



Estudi de mobilitat urbana de Vilassar de Dalt

Document I: Memòria
Document II. Propostes d'actuació
Document III. Plànols



Febrer 2021



Diputació
Barcelona

vilassar.cat



Ajuntament
Vilassar de Dalt



Estudi de mobilitat urbana de Vilassar de Dalt

1

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno
Enginyer tècnic d'obres públiques
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Carmelo Rivero Ojeda
Geògraf
Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de Vilassar de Dalt

Jose Fernández Rodríguez
Arquitecte
Cap de l'Àrea de Territori

Josep Lluís Vargas Gómez
Inspector en cap de la Policia Local

Redacció

EPIM SCP

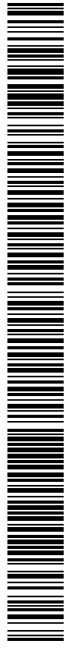
Ramon Estrada Serra
Director tècnic

David Carpi Iglesias
Director tècnic

Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
Origen: Administració
Identificador document original: 1107602
Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
Pàgina 3 de 172

SIGNATURES

Cap signatura aplicada

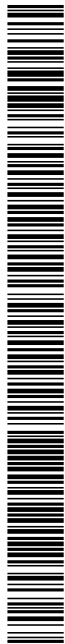


ÍNDEX

Pàg.

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ	7
1.1. Justificació de la redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana	7
1.2. Antecedents	7
1.2.1. El POUM de Vilassar de Dalt	7
1.2.2. Informe dels aspectes de la seguretat de les dones a l'entorn quotidià (desembre de 2018)	9
1.2.3. Pla Estratègic de Turisme de Vilassar de Dalt 2015 - 2019	10
1.2.4. Estudi de remodelació de la Plaça de la Vila i Jardinetes (2019)	10
1.2.5. Estudi de desenvolupament del sector industrial Vallmorena II (2019)	10
1.2.6. Pla Local de Seguretat Viària (2015)	10
1.2.7. Projecte de camins escolars de Vilassar de Dalt (2015)	11
1.2.8. Pla d'accessibilitat (2015)	11
1.3. Objectius de l'estudi	11
1.4. Estructura metodològica	12
2. ANÀLISI TERRITORIAL I SÒCIO-ECONÒMIC	14
2.1. Situació geogràfica	14
2.2. Centres d'atracció i generació de viatges	15
2.3. Anàlisi demogràfic	16
2.4. Dades de motorització	17
3. DIAGNOSI	18
3.1. Mode a peu	18
3.1.1. Tipologia de carrers	18
3.1.2. Xarxa de voreres	19
3.1.3. Passos per a vianants	21
3.1.4. Zona per a vianants	22
3.1.5. Itineraris interns dels vianants	23
3.2. Bicicleta	28
3.2.1. Xarxa de bicicletes	28
3.2.2. Aparcaments per bicicletes	29
3.3. Transport públic	30
3.3.1. Oferta de serveis	30
3.3.2. Cobertura territorial	33
3.3.3. Tipologia de parades	34
3.3.4. Demanda dels serveis	36
3.3.5. Tipologia de vehicles i recorreguts	37
3.4. Circulació	39



4	Estudi de mobilitat urbana de Vilassar de Dalt	
3.4.1.	Connexions de la xarxa viària municipal amb municipis veïns	39
3.4.2.	Jerarquia viària	42
3.4.3.	Accessibilitat a la zona per a vianants	46
3.4.4.	Desplaçaments en vehicle privat	48
3.4.5.	Seguretat viària	53
3.5.	Aparcament	54
3.5.1.	Oferta	54
3.5.2.	Regulació de l'aparcament	56
3.5.3.	Balanç d'aparcament residencial	58
3.5.4.	Utilització de l'oferta d'aparcament	59
3.6.	Punts forts i febles per al desenvolupament d'accions a favor de la mobilitat sostenible	65
3.6.1.	Punts forts	65
3.6.2.	Punts febles	66
4.	DIAGNOSI TENDENCIAL	68
5.	OBJECTIUS I LÍNIES D'ACTUACIÓ	71
6.	PROPOSTES D'ACTUACIÓ	72
	<u>DOCUMENT II. PROPOSTES D'ACTUACIÓ</u>	
	<u>DOCUMENT III. PLÀNOLS</u>	



Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851

Origen: Administració

Identificador document original: 1107602

Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56

Pàgina 6 de 172

SIGNATURES

Cap signatura aplicada

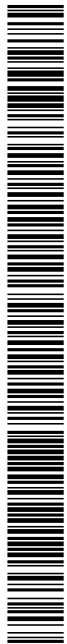
Estudi de mobilitat urbana de Vilassar de Dalt

5

DOCUMENT I. MEMÒRIA

Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
Origen: Administració
Identificador document original: 1107602
Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
Pàgina 7 de 172

SIGNATURES
Cap signatura aplicada



AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a
<https://seuelectronica.vilassardedalt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana

En data 13 de juny de 2003, el Govern de Catalunya va aprovar la Llei 9/2003 de mobilitat amb l'objectiu d'establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris per a que la societat catalana assoleixi aquests objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

La llei defineix els Plans de Mobilitat Urbana com els documents bàsics per configurar les estratègies de mobilitat sostenible als municipis de Catalunya, i que han de ser revisats cada 6 anys. L'elaboració i l'aprovació dels PMU és obligatòria per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar servei de transport col·lectiu urbà de viatgers. A tal efecte, i pel fet de representar el PMU una figura de planificació estratègica, és a dir, les determinacions de la qual no són vinculants, Vilassar de Dalt no requerria de forma explícita la redacció d'un Pla de Mobilitat.

No obstant, la voluntat del consistori d'impulsar una estratègia de mobilitat sostenible l'han dut a elaborar una sèrie d'estudis sectorials que contenen accions concretes en favor d'aquesta estratègia (camins escolars, pla d'accessibilitat, etc.). L'estudi que s'inicia coordinarà totes aquestes accions dins un anàlisi més ampli i detallat de la mobilitat.

El document ha de servir per determinar les estratègies de mobilitat urbana cercant un nou model de mobilitat ambiental i socialment eficient; i la necessitat d'adequació infraestructural de la via pública per aconseguir una mobilitat més sostenible però sobretot que permeti una convivència accessible i segura entre els diferents modes de mobilitat urbana.

1.2. Antecedents

1.2.1. El POUM de Vilassar de Dalt (2013)

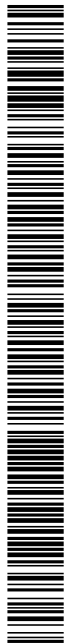
El POUM 2013 va incorporar sòl urbà que no es va desenvolupar anteriorment corregint així els desajustos històrics del creixement de VdD. Concretament, es preveuen desenvolupar 4 sectors:

PPu Can Reig, delimitat pels carrers Av. Sant Sebastià, Josep Vicenç Foix, Camí de Mataró i Ravalet, amb una superfície de 43.464 m². El pla preveu la construcció de 260 habitatges i un sostre mínim del 5% destinat a usos terciaris i comercials.

Des de la perspectiva de la mobilitat el pla pretén:

- Cosir el buit existent entre el centre històric i La Fornaca
- Facilitar una via de comunicació alternativa entre la carretera de Cabriels i el Camí de Mataró.
- Potenciar i facilitar el recorregut a peu pel Camí de Mataró (passeig Vallmorena, Forns Romans, Camp de Futbol, etc.).
- Formalitzar el vial transversal en el sentit nord-sud que connecta el carrer Dr. Ferran amb l'Avinguda Sant Sebastià.

PPu Torrent Daniel, delimitat pels carrers Torrent Daniel, Torrent Lloveras i el carrer Llibertat, amb una superfície de 24.875 m².



Des de la perspectiva de la mobilitat el pla pretén:

- Permetre suficients cessions per a aparcaments públics que donin servei a aquest PPU i a la vegada, en casos extraordinaris, als sectors residencials més pròxims, com ara La Galbanya.
- Re-urbanitzar el Torrent Lloberes: en el tram inferior fins a Doctor Trueta per a condicionar-lo per al seu ús viari dins de la xarxa local.
- Concentrar el trànsit del nou PPU al voltant d'un nou carrer longitudinal que el comuniqui amb la Riera Targa.

PPu Vallmorena II, continuació del polígon industrial Vallmorena I amb una superfície màxima de sostre potencial del PPU de 94.190 m2

Des de la perspectiva de la mobilitat el pla pretén:

- Re-ubicació de les naus industrials existents del PMU passatge del Pi, i permetre el seu trasllat a la nova zona de industrial.
- Garantir la connexió de la Av. Lluís Companys amb la futura Ronda del Maresme, establint un pas soterrat a l'autopista C-32
- Formalitzar el vial que connecta el futur pas soterrat amb la rotonda de la Av. Lluís Companys, per poder tenir un nou accés rodat tots els polígons industrials del municipi.
- Mantenir la reserva del traçat ferroviari paral·lel a la Av. Lluís Companys.

URnd Can Maians, delimitat pels carrers Ignasi de Bufalà, Camí del Sot d'en Pi i Riera Salvat, amb una superfície de 107.662 m2.

Des de la perspectiva de la mobilitat el pla pretén:

- Completar el teixit urbà de Vilassar de Dalt en el punt que entra en contacte amb el Camí del Sot d'en Pi, reservant sòl públic per a futurs sistemes idonis per a resoldre les mancances actuals i futures del municipi.
- Oferir sòl a Vilassar de Dalt per a ús dotacional (terciari, lúdic, administratiu, etc.), tipus de sòl ara inexistent a Vilassar de Dalt, tot aprofitant l'avinentsa de la important nova façana urbana que constitueix per a Vilassar de Dalt el Camí del Sot d'en Pi.
- Crear un gran espai lliure públic de cessió, en forma de gran plaça cívica polivalent, envoltada per una zona compacta de població, d'activitats dotacionals i de serveis públics urbans complets. La forma d'aquesta plaça ha de servir per a reordenar el trànsit actual del sector nord de Can Maians.
- Reduir al mínim la superfície de les cessions per a vials rodats, aprofitant al màxim la capacitat dels vials perimetrals ja existents. Crear especialment alguns recorreguts transversals, en règim de prioritat invertida o de vianants, que facilitin als barris perimetrals de Can Maians el gaudi dels espais lliures i equipaments d'aquest nou àmbit.
- Convertir els actuals vials urbans perimetrals que limiten aquest àmbit en avingudes: l'avinguda de Can Salvat, amb un gran espai verd lineal que inclou la llera de la riera i el camí de Vilassar de Mar, i l'avinguda d'Ignasi de Bufalà, que inclou la carretera de Premià de Mar.



- Permetre cessions de sòl per a aparcaments públics situats en el propi àmbit, per als nous equipaments i també al servei dels ciutadans dels densos barris propers.
- Incorporar suficients reserves pròpies de sòl públic per a equipament (esportiu, escolar, comercial, etc.) cara a que aquest sector sigui quantitativament autosuficient, donat que els equipaments de la resta de la població es troben al límit de la seva capacitat i la creació d'aquest nou barri desbordaria amb escreix l'actual equilibri entre oferta i demanda.
- El sector formalitzarà en parc urbà al nord del àmbit i urbanitzarà el futur vial de prolongació de l'avinguda Luis Companys.

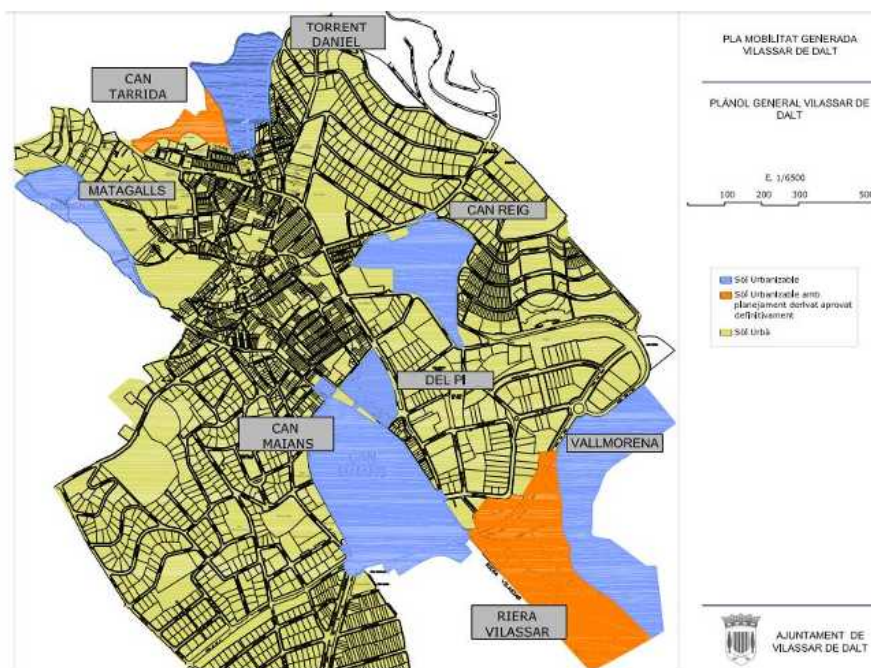


Fig. 1. Sectors urbanitzables PGOU 2001. Font: Actualització PGOU 2018

1.2.2. Informe dels aspectes de la seguretat de les dones a l'entorn quotidià (desembre de 2018)

L'any 2018 es va realitzar una marxa exploratòria i un taller amb perspectiva de gènere per a analitzar i fer propostes de millora dels aspectes de la seguretat de les dones a l'entorn quotidià de Vilassar de Dalt.

Els objectius generals del treball van ser

- Reflexionar sobre la incidència del disseny urbanístic i la planificació urbana en la vida quotidiana de les persones.
- Analitzar com el gènere i altres variables com l'edat, l'origen, la classe, la història migratòria, etc. influeixen en el dret a la ciutat.
- Proporcionar eines teòriques per a repensar els espais quotidians.

- Identificar in situ quins són els espais favorables i desfavorables del municipi per afavorir la seguretat de les dones.
- Apoderar a les dones perquè valorin el coneixement propi que tenen sobre el seu entorn i per a convertir-ho en criteri que pugui millorar l'entorn urbà i la seva percepció d'(in)seguretat.
- Ubicar en un plànol i fer una relatoria de les característiques favorables i desfavorables que acompanyen els espais segurs per a les dones en Vilassar de Dalt.

1.2.3. Pla Estratègic de Turisme de Vilassar de Dalt 2015 - 2019

El Pla Estratègic de Turisme busca determinar quins són els objectius, les accions i inversions a desenvolupar en els propers 5 anys per tal d'impulsar l'economia del municipi a partir del desenvolupament turístic, convertir el turisme en riquesa directa pel municipi, potenciar el teixit empresarial i potenciar la identitat pròpia de Vilassar de Dalt, conduint el municipi cap a un major aprofitament dels recursos turístics i cap a la creació d'una economia a escala local que permeti consolidar un model turístic ajustat a les capacitats i valors del municipi.

Tant el diagnòstic com les propostes inclouen un apartat en relació a les infraestructures que s'integraran en l'estudi de mobilitat.

1.2.4. Estudi de remodelació de la Plaça de la Vila i Jardinets (2019)

Aquest document té com objectiu l'estudi conjunt de l'espai públic de la plaça i espais lliures propers per a potenciar l'àmbit del centre de la vila com espai de preferència per a les persones vianants. En converses mantingudes amb les seves autores s'ha informat que les diverses alternatives d'ordenació de la plaça incorporen la necessitat de suprimir l'estacionament en superfície de la Plaça de la Vila i potenciar l'itinerari de vianants del carrer Mare de Déu del Carme i el Passatge Rosa.

L'estudi inclou propostes d'acord amb diferents variables que poden incidir en les propostes com són el trasllat del CAP i les aportacions econòmiques.

1.2.5. Estudi de desenvolupament del sector industrial Vallmorena II (2019)

Aquest estudi té com objectiu la definició de directrius pel desenvolupament urbanístic del sector industrial Vallmorena II. Aquest sector té un important requeriment pel que fa a la mobilitat del municipi, especialment en les connexions amb els municipis veïns de Vilassar de Mar i Cabriels, així com amb el projecte de lateral de l'autopista i l'accés fins al peatge.

1.2.6. Pla Local de Seguretat Viària (2015)

El PLSV és un document on es descriuen les dades d'accidentalitat del municipi, la seva evolució, causes i anàlisi de punts crítics. L'estudi mostra com:

- El nombre d'accidents amb víctimes a Vilassar de Dalt presenta nivells moderats estables en accidentalitat amb víctimes (14 anuals).
- Pel que fa a la relació entre accidentalitat i habitants, Vilassar de Dalt mostra un nivell molt per sota de la mitjana de tot Catalunya. L'any 2014 la ràtio va ser d'1,6 accidents amb víctimes/1.000 habitants per a Vilassar de Dalt mentre que Catalunya es manté en 2,2.



- Cal millorar en aspectes com marques de separació dels carrils de circulació, completar la dotació de passos de vianants, visibilitat en les interseccions.

1.2.7. Projecte de camins escolars de Vilassar de Dalt (2015)

L'estudi analitza el context existent i la mobilitat de la població escolar de sis centres docents del municipi:

- Escola Francesc Macià
- Escola nova Immaculada
- Escola Sant Jordi

En cadascun d'ells s'han dut a terme enquestes a professorat i alumnat que han permès detectar els hàbits de mobilitat existents i predominants per accedir als centres escolars, així com entre els centres i altres llocs d'interès per a la població escolar, i els inconvenients i perills a que s'enfronten els hàbits existents. Entre les dades a destacar:

- Entre les i els escolars enquestats un 49% van a l'escola a peu o en bicicleta, mentre que un 46% hi van amb cotxe o moto.
- El 86% dels i les escolars van acompanyades per persones adultes
- S'han detectat els principals itineraris d'anada i tornada dels escolars que van a peu i en bici.

L'estudi incorpora propostes d'actuació detallades, encaminades a potenciar modes sostenibles en la mobilitat generada pels centres escolars així com millorar la seguretat de les persones practicants d'aquests modes. Entre elles:

- La senyalització d'itineraris
- Intervencions a la via pública

1.2.8. Pla d'accessibilitat (2015)

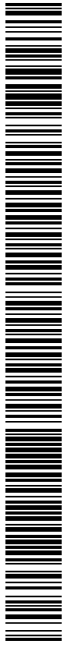
El Pla d'accessibilitat té per objecte l'anàlisi de la via pública de Vilassar de Dalt, per tal d'identificar les seves mancances o deficiències des del punt de vista de l'accessibilitat, amb especial atenció a possibles casos d'incompliment de la normativa vigent en aquesta matèria. Així mateix, al Pla també es proposen i valoren les intervencions més adequades per a resoldre les mancances i deficiències detectades, tot establint-ne la seva prioritat en varies fases d'execució.

1.3. Objectius de l'estudi

Els principals objectius de l'estudi són:

- Planificar una estratègia de millora dels modes de transport sostenible per als desplaçaments que es realitzen al municipi
- Realitzar propostes que permetin un menor impacte de la mobilitat en vehicle rodat al municipi.

La Llei de mobilitat 9/2003 fixa un horitzó temporal de sis anys per dur a terme els objectius que es plantegin d'acord amb les prognosis de mobilitat recollides en aquest estudi. Prèviament al treball tècnic del PMU, els objectius que es pretenen aconseguir són els marcats per les Directrius



Nacionals de Mobilitat (DNM) que són el instrument de més rang i que constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta llei (art.6.1). El propòsit bàsic d'aquestes directrius és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport. Aquest propòsit s'aconseguirà a través d'una estratègia basada en la integració dels sis següents objectius que l'Estudi de Mobilitat Urbana de adopta com a propis:

1. Configurar un sistema de transport més vinculat a la relació cost - eficiència per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional
2. Augmentar la integració social i l'accessibilitat més universal
3. Incrementar la qualitat de vida de la ciutadania
4. Millorar les condicions de salut de la ciutadania
5. Més seguretat en els desplaçaments
6. Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles

1.4. Estructura metodològica

L'estructura metodològica que es planteja és l'aplicada als diferents estudis de mobilitat urbana que la Diputació de Barcelona ve realitzant en els últims anys.

