:30 | 0 | 0 |
| 9:30 | 9:45 | 0 | 0 |
| 9:45 | 10:00 | 3 | 3 |
| 10:00 | 10:15 | 3 | 3 |
| 10:15 | 10:30 | 1 | 1 |
| 10:30 | 10:45 | 2 | 2 |
| 10:45 | 11:00 | 3 | 3 |
| 11:00 | 11:15 | 2 | 2 |
| 11:15 | 11:30 | 2 | 2 |
| 11:30 | 11:45 | 1 | 1 |
| 11:45 | 12:00 | 2 | 2 |
| 12:00 | 12:15 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 12:15 | 12:30 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 12:30 | 12:45 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 12:45 | 13:00 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 13:00 | 13:15 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 13:15 | 13:30 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 13:30 | 13:45 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 13:45 | 14:00 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 14:00 | 14:15 | 5 | 5 |
| 14:15 | 14:30 | 1 | 1 |
| 14:30 | 14:45 | 5 | 5 |
| 14:45 | 15:00 | 6 | 6 |
| 15:00 | 15:15 | 1 | 1 |
| 15:15 | 15:30 | 5 | 5 |
| 15:30 | 15:45 | 5 | 5 |
| 15:45 | 16:00 | 1 | 1 |
| 16:00 | 16:15 | 2 | 2 |
| 16:15 | 16:30 | 5 | 5 |
| 16:30 | 16:45 | 17 | 17 |
| 16:45 | 17:00 | 2 | 2 |
| 17:00 | 17:15 | 7 | 7 |
| 17:15 | 17:30 | 3 | 3 |
| 17:30 | 17:45 | 6 | 6 |
| 17:45 | 18:00 | 3 | 3 |
| 18:00 | 18:15 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 18:15 | 18:30 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 18:30 | 18:45 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 18:45 | 19:00 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 19:00 | 19:15 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 19:15 | 19:30 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 19:30 | 19:45 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| 19:45 | 20:00 | <input type="checkbox"/> | 0 |
| TOTAL | | 128 | 128 |

Resum aforament

| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total |
|------------------------------------|---------------------------------|-------|-------|
| 8:00 | 20:00 | 128 | 128 |

Extrapolació 24 hores

| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total |
|------------------------------------|---------------------------------|-------|-------|
| 8:00 | 18:00 | 259 | 259 |

| CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS | | | | REPRESENTACIÓ DE LES SECCIONS AFORADES | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------|---|--|--|--|
| Lloc: | Carrer Narcís Monturiol | | |  | | | |
| Data: | dilluns, 28 / octubre / 2019 | | | | | | |
| Punt de comptatge: | 12d | | | | | | |
| Hora inici: | 8:00 | | | | | | |
| Durada: | 8 hores | | | | | | |
| Aforadors: | Júlia | | | | | | |
| RESULTATS | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total | | | | |
| 8:00 | 8:15 | 3 | 3 | | | | |
| 8:15 | 8:30 | 1 | 1 | | | | |
| 8:30 | 8:45 | 3 | 3 | | | | |
| 8:45 | 9:00 | 2 | 2 | | | | |
| 9:00 | 9:15 | 2 | 2 | | | | |
| 9:15 | 9:30 | 1 | 1 | | | | |
| 9:30 | 9:45 | 2 | 2 | | | | |
| 9:45 | 10:00 | 1 | 1 | | | | |
| 10:00 | 10:15 | 1 | 1 | | | | |
| 10:15 | 10:30 | 2 | 2 | | | | |
| 10:30 | 10:45 | 1 | 1 | | | | |
| 10:45 | 11:00 | 1 | 1 | | | | |
| 11:00 | 11:15 | 1 | 1 | | | | |
| 11:15 | 11:30 | 2 | 2 | | | | |
| 11:30 | 11:45 | 3 | 3 | | | | |
| 11:45 | 12:00 | 2 | 2 | | | | |
| 12:00 | 12:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 12:15 | 12:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 12:30 | 12:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 12:45 | 13:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:00 | 13:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:15 | 13:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:30 | 13:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 13:45 | 14:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 14:00 | 14:15 | 3 | 3 | | | | |
| 14:15 | 14:30 | 4 | 4 | | | | |
| 14:30 | 14:45 | 12 | 12 | | | | |
| 14:45 | 15:00 | 4 | 4 | | | | |
| 15:00 | 15:15 | 1 | 1 | | | | |
| 15:15 | 15:30 | 1 | 1 | | | | |
| 15:30 | 15:45 | 4 | 4 | | | | |
| 15:45 | 16:00 | 1 | 1 | | | | |
| 16:00 | 16:15 | 3 | 3 | | | | |
| 16:15 | 16:30 | 4 | 4 | | | | |
| 16:30 | 16:45 | 7 | 7 | | | | |
| 16:45 | 17:00 | 4 | 4 | | | | |
| 17:00 | 17:15 | 6 | 6 | | | | |
| 17:15 | 17:30 | 1 | 1 | | | | |
| 17:30 | 17:45 | 3 | 3 | | | | |
| 17:45 | 18:00 | 4 | 4 | | | | |
| 18:00 | 18:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 18:15 | 18:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 18:30 | 18:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 18:45 | 19:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:00 | 19:15 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:15 | 19:30 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:30 | 19:45 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| 19:45 | 20:00 | <input type="checkbox"/> | 0 | | | | |
| | TOTAL | 90 | 90 | | | | |
| Resum aforament | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total | | | | |
| 8:00 | 18:00 | 90 | 90 | | | | |
| Extrapolació 24 hores | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> ora inici | <input type="checkbox"/> ora fi | Bicis | Total | | | | |
| 8:00 | 18:00 | 182 | 182 | | | | |

Annex 2: Enquesta als usuaris de bicicletes

ANNEX 2: Enquesta als usuaris de bicicleta



ENQUESTA A USUARIS DE BICICLETA A VILASSAR DE MAR

L'Ajuntament de Vilassar de Mar està realitzant el seu Pla Director de la Bicicleta. En aquest projecte, es vol conèixer la importància dels usuaris actuals de la bicicleta al municipi per tal de millorar-ne l'experiència i fomentar-ne l'ús. Es farà una radiografia de quins és el perfil de l'usuari actual. Per això, es realitzen les següents preguntes:

Núm. _____ Data Hora Zona

PERFIL ENQUESTAT

P1.- Sexe: 1 Home 2 Dona

P2.- Edat: 1 < 18 anys 2 18-35 anys 3 36-50 anys 4 51-65 anys 5 > 65 anys

P3.- Tipus de Bici

1 Ciutat 2 BTT 3 Plegable 4 Elèctrica 5 Patins 6 Altres

P4.- Ús: 1 Quotidiana 2 Esportiva

P5.- Casc: 1 Sí 2 No

P6.- Activitat de l'enquestat

1 Ocupat 2 Estudiant 3 A l'atur 4 jubilat 5 Altres:

DADES DESPLAÇAMENT

P7.- Motiu del desplaçament (on va o d'on torna)

1 Treball 2 Estudis 3 Compres 4 Oci 5 Metge 6 Esport
 7 Gestions 8 Turisme 9 Altres:

P8.- Amb quina freqüència utilitza la bicicleta?

1 Cada dia 2 Alguna vegada a la setmana 3 Alguna vegada al mes 4 Gairebé mai (o mai)

P9.- Per on es desplaça normalment dins de Vilassar de Mar?

1 Nucli urbà 2 Passeig marítim 3 Zona agrícola 4 Casc antic

P10.- Per on es desplaça normalment fora de Vilassar de Mar?

1 No m'hi desplaço 2 Cabrils 3 Premià de Mar
 4 Cabrera de Mar 5 Altres:

P11.- On aparca normalment la bicicleta?

1 P. Bici 2 En el mobiliari urbà 3 Dins d'un recinte 4 Altres:

P12.- Per on circula majoritàriament, si no hi ha carril bici? (marcar més d'una si és el cas)

1 Calçada pel centre 2 Calçada engannat a la dreta 3 Vorera ampla
 4 Vorera estreta 5 Altres:

VALORACIÓ DEL SERVEI

P13.- Per què creu que no s'utilitza més la bici a Vilassar de Mar (Marcar 2 més importants)

- 1 Manca de carrils bici
- 2 Inseguretat al compartir la calçada
- 3 Falta d'aparcaments
- 4 Les pendents són massa elevades
- 5 Aparcaments estan plens
- 6 Climatologia (massa calor a l'estiu i massa fred a l'hivern)
- 7 Massa cansat
- 8 Aparcaments insegurs (possible robatori)

P14.- Per què utilitza la bici en comptes d'un altre mitjà de transport? (Marcar 2 més importants)

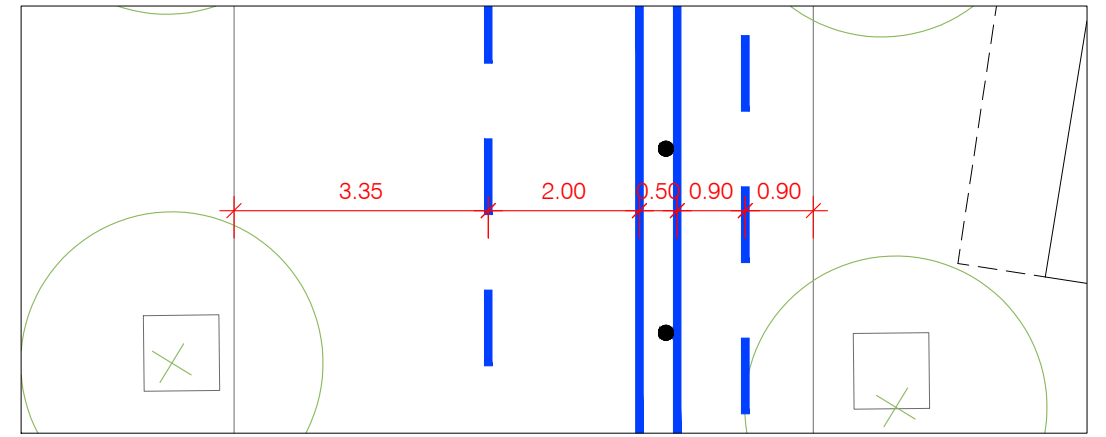
- 1 És més ràpid
- 2 És més econòmic
- 3 És ecològic
- 4 Per fer exercici
- 5 Perquè és flexible
- 6 Perquè és divertit
- 7 No tinc carnet