El treball s'inicia amb la recollida del conjunt de dades disponibles en l'àmbit d'estudi que puguin ser de rellevància per al coneixement de l'estat actual de la mobilitat i l'establiment de les tendències de futur. Així, a més de recopilar tots els estudis relacionats amb la mobilitat que s'han detallat al punt 1.2, durant els mesos d'abril i maig de 2019 s'ha realitzat un treball de camp que ha constatat de:

- Inventaris de la xarxa de voreres, transport públic, circulació i aparcament
- Aforaments de vianants i vehicles
- Rotació de matrícules a diferents zones d'aparcament

L'anàlisi de la mobilitat abordarà els següents aspectes:

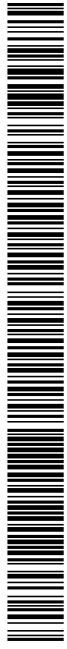
1. Anàlisi territorial i socioeconòmic del municipi

Es caracteritzen els principals elements de l'estructura espacial i socioeconòmica que determinen la mobilitat i es defineixen els nivells d'agregació espacial més adequats en funció dels quals s'organitza tant la informació estadística existent com la informació obtinguda a partir dels treballs de camp. La proposta de zonificació es desenvolupa en barris, districtes, consells territorials i zones de mobilitat establerts per la direcció del pla.

2. Diagnòs de la mobilitat

Una vegada realitzat el treball de camp (veure següent apartat) es realitza un diagnòstic dels aspectes que condicionen la mobilitat actual al municipi. El diagnòstic es realitza dividit per modes de transport.





3. Objectius

Es proposen els objectius principals per assolir en la mobilitat del municipi en els propers 6 anys d'acord amb el diagnòstic realitzat.

4. Propostes

En aquesta etapa es detallen tot un seguit de mesures que permeten aconseguir els objectius detallats en l'apartat anterior. Les mesures s'estructuren a partir dels àmbits funcionals prèviament establerts en etapes anteriors.

Cadascuna de les propostes escollides serà definida en una fitxa on es detallarà:

- Descripció de la mesura
- Objectius a assolir
- Àmbit d'actuació
- Cost
- Fase
- Prioritat
- Responsables de l'actuació
- Indicadors de seguiment associats

5. Procés de participació

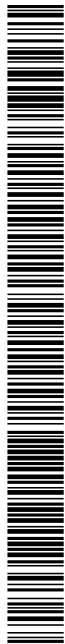
La diagnosi tècnica i les propostes d'actuació han estat objecte de consideració d'un procés de participació que ha permès a les persones residents del municipi expressar les seves opinions sobre la mobilitat del municipi.

El procés es va iniciar el mes de novembre de 2019 amb una jornada oberta a la Plaça de la Vila on es va presentar la diagnosi. Posteriorment, la diagnosi s'ha compartit amb diferents col·lectius del municipi. Durant aquest procés, al marge de la diagnosi, les persones residents han expressat quines haurien de ser algunes de les millores i propostes que caldria aplicar. Totes les opinions expressades s'han tingut en compte tant en la diagnosi com en les propostes d'actuació definitives.

Paral·lelament, es va introduir un espai a la web de l'ajuntament on la ciutadania ha pogut expressar les seves opinions via email.

Tota la documentació referida al procés de participació es troba inclosa en un document que permet completar de forma qualitativa la informació més tècnica del present estudi.

L'entrada de la pandèmia al març de 2020, va alentir el ritme de presentació de les propostes d'actuació i la finalització del procés de participació que es va executar durant la segona meitat de 2020. Una vegada més, les experiències i aportacions de les persones residents durant aquesta fase s'han incorporat en el pla.



2. ANÀLISI TERRITORIAL I SÒCIO-ECONÒMIC

2.1. Situació geogràfica

La seva situació a la falda de la Serra Litoral fa que tingui una orografia accidentada amb desnivells importats a l'oest, est i nord.

El municipi s'estructura pel centre del terme a ambdós costats de les Rieres de Targa i Salvet, des d'on s'enfilen pendents on s'han desenvolupat les urbanitzacions de Sant Sebastià, La Fornaca o Santa Maria.

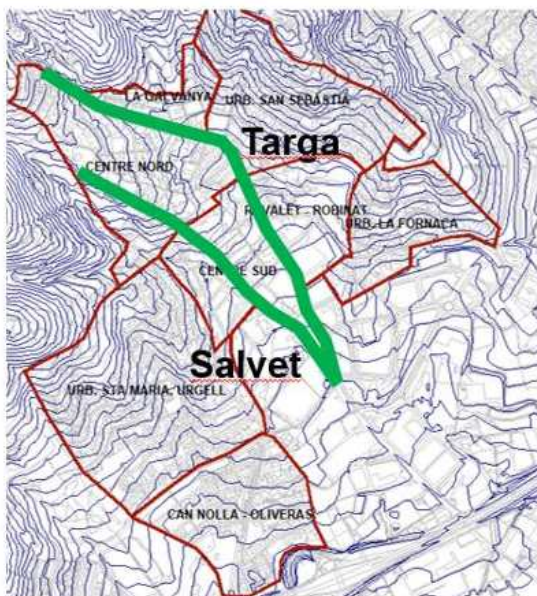


Fig. 1. Corbes de nivell i rieres. Font: Elaboració pròpia

El terme municipal té una superfície de 8,86 km² i una població de 9.033 habitants (2018), que suposen una densitat de 1.019 hab./km². Aquest valor és similar al dels municipis no costaners del Baix Maresme com Cabrils (1.042), Premià de Dalt (1.587) o Alella (1.019).

A la comarca del Maresme, el creixement urbanístic dels municipis no costaners en els últims anys s'ha produït en direcció sud del municipi seguint cursos de rieres i aprofitant una situació més planera. Aquesta circumstància ha generat una reducció de la distància amb els municipis "de mar" que alhora, també han crescut pel nord. Aquesta dinàmica està generant unes necessitats de desplaçaments longitudinals que no disposen d'una xarxa viària preparada per a realitzar aquesta funció. La C-32 esdevé una bona infraestructura de comunicació amb Barcelona i l'AMB, però no entre els pobles de la comarca.

Aquest és el cas de Vilassar de Dalt amb Vilassar de Mar i Premià de Mar pel sud i Cabrils i Premià de Dalt pels costats. El Camí del Mig i vies com Lluís Companys o el Camí de Can Tosca realitzen una funció de comunicació interurbana tot i no tenir uns dissenys urbanístics adequats perquè així siguin.





Fig. 2. Plànol topogràfic Baix Maresme. Font: ICC

2.2. Centres d'atracció i generació de viatges

El municipi disposa de diversos espais que concentren la major part d'atracció dels desplaçaments que es realitzen diàriament.

A l'interior del perímetre de les Rieres de Targa i Salvat és on es concentren una part significativa dels desplaçaments diaris atès que s'hi localitzen diversos centres administratius (Ajuntament, Policia), educatius (escoles), esportius, sanitaris (CAP), culturals (església) i especialment comercials al llarg de la zona per a vianants que ha anat creixent en els últims anys.

Tanmateix, la Plaça de la Vila esdevé el principal centre generador i atractor de viatges del municipi degut a que s'hi localitza el CAP, l'Ajuntament, la Policia Local, bars i places de zona blava que donen servei a aquests equipaments així com d'altres de l'entorn.

Fora de l'entorn més urbà cal destacar:

- El CEIP Francesc Macià i l'IES Jaume Almera, ambdós molt propers al centre i que permeten una accessibilitat no motoritzada.
- El camp de futbol de Vallmorena genera una elevada mobilitat a les tardes de dies feiners i al llarg del cap de setmana, especialment en vehicle privat motoritzat
- L'espai de Can Nolla que inclou un hotel, establiment comercial, restaurant i espai esportiu atrau desplaçaments en vehicle privat motoritzat especialment durant les tardes de dies feiners i al llarg del cap de setmana. Disposa d'aparcament propi i públic.
- El mercat municipal es troba a la cruïlla de Riera de Targa amb Camí de Mataró, una ubicació amb molt bona accessibilitat en tots els modes de transport. Disposa d'aparcament propi.
- Per últim, la zona industrial situada al sud-est del municipi atrau un nombre molt elevat de desplaçaments durant els dies feiners, especialment en vehicle privat motoritzat, malgrat que la



seva distància del nucli urbà no fa insalvable l'accessibilitat amb mobilitat no motoritzada. Tanmateix, l'existència de pendents en alguns dels seus carrers atrau molts vehicles que ocupen les places d'aparcament més properes.

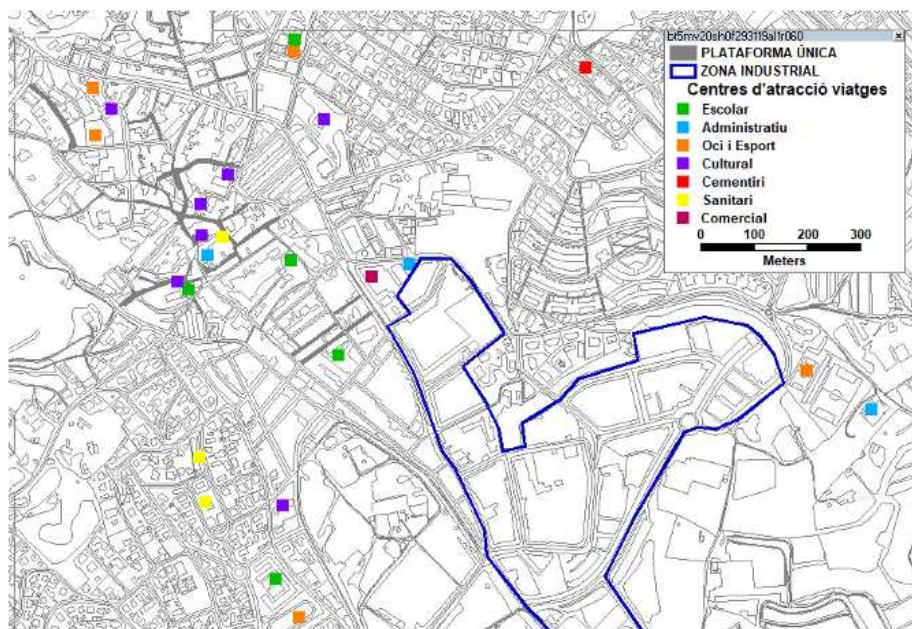


Fig. 3. Centres d'atracció i generació de viatges. Font: Elaboració pròpia

2.3. Anàlisi demogràfic

Al municipi hi viuen uns 9.000 habitants l'any 2018. En els últims 10 anys, la població s'ha mantingut estable per sota dels 9.000 habitants amb un creixement del 4,5% de 2008 – 2018.

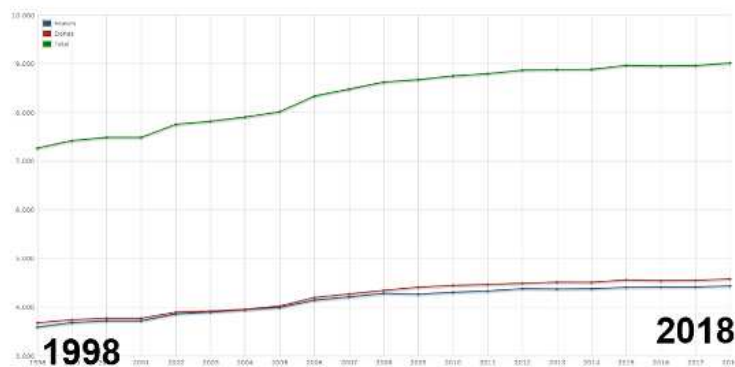


Fig. 4. Evolució dels habitants. Font: Idescat

No es preveu cap desenvolupament urbanístic que pugui fer variar aquesta tendència en els propers sis anys.





2.4. Dades de motorització

L'índex de motorització es situa als 772 vehicles / 1.000 hab., un 13% superior a la mitjana comarcal. Aquest increment es fa molt palès en el cas de les motocicletes (160), un 36% superior a la mitjana comarcal.

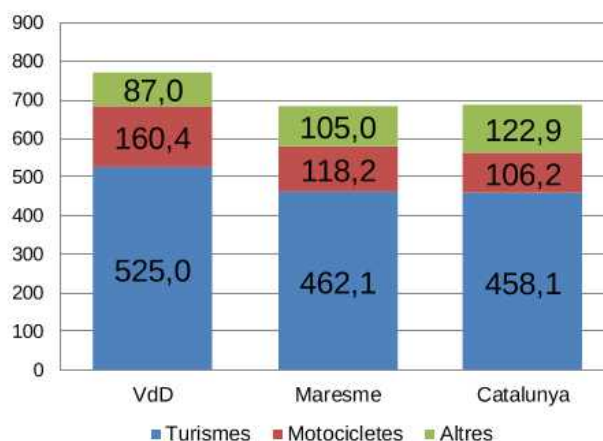


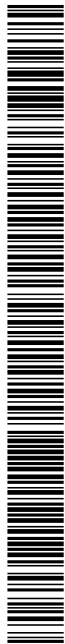
Fig. 5. Motorització (Vehicles / 1.000 Hab.). Font: Idescat. Elaboració pròpia

Si es compara l'índex de motorització de turismes i motocicletes amb municipis pròxims a Barcelona i l'AMB es pot afirmar que aquest increment respecte la mitjana comarcal es deu a la presència de pendents i la proximitat amb Barcelona.

	Teià	Alella	Cabrils
Turismes	547,1	545,3	534,2
Motocicletes	186,6	184,8	174,9

Fig. 6. Motorització (Vehicles / 1.000 Hab.). Municipis veïns Font: Idescat. Elaboració pròpia

El nombre de turismes es situa als 4.732 l'any 2019, augmentant a un ritme de 1% anual en els últims cinc anys (4.509 al 2013).



3. DIAGNOSI

3.1. Mode a peu

Per tal d'analitzar de forma exhaustiva l'oferta per a persones vianants del municipi, s'ha realitzat un inventari de les voreres tenint en compte l'amplada útil de les voreres i els passos de vianants, els itineraris de connexió i la demanda en els principals punts del municipi.

3.1.1. Tipologia de carrers

L'amplada de la major part dels carrers permet la diferenciació entre voreres i calçada (80% >7m.). Tanmateix, en molts carrers del centre l'amplada és inferior a 9 metres i aquests acostumen a configurar-se amb un carril de circulació i un d'aparcament, deixant unes voreres insuficients per a les persones que es desplacen a peu (Manuel Moreno, Quintana, etc.)

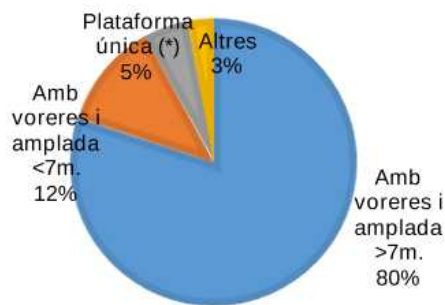


Fig. 7. Tipologia dels carrers. Font: Elaboració pròpia.

Els carrers de <7m. d'amplada (i també els d'entre 7 i 9) són els carrers en els quals, tot i existir una diferenciació de nivell entre l'espai de circulació dels vehicles i el de vianants, s'haurien de convertir en plataforma única, ja que l'espai disponible per a les persones que es desplacen a peu és insuficient.

Es tracta de carrers amb una configuració habitual d'un carril de circulació i un o dos cordons d'aparcament. Aquesta situació es troba generalment en carrers del perímetre de la zona per a vianants com Quintana, Riera Salvat, etc.



Fig. 8. Carrer Quintana. Font: Elaboració pròpia





3.1.2. Xarxa de voreres

L'anàlisi de la xarxa de voreres s'analitza a través de l'amplada útil d'aquestes, que és la lliure d'obstacles i que redueixen l'amplada total de la vorera.

Al municipi, la creació i ampliació de la zona per a vianants en carrers més cèntrics s'ha produït mantenint o creant la ubicació de cordons d'aparcament i dobles sentits de circulació en carrers del perímetre de la zona per a vianants. Aquest fet s'ha produït mantenint voreres amb amplades útils inferiors a 0,9 metres (mínima amplada del Codi d'accessibilitat català) degut a la presència de diversos elements reductors de la seva amplada útil (arbres, fanals, pals, etc.) en molts carrers no només del perímetre del centre sinó també en urbanitzacions i d'altres zones del municipi.



Fig. 9. Elements reductors de l'amplada útil. Font: Elaboració pròpia

En molts casos, els escocells dels arbres, pals de la xarxa elèctrica i altres elements urbans redueixen l'amplada real. Aquests s'han dividit per:

- Sense vorera: sigui perquè no està urbanitzat o bé perquè es correspon a un tram de camí que connecta amb una altra zona.
- Menys de 0,9m., que és el llindar que estableix el Codi d'accessibilitat de Catalunya per establir si una vorera és accessible o no.
- De 0,9 a 2m, que permeten un pas còmode i segur de les persones que es desplacen a peu.
- Més de 2m (1.8)., d'acord amb els estàndards de qualitat de la legislació espanyola.
- Plataforma única, on les persones vianants tenen prioritat sobre el vehicle privat motoritzat.

A continuació es mostra una figura amb la classificació utilitzada per definir els intervals d'amplada útil de voreres:

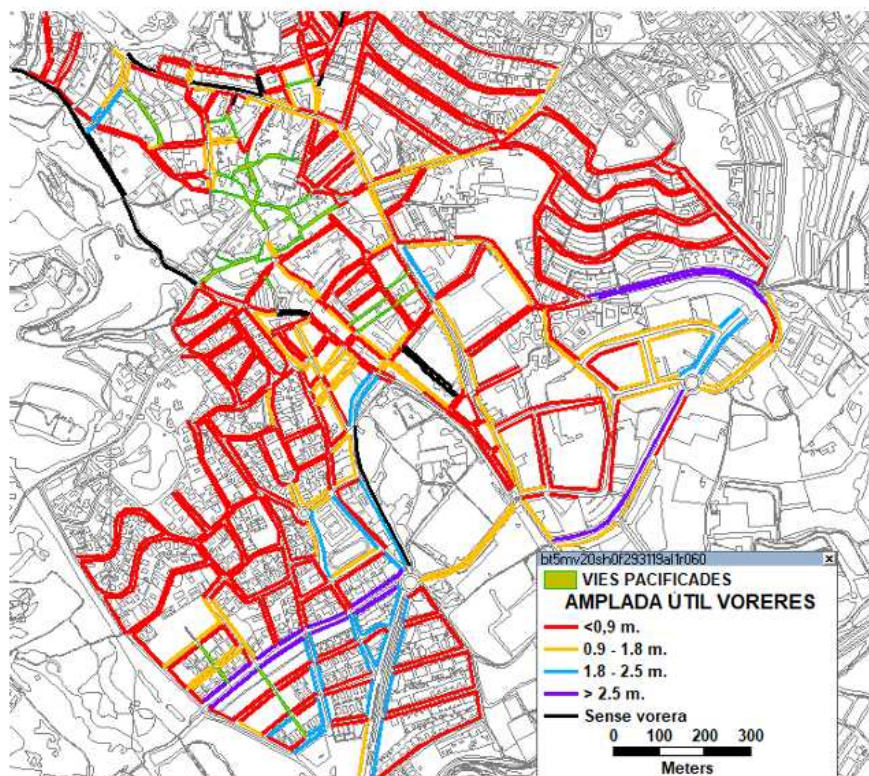


Fig. 10. Amplada útil de voreres. Font: Elaboració pròpia

En el plànol es pot observar com la major part de voreres no són accessibles (69%), excepte a la zona per a vianants, la major part de la Riera de Targa, carrers de la zona industrial i trams concrets on s'ha actuat per a millorar les voreres. D'aquesta forma es pot afirmar que la major part dels desplaçaments a peu es produeixen per trams no accessibles.

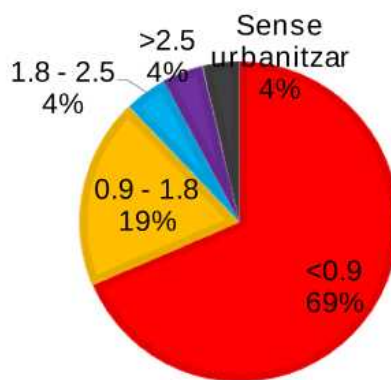
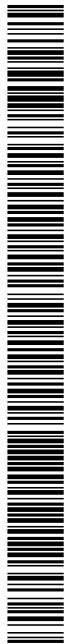


Fig. 11. Amplada útil de les voreres_2. Font: Elaboració pròpia





3.1.3. Passos per a vianants

Dels 262 passos per a vianants analitzats, un 72% disposen d'unes condicions mínimes acceptables respecte l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda.

La major part dels passos que permeten accedir al centre i a les escoles es troben adaptats.

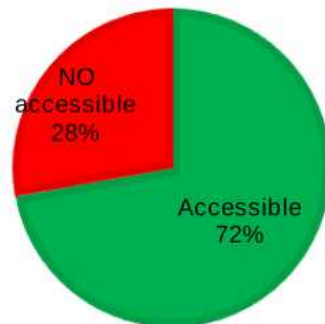


Fig. 12. Tipologia de passos per a vianants. Font: Elaboració pròpia

Els passos no accessibles (73) no permeten salvar el desnivell entre la calçada i la vorera. En alguns casos, es localitzen en carrers amb pendents on les condicions d'accessibilitat difícilment milloraran i en d'altres es localitzen en carrers que haurien de ser plataforma única (<7m). Tanmateix, hi ha passos no adaptats en punts on caminen moltes persones vianants com la Riera de Targa o Vidal i Barraquer.