P15.- Observacions

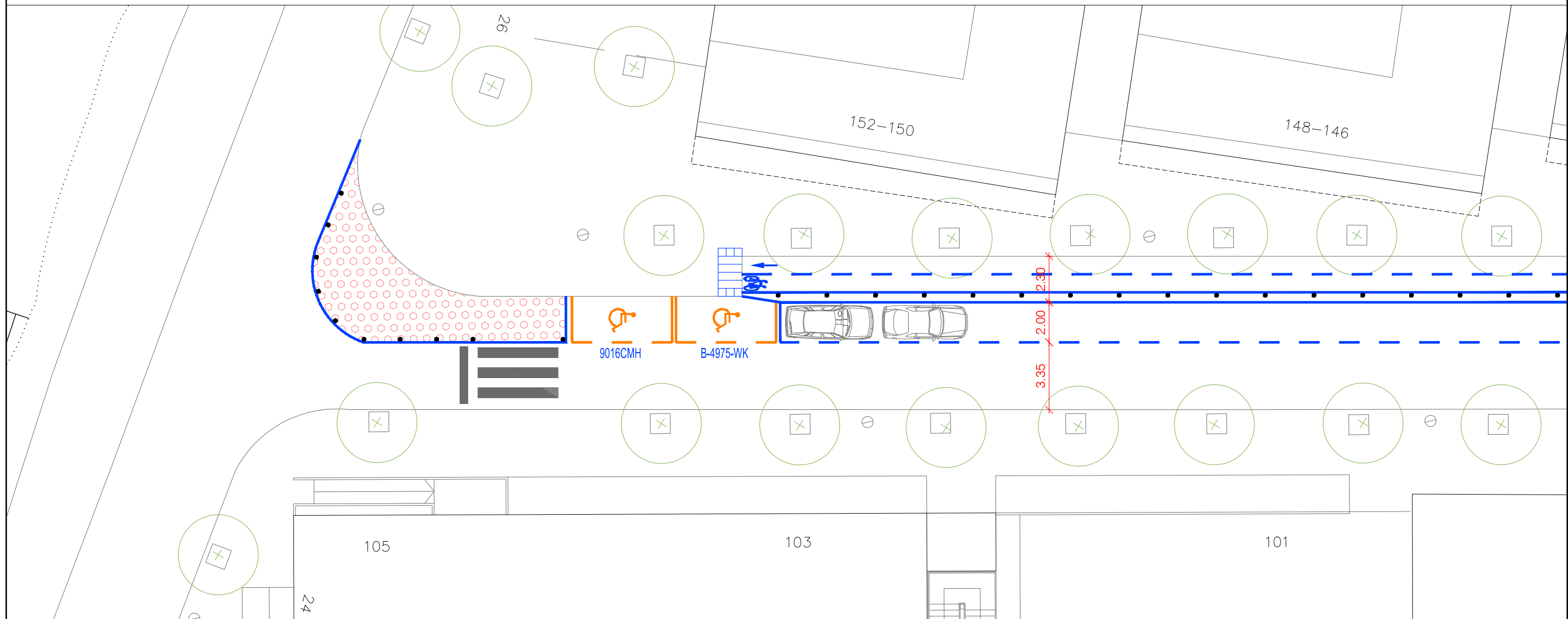
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|--------|---|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 24-jul | 1 | 10:14 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 5 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| 2 | 1 | 24-jul | 1 | 10:15 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 6 |
| 3 | 1 | 24-jul | 1 | 11:08 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 9 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 7 | 4 |
| 4 | 1 | 24-jul | 1 | 11:22 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 3 |
| 5 | 1 | 24-jul | 1 | 11:31 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | |
| 6 | 1 | 24-jul | 1 | 11:31 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 9 | 1 | 2 | 4 | 1 | 3 | 2 | |
| 7 | 1 | 24-jul | 1 | 11:35 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 7 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 1 | |
| 8 | 1 | 24-jul | 1 | 11:47 | 2 | 4 | 2 | 1 | 2 | 1 | 9 | 1 | 1 | 5 | 4 | 1 | 3 | |
| 9 | 1 | 24-jul | 1 | 12:27 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 6 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 7 | |
| 10 | 1 | 24-jul | 1 | 12:27 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 9 | 2 | 2 | 3 | 4 | 1 | 1 | |
| 11 | 1 | 24-jul | 1 | 12:28 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 9 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 6 | |
| 12 | 1 | 24-jul | 1 | 12:40 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 3 | 3 | 4 | |
| 13 | 1 | 24-jul | 1 | 12:44 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | |
| 14 | 1 | 24-jul | 1 | 12:57 | 1 | 5 | 2 | 2 | 1 | 4 | 6 | 2 | 2 | 5 | 3 | 3 | 7 | |
| 15 | 1 | 24-jul | 1 | 13:12 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 7 | 1 | 4 | 5 | 2 | 1 | 3 | |
| 16 | 1 | 24-jul | 1 | 13:28 | 2 | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 9 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | |
| 17 | 1 | 24-jul | 1 | 13:37 | 1 | 1 | 5 | 1 | 2 | 2 | 9 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | |
| 18 | 1 | 24-jul | 1 | 13:33 | 1 | 1 | 5 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 4 | |
| 19 | 1 | 24-jul | 1 | 13:44 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 9 | 1 | 4 | 5 | 2 | 3 | 3 | |
| 20 | 1 | 24-jul | 1 | 13:52 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 9 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 3 | |
| 21 | 2 | 06-ago | 1 | 16:11 | 1 | 3 | 6 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 5 | 3 | 2 | 3 | |
| 22 | 2 | 06-ago | 1 | 16:19 | 2 | 4 | 1 | 1 | 1 | 4 | 9 | 1 | 1 | 5 | 3 | 2 | 4 | |
| 23 | 2 | 06-ago | 1 | 16:28 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 9 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 8 | |
| 24 | 2 | 06-ago | 1 | 16:41 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 9 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | |
| 25 | 2 | 06-ago | 1 | 16:49 | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | |
| 26 | 2 | 06-ago | 1 | 16:58 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 4 | 2 | |
| 27 | 2 | 06-ago | 1 | 17:09 | 2 | 3 | 3 | 1 | 2 | 4 | 4 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 1 | |
| 28 | 2 | 06-ago | 1 | 17:21 | 1 | 4 | 4 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 5 | 3 | 1 | 1 | |
| 29 | 2 | 06-ago | 1 | 17:29 | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 4 | 1 | 3 | 3 | 7 | |
| 30 | 2 | 06-ago | 1 | 17:35 | 1 | 4 | 2 | 1 | 2 | 4 | 6 | 1 | 2 | 5 | 4 | 1 | 4 | |
| 31 | 2 | 06-ago | 1 | 17:45 | 2 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | |
| 32 | 2 | 06-ago | 1 | 17:55 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 6 | 2 | 2 | 4 | 3 | 3 | 1 | |
| 33 | 2 | 06-ago | 1 | 17:59 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 6 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 2 | |
| 34 | 2 | 06-ago | 1 | 18:04 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | |
| 35 | 2 | 06-ago | 1 | 18:09 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 9 | 1 | 4 | 5 | 2 | 1 | 7 | |
| 36 | 2 | 06-ago | 1 | 18:21 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | |
| 37 | 2 | 06-ago | 1 | 18:41 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 4 | |
| 38 | 2 | 06-ago | 1 | 19:06 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | |
| 39 | 2 | 06-ago | 1 | 19:29 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 7 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | |
| 40 | 2 | 06-ago | 1 | 19:47 | 1 | 2 | 6 | 2 | 1 | 2 | 6 | 1 | 4 | 5 | 3 | 3 | 7 | |
| 41 | 2 | 06-ago | 1 | 20:11 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 5 | 2 | 2 | 2 | |
| 42 | 2 | 06-ago | 1 | 20:25 | 1 | 2 | 6 | 2 | 1 | 1 | 6 | 1 | 2 | 3 | 3 | 2 | 4 | |
| 43 | 2 | 06-ago | 1 | 20:29 | 1 | 2 | 6 | 2 | 1 | 1 | 6 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | 3 | |
| 44 | 2 | 06-ago | 1 | 20:37 | 2 | 2 | 6 | 2 | 1 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 4 | |
| 45 | 2 | 06-ago | 1 | 20:38 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 6 | 2 | 2 | 5 | 3 | 1 | 6 | |
| 46 | 2 | 06-ago | 1 | 20:41 | 1 | 3 | 6 | 2 | 1 | 1 | 4 | 2 | 2 | 4 | 3 | 2 | 2 | |
| 47 | 2 | 06-ago | 1 | 20:47 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 6 | 1 | 1 | 5 | 3 | 3 | 1 | |
| 48 | 2 | 06-ago | 1 | 20:50 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 9 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 8 | |
| 49 | 2 | 06-ago | 1 | 20:58 | 1 | 5 | 3 | 1 | 1 | 4 | 7 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | |
| 50 | 2 | 06-ago | 1 | 21:02 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 6 | 2 | 1 | 5 | 2 | 3 | 4 | |
| 51 | 2 | 06-ago | 1 | 21:04 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 6 | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|---|--------|---|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 52 | 3 | 25-oct | 1 | 12:55 | 1 | 5 | 1 | 1 | 2 | 4 | 3 | 1 | 1 | 5 | 1 | 3 | 4 | 1 |
| 53 | 3 | 25-oct | 1 | 13:00 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 5 | 2 | 2 |
| 54 | 3 | 25-oct | 1 | 13:08 | 1 | 1 | 5 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 1 | 5 | 3 | 1 | 1 | 2 |
| 55 | 3 | 25-oct | 1 | 13:32 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 4 |
| 56 | 3 | 25-oct | 1 | 13:35 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 6 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 1 | 4 |
| 57 | 3 | 25-oct | 1 | 13:43 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 7 |
| 58 | 3 | 25-oct | 1 | 13:48 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1 | 3 | 1 | 2 |
| 59 | 3 | 25-oct | 1 | 13:53 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| 60 | 3 | 25-oct | 1 | 13:54 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 | 6 |
| 61 | 3 | 25-oct | 1 | 14:01 | 1 | 1 | 5 | 1 | 2 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| 62 | 3 | 25-oct | 1 | 14:15 | 1 | 3 | 5 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 |
| 63 | 3 | 25-oct | 1 | 15:37 | 1 | 1 | 5 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 1 |
| 64 | 3 | 25-oct | 1 | 15:41 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| 65 | 3 | 25-oct | 1 | 15:53 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 66 | 3 | 25-oct | 1 | 15:54 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 67 | 3 | 25-oct | 1 | 16:07 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 3 |
| 68 | 3 | 25-oct | 1 | 16:15 | 2 | 2 | 5 | 1 | 2 | 1 | 7 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 7 | 1 |
| 69 | 3 | 25-oct | 1 | 16:17 | 2 | 2 | 5 | 1 | 2 | 1 | 9 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 4 | 1 |
| 70 | 3 | 25-oct | 1 | 16:35 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 4 |
| 71 | 3 | 25-oct | 1 | 16:47 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 7 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| 72 | 3 | 25-oct | 1 | 16:51 | 2 | 3 | 5 | 1 | 2 | 3 | 7 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| 73 | 3 | 25-oct | 1 | 16:54 | 1 | 1 | 6 | 1 | 2 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 6 |
| 74 | 3 | 25-oct | 1 | 17:05 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 7 | 2 | 1 | 1 | 3 | 4 | 7 | 1 |
| 75 | 3 | 25-oct | 1 | 17:05 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 6 |
| 76 | 3 | 25-oct | 1 | 17:11 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 |
| 77 | 3 | 25-oct | 1 | 17:40 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 6 |
| 78 | 3 | 25-oct | 1 | 17:50 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 4 | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 4 |
| 79 | 3 | 25-oct | 1 | 18:04 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 |
| 80 | 3 | 25-oct | 1 | 18:18 | 1 | 3 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| 81 | 3 | 25-oct | 1 | 18:22 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 82 | 3 | 25-oct | 1 | 18:25 | 2 | 2 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 |
| 83 | 3 | 25-oct | 1 | 18:31 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 8 | 1 |
| 84 | 4 | 28-oct | 1 | 8:09 | 2 | 3 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 |
| 85 | 4 | 28-oct | 1 | 8:26 | 1 | 4 | 5 | 1 | 2 | 4 | 7 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 |
| 86 | 4 | 28-oct | 1 | 8:32 | 2 | 2 | 5 | 1 | 1 | 1 | 7 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 |
| 87 | 4 | 28-oct | 1 | 8:48 | 2 | 3 | 5 | 1 | 2 | 1 | 7 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 6 |
| 88 | 4 | 28-oct | 1 | 8:51 | 1 | 3 | 5 | 1 | 2 | 1 | 7 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 |
| 89 | 4 | 28-oct | 1 | 9:36 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 7 | 2 | 1 | 1 | 3 | 4 | 1 | 4 |
| 90 | 4 | 28-oct | 1 | 9:40 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 |
| 91 | 4 | 28-oct | 1 | 9:42 | 2 | 3 | 5 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 |
| 92 | 4 | 28-oct | 1 | 9:47 | 1 | 5 | 1 | 1 | 2 | 4 | 7 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 8 | 4 |
| 93 | 4 | 28-oct | 1 | 10:04 | 1 | 5 | 3 | 1 | 2 | 4 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| 94 | 4 | 28-oct | 1 | 10:20 | 1 | 3 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| 95 | 4 | 28-oct | 1 | 10:26 | 1 | 5 | 3 | 1 | 1 | 4 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 8 | 1 |
| 96 | 4 | 28-oct | 1 | 11:15 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 | 7 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 97 | 4 | 28-oct | 1 | 11:41 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 7 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| 98 | 4 | 28-oct | 1 | 11:43 | 1 | 5 | 2 | 2 | 2 | 4 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 7 | 4 |
| 99 | 4 | 28-oct | 1 | 11:46 | 1 | 3 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| 100 | 4 | 28-oct | 1 | 14:03 | 1 | 3 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| 101 | 4 | 28-oct | 1 | 14:07 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 |
| 102 | 4 | 28-oct | 1 | 15:18 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 4 | 3 |

Annex 3: Detall del carril bici al carrer Santa Eulàlia



1:100 0 25 50cm 1m 2m



1:200 0 0.5 1m 2 4m



Realitzat
 assessoria
 d'infraestructures
 i mobilitat

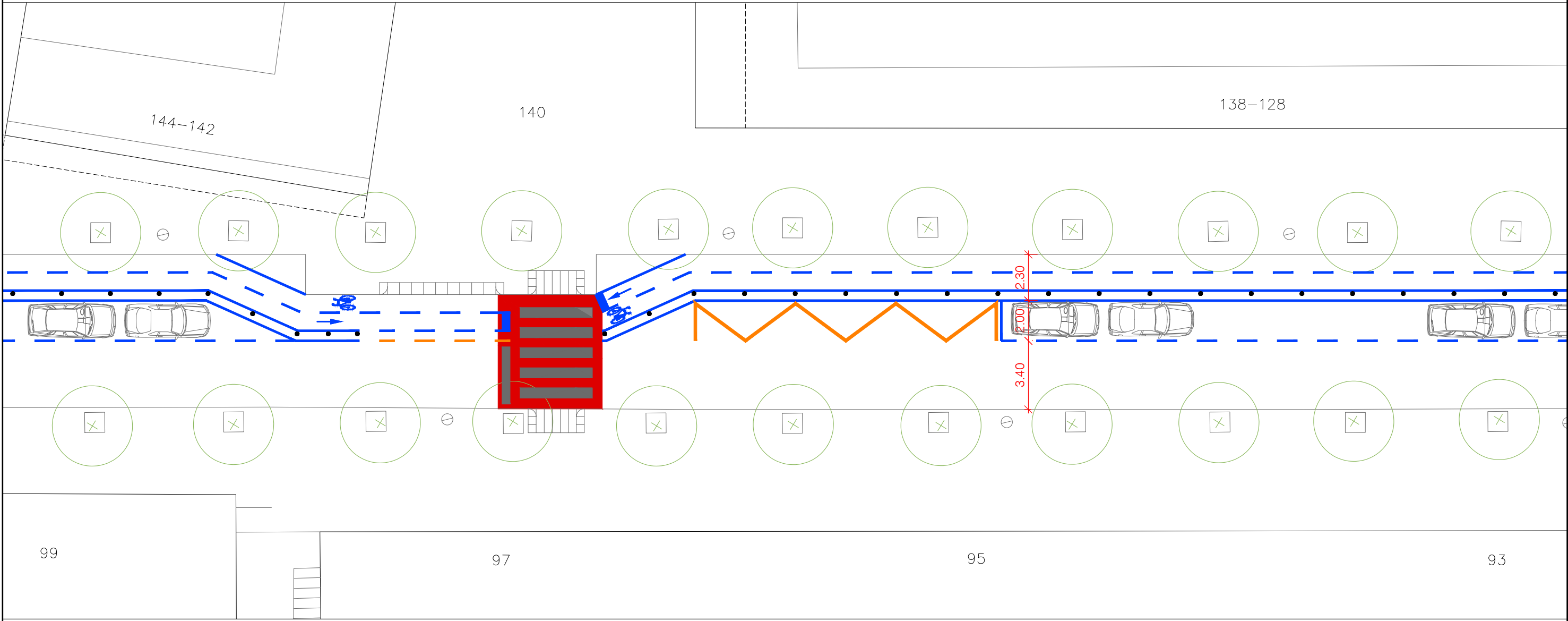
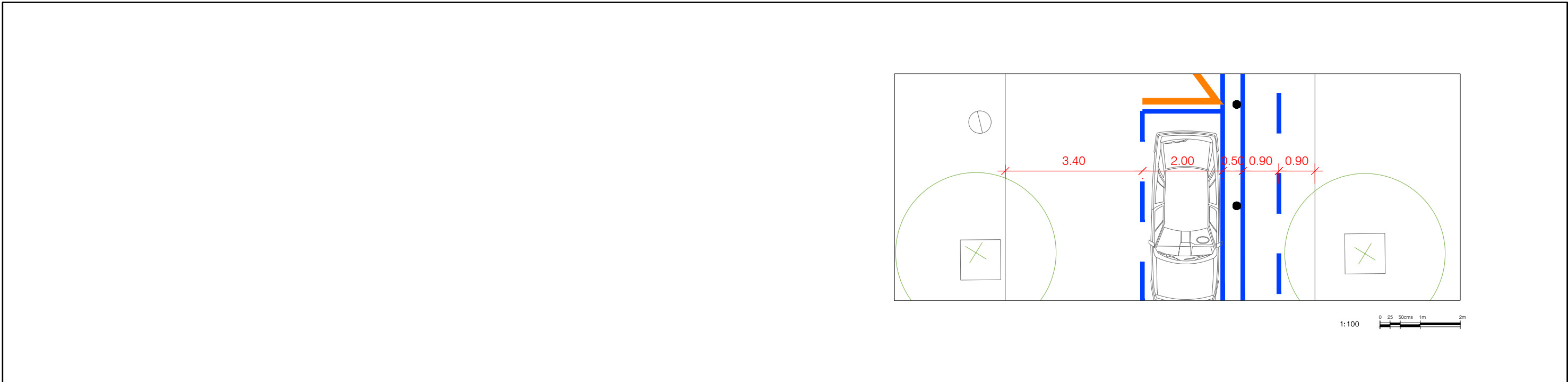
Títol
 PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR

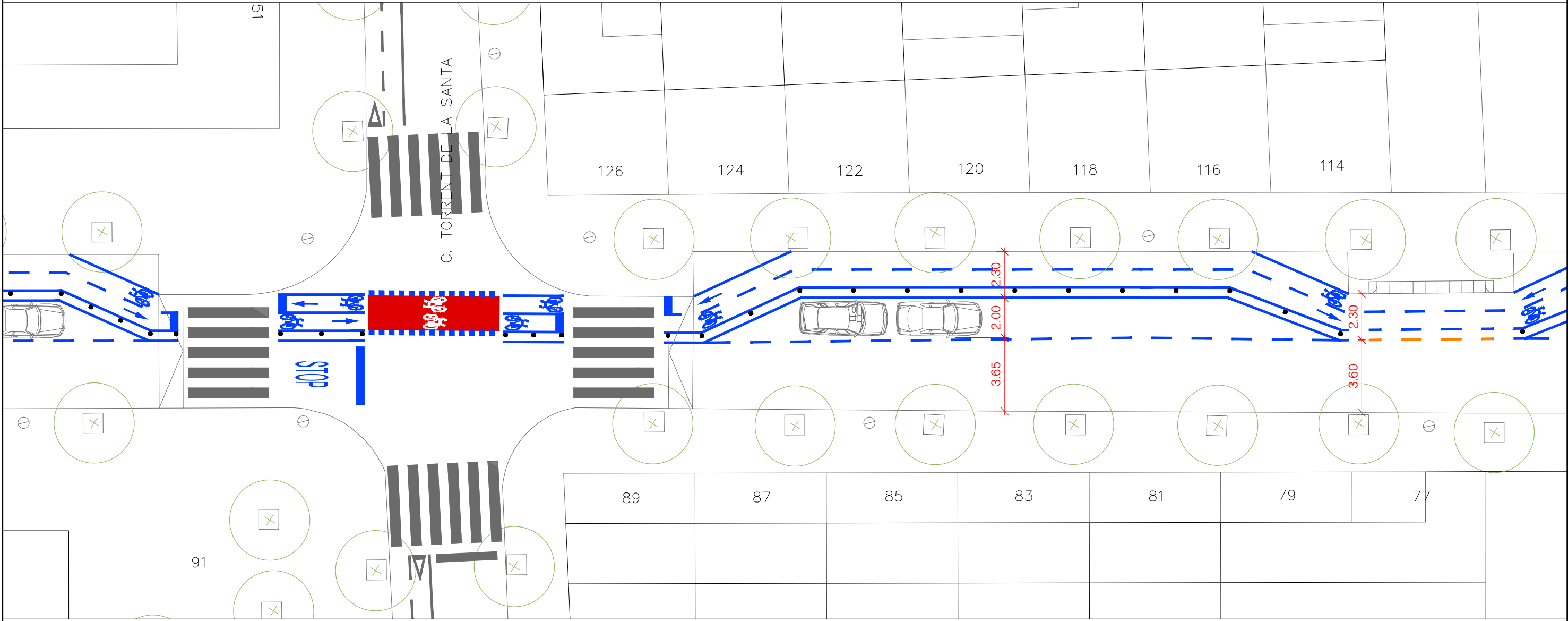
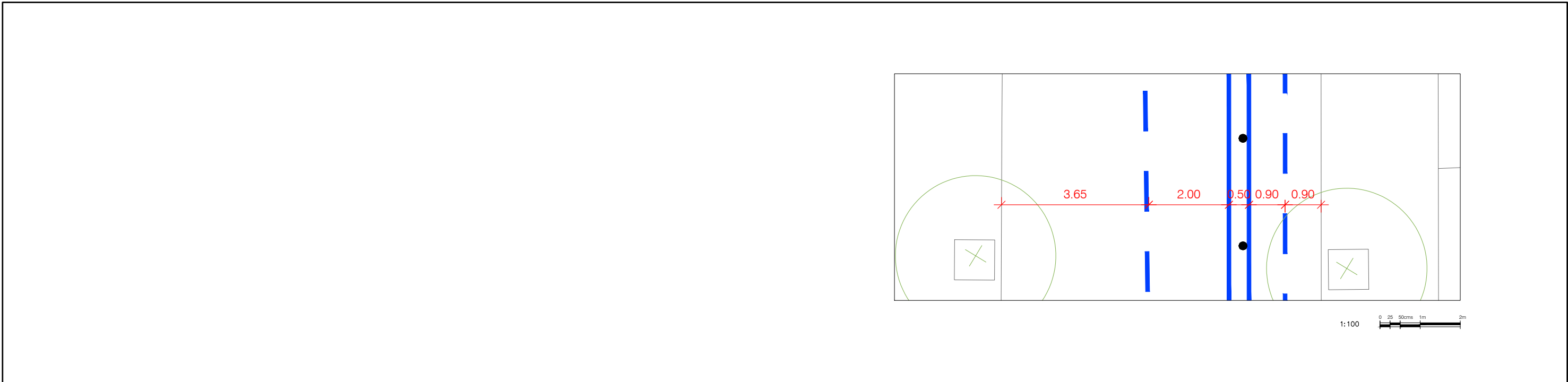
Data
 MARÇ 2021

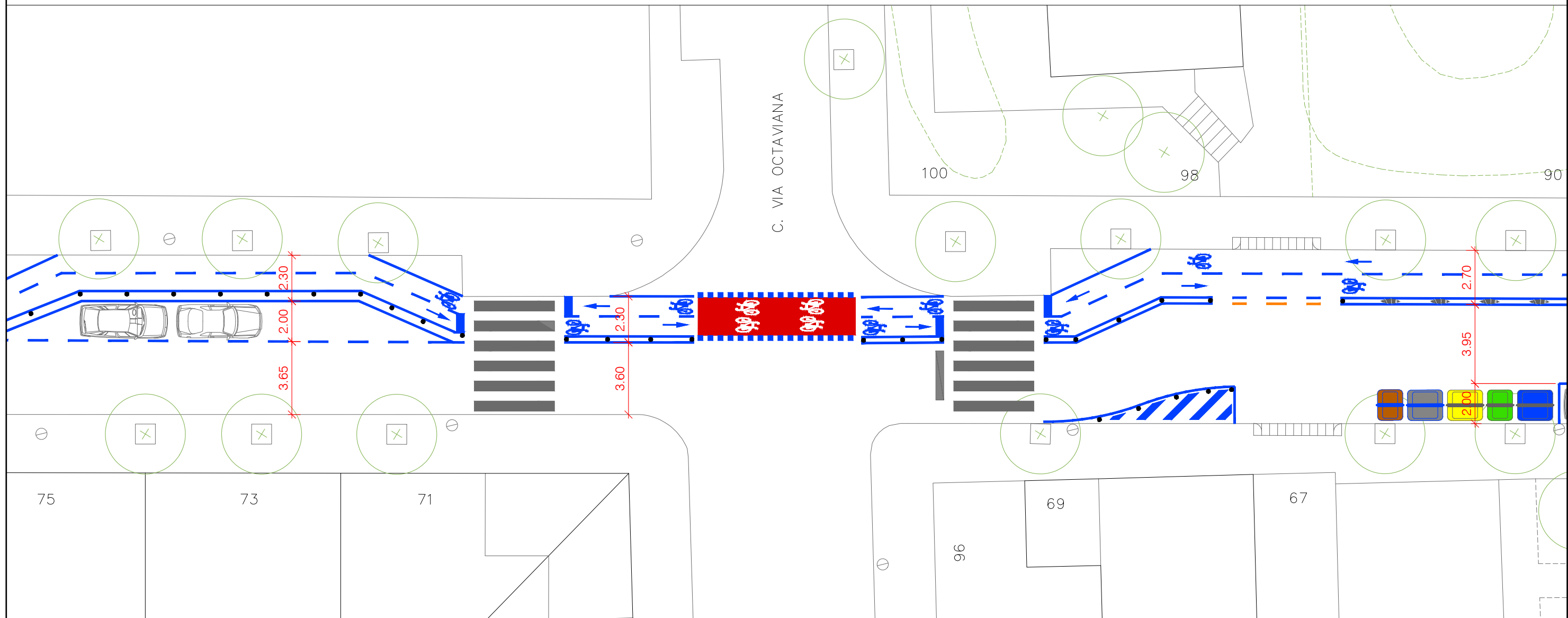
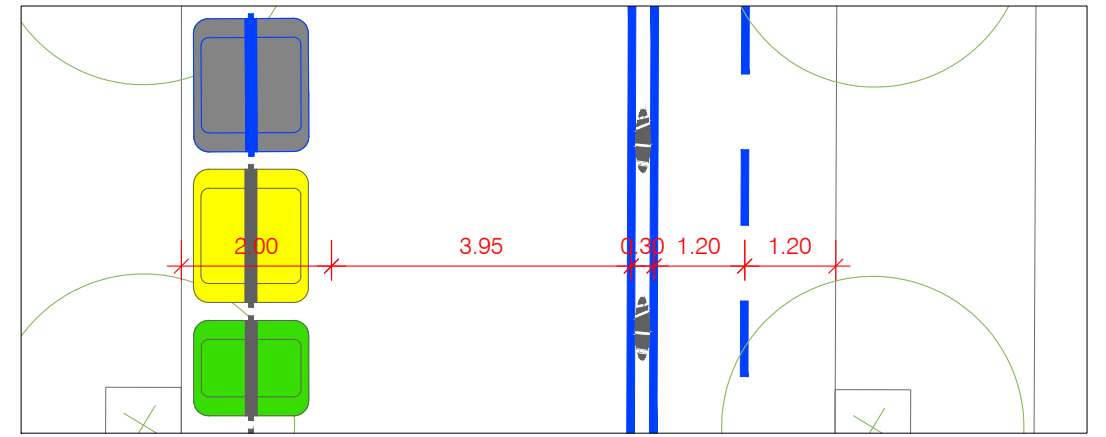
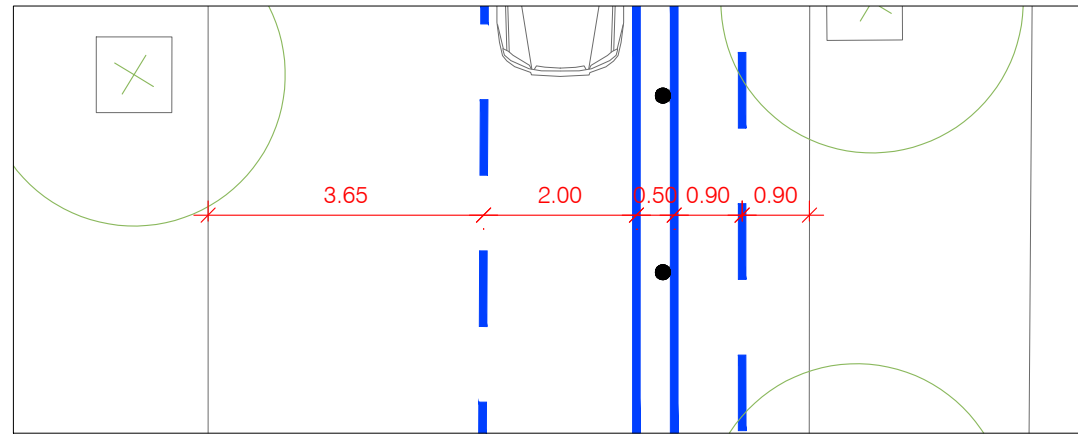
Escala
 1:100 i 1:200
 A3

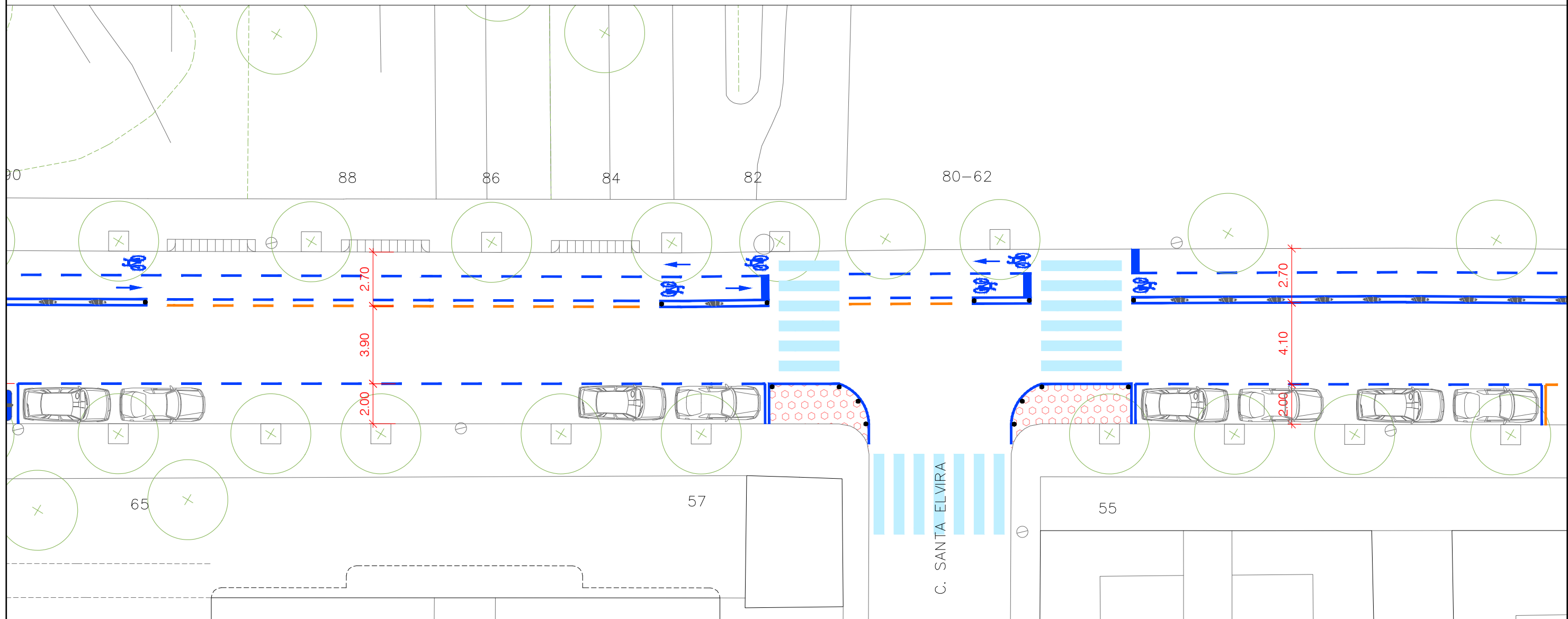
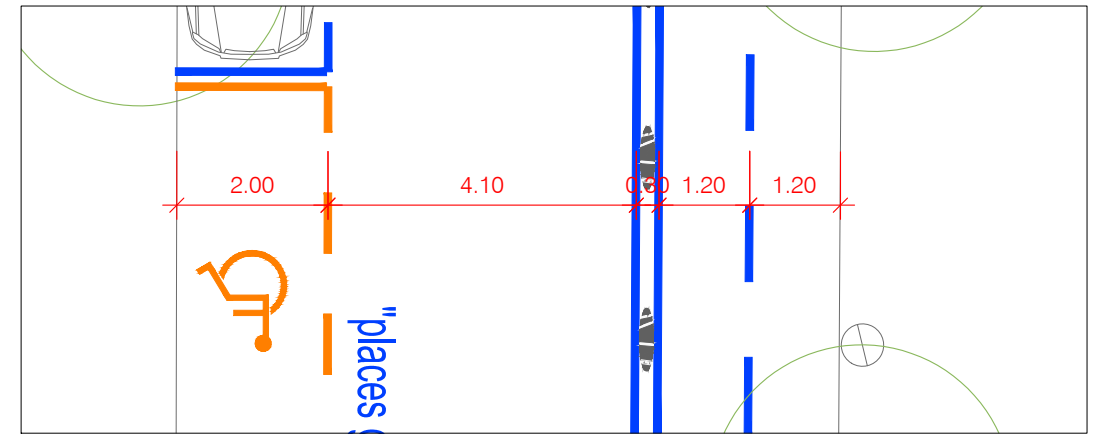
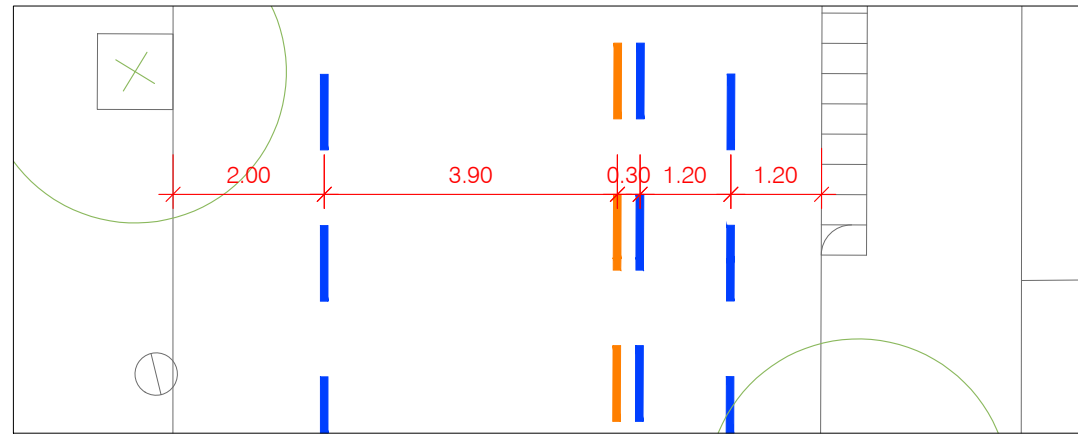
Títol del plànol
 DETALL CARRIL BICI DEL CARRER SANTA EULÀLIA

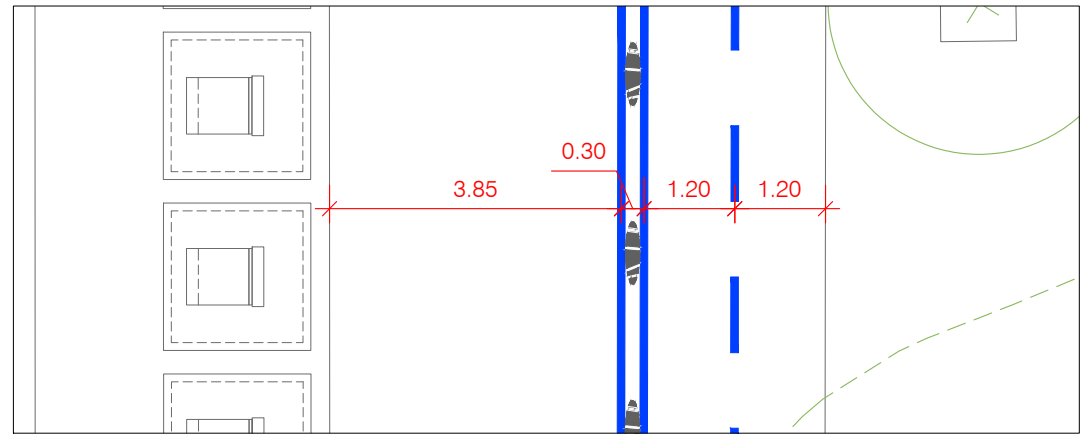
Núm. plànol
 0
 Núm. full
 01 de 06



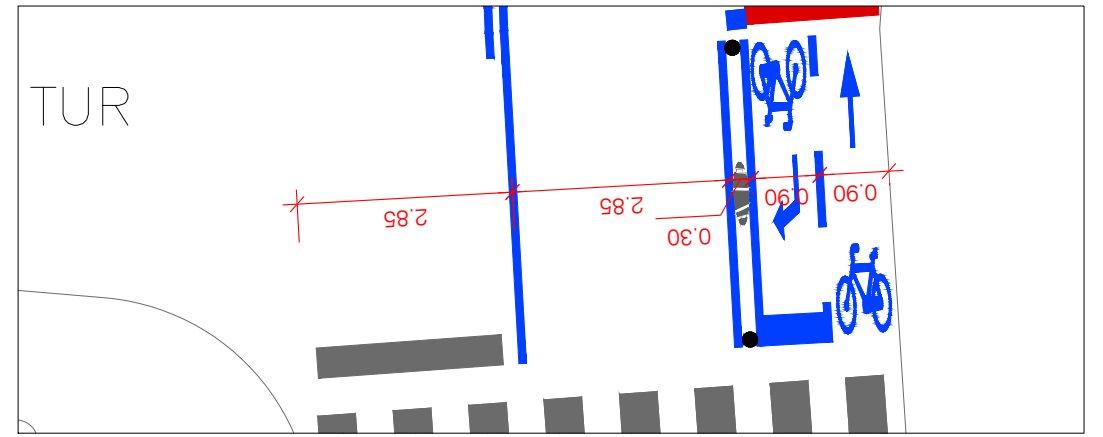




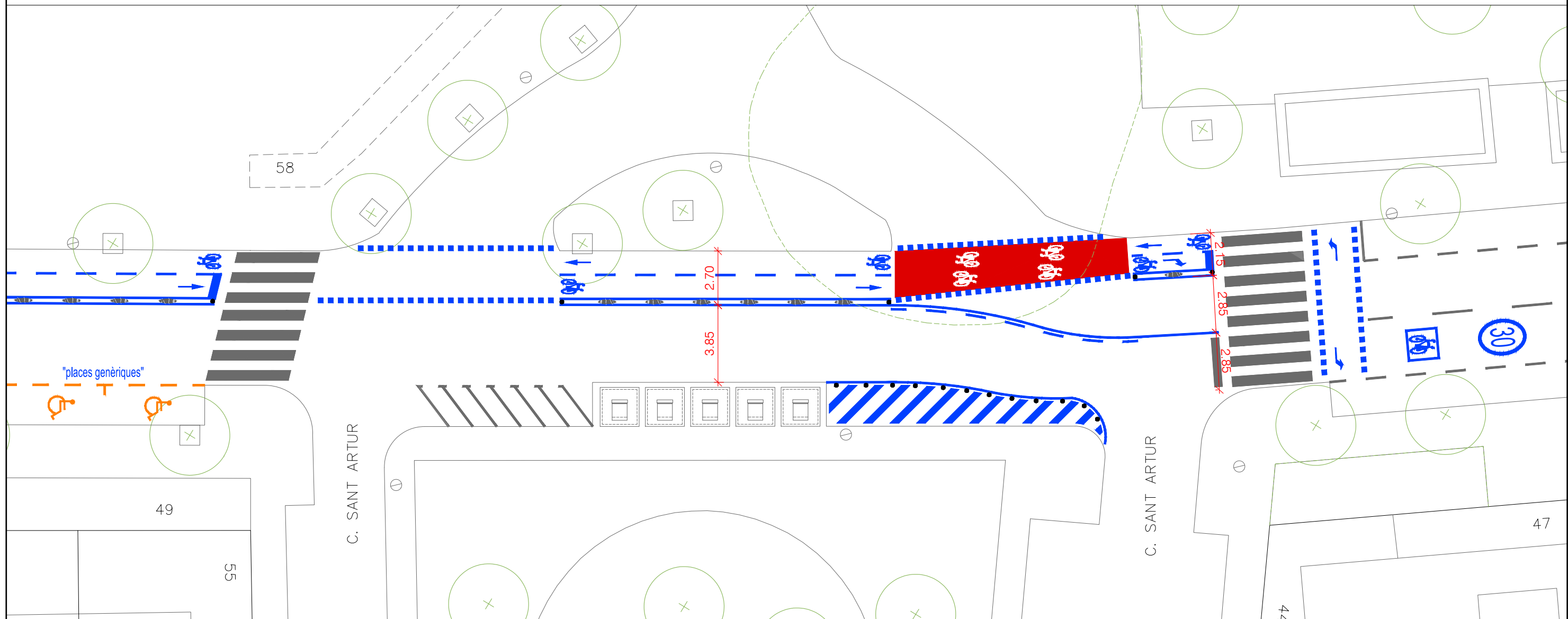




1:100 0 25 50cms 1m 2m

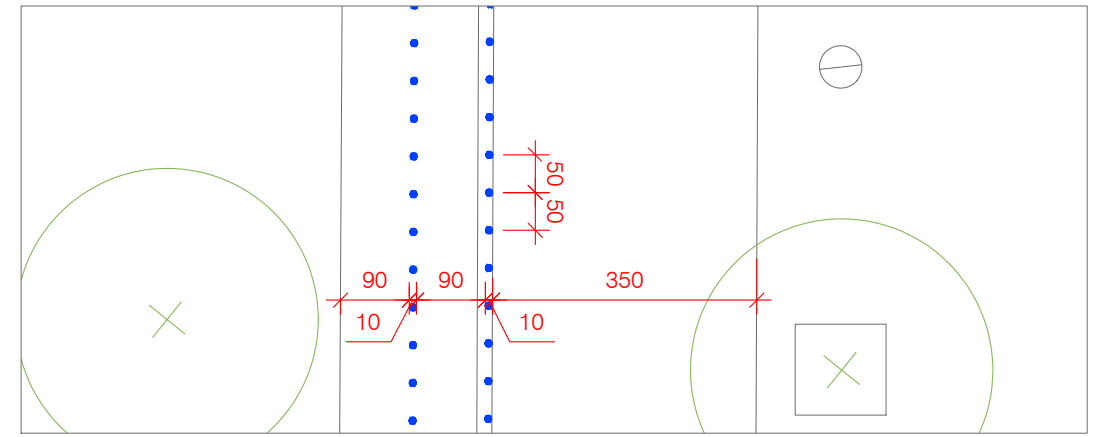
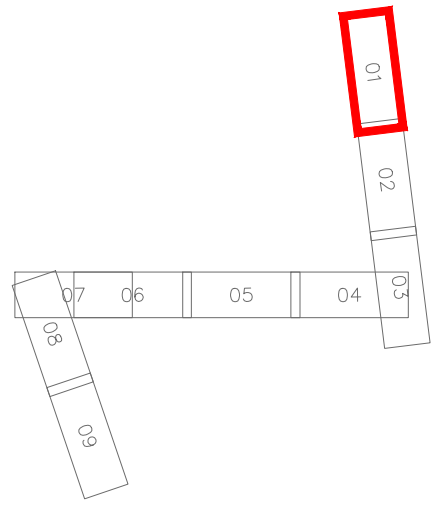