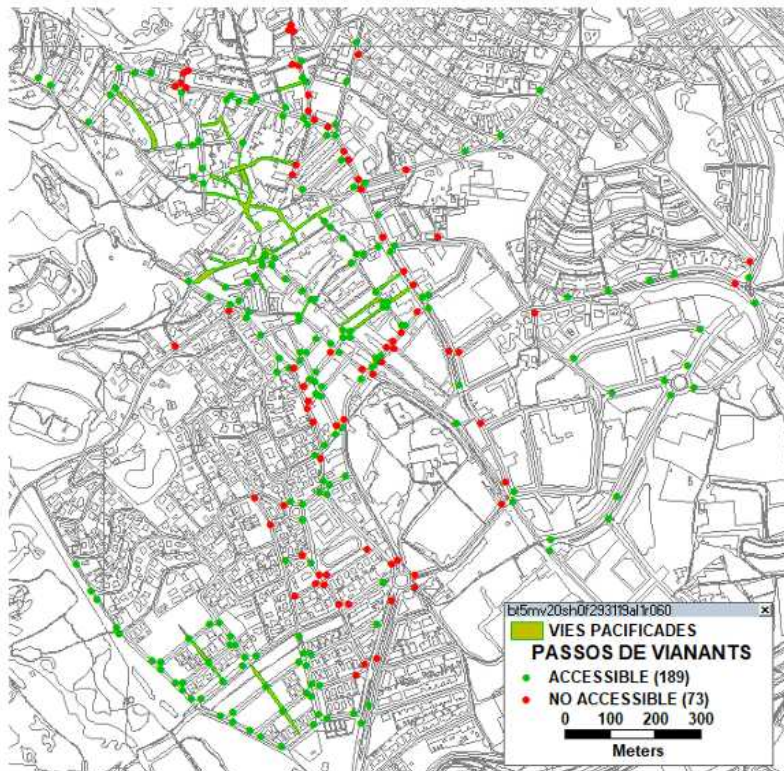


Fig. 13. Localització dels passos per a vianants. Font: Elaboració pròpia



La major part de carrers de les urbanitzacions de San Sebastià, Santa Maria i Comtes d'Urgell no disposen de passos per a vianants.

3.1.4. Zona per a vianants

En els últims anys s'ha anat ampliant la zona per a vianants fins arribar a uns 12.400 m² de carrers amb prioritat per a vianants.

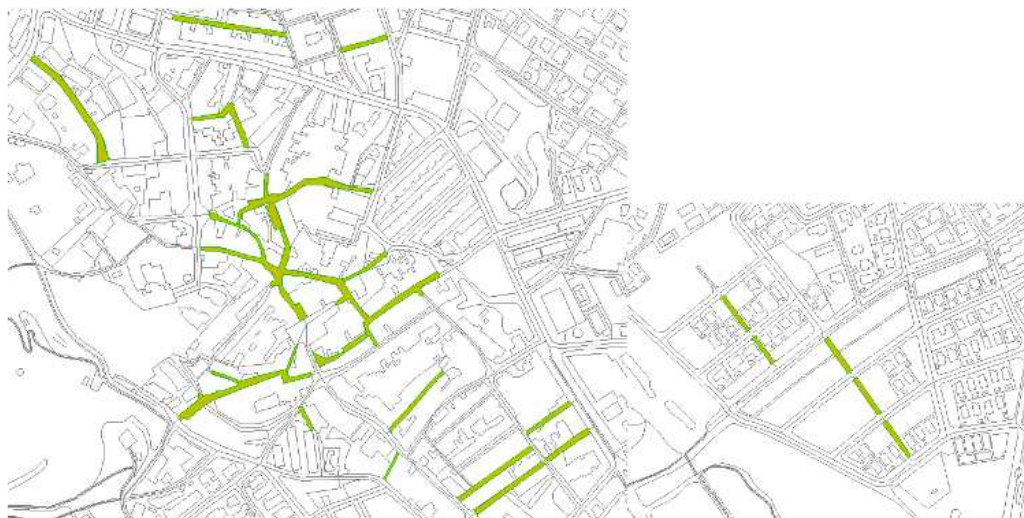


Fig. 14. Zona per a vianants. Font: Elaboració pròpia

En tots els carrers es permet la circulació a tots els vehicles (amb excepcions puntuals) al llarg de tot el dia.

La zona per a vianants inclou dues tipologies de carrers:

- Amb plataforma única. Es tracta de la tipologia més comuna de zona per a vianants on no està permès estacionar-hi, malgrat que en diversos punts hi estacionen vehicles de forma il·legal i també de forma legal ja que s'hi ha habilitat algunes places d'aparcament com és el cas del carrer Mestra Viladrosa.



Fig. 15. Entrada carrer Nou cantonada Llessamí. Font: Elaboració pròpia



- Pacificats a través de la col·locació de jardineres. Des de fa pocs anys, per tal de reduir l'impacte de la circulació de vehicles en alguns carrers s'han pacificat a través de la col·locació de jardineres que obliguen als vehicles a circular en zig-zag reduint així la seva velocitat. Aquesta actuació s'ha dut a terme als carrer Murillo (fotos), Sort, etc. Els trams de carrers pacificats es troben senyalitzats a la seva entrada.



Fig. 16. Carrer Murillo. Font: Elaboració pròpia

Tot i que no està pacificada, la Plaça de la Vila esdevé el principal focus de vianants al llarg del dia. Tots els itineraris que condueixen a ella han estat habilitats o s'inclouen dins la zona per a vianants. Tanmateix, el pas de vehicles per aquest punt és excessiu degut a:

- Existència d'unes 30 places d'aparcament entre zona blava, taronja, càrrega i descàrrega i altres reserves.
- La localització del CAP, Policia Local i Ajuntament, atrau un nombre important de vehicles.
- La permissivitat de circular per la plaça fa que l'itinerari Manuel Moreno – Plaça de la Vila – Mestra Viladrosa / Font de la Teula pugui ser utilitzat enlloc de la Riera de Targa o Riera de Salvat / Avinguda Santa Maria.

3.1.5. Itineraris interns de vianants

La major part dels desplaçaments interns es realitzen a peu. La ubicació dels principals centres d'atracció de viatges (al centre del nucli urbà) així com les dimensions i morfologia del municipi afavoreixen la mobilitat a peu, ja que els temps de recorregut són molt curts. La major part de viatges a peu es produeixen dins el perímetre Riera de Targa – I. Bufalà – Sta. Maria i Marquès de Barberà, d'aproximadament 800 metres longitudinals i 500 metres transversals.

La zona de vianants i els carrers adjacents concentren una part significativa dels desplaçaments quotidians, atès que acullen l'Ajuntament, l'Església, el Centre d'Atenció Primària i la principal zona comercial. L'existència de pendents i proximitat de la major part de centres generadors de viatges poden influir en que els desplaçaments siguin curts.

El plànol d'itineraris principals inclou els camins escolars, les vies pacificades i els principals carrers que connecten barris i/o centres generadors de viatges.

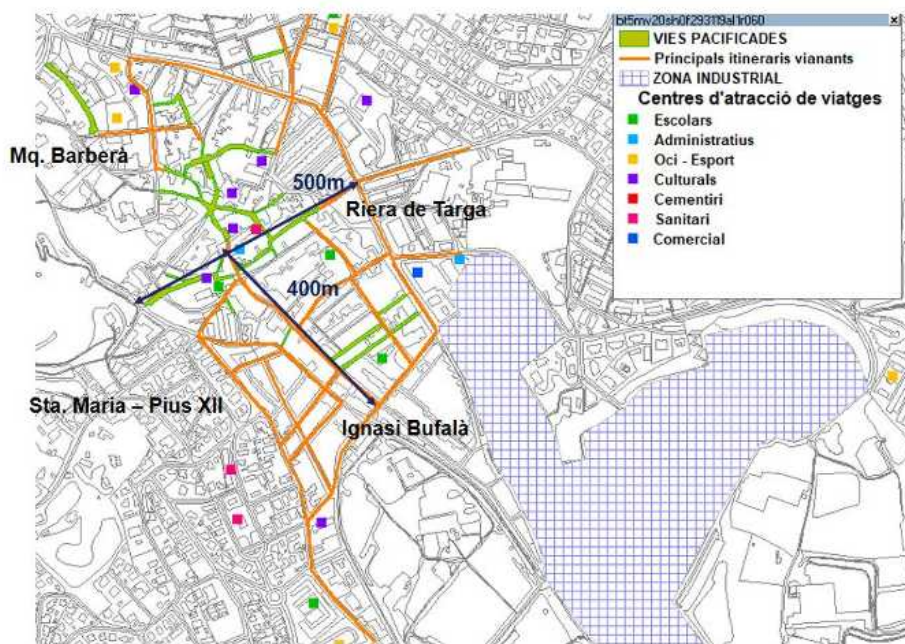


Fig. 17. Itineraris per a persones vianants. Font: Elaboració pròpia

A continuació, es destaquen els 2 principals itineraris:

- Itineraris escolars

S'han adaptat uns itineraris per tal que els infants puguin accedir a peu a les escoles amb unes condicions més segures. Aquestes consisteixen en:

- Senyalitzar els itineraris amb un llapis pintat a terra (veure foto). Actualment, la pintura està molt desgastada.



Fig. 18. Llapis indicador de camí escolar. Font: Elaboració pròpia

- Aquests itineraris es produeixen per carrers de l'illa de vianants i a través de carrers amb voreres més amples. La circulació de vehicles en hora punta coincideix amb l'entrada d'escolars en punts com el carrer Nou (illa de vianants amb doble sentit) generant alguns conflictes.

- Es realitzen talls de circulació als trams situats davant l'entrada de les escoles.



Al plànol que es mostra a continuació es localitzen els trams de carrers que conformen els itineraris escolars entorn les 3 escoles que es van analitzar en un estudi específic, més els principals itineraris d'accés a l'Institut Jaume Almera



Fig. 19. Itineraris escolars entorn les escoles. Font: Elaboració pròpia

- Itineraris d'accés a la Plaça de la Vila

La major part d'itineraris d'accés a la plaça discorren per carrers amb plataforma única. Tanmateix, la bona accessibilitat en vehicle privat motoritzat a la plaça genera que el nombre de vehicles que circula per aquests carrers sigui superior a la que hauria de ser per una illa de vianants afectant la seguretat de vianants, especialment als carrers Nou i Mestra Viladrosa.

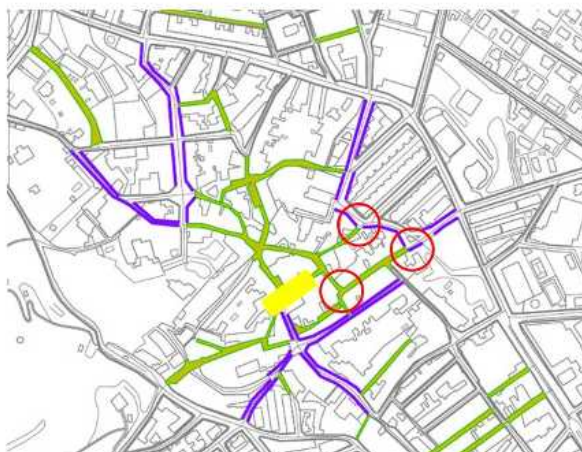


Fig. 20. Itineraris d'accés a la Plaça de la Vila. Font: Elaboració pròpia



Fig. 21. Carrer Mestra Viladrosa cantonada amb carrer Nou. Font: Elaboració pròpia

El doble sentit de circulació al tram del carrer Nou, entre Llessamí i Sant Antoni, és clarament perjudicial per a les persones que es desplacen a peu que sovint es veuen afectades per vehicles mal estacionats.



Fig. 15. Entrada carrer Nou cantonada Llessamí. Font: Elaboració pròpia

La presència d'escales permet un accés més ràpid, però dificulta l'accessibilitat, a més del pendent existent.



Fig. 22. Baixada Llessamí. Font: Elaboració pròpia

- Itineraris de connexió amb els municipis veïns

Els itineraris que connecten Vilassar de Dalt amb els municipis veïns es produeixen per la part sud. Pel nord, l'Avinguda Sant Sebastià connecta amb Cabriels i el Camí de la Cisa amb Premià de Dalt, però ambdós tenen forts pendents que dificulten la seva utilització per part de les persones que es desplacen a peu.

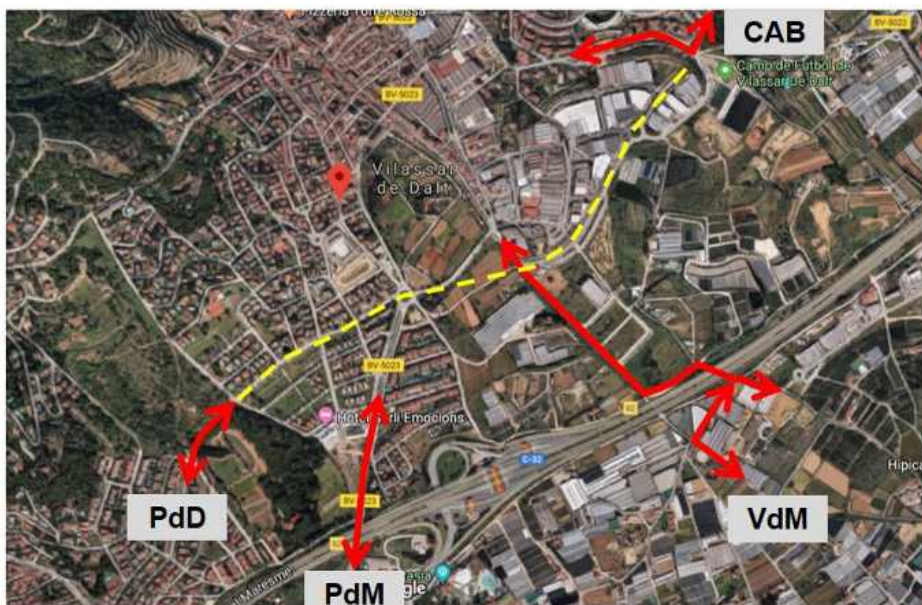


Fig. 23. Itineraris de connexió amb municipis veïns. Font: Elaboració pròpia

Les connexions es produeixen amb:

- Premià de Dalt (PdD): La connexió de Sot d'en Pi amb la Ctra. dels Sis Pobles unirà VdM amb PdD i esdevindrà un itinerari de connexió transversal amb Cabriels a través de Can Maians i Camí de Can Tosca.
- Premià de Mar: bona connectivitat a través d'un itinerari segregat a la Ctra. BV-5023
- Vilassar de Mar: baixa qualitat en l'itinerari que transcorre per la Riera de Vilassar i el Camí del Mig (sense voreres), asfaltat parcialment.



3.2. Bicicleta

3.2.1. Xarxa de bicicletes

L'ús de la bicicleta té dues vessants: una de caràcter d'oci i esportiu i l'altra d'ús diari com a mode de transport de mobilitat quotidiana. Cadascun d'aquests usos determina unes característiques idònies de com ha de ser la xarxa d'itineraris.

El municipi forma part del Parc Natural de la Serra Litoral i al llarg dels caps de setmana moltes persones ciclistes amb bicicletes de muntanya hi accedeixen per realitzar itineraris pels nombrosos camins existents. Des de VdD, s'hi pot accedir a través del carrer de la Carena o el Camí de la costa.

Tanmateix, des de la vessant de la mobilitat quotidiana, no existeix una xarxa adaptada i connectada per a la circulació de bicicletes, al marge dels carrers pacificats o de plataforma única on les bicicletes poden circular de forma segura. Només s'han adaptat quatre trams aïllats: un al sector industrial de Vallmorena (vorera bici) i tres al sector de Can Nolla (vorera bici i carril segregat no físicament), que sumen 950 metres aproximadament.

Aquesta circumstància ocasiona una baixa presència de ciclistes circulant per aquests trams i també per la resta de carrers del municipi.



Fig. 24. Oferta viària per a bicicletes. Font: Elaboració pròpia



3.2.2. Aparcaments per bicicletes

El consistori ha habilitat 9 aparcaments per a bicicletes a l'entrada dels principals equipaments (ajuntament, piscina, etc.)

Per accedir a ells no es disposa d'una oferta específica que eviti pedalar per carrers principals de trànsit com Riera de Targa o Salvador Albert.

S'ha detectat una baixa ocupació dels aparcaments al llarg de diferents períodes del dia.

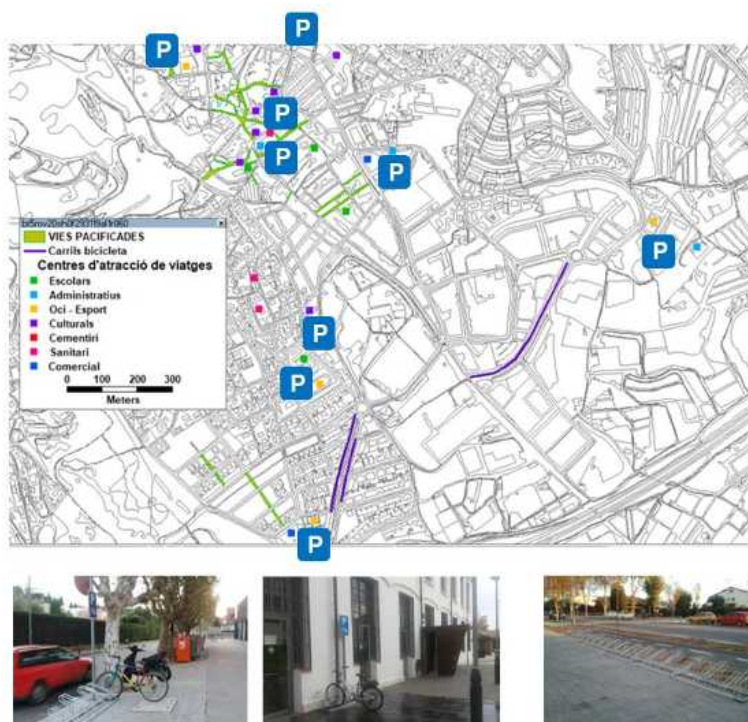
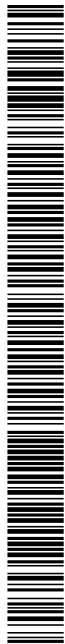


Fig. 25. Aparcaments per a bicicletes. Font: Elaboració pròpia

Actualment, el nombre de persones que utilitzen la bicicleta per a la mobilitat quotidiana no és molt elevat, però és una tendència clarament a l'alça en molts municipis i es considera que les característiques de Vilassar de Dalt poden fer incrementar el nombre de ciclistes en els propers anys si s'implanta una xarxa d'itineraris segurs i ben connectats.

Des de la vessant esportiva i d'oci, especialment de cap de setmana, hi ha un major nombre de persones que utilitzen la bici, tot i que encara hi ha marge de creixement.



3.3. Transport públic

3.3.1. Oferta de serveis

Vilassar de Dalt no disposa de cap servei col·lectiu (excepte taxi) que permeti viatjar amb un origen i una destinació dins el municipi.

El municipi disposa de 4 línies interurbanes d'autobusos (1 nocturna) que connecten principalment amb Barcelona. En menor mesura també disposa de connexions amb els municipis veïns, inclòs l'estació de ferrocarril de Premià de Mar i l'Hospital de referència a Mataró.

LÍNIA	Dill - Div		Dissabtes		N. Parades (VdD)	Temps viatge	Frequència de pas
	Expedicions	Horaris	Expedicions	Horaris			
C3/4. VDD - BCN (Directe C-32)	23+21	6:15 - 20:45	10+10	8:15 - 22:30	9	32'	38'
C3/4. VDD - PdM - BCN (C32)	17+19	7:30 - 22:00			9	41'	51'
C30. VdD - MATARÓ	16+18	6:05 - 22:00	7+7	7:00 - 21:05	9	45'	60'
C6. CAB - VdD - BCN (C32)	5+5	6:46 - 20:45			10	40'	168'
N81. VdD - BCN	1+2	01:37 - 2:45	4+4(*)	23:37 - 03:45	2	52'	

(*) Nits de divendres i dissabtes

Fig. 26. Oferta de línies de transport col·lectiu. Font: Elaboració pròpia

La línia C3 / C4 connecta VdD amb Barcelona de dues maneres: algunes expedicions ho fan de forma directe per autopista (23+21 expedicions diàries) i unes altres passant per la zona nord de Premià de Mar (17+19) que augmenten el temps de recorregut amb uns 10 minuts respecte el directe.

The image shows a detailed bus schedule for line C3/4. It includes a route map on the left and a table of departure times on the right. The table is organized by destination: Premià de Mar, Barcelona, and Mataró. It lists departure times for both directions (Vilassar de Dalt to destination and return) and includes a section for 'Dissabtes i divendres festius (excepte apost)' (Saturdays and public holidays, except Ash Wednesday).

Fig. 27. Horaris línia C3/C4. Font: Moventis





Fig. 29. Riera de Targa entre Mataró i Av. Sant Sebastià. Font: Elaboració pròpia

En el cas de la C3/C4, el final de recorregut pel nord es produeix a mitjançant un canvi de sentit a la mateixa Riera de Targa. L'autobús realitza una maniobra de marxa enrere a la cruïlla de Riera de Targa amb Dr. Emili Masriera en un tram sense sortida a la Riera de Targa, que no representa una situació molt perillosa.



Fig. 30. Riera de Targa amb Dr. Emili Masriera. Font: Elaboració pròpia

La connexió amb Cabriels es realitza a través de l'Avinguda Sant Sebastià.

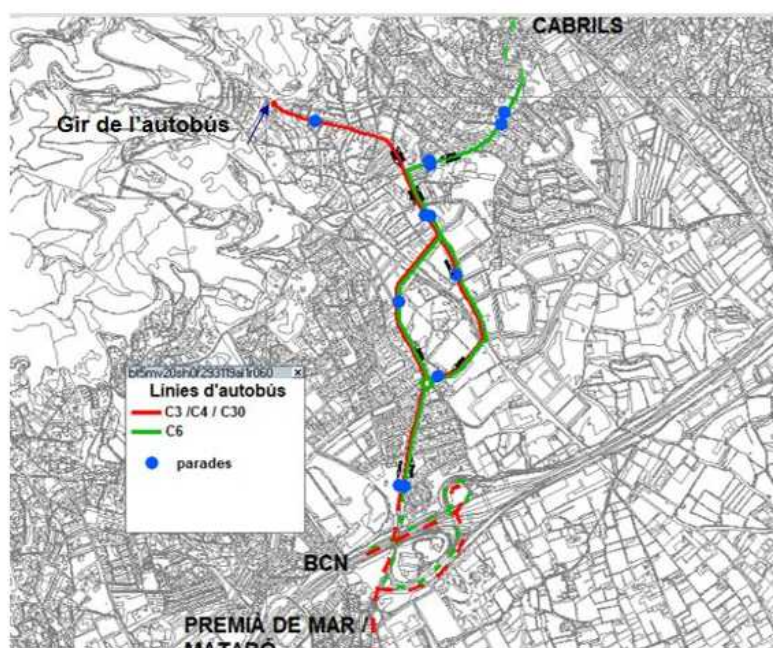


Fig. 31. Recorregut de les expedicions. Font: Elaboració pròpia

3.3.2. Cobertura territorial

La cobertura territorial de les línies està condicionat per la configuració urbanística i pels pendents del municipi, sent el recorregut actual per la Riera de Targa el més ben preparat per absorbir les expedicions d'autobusos. Donat que la major part de la població viu a la banda esquerra de la Riera de Targa, la major part de la demanda accedirà des d'aquesta banda a les parades d'autobús.

El radi de cobertura mínim de les parades d'un servei d'autobusos interurbà és de 450 metres (en groc al plànol). Tanmateix, tenint en compte els pendents existents, s'ha creat una segona corona de 300 metres (en lila al plànol) per caracteritzar millor la cobertura. D'aquesta forma es pot afirmar que el nivell de cobertura a la població és bo (95% a 450m, i 82% a 300m.).

L'excel·lent connexió del servei públic amb Barcelona conjuntament amb el fet que per accedir-hi en vehicle privat motoritzat cal pagar un peatge, ha provocat que moltes persones usuàries que provenen de zones llunyanes (del mateix municipi o zones properes de municipis veïns) accedeixin en cotxe a l'entorn de les parades d'autobús, generant unes necessitats d'aparcament. Les parades que es veuen afectades per aquesta situació són les de Targa – Mataró on l'aparcament de Can Bruguera cobreix una part d'aquestes necessitats i la parada de l'Illa Fantasia que disposa d'un aparcament molt més gran, però menys segur.

El recorregut actual genera una baixa cobertura al polígon industrial de Vallmorena, que només està cobert per la parada de Targa amb Pi, és a dir, únicament en sentit sud. Així doncs, les arribades des de Barcelona al polígon industrial estan molt penalitzades ja que obliguen a caminar més d'1 km (depenent d'on s'accedeixi del polígon) o bé a continuar amb el recorregut de l'autobús cap al nord i adaptar-se a l'actualització de final de línia. Aquesta situació és equiparable a les sortides cap a Barcelona de les persones residents que viuen a l'entorn de la parada de Sant Josep Oriol amb I. Bufalà.

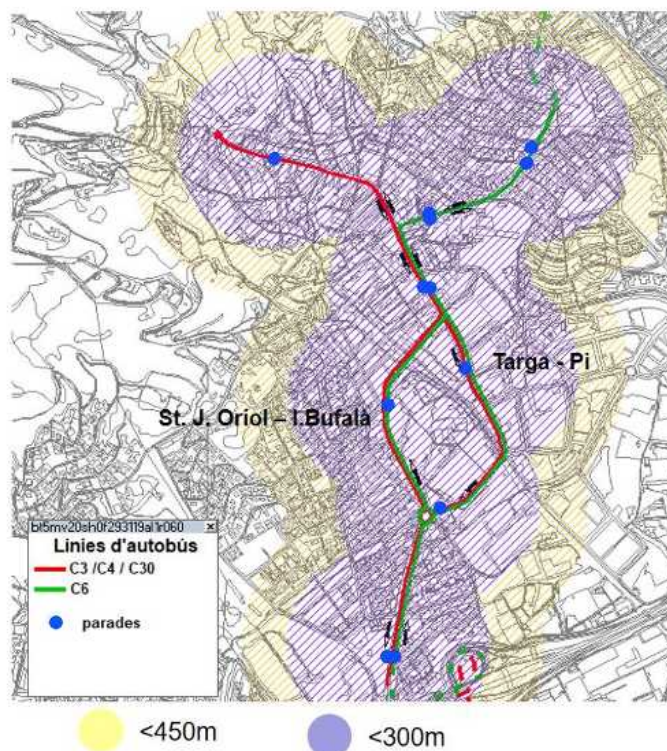


Fig. 32. Cobertura a la població del transport públic. Font: Elaboració pròpia

3.3.3. Tipologia de parades

Les parades més utilitzades per la demanda disposen de marquesina. La parada amb major demanda, Targa amb Mataró sentit sud, també inclou una pantalla amb informació variable on s'informa de les properes sortides i els temps d'espera.



Fig. 33. Panell d'informació variable. Font: Elaboració pròpia

En aquesta mateixa parada, es produeix una saturació total de persones passatgeres en hora punta d'accés a Barcelona (7 – 9h), generant una manca d'espai de marquesina o bancs.





Fig. 34. Parada Targa amb Mataró en hora punta. Font: Elaboració pròpia

Totes les parades tenen un itinerari d'accés a peu a través de voreres accessibles (>0,9 metres) i disposen de passos de vianants per poder-hi accedir (tot i que la majoria d'ells no estan adaptats per a persones amb mobilitat reduïda).

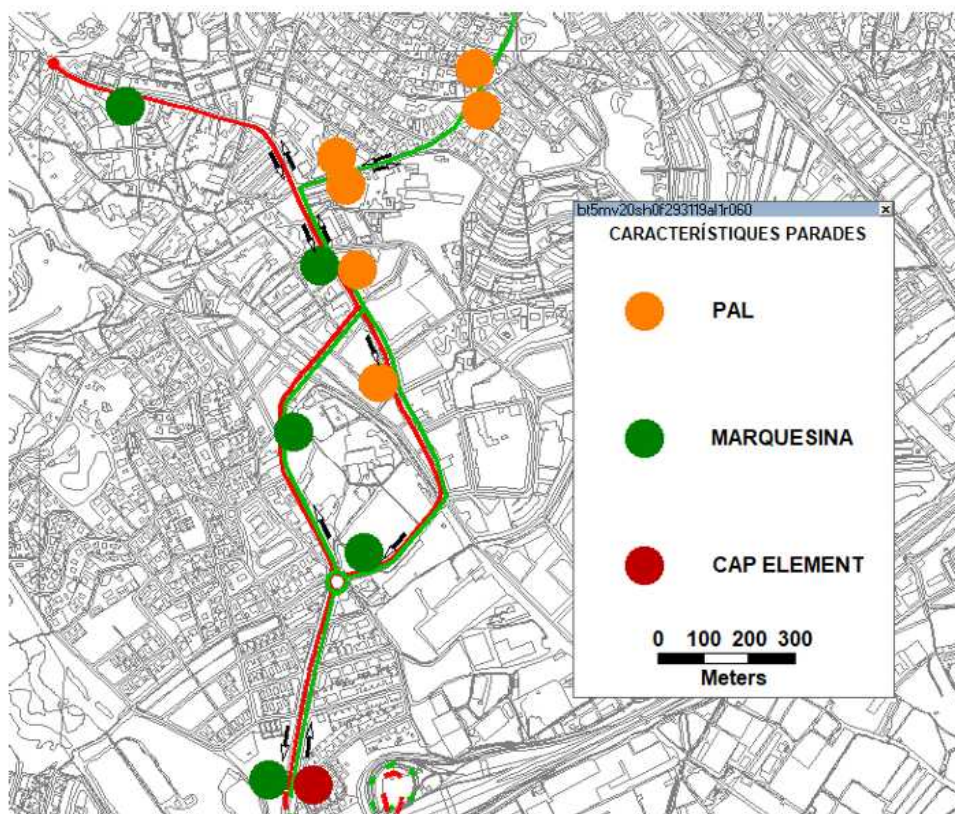


Fig. 35. Localització de parades. Font: Elaboració pròpia

La parada situada a la Ctra. de Premià de Mar amb Enric Morera a Can Nolla, no disposa de cap element de senyalització, però només és utilitzada per baixades de passatge i no per pujades.



Totes les parades es troben en el mateix carril de circulació, directament a la vorera, excepte les de Can Nolla que disposen d'apartador exclusiu



Fig. 36. Parada de St. Josep Oriol. Font: Google

3.3.4. Demanda dels serveis

Les dades facilitades per l'operador mostren com la línia amb un major nombre de persones viatgeres és la C3/C4 amb prop de 580.000 persones anuals l'any 2018, amb un creixement continuat des de 2015, però amb un augment important de la demanda des de 2017 amb 30.000 persones més anualment.

Es desconeixen les dades referents a cada municipi, però responsables de l'empresa CASAS, operadora del servei, s'ha estimat que a les hores punta el 50% del passatge és de VdD, mentre que a les hores vall del 75%. Cal tenir en compte que només realitza 4 parades a PdM (només per la part nord del municipi).

	2015	2016	2017	2018	Var. 15 / 18
C3 / C4	545.130	548.642	550.485	579.024	6,2%
C30	313.193	313.851	317.241	330.605	5,6%
C6	19.083	36.277	36.702	37.837	98,3%
N81	30.475	35.176	32.813	34.200	12,2%

Fig. 37. Demanda anual de les línies. Font: Moventis



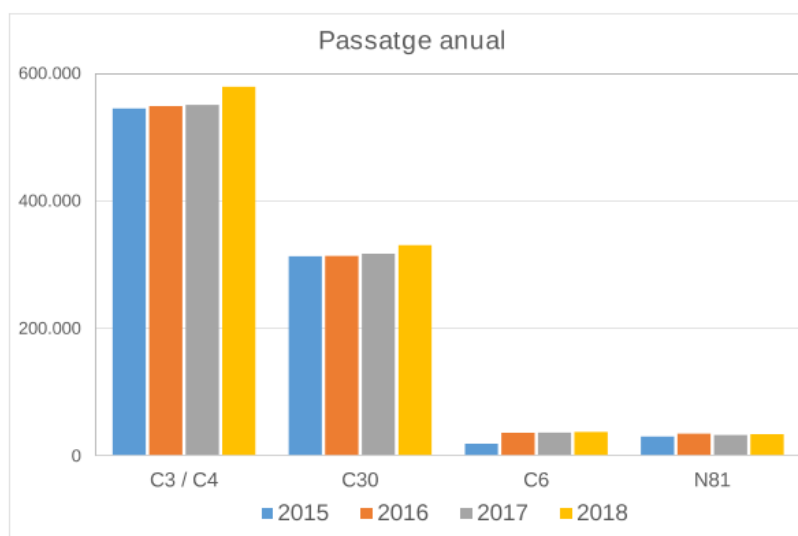


Fig. 38. Demanda anual de les línies 2. Font: Moventis

3.3.5. Tipologia de vehicles i recorreguts

Les expedicions de la línia C3/C4 tenen un recorregut total aproximat segons dades de Moventis de 29 km, dels quals 2,8 es realitzen a Vilassar de Dalt. Al llarg de l'any es realitzen 554.580 km dels quals un 9,7% transcorren per Vilassar de Dalt. El conjunt de les 4 línies realitzen un total de 90.227 km de recorregut a VdD.

Si relacionem aquesta xifra amb el nombre de persones viatgeres, el servei públic transporta 1,05 persones anuals /km.

	Km. Expedició		Km. Anuals		Passatge anual / km	
	Total	VdD	Total	VdD	Total	VdD
C3 / C4	29	2,8	554.580	53.546	0,98	
C30	21	2,8	197.597	26.346	1,59	
C6	28	2,9	52.425	5.430	0,36	
N81	35	2,9	59.208	4.906	0,51	
TOTAL	113	11	863.810	90.227	1,05	

Fig. 39. Recorregut de les línies. Font: Moventis

Tots els vehicles utilitzats són accessibles i de gasoil, no emprant cap vehicle amb energies més netes.

Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
Origen: Administració
Identificador document original: 1107602
Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
Pàgina 39 de 172

SIGNATURES

Cap signatura aplicada

	Places	Expedicions dia feiner	Places - km/ dia	Combustible	Accessibles
C3 / C4	53 - 100	80,0	122.960 - 232.200	Gasoil	SI
C30	81	38,0	64.638	Gasoil	SI
C6	70	10,0	19.600	Gasoil	SI
N81	37	2,0	2.590	Gasoil	SI

Fig. 40. Tipologies de vehicles. Font: Moventis



3.4. Circulació

3.4.1. Connexions de la xarxa viària municipal amb municipis veïns

Les connexions de la xarxa viària municipal amb els municipis veïns es produeix a través de tres accessos principals, que són utilitzats diàriament per uns 18.000 vehicles.

(1) BV-5023 (connexió amb la C-32 i PdM i de PdD). És l'accés més utilitzat amb un 62% de les entrades al municipi (11.255 vehicles)

(2) Carrer de Can Tosca cap a la BV-5022 (connexió amb la BV-5022 que connecta amb Cabrils i VdM), representa el 25,8% del trànsit dels tres principals accessos (4.689 vehicles).

(3) Av. Sant Sebastià cap a la BV-5022 (connecta amb Cabrils) i constitueix el 12,2% del trànsit dels principals accessos (2.222 vehicles)

Mencionar dos accessos més amb menor importància, i que no han estat aforats donat que el trànsit és estrictament local i no s'utilitzen de forma intensiva.

(4) Carrer de La Cisa-5022 (Premià de Dalt)

(5) Carrer Torrent de Vilassar cap al Camí del Mig (Premià de Mar/de Dalt i Vilassar de Mar)

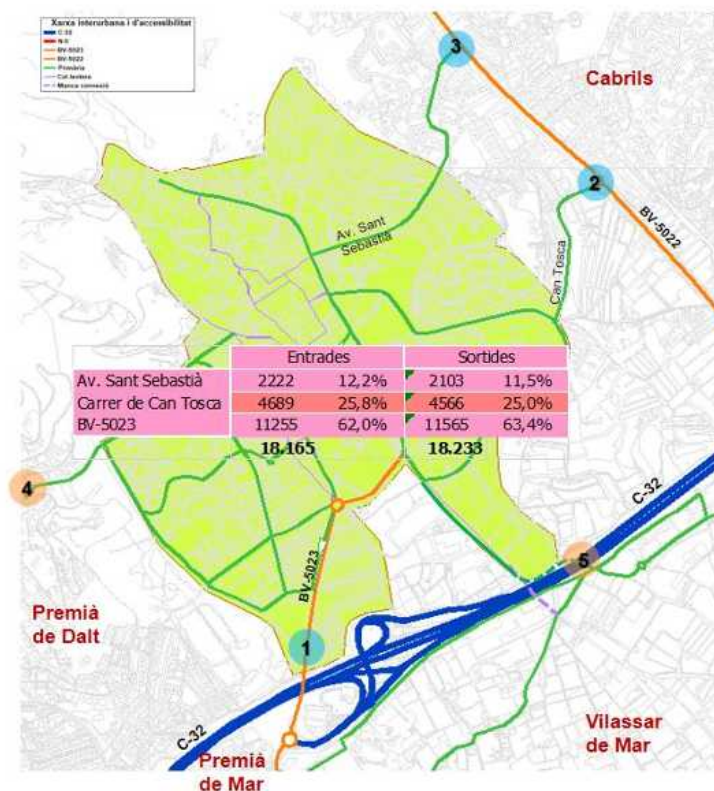
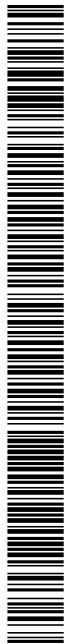


Fig. 41. Localització dels accessos. Font: Elaboració pròpia



1. Accés per la BV-5023 (connexió amb Premià de Dalt i de Mar)

Principal via de connexió amb la resta del territori a través de Premià de Dalt i Premià de Mar (connexió directa amb la C-32 i amb la N-II).

És utilitzada també per les persones residents de Cabrils per accedir a la xarxa interurbana principal en sentit Barcelona: els vehicles han de travessar Vilassar de Dalt a través de: Can Tosca-Carrer Salvador Albert i Riera- Av. Lluís Companys- Carrer Torrent de Vilassar- Can Maians (es produeixen situacions de congestió sobretot en hora punta de matí)

Cada dia entren i surten aproximadament 11.000 vehicles (Vilassar de Dalt + Cabrils). Al matí, l'IHP (intensitat en hora punta) (8.00 a 9.00h) les sortides representen el 9,7% (1.118 vehicles) mentre que les entrades el 7% (784 vehicles). En canvi a la tarda la diferència entre les entrades i sortides no és tan acusada.

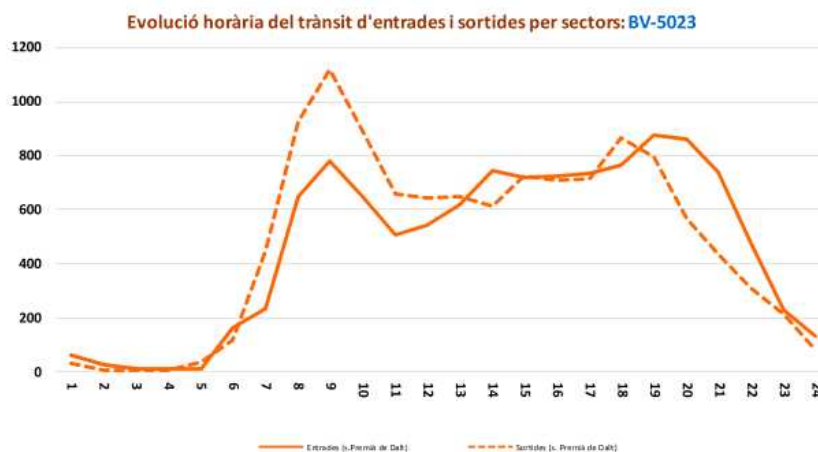


Fig. 42. Evolució horària del trànsit a l'accés per la BV-5023. Font: Elaboració pròpia

2. Carrer de Can Tosca (connexió amb Cabrils)

Principal via de connexió amb Cabrils i Vilassar de Mar (connexió directe amb la BV-5022 i de forma indirecte amb la N-II)

Aquest itinerari és utilitzat per:

- persones residents de VdD en relació amb el municipi de Mataró i voltants així com persones del Vallès (a través de la C-60) que no vulguin pagar el peatge de la C-32 i,
- persones residents de Cabrils en relació a la C-32

Cada dia entren i surten per aquest accés aproximadament 4.600 vehicles. Al matí l'IHP (8.00 a 9.00h) les entrades són molt superiors a les sortides (10,5% vs. 5,3%). En canvi a la tarda (IHP; 17.00 a 18.00h) la diferència no és tan acusada i el comportament és oposat, és a dir, les sortides són superiors a les entrades tot i que no de forma tan acusada (8,9% vs. 6,0%)

Aproximadament el 38% del trànsit és de pas entre Cabrils i la C-32 (hipòtesis: trànsit de 6.00 a 10.00h del matí).