1:100 0 25 50cms 1m 2m

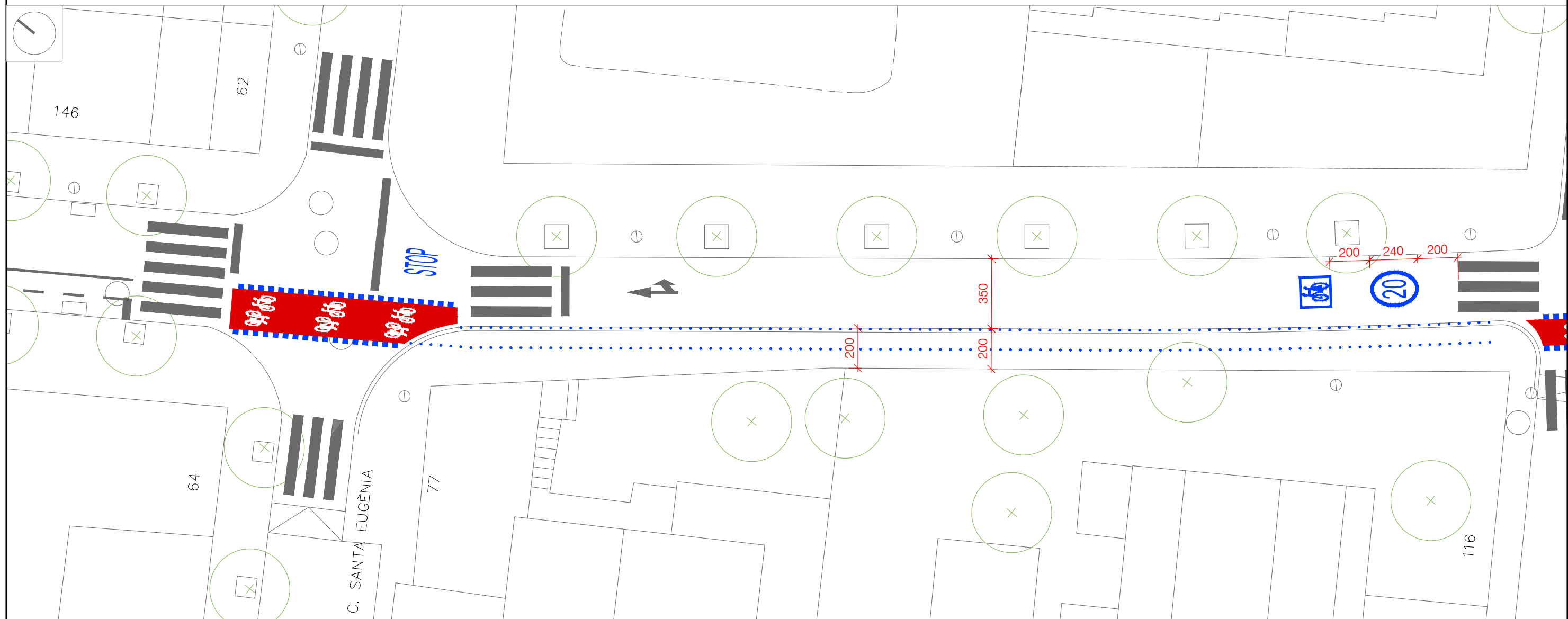


1:200 0 0.5 1m 2 4m

**Annex 4: Detall de l'itinerari als carrer
Torrent de la Santa, Maria Vidal i
Ronda Vilassar**

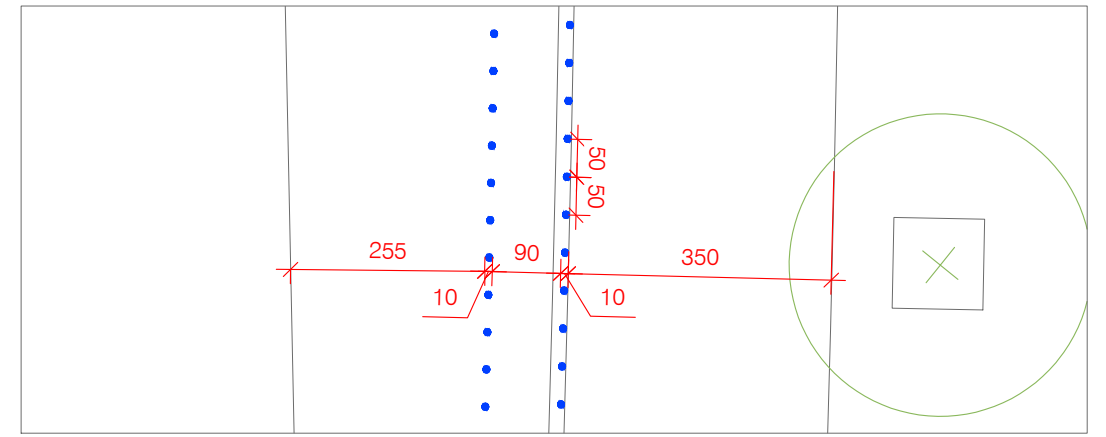
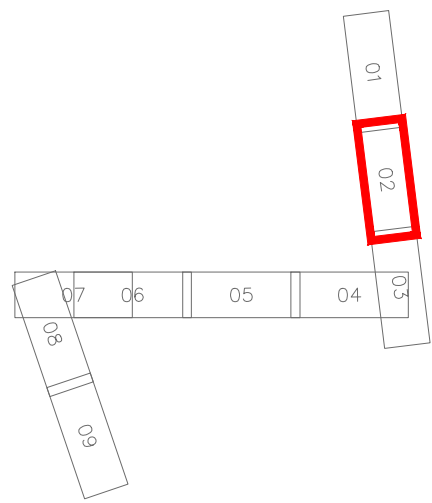


1:100 0 25 50cm 1m 2m

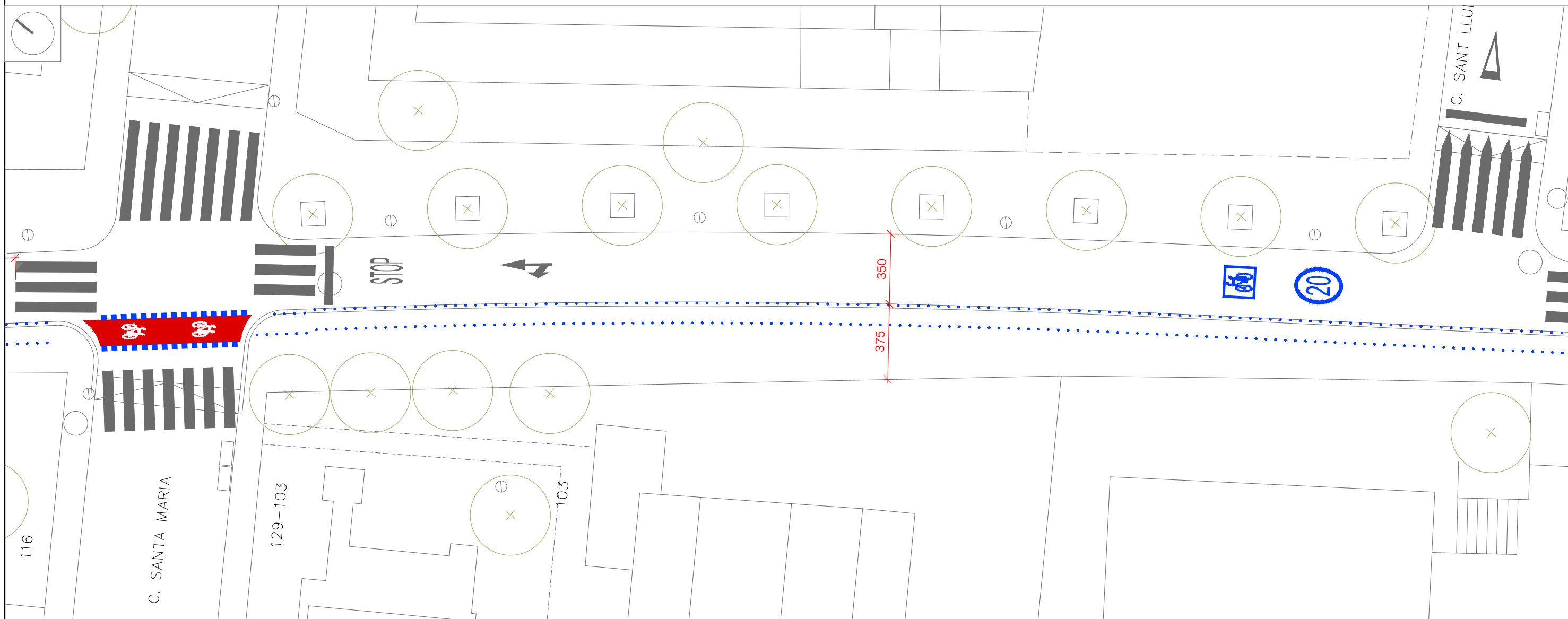


1:200 0 0.5 1m 2 4m

| | | | | | | |
|--|--|---|------------------------------------|--|--|--|
| | <p>Realitzat assessoria d'infraestructures i mobilitat</p> | <p>Títol PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR</p> | <p>Data MARÇ 2021</p> | <p>Escala 1:100 i 1:200 A3</p> | <p>Títol del plànol DETALL DE L'ITINERARI PEDALABLE ALS CARRERS TORRENT DE SANTA - MARIA VIDAL - RONDA VILASSAR</p> | <p>Núm. plànol 0 Núm. full 01 de 09</p> |
|--|--|---|------------------------------------|--|--|--|



1:100 0 25 50cms 1m 2m



1:200 0 0.5 1m 2 4m



Realitzat

 assessoria
 d'infraestructures
 i mobilitat

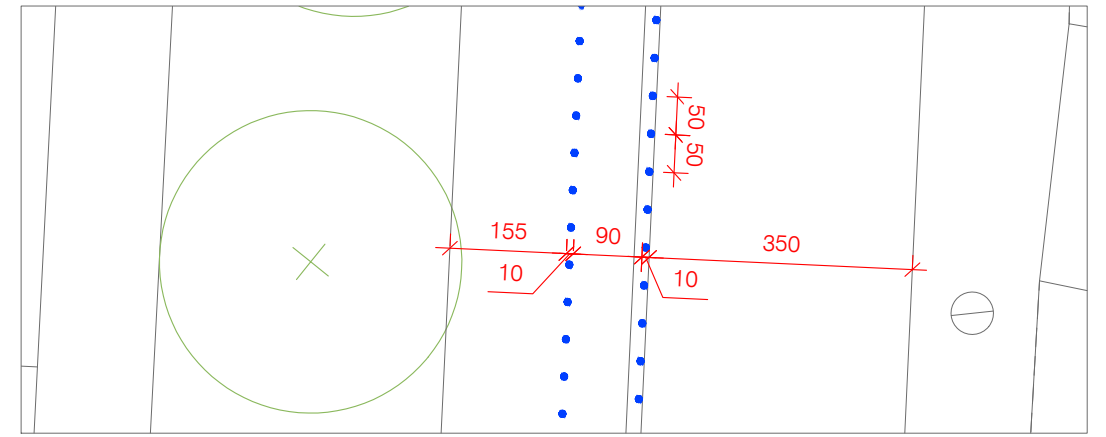
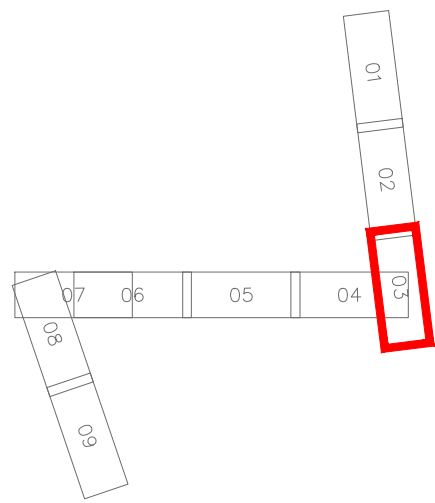
Títol
 PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR

Data
 MARÇ 2021

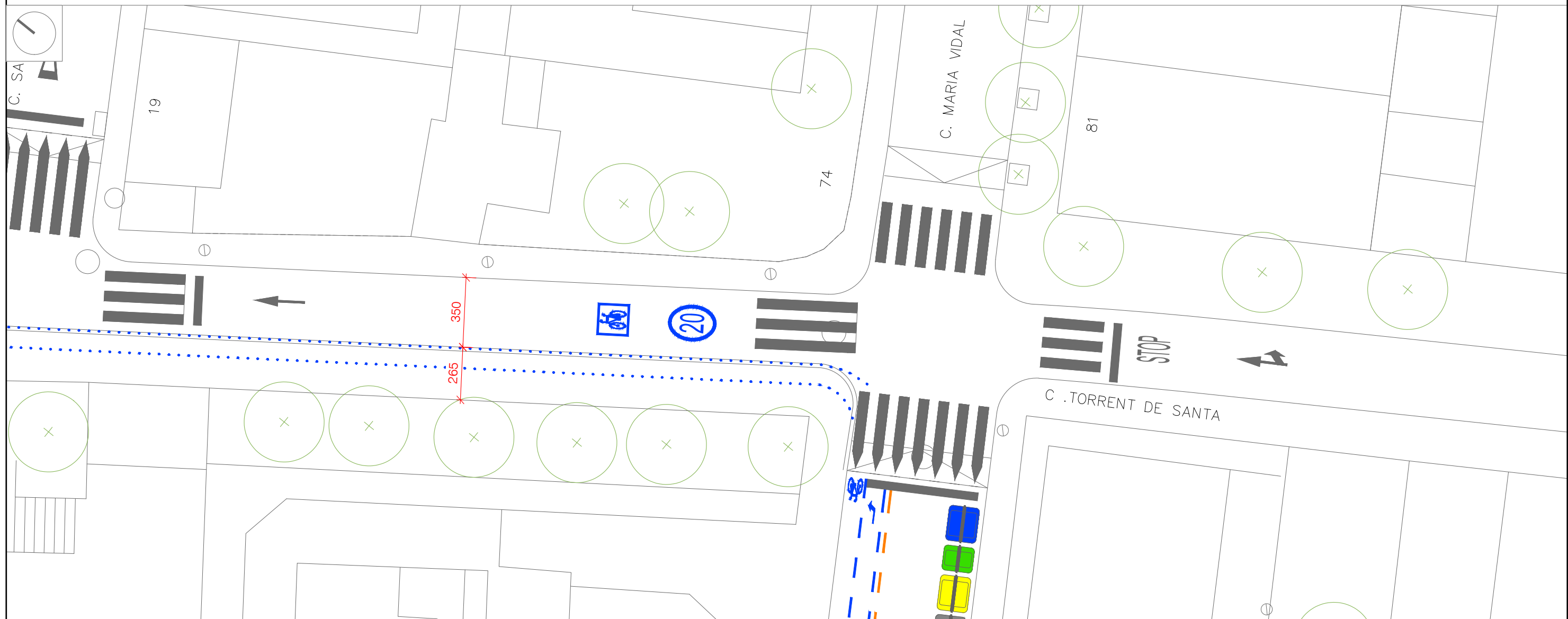
Escala
 1:100 i 1:200
 A3

Títol del plànol
 DETALL DE L'ITINERARI PEDALABLE ALS CARRERS
 TORRENT DE SANTA - MARIA VIDAL - RONDA VILASSAR

Núm. plànol
 0
 Núm. full
 02 de 09

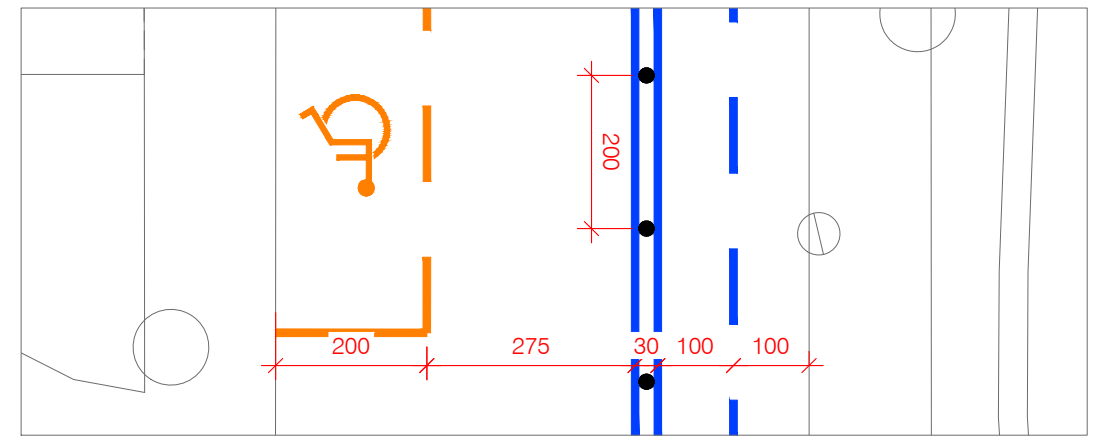
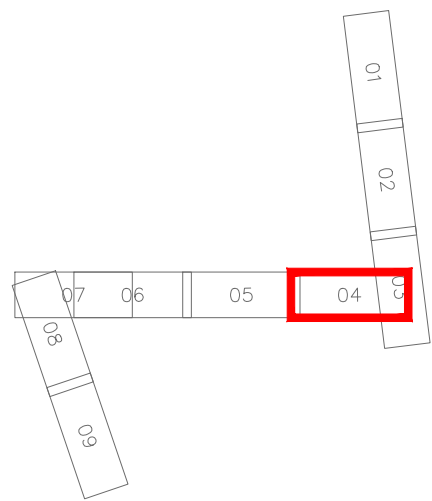


1:100 0 25 50cms 1m 2m

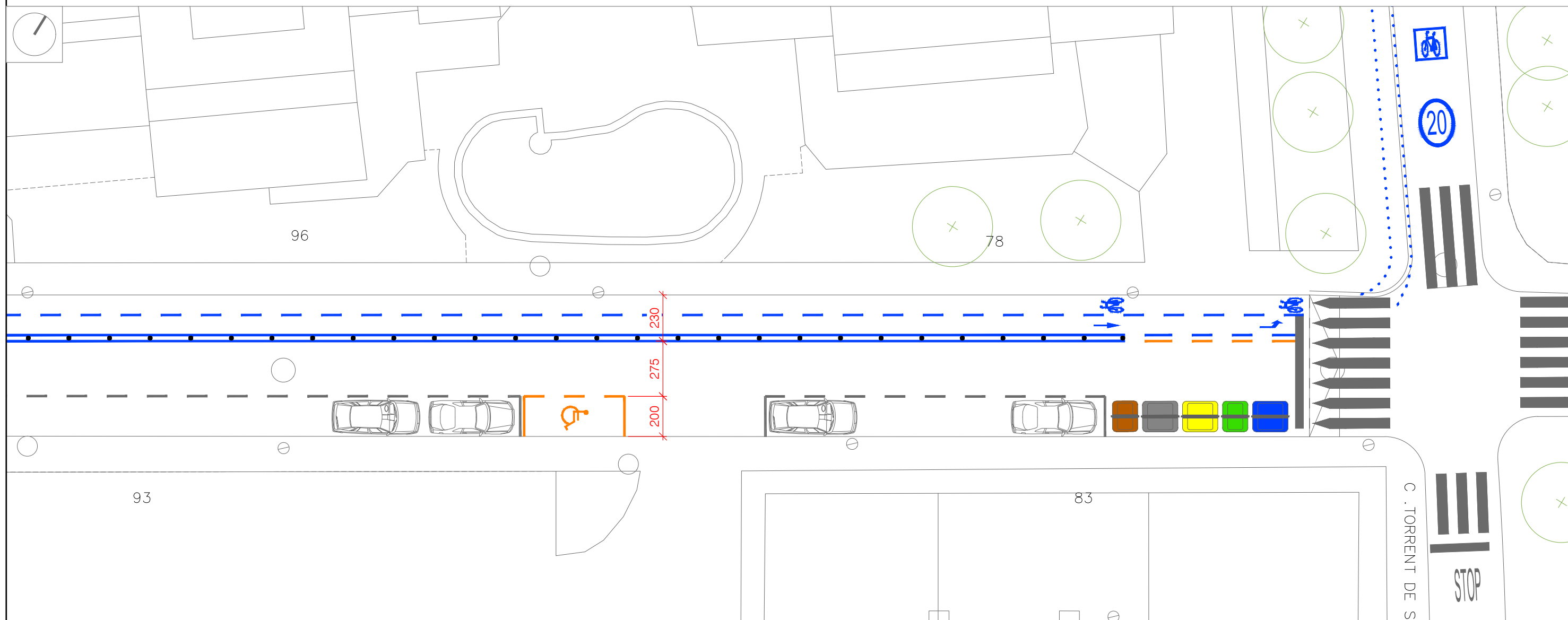


1:200 0 0.5 1m 2 4m

| | | | | | | |
|--|------------------|---|------------------------------|--|--|--|
| | <p>Realitzat</p> | <p>Títol</p> <p>PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR</p> | <p>Data</p> <p>MARÇ 2021</p> | <p>Escala</p> <p>1:100 i 1:200</p> <p>A3</p> | <p>Títol del plànol</p> <p>DETALL DE L'ITINERARI PEDALABLE ALS CARRERS TORRENT DE SANTA - MARIA VIDAL - RONDA VILASSAR</p> | <p>Núm. plànol</p> <p>0</p> <p>Núm. full</p> <p>03 de 09</p> |
|--|------------------|---|------------------------------|--|--|--|



1:100 0 25 50cm 1m 2m



1:200 0 0.5 1m 2 4m



Realitzat
 assessoria
 d'infraestructures
 i mobilitat

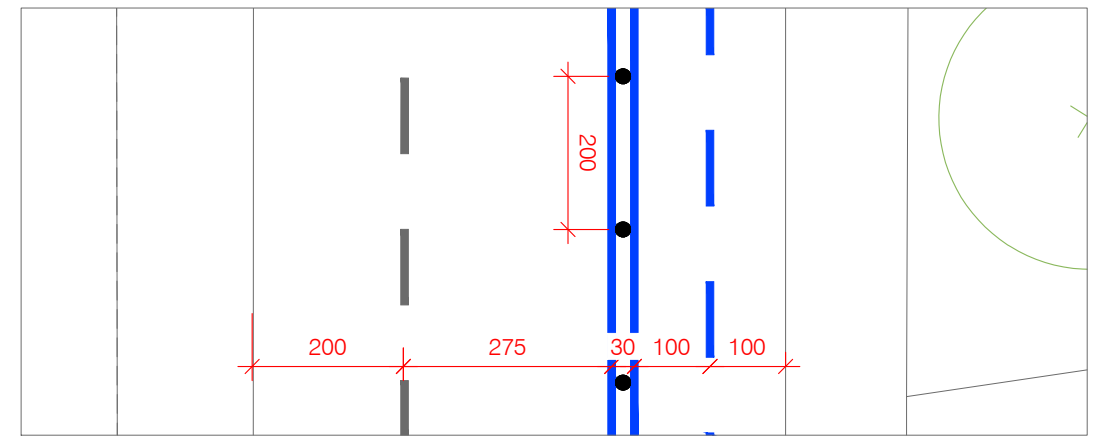
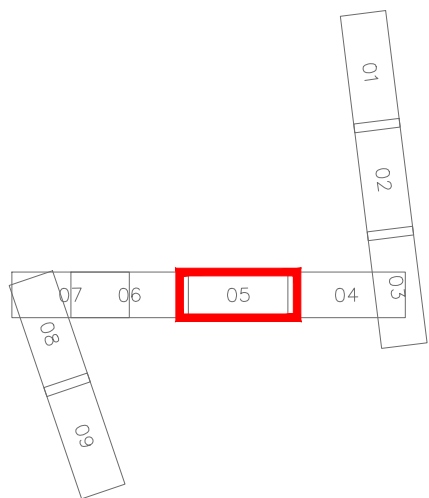
Títol
 PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR

Data
 MARÇ 2021

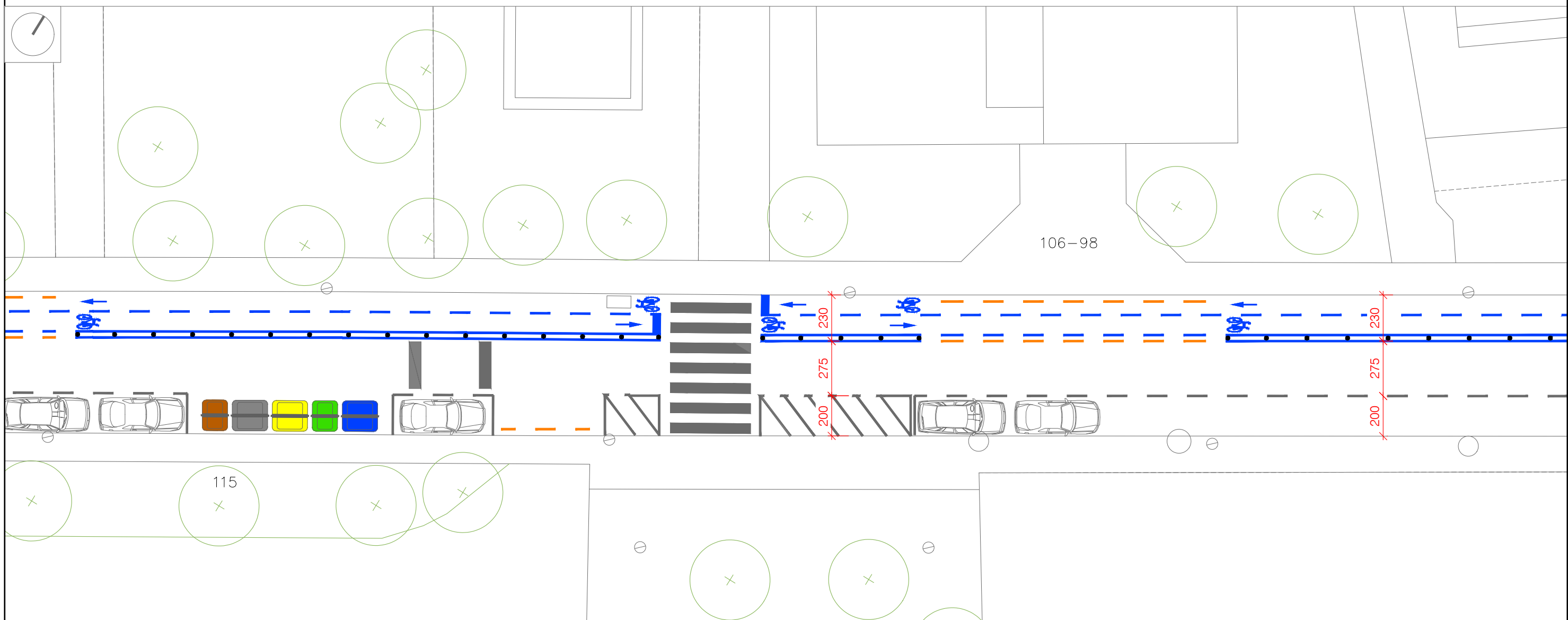
Escala
 1:100 i 1:200
 A3

Títol del plànol
 DETALL DE L'ITINERARI PEDALABLE ALS CARRERS
 TORRENT DE SANTA - MARIA VIDAL - RONDA VILASSAR

Núm. plànol
 0
 Núm. full
 04 de 09



1:100 0 25 50cm 1m 2m



1:200 0 0.5 1m 2 4m



Realitzat

 assessoria
 d'infraestructures
 i mobilitat

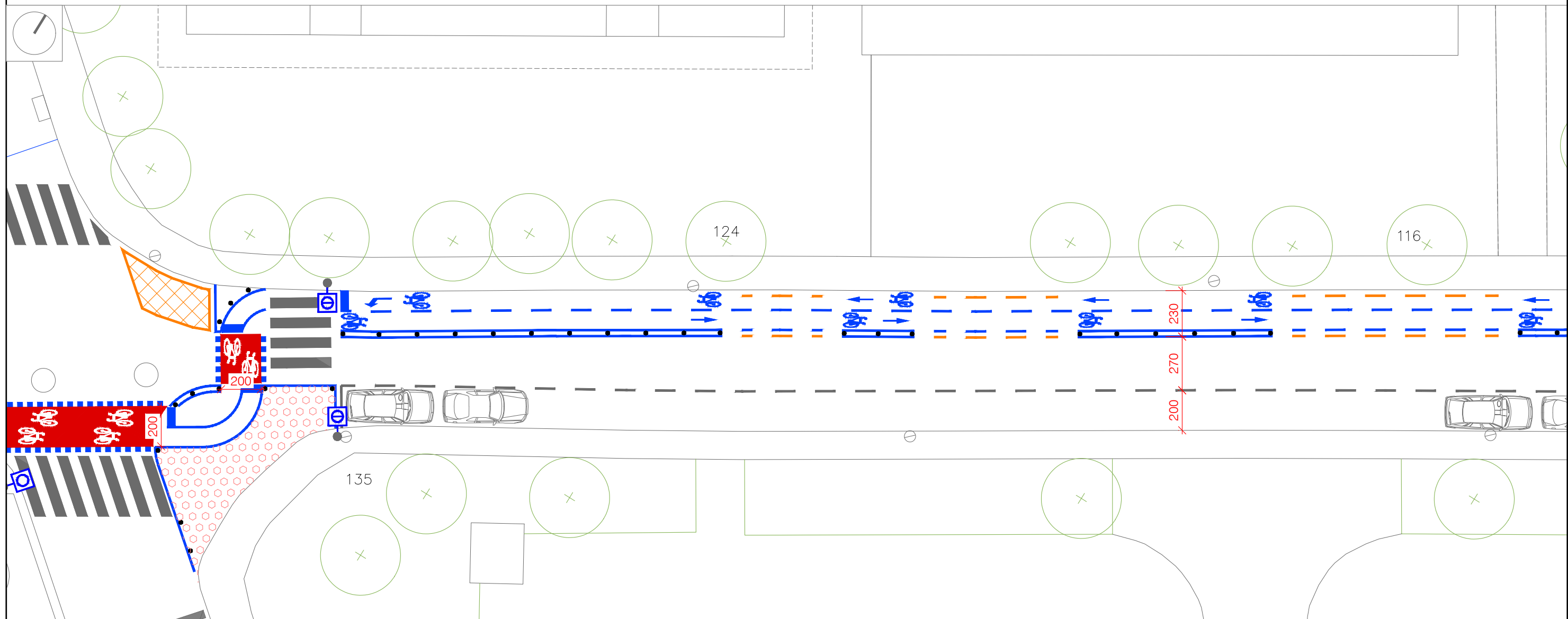
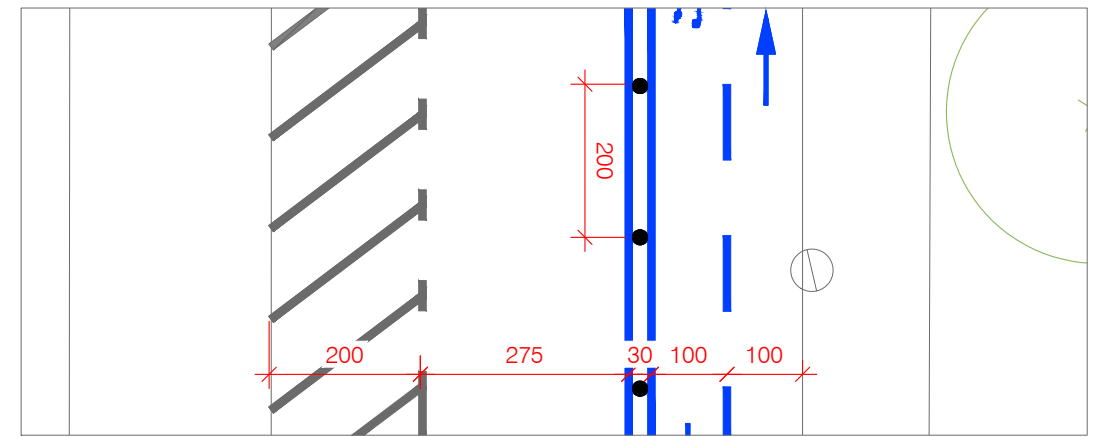
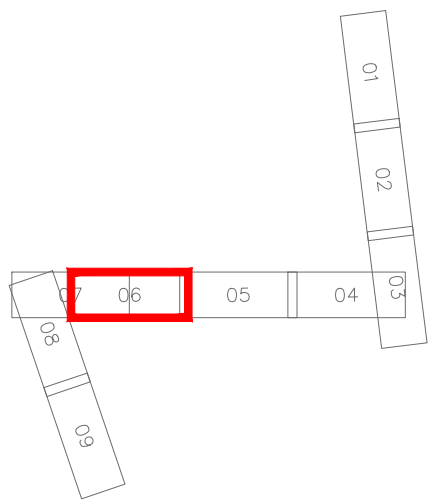
Títol
 PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR

Data
 MARÇ 2021

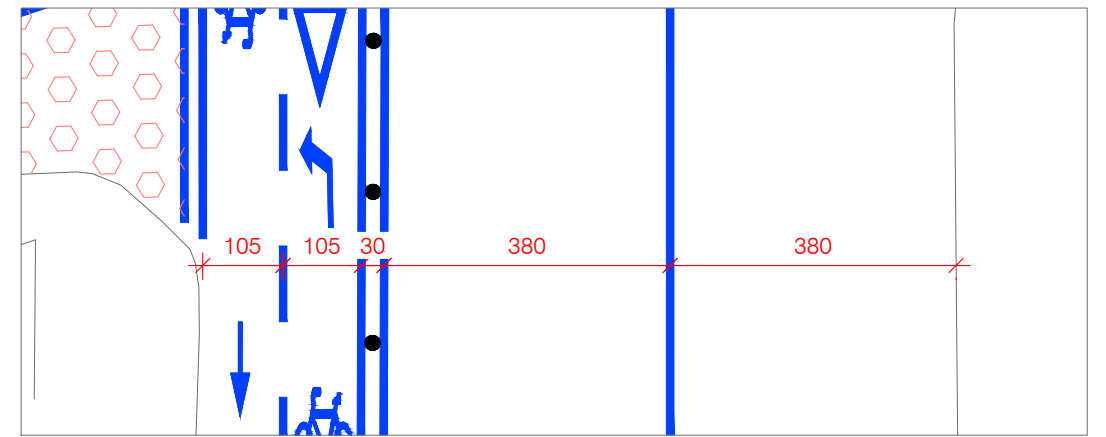
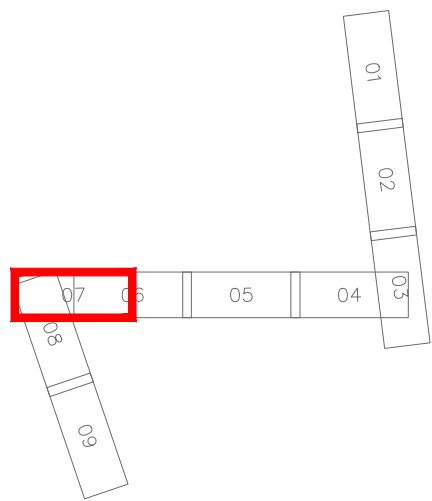
Escala
 1:100 i 1:200
 A3

Títol del plànol
 DETALL DE L'ITINERARI PEDALABLE ALS CARRERS
 TORRENT DE SANTA - MARIA VIDAL - RONDA VILASSAR

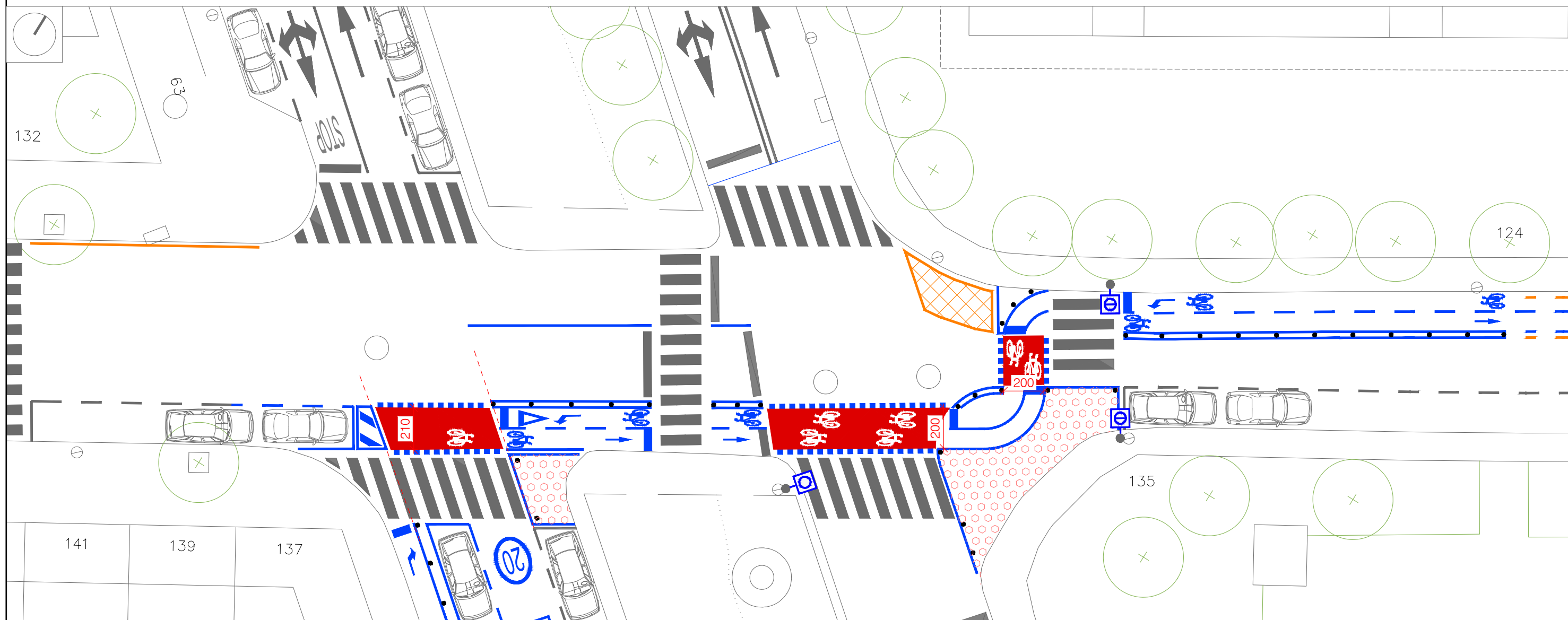
Núm. plànol
 0
 Núm. full
 05 de 09



| | | | | | | |
|--|---|---|------------------------------|--|--|--|
|  <p>Ajuntament de Vilassar de Mar</p> | <p>Realitzat</p>  <p>assessoria d'infraestructures i mobilitat</p> | <p>Títol</p> <p>PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR</p> | <p>Data</p> <p>MARÇ 2021</p> | <p>Escala</p> <p>1:100 i 1:200</p> <p>A3</p> | <p>Títol del plànol</p> <p>DETALL DE L'ITINERARI PEDALABLE ALS CARRERS TORRENT DE SANTA - MARIA VIDAL - RONDA VILASSAR</p> | <p>Núm. plànol</p> <p>0</p> <p>Núm. full</p> <p>06 de 09</p> |
|--|---|---|------------------------------|--|--|--|