Estudi de mobilitat urbana de Vilassar de Dalt

41

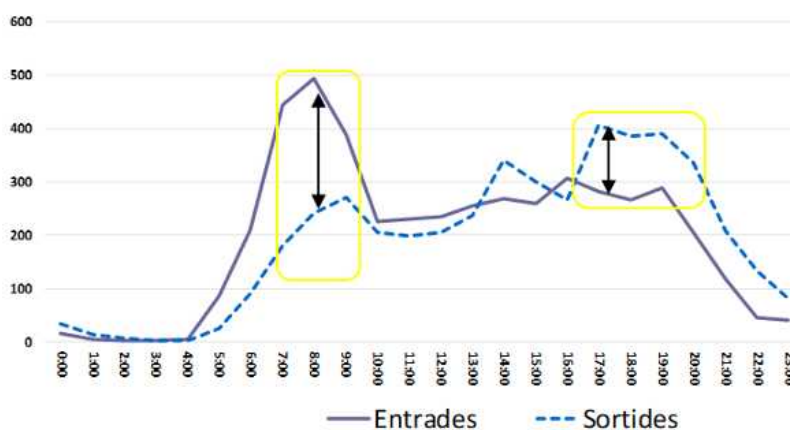


Fig. 43. Evolució horària del trànsit a l'accés per el camí de can Tosca. Font: Elaboració pròpia

3. Avinguda Sant Sebastià (connexió amb Cabrils)

Principal via de connexió entre Cabrils i el centre de Vilassar de Dalt (connexió de caràcter intermunicipal), a través de les urbanitzacions de Sant Sebastià.

La connexió es produeix a través d'un pendent amb rampes superiors al 10%.

Cada dia entren i surten per aquest accés aproximadament 2.200 vehicles. Al matí l'IHP (8.00 a 9.00h) les entrades són molt superiors a les sortides (9,9% vs. 5,8%). En canvi a la tarda (IHP; 18.00 a 19.00h) la diferència no és tan acusada i el comportament oposat, és a dir, les sortides són superiors a les entrades tot i que no de forma tan acusada (9,1% vs. 7,20%).

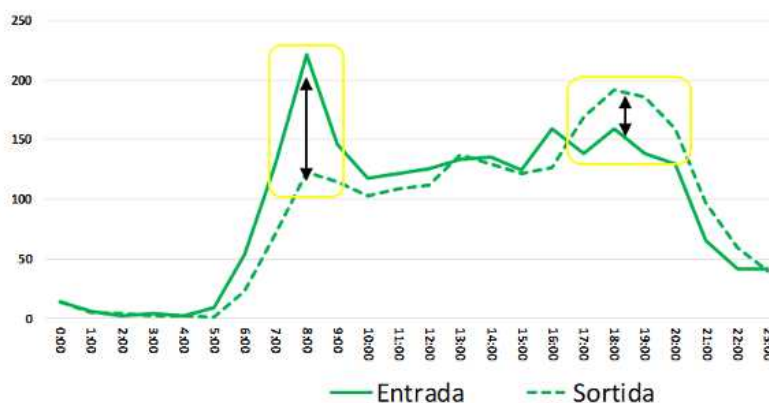


Fig. 44. Evolució horària del trànsit a l'accés per l'Av. San Sebastià. Font: Elaboració pròpia

4. Carrer de Cisa (connexió amb Premià de Dalt)

Aquest accés s'utilitza en menor mesura que els altres tres i connecta de forma secundària el sector nord-est de Premià de Dalt i el sector nord-oest de Vilassar de Dalt a través d'urbanitzacions.

El carrer no té connexió directe amb la xarxa interurbana.

Les característiques urbanístiques i topogràfiques de la zona (pendents entre el 5 i 10%, trams llargs sense interseccions i voreres estretes o inexistents en alguns trams) inciten negativament a circular-hi per sobre la velocitat permesa (30 km/h).



Fig. 45. Carrer de la Cisa. Font: Google Street view

5. Torrent de Vilassar (connexió amb VdM)

Accés entre el sector industrial de Vallmorena i Vilassar de Mar/Premià de Mar a través del Camí del Mig.

Tot i que hi ha connexió directe amb el Camí del Mig a través del carrer Torrent de Vilassar i el pas soterrat per la C-32 aquest no és accessible (carrers sense urbanitzar i sense amplada suficient pel doble sentit). Aquest accés s'utilitza en menor mesura que els altres tres i connecta de forma secundària el sector nord-est de Premià de Dalt i el sector nord-oest de Vilassar de Dalt a través d'urbanitzacions.



Fig. 46. Torrent de Vilassar i pas per sota la C-32. Font: Elaboració pròpia

3.4.2. Jerarquia viària

Els carrers que formen part de la xarxa viària del municipi tenen diverses funcions segons la seva localització i ús per part de la demanda. Per entendre la funcionalitat dels diversos carrers s'han jerarquitzat amb tres categories:



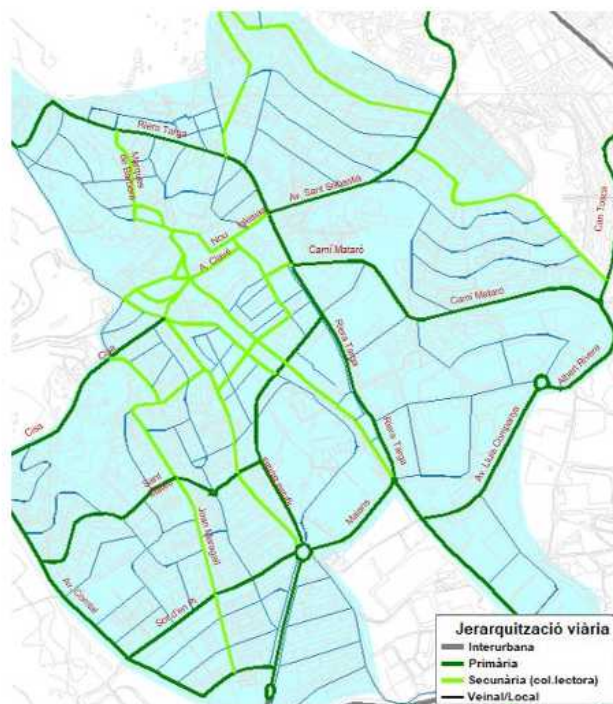


Fig. 47. Jerarquia viària. Font: Elaboració pròpia

1. Xarxa primària

La xarxa primària és la que permet garantir la connectivitat entre les diferents parts del municipi i la continuïtat dels itineraris dins d'una lògica simplificada dels recorreguts.

La xarxa té una bona connectivitat amb la resta de carrers i accessos tot i que manca al sector central accessibilitat longitudinal (est-oest)

Els carrers que la conformen són majoritàriament de doble sentit. En alguns casos l'amplada excessiva o estreta dels carrils és un factor que incideix negativament en la seguretat viària: vial de Can Maians, Av. Lluís Companys, Camí de Mataró, carrer Lleida, etc.

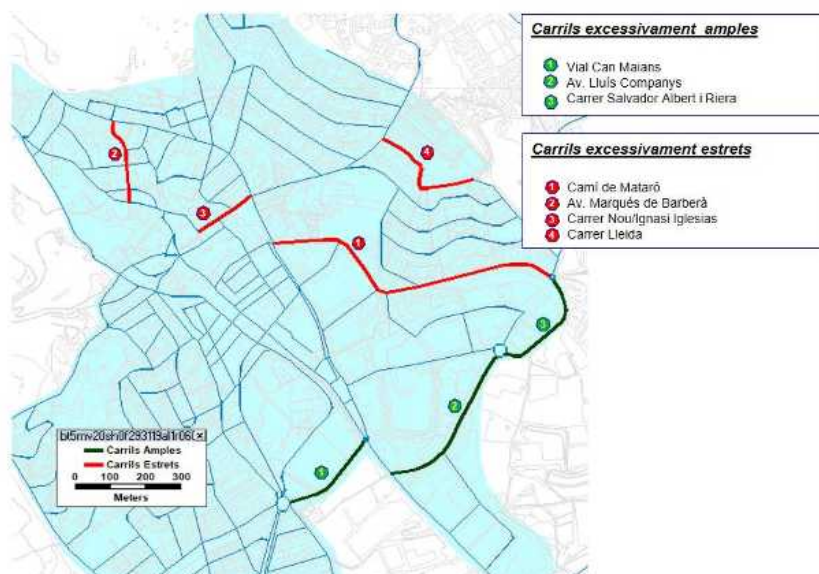


Fig. 48. Tipologia de carrers. Font: Elaboració pròpia

Alguns dels carrers on s'han detectat disfuncions són:

- Vial de Can Maians

Es tracta d'un dels carrers amb més trànsit del municipi ja que uneix el trànsit de la Riera de Targa amb el procedent de la zona industrial i del Camí de Can Tosca.

El tram d'aproximadament 250 metres és de doble sentit de circulació i amb un carril per sentit. Els carrils de circulació són excessivament amples (4 m.), sense interseccions i amb manca de passos de vianants intermedis. Tots aquests factors incideixen negativament en la seguretat viària dels usuaris fet que incrementa la possibilitat que els vehicles circulin per sobre la velocitat permesa.



Fig. 49. Secció del vial de Can Maians. Font: Elaboració pròpia

- Av. Lluís Companys

El carrer suposa una continuació de l'itinerari del Camí de Can Tosca i el vial de Can Maians. En aquest cas es situa en la zona industrial en un tram amb pendent.

El tram d'aproximadament 450 metres és de doble sentit de circulació, un carril per sentit i dos cordons d'aparcament que majoritàriament estan desocupats la major part del dia.





Els carrils de circulació són excessivament amples (3,5 m.) i tenint en compte que els cordons d'aparcament són pràcticament buits al llarg del dia, la sensació per les persones usuàries del cotxe és d'una major amplada, produint-se augments de la velocitat permesa.

El tram només té una intersecció secundària, tot i que disposa d'entrades i sortides a dues zones d'aparcament.

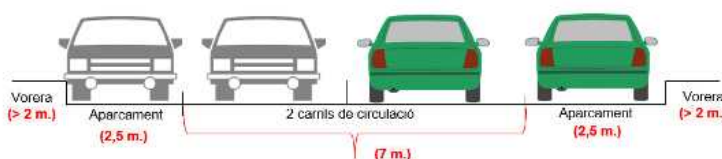


Fig. 50. Secció de l'Av. Lluís Companys. Font: Elaboració pròpia

El carrer Salvador Albert i Riera és la connexió entre Av. Lluís Companys i Camí de Can Tosca, també per la zona industrial. En aquest tram de 290 metres, la problemàtica és la mateixa que als trams: amplada dels carrils i pendents que permeten excessos de velocitat.

- Camí de Mataró

El carrer és de doble sentit de circulació amb un carril per sentit i un cordó d'aparcament. El carrer té trams on les voreres no són accessibles i no disposa de passos de vianants en bona part del seu recorregut.

Els carrils inferiors a 2,5 metres no permeten el creuament en contrasentit d'un turisme amb una furgoneta, havent de cedir el pas algun dels vehicles

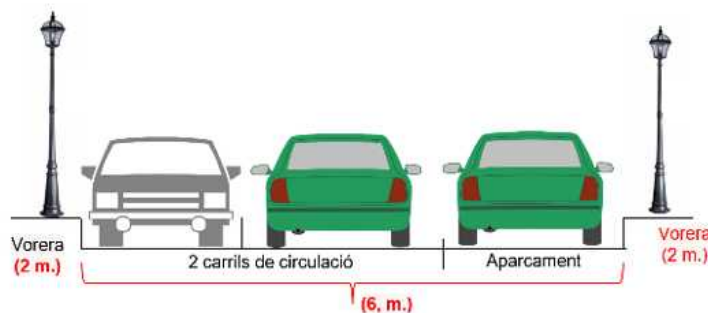


Fig. 51. Secció del vial de Camí de Mataró. Font: Elaboració pròpia

2. Xarxa secundària (col·lectora)

Els carrers que formen part de la xarxa secundària condueixen el trànsit des de la xarxa veïnal a la xarxa primària. La major part dels carrers que la conformen tenen un únic sentit de circulació i tenen una bona connectivitat entre els diferents barris. Tanmateix, alguns carrers de doble sentit no tenen l'amplada suficient perquè dos vehicles puguin circular alhora.

A la part central del municipi els moviments nord-sud presenten una bona connexió mentre que els itineraris longitudinals (est-oest) no estan garantits de forma directa.



La xarxa està conformada per carrers de diversa tipologia constructiva: plataforma única, pacificats, segregats. La major part de la xarxa col·lectora té sentit únic tot i que alguns trams presenten doble sentit: Marques de Barberà i carrer Nou/Ignasi Iglesias. La secció actual d'aquests vials no permet el pas de dos vehicles en contrasentit al mateix temps incidint negativament en la seguretat i fluïdesa de la via.

- Marqués de Barberà

El carrer connecta la zona nord de la Riera de Targa amb la zona per a vianants. En el carrer s'hi localitza la piscina municipal.

La secció del carrer és de doble sentit de circulació amb un carril per sentit i un cordó d'aparcament (dos cordons en un tram). Els carrils inferiors a 2,5 metres no permeten el creuament en contrasentit d'un turisme amb una furgoneta, havent de cedir el pas algun dels vehicles. D'altra banda, l'amplada útil de les voreres és inferior a 0,9 metres. Aquestes dues circumstàncies generen una situació de risc tant per a vianants com pels vehicles.

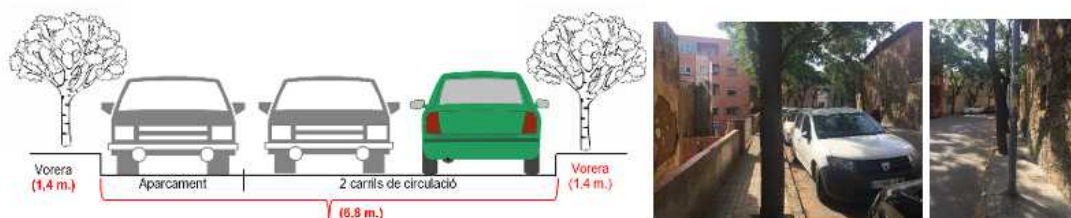


Fig. 52. Secció del vial de Marqués de Barberà. Font: Elaboració pròpia

3. Xarxa veïnal

Els carrers que formen part de la xarxa veïnal compten amb una circulació lenta i poc intensa, i són utilitzats bàsicament per persones residents de l'entorn.

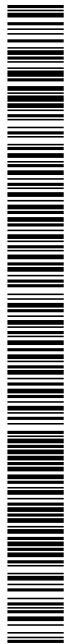
Per les característiques topogràfiques i urbanístiques la xarxa viària local situada al centre del municipi hi predomina el sentit únic mentre que la situada als barris perifèrics (urbanitzacions) presenta doble sentit de circulació.

3.4.3. Accessibilitat a la zona per a vianants

Es detecten 6 itineraris d'entrada a la zona per a vianants:

1. Carrer Nou/Ignasi Iglesias- Sant Antoni- Anselm Clavé: itinerari principal des de Riera de Targa juntament amb Marqués Barberà. A l'inici d'aquest es localitza l'aparcament de Can Bruguera, on els dimecres s'utilitza com a mercat ambulat.
2. Carrer Manuel Moreno
3. Riera Salvat. Juntament amb M. Moreno conformen l'accessibilitat des del sud, tot i que el més utilitzat és M. Moreno.
4. Carrer de la Cisa- Av. Mare de Deu de la Cisa: itinerari des de Premià de Dalt i urbanitzacions Santa Maria, Urgell.





5. Camí de la Costa: accés secundari des de la vessant nord

6. Carrer Marqués de Barberà: accés principal des de Riera de Targa.



Fig. 53. Entrades en vehicle privat motoritzat a la Plaça de la Vila. Font: Elaboració pròpia

L'existència del CAP a la Plaça de la Vila i altres equipaments, l'orografia del casc antic i la ubicació de possibles zones d'aparcament fan necessari i obligatori l'accés amb vehicle privat motoritzat a aquest servei a més de garantir l'accessibilitat veïnal.

No obstant, des del punt de vista de la sostenibilitat i l'equilibri amb la resta de modes (sobretot el mode a peu) és excessiva la facilitat per accedir des de qualsevol punt del municipi al centre urbà amb vehicle privat motoritzat, tenint en compte el desequilibri existent en relació a l'espai públic existent.

S'han detectat 6 itineraris de sortida del centre:

1. Carrer Nou- Ignasi Iglesias: un dels itineraris principals cap a Riera de Targa i Cabriels
2. Carrer Nou- Sant Antoni- Canyamars- Vidal i Barraquer: un altre dels itineraris principals cap a Riera de Targa i el sector sud-est del municipi
3. Av. Santa Maria- Pius XII- BV-5023: accés principal cap al sector sud així com l'accés principal del municipi a través de Premià de Dalt (N-II i C-32)
4. Av. Mare de Déu de la Cisa- carrer de la Cisa: itinerari principal cap el sector urbanitzacions i zona nord de Premià de Dalt
5. Camí de la Costa: accés secundari cap a la vessant nord
6. Carrer Marqués de Barberà: accés principal cap a Riera de Targa

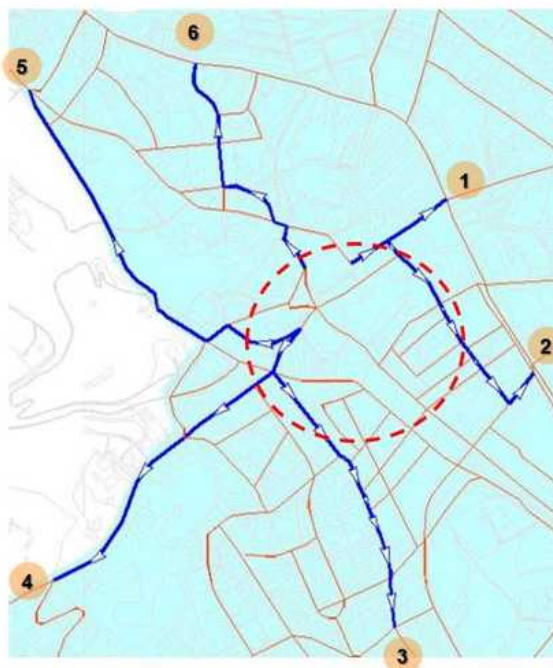


Fig. 54. Sortides en vehicle privat a la Plaça de la Vila. Font: Elaboració pròpia.

3.4.4. Desplaçaments en vehicle privat motoritzat

Per obtenir la demanda s'ha realitzat la següent recollida d'informació que es pot observar al plànol que es mostra a continuació

- 7 aforaments automàtics: 3 als principals accessos (BV-5023, carrer de Can Tosca i av. Sant Sebastià) i 4 a la xarxa principal interior (Riera de Targa, carrer Maians, carrer de Búfala i carrer Manuel Moreno)

Aquests aforaments realitzats durant 24 hores permeten obtenir:

1. Evolució horària del nombre de vehicles que circulen per una secció
2. Composició: Vehicles totals, lleugers i pesants
3. Detecció de les hores puntes i hores vall
4. Informació per construir els coeficients d'hora per calibrar els aforaments manuals.

- 7 aforaments manuals: realitzats durant 4 hores al matí 4 hores a la tarda d'un dia feiner permeten:

1. Conèixer la distribució dels fluxos a partir dels comptatges dels diferents moviments que es produeixen a les principals cruïlles del municipi
2. A partir del coeficient d'hora obtingut a partir d'aforaments automàtics en vies de característiques similars, es poden extrapolar els resultats a 24 hores



3. També permet conèixer el flux total resultant dels diferents moviments per cadascuna de les seccions de la cruïlla

A més, s'han obtingut dades de tres carrers més proporcionades per l'Ajuntament a través dels "smilings" i un aforament de la Diputació a la BV-5023.

La distribució dels punts de mesura per la trama urbana són:

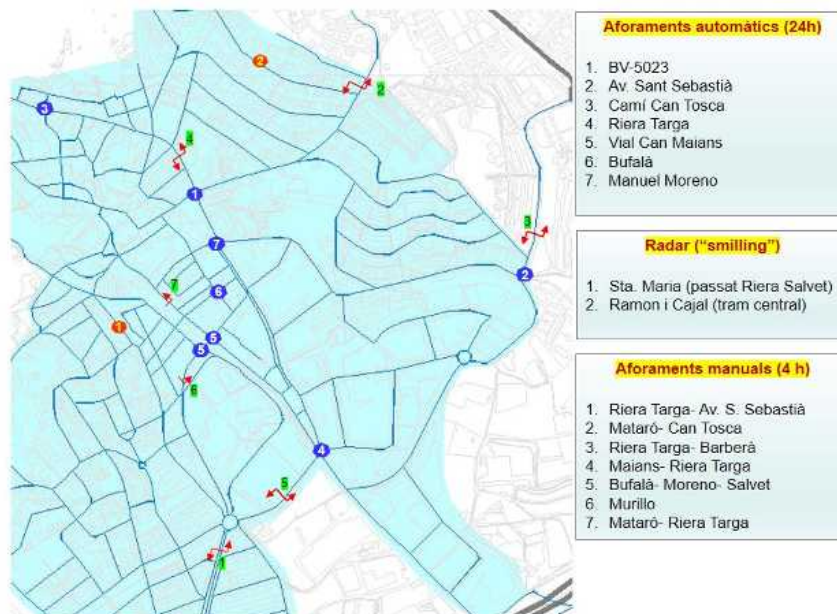


Fig. 55. Aforaments de vehicles. Font: Elaboració pròpia

Els resultats obtinguts són:



Fig. 56. Volums de trànsit (Intensitats mitjanes diàries). Font: Elaboració pròpia



- La major part dels vehicles que circulen diàriament al municipi ho fa a través de dos eixos:

- Camí de Can Tosca (9.300 vehicles/ dia), Avinguda Lluís Companys (8.400 vehicles/ dia)
- Riera de Targa (7.800 vehicles dia a la part sud) – Ignasi Bufalà (5.400 vehicles /dia)

Aquests dos eixos conflueixen al vial de Can Maians (16.700 vehicles /dia) i la BV-5023 (22.700 vehicles/dia).

Per tant, el nombre de vehicles que circulen al municipi va augmentant de nord a sud.

- Diàriament accedeixen al municipi uns 18.500 vehicles dia, la major part dels quals ho fa per la BV-5023, via que connecta amb la C-32.

	Entrades		Sortides	
Av. Sant Sebastià	2222	12,2%	2103	11,5%
Carrer de Can Tosca	4689	25,8%	4566	25,0%
BV-5023	11255	62,0%	11565	63,4%
	18.165		18.233	

Fig. 57. IMD accessos. Font: Elaboració pròpia

- L'evolució horària del trànsit als accessos mostra com l'hora punta del matí és de 8.15 a 9.15h quan circula aproximadament el 10% del trànsit principalment en direcció sud (a través del vial de Can Maians) cap a la C-32 o N-II.

A la tarda, les entrades i sortides no són tant diferenciades. La demanda torna cap al domicili de forma no tant concentrada.

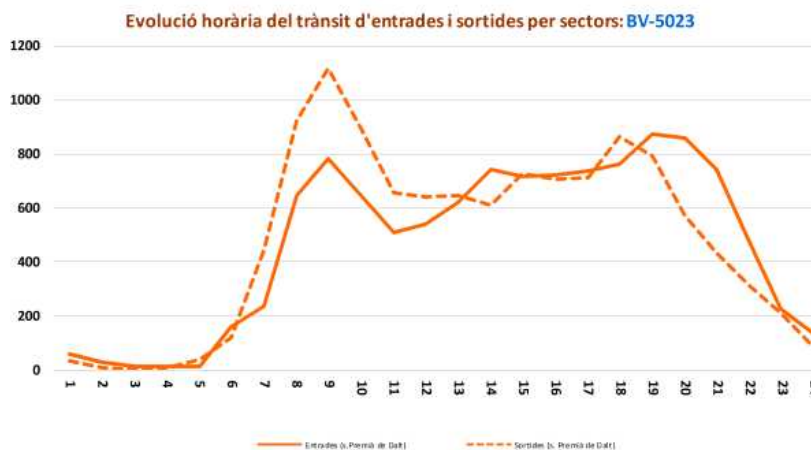


Fig. 42. Evolució horària del trànsit a l'accés per la BV-5023. Font: Elaboració pròpia

- El nombre de vehicles que diàriament circulen per alguns carrers de la zona per a vianants o pacificats es considera massa elevat. A la plaça de la Vila hi accedeixen aproximadament uns 1.000 vehicles dia, mentre que pel carrer Murillo hi circulen 1.300 vehicles. En aquest carrer s'hi ha ubicat unes jardineres en zig-zag per tal de reduir la velocitat. En aquest sentit, es considera que l'objectiu s'ha aconseguit. Tanmateix, donat que és l'opció més ràpida per comunicar la Riera de Targa amb





el barri de Salvat està sent molt utilitzat per tot tipus de vehicles i especialment en hores punta el que pot generar algunes molèsties a les persones residents.



Fig. 57. Carrer Murillo. Font: Elaboració pròpia

VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

Moviment	8:00 a 10h.	16:30 a 19:00	24 Hores
Turismes	180	242	1.137
Motos	12	12	65
Pesants	10	28	102
TOTAL	202	282	1.305



Fig. 58. Dades de trànsit del carrer Murillo. Font: Elaboració pròpia

- Els nivells de saturació de la xarxa viària mostren una baixa congestió a la major part de carrers del municipi. Tanmateix, a les hores punta es detecten retencions puntuals a:

- Vial de Can Maians i carrers que hi conflueixen (Riera de Targa, Av. Lluís Companys)
- Riera de Targa a la confluència entre Av. Sant Sebastià i Camí de Mataró.

TIPUS	TRAM	ENTRE	I	IMD	%IS
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Av. Sant Sebastià	Carrer Quintana	2226	50%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Quintana	Av. Sant Sebastià	2682	90%
Secundària	Carrer Ignasi Riera	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Llessami	1299	15%
Secundària	Carrer Ignasi Riera	Carrer Llessami	Riera de Targa (BV-5023)	964	11%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Av. Sant Sebastià	Carrer Emili Saleta	3651	58%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Emili Saleta	Av. Sant Sebastià	3223	53%
Primària	Av. Sant Sebastià	Riera de Targa (BV-5023)	Passatge Parc	1877	22%
Primària	Av. Sant Sebastià	Passatge Parc	Riera de Targa (BV-5023)	2184	26%
Secundària	Carrer de Sant Genís	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Sant Antoni	216	4%
Secundària	Carrer de Sant Genís	Carrer Sant Antoni	Riera de Targa (BV-5023)	1295	23%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer de Sant Genís	Carrer del Ravalet	3669	44%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer del Ravalet	Carrer de Sant Genís	3331	40%
Primària	Cami de Mataró	Carrer Doctor Ferran	Riera de Targa (BV-5023)	1547	18%
Primària	Cami de Mataró	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Doctor Ferran	856	10%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer del Sol	Carrer de Sant Genís	3165	38%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer de Sant Genís	Carrer del Sol	3029	36%
Primària	Cami de Mataró	Carrer de Can Tosca	Carrer S. Espriu	1018	12%
Primària	Cami de Mataró	Carrer S. Espriu	Carrer de Can Tosca	977	12%
Primària	Carrer Salvador Riera	Cami de Mataró	Av. Lluís Companys	3841	46%
Primària	Carrer Salvador Riera	Av. Lluís Companys	Cami de Mataró	3827	45%
Accessos	Carrer de Can Tosca	Cami de Mataró	Carrer J. S. Papasseit	4594	73%
Accessos	Carrer de Can Tosca	Carrer J. S. Papasseit	Cami de Mataró	4650	74%
Secundària	Carrer Marqués Barberà	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Pau Piferrer	1054	19%
Secundària	Carrer Marqués Barberà	Carrer Pau Piferrer	Riera de Targa (BV-5023)	582	10%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Marqués Barberà	Carrer Escales de Barberà	1746	21%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Escales de Barberà	Carrer Marqués Barberà	1743	21%
Secundària	Plaça Pau Casals	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Avi Riera	568	10%
Secundària	Plaça Pau Casals	Carrer Avi Riera	Riera de Targa (BV-5023)	321	6%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Marqués Barberà	Carrer Avi Riera	857	12%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Avi Riera	Carrer Marqués Barberà	1579	19%
Secundària	Carrer Canyamars	Carrer Murillo	Carrer Vidal i Barraquer (BV-5023)	536	10%
Secundària	Carrer Murillo	Carrer Rafael Riera i Prats	Carrer Canyamars	270	5%
Secundària	Carrer Canyamars	Carrer de la Sort	Carrer Murillo	1806	32%
Secundària	Carrer Murillo	Carrer Canyamars	Carrer Manuel Moreno	1539	27%
Secundària	Carrer Narcís Monturiol	Riera Targa	Carrer Joan de la Cierva	1388	25%
Secundària	Carrer Narcís Monturiol	Carrer Joan de la Cierva	Riera Targa	1413	25%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Narcís Monturiol	Carrer dels polls d'en Maians	3278	39%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer dels polls d'en Maians	Carrer Narcís Monturiol	4525	54%
Secundària	Carrer Manuel Moreno	Carrer dels polls d'en Maians	Carrer Narcís Monturiol	404	7%
Primària	Vial de Can Maians	Carrer Manuel Moreno	Ignasi de Bufalà	9205	109%
Primària	Vial de Can Maians	Ignasi de Bufalà	Carrer Manuel Moreno	7486	89%
Primària	Carrer Torrent de Vilassar	Carrer Manuel Moreno	Av. Lluís Companys	4143	49%
Primària	Carrer Torrent de Vilassar	Av. Lluís Companys	Carrer Manuel Moreno	4185	50%
Secundària	Riera Salvat	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer Rafael de Casanova	1008	18%
Secundària	Riera Salvat	Carrer Rafael de Casanova	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	727	13%
Primària	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer de Can Pons	Riera Salvat	4033	48%
Secundària	Riera den Salvat	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer de Can Pons	273	5%
Secundària	Carrer Manuel Moreno	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer Indústria	504	9%
Primària	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer Manuel Moreno	Passatge del Pi	2207	39%
Secundària	Carrer Manuel Moreno	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer Murillo	1355	24%

Fig. 59. Dades de IMD i índex de saturació dels principals carrers. Font: Elaboració pròpia



Fig. 60. Congestió a l'hora punta al vial de Can Maians. Font: Elaboració pròpia



3.4.5. Seguretat viària

En els últims anys no s'ha detectat un elevat nivell de sinistralitat al municipi ja que la major part dels accidents de trànsit ha causat únicament danys materials de poca consideració o lesions de caràcter lleu.

La dispersió dels accidents amb víctimes a la xarxa viària de VdD no permetria definir punts o trams de concentració d'accidents, però s'han definit punts en percepció de risc (susceptibles d'inseguretat):

PPR 1. Intersecció de l'Av. Mare de Déu de la Cisa i de la Riera d'en Salvet (s'ha produït un accident)

PPR 2. Intersecció en rotonda de la Riera de Targa - carrer Manuel Moreno - Narcís Monturiol

També s'han definit altres punts conflictius de rang menor:

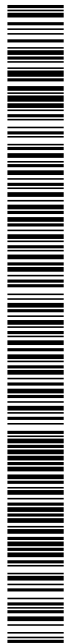
Intersecció carrer de Rafart - Pompeu Fabra

Intersecció carrer Bilbao - Camí de Mataró

Revolt tancat a meitat del tram del carrer Lleida



Fig. 61. Punts de percepció de risc. Font: PLSV 2018



3.5. Aparcament

3.5.1. Oferta

L'anàlisi de l'aparcament s'ha concentrat a les 8 zones amb major concentració de demanda d'aparcament residencial i de compres - oci. 4 d'aquestes zones corresponen a urbanitzacions (Sant Sebastià, La Fornaca, Santa Maria – Urgell i Can Nolla – Oliveras).

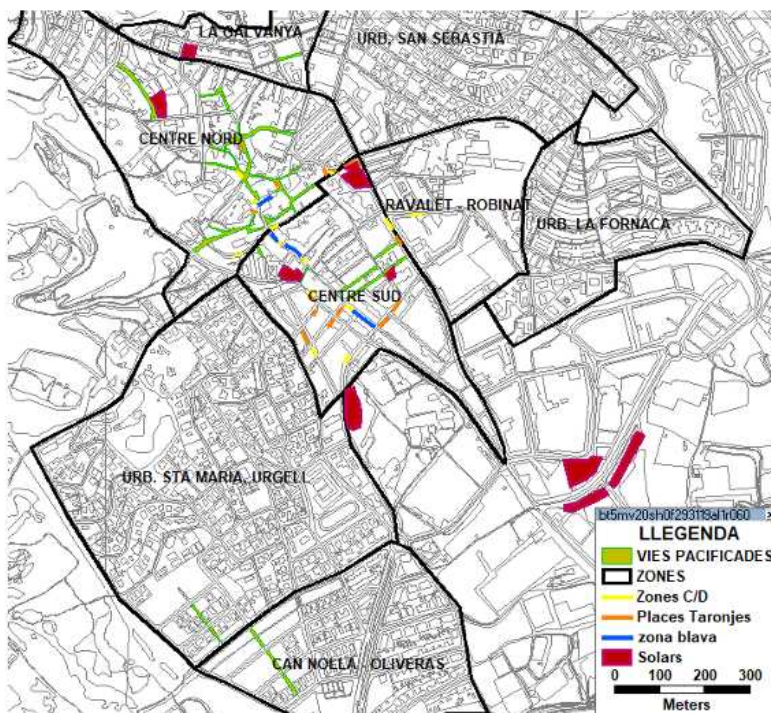


Fig. 62. Inventari d'aparcament. Font: Elaboració pròpia

En conjunt s'han detectat unes 4.872 places d'aparcament de les quals el 60% es localitza a la calçada. La major part d'oferta a la calçada es correspon a places lliures, algunes de les quals es situen en carrers amb voreres molt estretes. Complementàriament a les places lliures s'han habilitat diversos solars d'aparcament, alguns dels quals tenen un caràcter provisional.

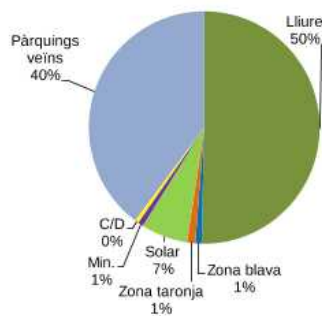


Fig. 63. Places d'aparcament al municipi (4.872 places). Font: Elaboració pròpia



El 70% de les places es localitzen a les urbanitzacions (zones 4, 6, 7 i 8).

Si s'analitza l'oferta d'aparcament al centre, s'observa com hi ha un major nombre de places a la calçada a la zona sud (739) que no pas al nord (458).

OFERTA D'ESTACIONAMENT RESIDENCIAL

Zona	Lliure	Zona blava	Zona taronja	Solar	Min.	C/D	Total calçada	Pàrquings veïns	Total places	%
1. Centre N.	368	18	13	43	8	8	458	225	683	14%
2. Centre S.	446	25	44	195	18	11	739	235	974	20%
3. La Galvanya	216			80	3	3	302	48	350	7%
4. Urb. S. Sebastià	467				2		469	113	582	12%
5. Ravalet - Robinat	123				1	3	127	175	302	6%
6. Urb. La Fornaca	303				3		306	285	591	12%
7. Urb. Can Nolla - Olive	531				2		533	325	858	18%
8. Urb. Sta. Maria - Urgel	834				1		835	532	1.367	28%
Total	2.454	43	57	318	38	25	2.934	1.938	4.872	

Fig. 64. Nombre de places per zones. Font: Elaboració pròpia

La major concentració d'oferta la trobem a les zones Centre Sud i La Galvanya que alhora són també les més denses i amb més carrers amb dèficit de voreres. Tal i com s'apuntava a l'apartat de vianants es produeix una elevada concentració d'oferta a la calçada en zones perimetrals a la zona per a vianants, provocant un dèficit de voreres molt important. Per posar alguns exemples:

- El Camí de Mataró. L'amplada del carrer impossibilita el cordó d'aparcament amb un doble sentit de circulació (on no es poden creuar dos vehicles) i unes voreres que no tenen l'amplada suficient.
- Al carrer Quintana, la presència de dos cordons d'aparcament manté unes voreres molt estretes.



Fig. 65. Carrer Mataró (esquerra) i Quintana. Font: Elaboració pròpia

S'ha detectat una major concentració de l'oferta a la calçada (20 places/ha) que fora calçada (13,2 places/ha) i en totes les zones.

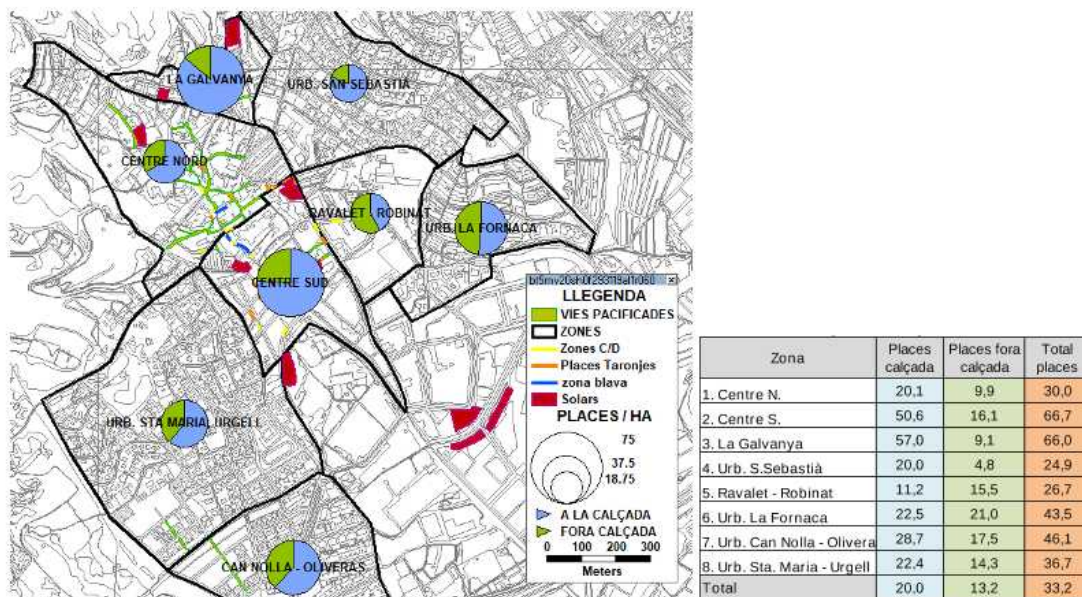


Fig. 66. Concentració de l'oferta d'aparcament. Font: Elaboració pròpia

3.5.2. Regulació de l'aparcament

S'han habilitat 100 places d'aparcament regulades a la calçada destinades a la demanda de curta durada, distribuïdes en dues tipologies d'oferta, una de pagament i l'altra gratuïta. L'adequació d'aquestes dues ofertes no respon a criteris de major centralitat o accessibilitat, sinó que la zona gratuïta s'ha anat ampliant en funció de les necessitats de comerços concrets a qui dona servei. Aquesta circumstància perjudica clarament a la zona blava en alguns trams.

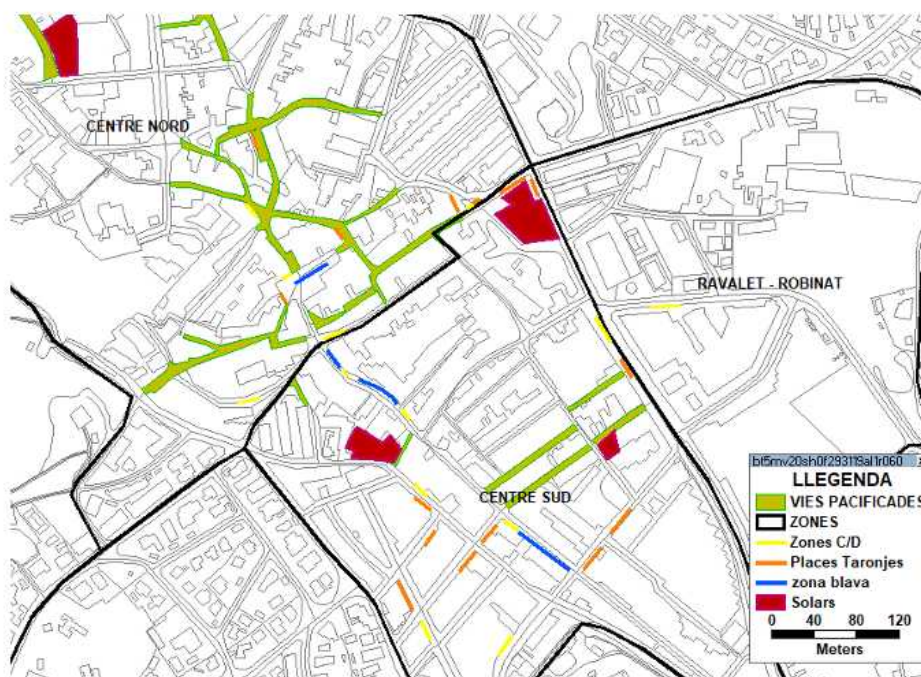
Zona blava. S'han habilitat 43 places de zona blava, regulades de dilluns a divendres de 9.00 a 14.00h i de 17.00 a 20.00h i els dissabtes de 9.00 a 14.00h, amb una tarifa horària de 0,95€/h i una durada màxima permesa de 2 hores. Es localitzen a la Plaça de la Vila i Manel Moreno. L'anul·lació de denúncies per superar el temps permès a la zona blava és de 4,75€, molt baixa respecte a una denúncia a la zona taronja, 60€.