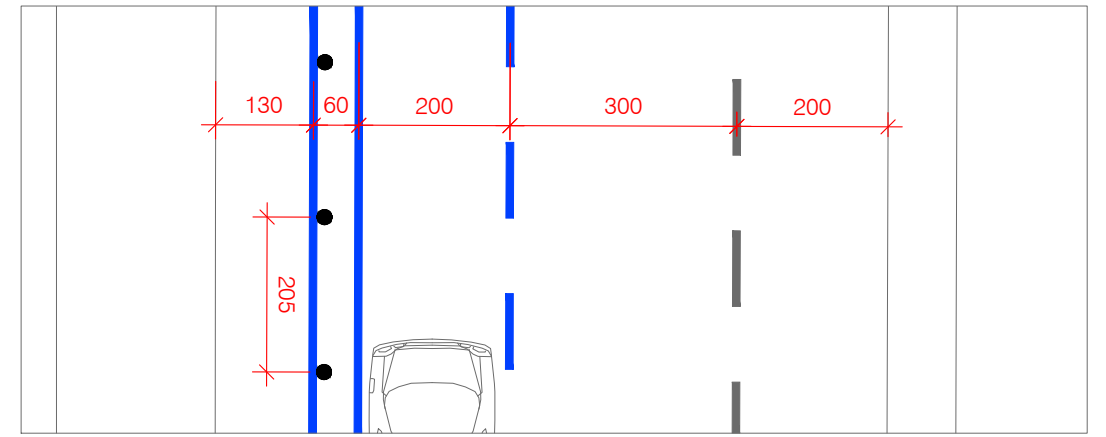
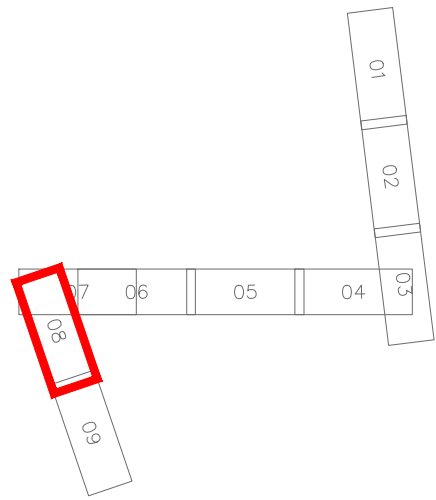


1:100 0 25 50cm 1m 2m

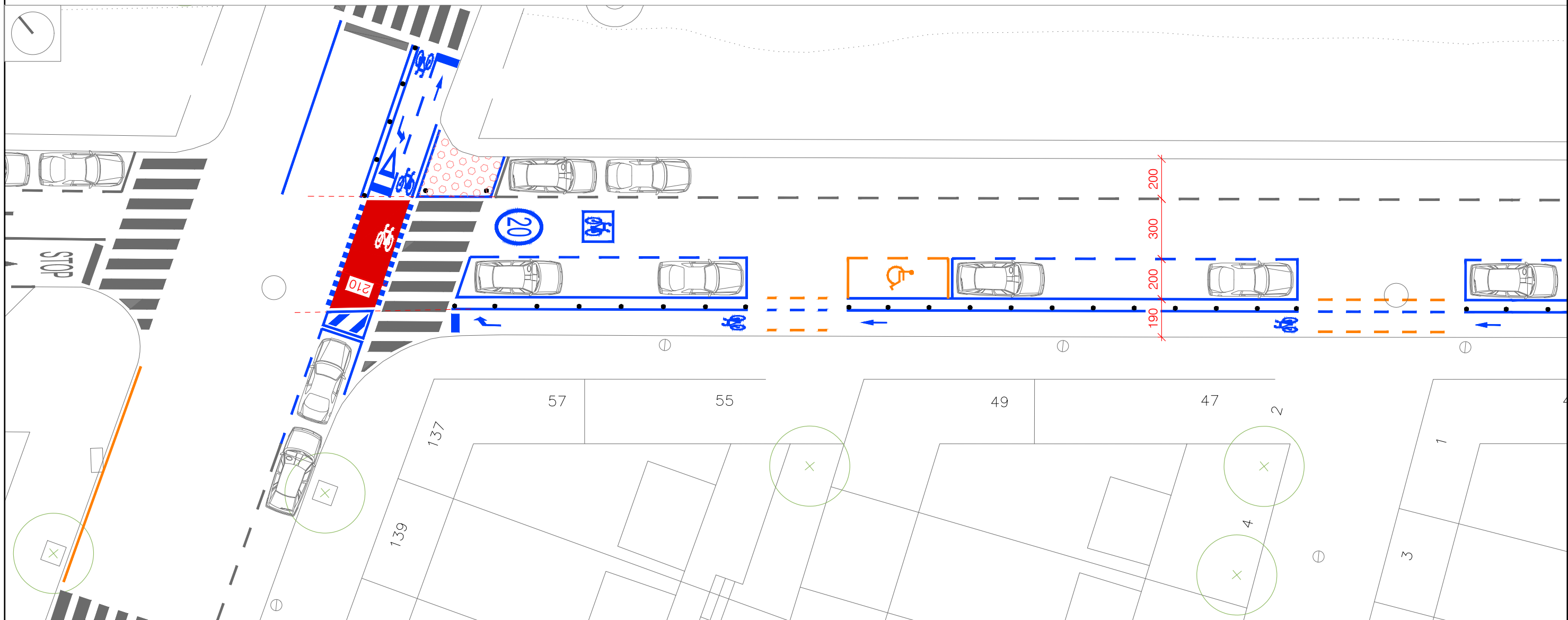


1:200 0 0.5 1m 2 4m

| | | | | | | |
|--|---|---|------------------------------|--|--|--|
|  <p>Ajuntament de Vilassar de Mar</p> | <p>Realitzat</p>  <p>assessoria d'infraestructures i mobilitat</p> | <p>Títol</p> <p>PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR</p> | <p>Data</p> <p>MARÇ 2021</p> | <p>Escala</p> <p>1:100 i 1:200</p> <p>A3</p> | <p>Títol del plànol</p> <p>DETALL DE L'ITINERARI PEDALABLE ALS CARRERS TORRENT DE SANTA - MARIA VIDAL - RONDA VILASSAR</p> | <p>Núm. plànol</p> <p>0</p> <p>Núm. full</p> <p>07 de 09</p> |
|--|---|---|------------------------------|--|--|--|



1:100 0 25 50cm 1m 2m



1:200 0 0.5 1m 2 4m



Realitzat
 assessoria
 d'infraestructures
 i mobilitat

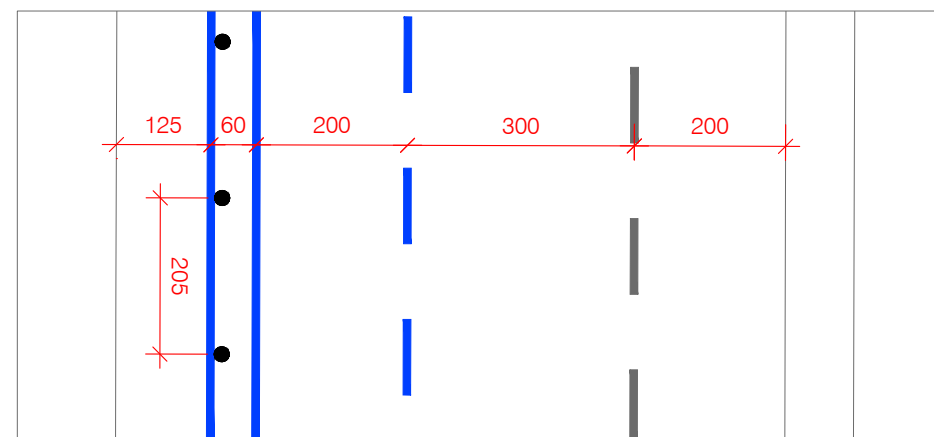
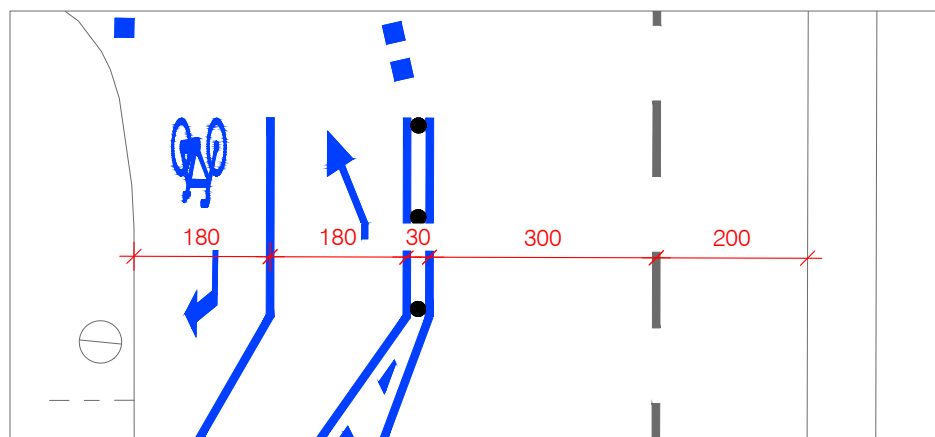
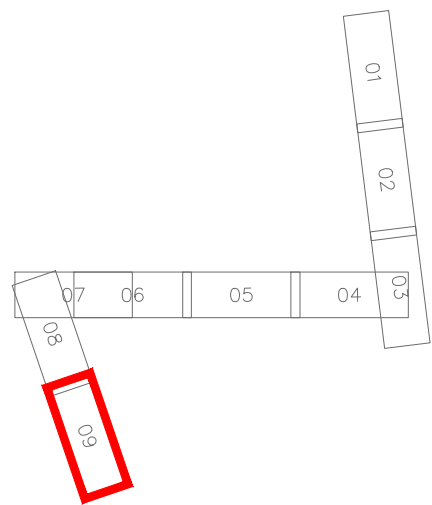
Títol
 PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA DE VILASSAR DE MAR

Data
 MARÇ 2021

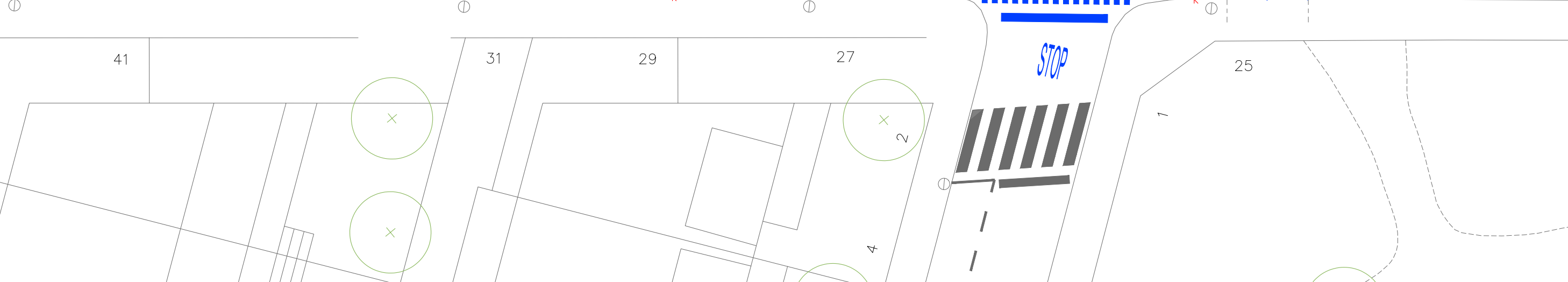
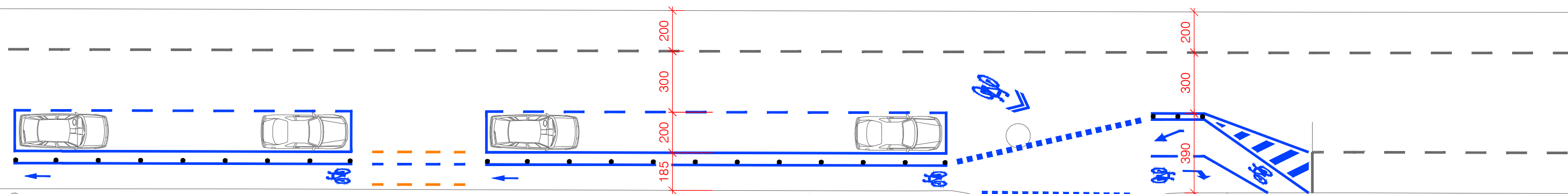
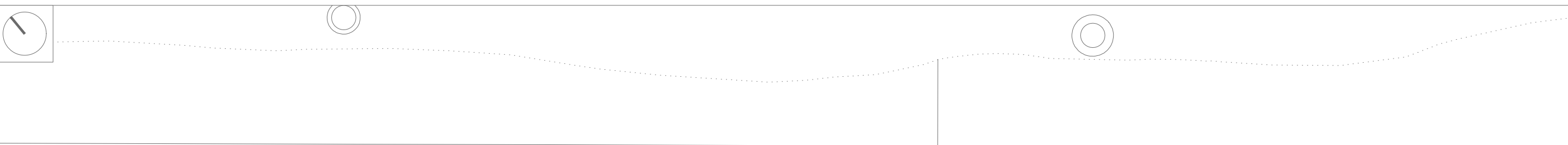
Escala
 1:100 i 1:200
 A3

Títol del plànol
 DETALL DE L'ITINERARI PEDALABLE ALS CARRERS
 TORRENT DE SANTA - MARIA VIDAL - RONDA VILASSAR

Núm. plànol
 0
 Núm. full
 08 de 09



1:100



1:200