Fig. 67. Parquímetre. Font: Elaboració pròpia

Zona taronja. S'han habilitat 57 places de zona taronja (gratuites) amb estacionament limitat a 45 minuts de dilluns a dissabtes de 8.00 a 13.00h i de 16.00 a 20.00h. Es localitzen en diversos trams de no més de 4 o 5 places davant de comerços.

Les dues ofertes són molt properes entre elles, inclòs a la Plaça de la Vila on a més d'ubicar-se 18 places de zona blava hi ha 2 places de zona taronja.



3.5.3. Balanç d'aparcament residencial

Si relacionem el conjunt de l'oferta d'aparcament amb la demanda censada (balanç global), es detecta la inexistència de dèficit al conjunt de les zones, si bé a La Galvanya i Ravalet - Robinat hi ha un dèficit d'un centenar de places. Aquesta situació es confirma amb l'elevada ocupació nocturna de l'oferta a la calçada

Zona	Turismes	Turismes /Ha	Oferta d'aparc			Balanç global		Balanç Infraestructural	
			A la calçada	Fora calçada	Total oferta	N. Places	Places / Ha	N. Places	Places / Ha
1. Centre N.	714	31	458	225	683	31	1,3	489	21,4
2. Centre S.	946	65	739	235	974	-28	-1,9	711	48,7
3. La Galvanya	475	90	302	48	350	125	23,6	427	80,6
4. Urb. S.Sebastià	503	21	469	113	582	-79	-3,4	390	16,7
5. Ravalet - Robinat	407	36	127	175	302	105	9,3	232	20,5
6. Urb. La Fornaca	555	41	306	285	591	-36	-2,6	270	19,9
7. Urb. Can Nolla - Olive	477	26	533	325	858	-381	-20,5	152	8,2
8. Urb. Sta. Maria - Urgel	655	18	835	532	1.367	-712	-19,1	123	3,3
Total	4.732	32	3.769	1.938	5.707	-975	-6,6	2.794	19,0

Fig. 69. Balanç d'aparcament residencial. Font: Elaboració pròpia

Tanmateix, si relacionem la demanda censada amb l'oferta fora calçada (balanç infraestructural) s'arriba a la conclusió que hi ha dèficit de places de garatges a tot el municipi. Aquesta situació es produeix de forma molt concentrada a La Galvanya (80,6) i al Centre Sud (48,7).

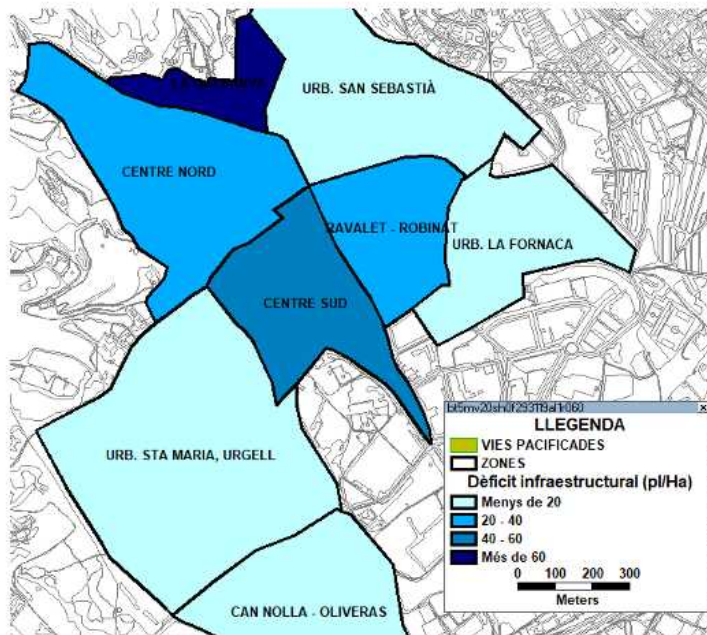


Fig. 70. Balanç infraestructural d'aparcament residencial. Font: Elaboració pròpia



Per comprovar aquesta situació, s'ha realitzat un inventari d'ocupació nocturn de les principals ofertes d'aparcament per a residents del que es desprèn:

- Saturació total de l'oferta no regulada al Barri d'en Salvet (100%), però aparcament no saturat a Ignasi de Bufalà (76%), el que indica que amb aquesta oferta s'arriba a satisfer les necessitats nocturnes d'aparcament dels residents de la zona.
- Saturació de les places d'aparcament a la calçada i l'aparcament al barri de La Galvanya, corroborant la situació de dèficit global detectada.
- Ocupació mitjana de l'aparcament de Can Bruguera (65%) i major ocupació a les places del Ravalet. Aquest fet indica una major preferència dels residents per aparcar en carrers que a l'aparcament de Can Bruguera, probablement per una qüestió de proximitat i seguretat.
- Baixa ocupació de les places no regulades de les urbanitzacions. La major part dels habitatges disposen de garatges per un o dos vehicles.
- Plaça de la Vila amb aparcament complet.

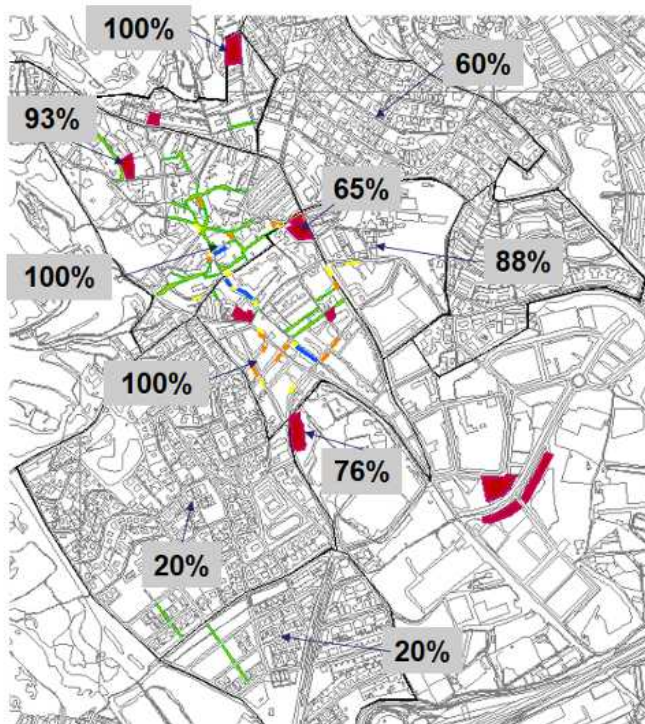
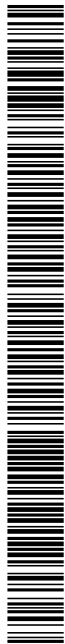


Fig. 71. Ocupació nocturna de les principals zones d'aparcament. Font: Elaboració pròpia

3.5.4. Utilització de l'oferta d'aparcament

3.5.4.1. Aparcaments dissuasius

Els aparcaments més utilitzats pels residents són el de Torrent Lloveras i l'aparcament del Pavelló. Durant el dia, disposen de places mentre que a partir de les 18.00h es comencen a omplir fins la ocupació total a partir de les 19.00h. A la nit estan complets.



En canvi, el de Can Bruguera està complet la major part del dia per treballadors del centre i usuaris de l'autobús. A la nit, es troba al 65%.

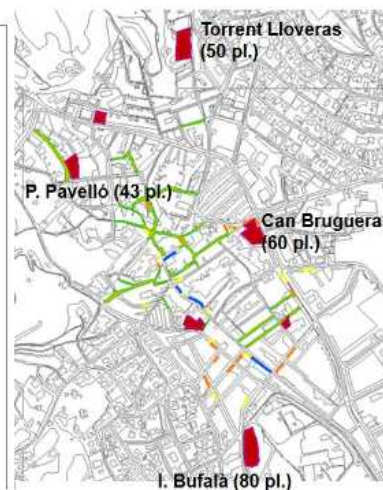
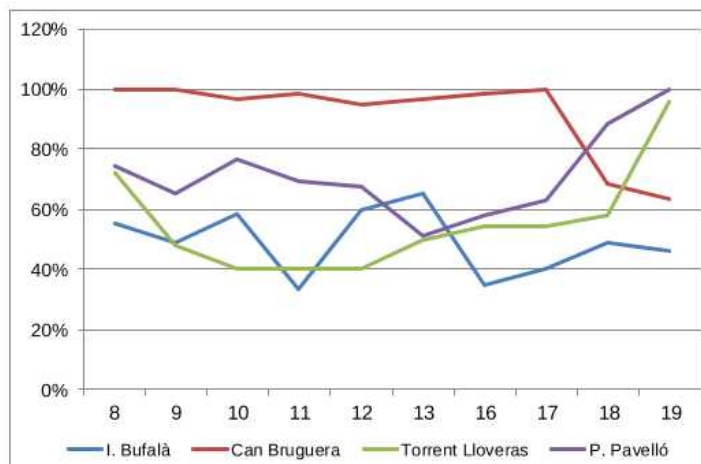


Fig. 72. Ocupació d'altres aparcaments dissuasius. Font: Elaboració pròpia

3.5.4.2. Zona blava

Per analitzar la zona blava, s'han efectuat rotacions de matrícules als tres trams de zona blava que es corresponen a tres nivells de centralitat diferent i ofereixen una perspectiva global del funcionament de la zona blava al llarg d'un dia feiner.

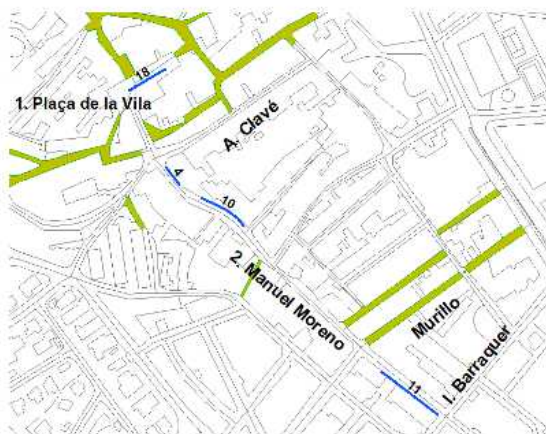


Fig. 73. Trams controlats de zona blava. Font: Elaboració pròpia

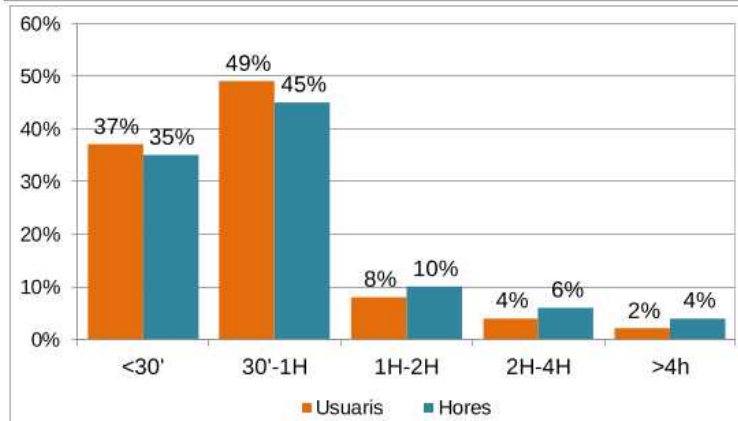
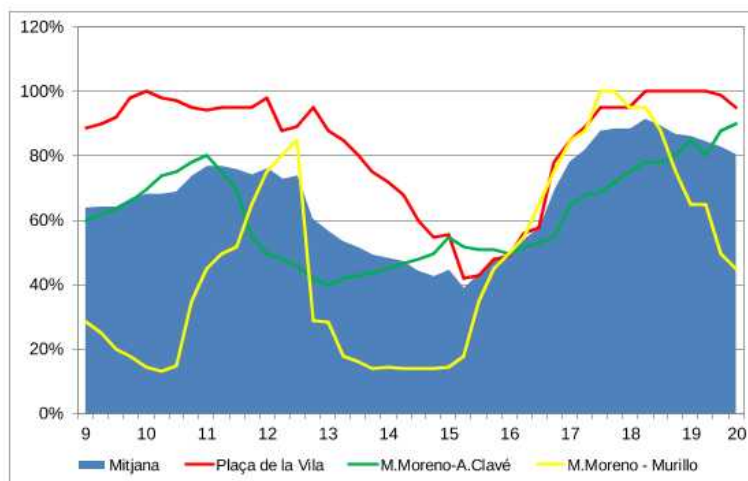
L'ocupació mitjana d'aquestes places es troba al 74% dins el període de regulació, amb un període punta de 18.30 a 20.00h.

La utilització d'aquestes places és molt diferent segons el tram, així es pot observar com a la Plaça de la Vila la ocupació és molt major que al tram de M. Moreno – Murillo, tot i que en moments puntuals s'arriba a saturar.





L'índex de rotació mitjà (vehICLES/plaça) és de 5,7, oscil·lant entre els 3 (places de M. Moreno prop de I. Barraquer) i els 8 (a la Plaça de la Vila).



Ocupació mitjana:	74%
Índex de rotació (veh/pl):	5,70 (3-8)
Durada mitjana (min):	0,72

Fig. 74. Utilització diària de la zona blava. Font: Elaboració pròpia

La major part de persones usuàries tenen el tiquet a l'hora (65%), tot i que un 18% no treu tiquet. Donat que les persones usuàries que no treuen tiquet o sobrepassen el temps pagat estacionen per períodes més curts que els que compleixen, la ocupació mitjana d'aquests queda reduïda al 13%.

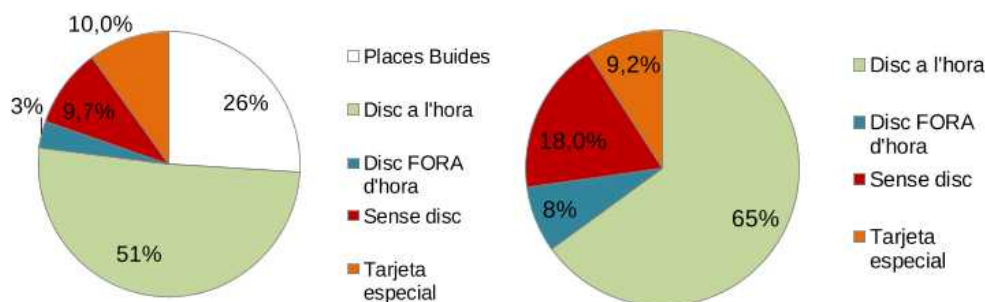


Fig. 75. Compliment de les regulacions (Hores i Usuaris). Font: Elaboració pròpia

La durada mitjana d'estacionament és de 44 minuts. Tanmateix, s'ha detectat vehicles amb targetes especials a la Plaça de la Vila que fan un ús més perllongat del que es permet.

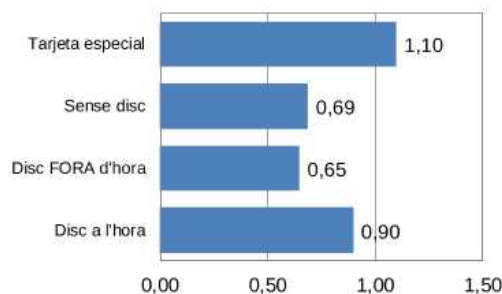


Fig. 76. Durada mitjana dels estacionaments a la zona blava (Hores). Font: Elaboració pròpia

A partir de les dades facilitades per l'any 2019, en el període comprès entre maig i juny s'han produït 17.127 operacions a la zona blava.

El parquímetre de la Plaça de la Vila és el que ha registrat un major nombre d'operacions (9.000) que representen un 53% del total, mentre que el tram de Manuel Moreno amb Murillo es troba molt poc utilitzat. Es tracta d'un tram amb poca activitat comercial davant i existeixen places taronges, gratuïtes, al costat mateix.

	OPERACIONS		TEMPS PAGAT		VEHICLES / PLAÇA	OCUPACIÓ PAGADA
	Nombre	%	N. Hores	%		
Plaça de la Vila	9.001	53%	14.399	48%	3,97	85%
M. Moreno - A.Clavé	5.359	31%	10.011	33%	3,04	76%
M. Moreno - Murillo	2.767	16%	5.721	19%	2,00	55%
Total	17.127		30.131		3,16	74%

Fig. 77. Utilització de la zona blava (gener – maig 2019). Font: Dades parquímetres



3.5.4.3. Zona taronja

Les places de zona taronja analitzades s'ocupen majoritàriament dins els períodes comercials de matí i tarda.

Es detecta rotació de vehicles en aquestes places ja que al llarg dels períodes analitzats han variat els vehicles estacionats o bé s'ha desocupat, augmentant les probabilitats d'estacionar-hi.

En el cas de les places de I. Barraquer tenen una major ocupació que les places de zona blava de M. Moreno amb Murillo.

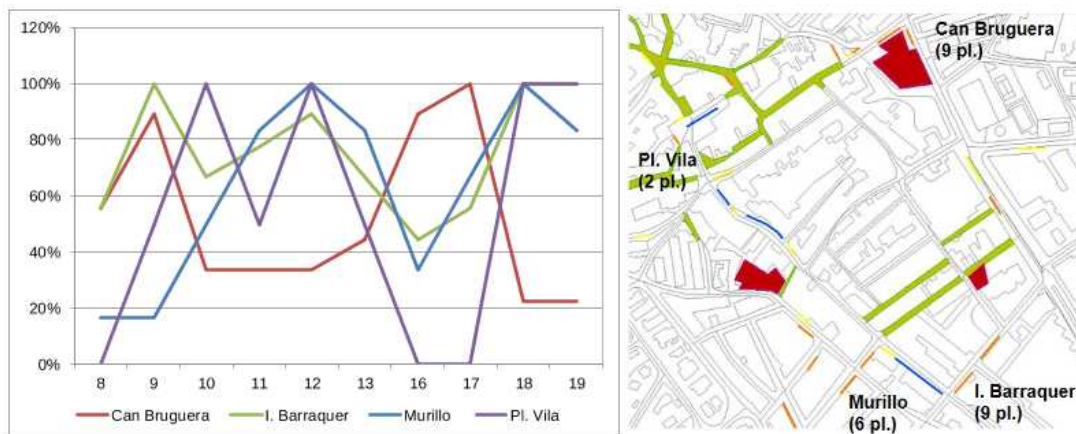


Fig. 78. Evolució de l'ocupació de la zona taronja. Font: Elaboració pròpia

3.5.4.4. Places de càrrega i descàrrega

La major part de zones de CiD tenen una o dues places i estan destinades a l'activitat d'un o dos comerços majoritàriament. Per tant, la seva ocupació pot variar molt segons el dia de repartiment que tingui cadascun dels comerços.



Fig. 79. Zones de càrrega i descàrrega analitzades. Font: Elaboració pròpia



En la rotació de matrícules realitzada a la mostra de zones de càrrega i descàrrega es pot observar l'existència de places lliures a gairebé totes les zones al llarg de tot el dia, tot i que es detecta una major ocupació de vehicles comercials entre les 10.00h i les 12.00h del matí. Donada la seva baixa capacitat, si dos vehicles, o més, necessiten estacionar-hi algun d'ells acabarà fent-ho de forma il·legal.

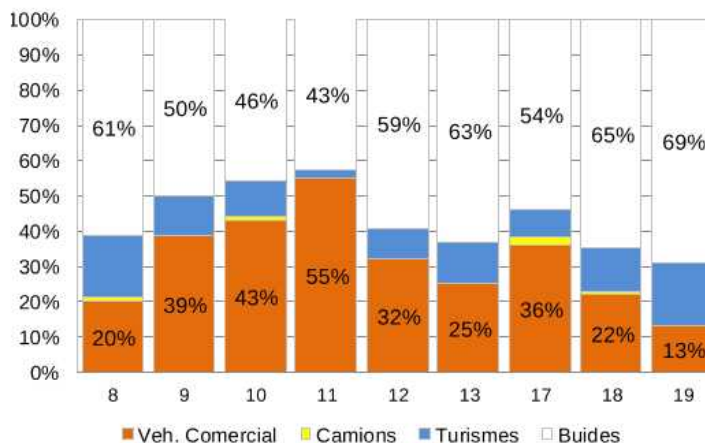


Fig. 80. Evolució de l'ocupació de les zones C/D (mitjana mostra). Font: Elaboració pròpia

Al marge de zones CiD, hi ha places reservades a activitats concretes (rodimotor, sushi-ro).



Fig. 81. Zones de CiD reservades. Font: Elaboració pròpia



3.6. Punts forts i febles per al desenvolupament **d'accions a favor** de la mobilitat sostenible

Els principals resultats de la diagnosi tècnica s'han dividit segons la seva potencialitat o negativitat de cara al desenvolupament d'accions a favor de la mobilitat sostenible, un dels objectius principals d'aquest estudi.

3.6.1. Punts forts

Aspectes territorials i socioeconòmics

- Malgrat el relleu orogràfic, el municipi té una configuració compacta. Les distàncies són curtes tan longitudinalment com transversalment. La major part d'habitatges i centres d'atracció de demanda es troben a menys de 0,7Km del centre.

- El consistori té analitzat a través de diversos estudis sectorials relacionats amb la mobilitat com aplicar diverses actuacions en favor de la mobilitat sostenible (camins escolars, pla d'accessibilitat, vianantització de la Plaça de la Vila, etc.).

Mobilitat a peu

- Les actuacions realitzades per ampliar la zona per a vianants i la pacificació d'alguns carrers són un bon punt de partida per anar recuperant espais per a vianants i la bicicleta ja sigui en forma d'itineraris cap als barris o ampliant les zones.

- Els carrers amb plataforma única han augmentat en els últims anys arribant a 12.000m², que es considera una bona xifra per les dimensions del municipi.

- Malgrat que l'estat de les voreres no és bo, l'adaptació dels itineraris escolars ha permès actuar en favor de la mobilitat d'un dels col·lectius a protegir.

Mobilitat en bici

- Disponibilitat per aparcar les bicicletes a la major part dels equipaments del municipi.

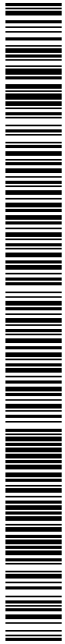
- La proximitat del municipi amb el Parc de la Serralada Litoral fa que sigui un punt d'inici o de pas de rutes a peu i ciclistes cap al parc, especialment durant els caps de setmana.

- La baixa circulació de vehicles durant els dies feiners a la major part de carrers del centre urbà facilita la convivència entre bicicletes i vehicles, malgrat no existir cap oferta adaptada pensada per la mobilitat quotidiana.

Mobilitat en transport públic

- L'existència d'un servei exprés d'autobusos en direcció Barcelona dota al municipi d'una excel·lent comunicació amb les principals destinacions de l'àrea metropolitana de Barcelona, especialment a les hores punta d'accés al treball i estudis.

- La major part de les expedicions circulen per la Riera de Targa, que ressegueix el contínuum urbà del municipi, garantint així una bona cobertura del servei a la població.



Mobilitat en vehicle privat motoritzat

- No s'han detectat retencions de trànsit al llarg del dia, a excepció de les hores punta de matí i tarda al Vial de Can Maians i algun tram de la Riera de Targa.
- No s'ha detectat un alt nivell d'accidentalitat al municipi.
- No es detecta un dèficit global d'aparcament residencial al conjunt del municipi.
- No es detecten uns nivells de dèficit d'aparcament elevat que permetin justificar la permanència de cordons d'aparcament en carrers amb dèficits d'ample de voreres molt rellevants.
- Bon funcionament de les places de zona blava més properes a l'illa de vianants (elevada rotació de vehicles i bon nivell de compliment de les regulacions).
- Punt de recàrrega de vehicles elèctrics amb reserva d'aparcament.
- No es detecten alts nivells d'indisciplina viària.

3.6.2. Punts febles

Aspectes territorials i socioeconòmics

- El relleu orogràfic del municipi dificulta la mobilitat no motoritzada.
- La motorització dels turismes és de 525 Turismes /1.000 habitant, tractant-se dels valors més alts de Catalunya.
- La localització de centres generadors de viatges (CAP, Ajuntament, Policia Local) a la Plaça de la Vila condiona haver de disposar d'accés en vehicle privat a la zona més cèntrica del municipi.

Mobilitat a peu

- Amplada útil de les voreres molt deficient. El 69% de les voreres del municipi no té unes condicions acceptables d'accessibilitat.
- En molts carrers del centre, la seva amplada és inferior a 9 metres i configurats amb un carril de circulació i un d'aparcament, deixant unes voreres insuficients per a vianants (Quintana, Manuel Moreno, etc.).
- L'existència de places blaves i taronges a la plaça de la vila genera un trànsit excessiu de vehicles per la zona per a vianants generant situacions de percepció de risc per a vianants a carrers com Mestre Viladrosa o al tram de Nou amb Llessamí (de doble sentit).
- Itinerari de connexió a peu i en bicicleta amb Vilassar de Mar en condicions no òptimes.

Mobilitat en bici

- Inexistència d'una xarxa d'itineraris per bicicletes connectada amb els principals destins del municipi.
- Baixa presència de ciclistes relacionats amb la mobilitat quotidiana.



Mobilitat en transport públic

- El recorregut de l'autobús amb la capital de comarca i hospital de referència (Mataró) no resulta competitiu front el vehicle privat motoritzat donat que transcorre per Premià de Mar, Vilassar de Mar i Cabrera de Mar.
- Baixa cobertura del transport públic al polígon industrial Vallmorena, zona nord del barri de Salvat i zones de baixa densitat de població, algunes d'elles afectades per fortes pendents.
- Es detecten dèficits d'accessibilitat en els entorns a peu d'algunes parades d'autobús (passos de vianants no accessibles, voreres estretes).

Mobilitat en vehicle privat motoritzat

- L'existència de fins a 6 itineraris d'accés a la Plaça de la Vila amb aparcament de rotació horària afavoreixen l'accessibilitat en vehicle privat a la Plaça de la Vila i l'excés de vehicles circulant per la zona per a vianants.
- La manca d'eixos est-oest tan interurbans com primaris afavoreixen situacions no desitjades com són les retencions al vial de can Maians i l'excés de vehicles circulant pel carrer Murillo.
- La configuració d'alguns carrers amb carrils de circulació molt amples afavoreixen l'excés de velocitat del vehicle privat motoritzat (Av. Lluís Companys, vial de can Maians, Av. Sant Sebastià).
- Les places blaves i taronja haurien de representar dos nivells de centralitat diferenciats. La convivència amb places de pagament es produeix en ciutats més grans. Les places de la Plaça de la Vila haurien de ser de pagament com a mínim.
- La tarifa molt econòmica de la zona blava (0,95€/h.) genera atracció de vehicles al centre.
- La ubicació de zones de càrrega i descàrrega d'una o dues places es considera que no permet absorbir un tipus de demanda que majoritàriament accedeix als matins per a repartir i que si es troba la zona ocupada acaba aparcant a la zona per a vianants o sobre la vorera.
- Les places reservades per a determinats comerços no és aconsellable ja que permet l'ús privatiu de l'espai públic i s'ha eliminat de la major part dels municipis.

4. DIAGNOSI TENDENCIAL

Una vegada analitzada la situació actual del municipi i abans de definir uns objectius d'actuació, resulta necessari analitzar quines són les principals circumstàncies que poden afectar a la mobilitat d'un futur aproximadament de sis anys.

A l'estudi de mobilitat generada del POUM de 2007 s'inclouen els desenvolupaments urbanístics de 8 nous sectors que a 2019 no s'han iniciat. La situació de crisi econòmica ha provocat aquest retard. Actualment, no hi ha cap previsió temporal del seu desenvolupament, excepte el PPU can Reig que es troba en tràmit (aprovació inicial feta i a punt de la definitiva)

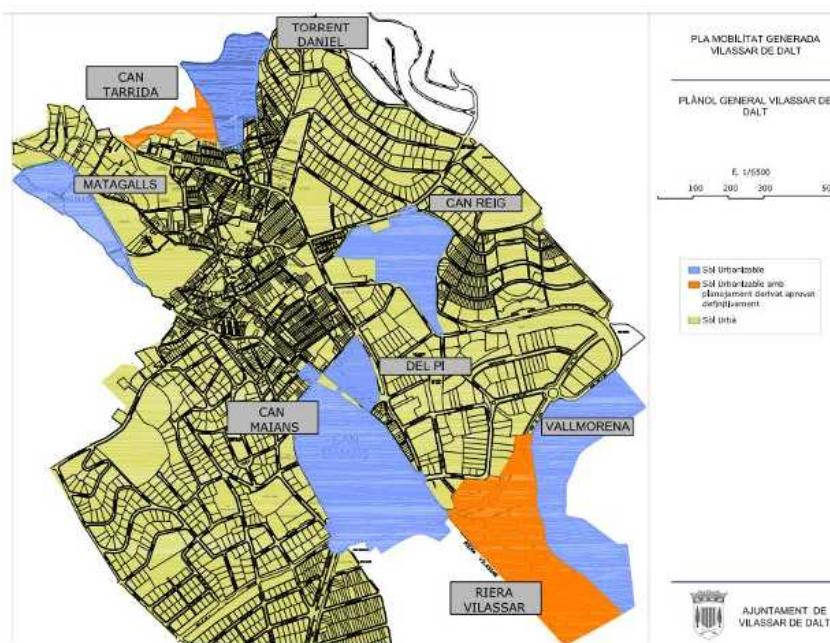


Fig. 82. Sectors urbanitzables POUM. Font: EAMG POUM

Segons l'estudi de mobilitat generada del nou POUM el desenvolupament d'aquests 8 nous sectors suposarà l'increment de 14.484 nous viatges diaris al municipi:

SECTORS	N. Viatges diaris
CAN TARRIDA	182
MATAGALLS	434
TORRENT DANIEL	1.001
CAN REIG	1.837
DEL PI	805
CAN MAIANS	4.735
RIERA VILASSAR	2.960
VALLMORENA	2.530
	14.484

Fig. 83. Nombre de nous viatges generats. Font: Dades EAMG POUM. Elaboració pròpia





El 71% dels nous viatges previstos els concentren tres sectors situats al sud del municipi i molt propers entre ells (Can Maians, Riera de Vilassar i Vallmorena). El desenvolupament de Can Maians inclou la construcció d'un nou vial que unificaria l'Avinguda Lluís Companys amb l'actual rotonda de la BV-5023 amb el vial de Can Maians (que desapareixeria o s'integraria com un carrer d'àmbit residencial).

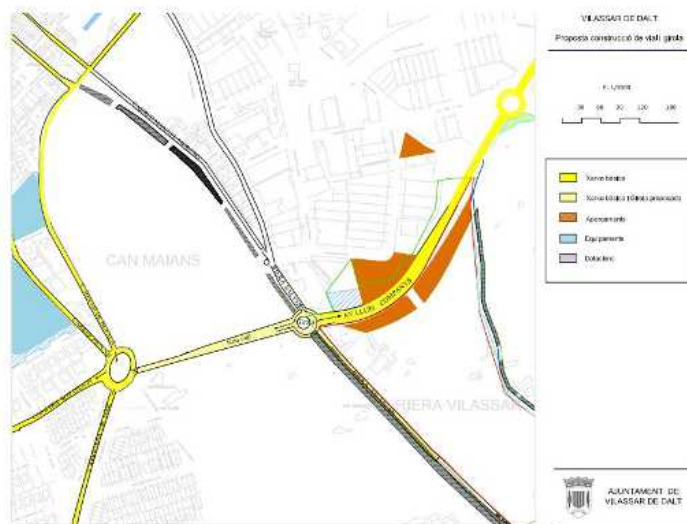


Fig. 84. Nou vial a Can Maians. Font: EAMG POUM.

El desenvolupament d'aquests tres sectors:

- Saturaria de forma molt més intensiva el nou vial de Can Maians donat que els tres sectors es connecten amb la C-32 a partir de la mateixa vialitat (Av. Lluís Companys, Vial de Can Maians i BV-5023).
- Es considera necessari per al desenvolupament dels sectors de Vallmorena i Riera de Vilassar (de caràcter industrial) la construcció dels laterals de l'autopista (Ronda del Maresme). Aquest fet generaria que tant els vehicles industrials de grans dimensions com molts altres vehicles utilitzessin la Ronda enlloc del vial de Can Maians.

L'EAMG inclou una proposta de jerarquització de les diferents xarxes de transport que conforma una estructura de ronda compresa pels carrers de Riera de Targa (amb la secció actual es considera suficient), nou vial de Can Maians (que connecta amb Av. Lluís Companys), eix Pius XII – Santa Maria – Camí de la Costa (seria necessària una re-ordenació viària d'aquests carrers si es pretén que realitzi aquesta funció ja que hi ha trams de sentit únic, amb calçada estreta, aparcament, etc.).

Donat que no s'ha desenvolupat cap dels sectors previstos en gairebé 15 anys i no es preveu cap increment de població més enllà del creixement natural, es considera que la proposta de xarxes que realitza el nou POUM pot esdevenir un punt de partida per analitzar les propostes que analitzarà aquest estudi.

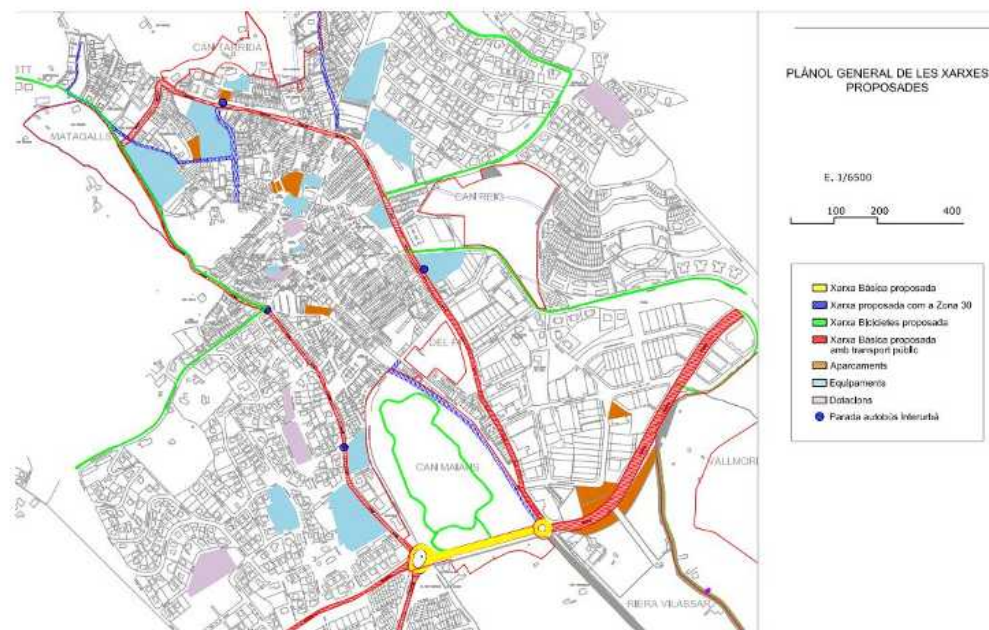
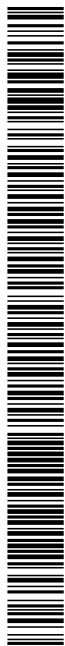


Fig. 85. Xarxes proposades. Font: EAMG POUM.



5. OBJECTIUS I LÍNIES D'ACTUACIÓ

La diagnosi ha permès establir 5 línies estratègiques d'actuació per a fer més sostenible la mobilitat al municipi:

1. Prioritzar el mode a peu per als desplaçaments interns millorant l'accessibilitat
2. Potenciar la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal
3. Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic
4. Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària
5. Foment dels modes de transport sostenibles i desplegament de l'estudi

Dins d'aquestes línies es proposen 11 grans objectius que a la vegada són oportunitats per aplicar actuacions que afavoreixin una mobilitat més sostenible al municipi:

1. Potenciar i facilitar que la mobilitat a peu sigui el mode prioritari al casc urbà.
2. Millorar l'accessibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants, prioritzant els de major demanda i a l'entorn d'escoles, centres cívics i equipaments esportius.
3. Creació d'una xarxa d'itineraris segurs i continus per a bicicletes que permetin accedir als principals centres generadors de viatges.
4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.
5. Millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús i els seus itineraris d'accés a peu.
6. Ampliar la cobertura territorial del transport públic.
7. Reduir la presència de trànsit rodat per la zona de vianants amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquitització de la xarxa viària.
8. Desenvolupament de la xarxa d'infraestructures viàries necessària per millorar la connexió del municipi amb la resta de la comarca i la regió metropolitana.
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.
10. Gestionar l'oferta i la demanda d'estacionament prioritzant l'estacionament de persones residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per visitants i comerç.
11. Millorar la informació respecte a la mobilitat sostenible fomentant la participació de la ciutadania.

Cadascuna de les línies estratègiques conté unes actuacions que responen als 11 objectius proposats. Les actuacions es troben detallades al Document II: Propostes d'actuació i en el Document III: Plànols

6. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Les 5 línies estratègiques han donat lloc al desenvolupament de les següents propostes d'actuacions:

Línia estratègica	Actuació
1. Prioritzar el mode a peu per als desplaçaments interns millorant l'accessibilitat	Críteris d'adequació de la xarxa bàsica
	Millora dels itineraris de connexió amb els barris i municipis veïns
	Cruïlles a nivell
	Ampliació de plataformes úniques
	Millores en els entorns escolars
2. Potenciar la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal	Críteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable
	Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes
	Aparcament segur per a bicicletes a l'aparcament del mercat
	Lloguer de bicicletes elèctriques
	Revisió de l'ordenança de circulació referent a l'ús de bicicletes i VMP
3. Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi	Introducció d'un servei a la demanda
	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades
	Rotonda Riera de Targa – Dr. Masriera
4. Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual	Nova jerarquia viària
	Àrea pacificada i pacificació de la Plaça de la Vila
	Canvis de secció i sentits de circulació en itineraris bàsics
	Reductors de velocitat
	Nous desenvolupaments urbanístics
	Necessitats d'infraestructures de mobilitat comarcal
	Ampliacions d'aparcament i senyalització
5. Foment dels modes de transport sostenibles i desplegament de l'estudi	Promoure la realització de PDE a les principals empreses
	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.
	Desplegament i seguiment del Pla de mobilitat

Fig. 86. Llistat de propostes. Font: Elaboració pròpia

Cadascuna d'aquestes actuacions han estat valorades en funció del seu potencial push&pull. Es parla d'estratègies push&pull per referir-se a grups d'actuacions encaminats a variar els hàbits ciutadans sobre un determinat aspecte, que conformen una dualitat de manera que entre elles n'hi ha:





- D'encaminades a dissuadir un determinat comportament que es considera que va en contra de l'interès general, restringint o dificultant les possibilitats de dur-la a terme (push).

- Les que per contra pretenen incentivar un nou ús considerat més racional i/o eficient, just i equitatiu i sostenible el conjunt de la societat (pull).

Aplicant aquest concepte a la gestió de la mobilitat urbana, podem considerar típicament les següents tipologies:

- Mesures push: restricció de la circulació de vehicles motoritzats en determinades zones, regulació de l'aparcament, discriminació de l'aparcament per tipologies de persones usuàries, peatges per circular, taxes dels combustibles, etc.

- Mesures pull: creació de zones de vianants, eixos amb prioritat o ampliació de voreres; construcció de carrils bici i aparcaments segurs per a bicicletes; millora del servei de transport públic; campanyes de promoció dels modes més sostenibles en general; etc.

Cadascuna de les línies estratègiques compta amb una sèrie d'indicadors que permetran valorar el seu grau d'implantació.

Les propostes d'actuació han estat valorades segons:

- La seva prioritat d'acord amb el procés de participació,
- La fase d'implantació, que pot variar segons les dotacions pressupostàries que disposi l'ajuntament.
- Els responsables de l'actuació que majoritàriament és l'ajuntament de Vilassar de Dalt, però que en diverses propostes apareixen altres ajuntaments de municipis de l'entorn i altres administracions, i
- El cost de les actuacions. En aquest sentit, s'ha calculat que les actuacions tindrien un cost aproximat d'uns 3,1 milions d'euros, que poden variar substancialment segons si les propostes de noves plataformes úniques s'executen en obra o amb elements d'urbanisme tàctic i segons el tipus d'edificació en que es projecti l'ampliació de l'aparcament de Can Bruguera.

Al final de les fitxes d'actuació, es troben diverses taules resum valorant les actuacions per cada línia estratègica.



Línia estratègica	Actuació	Cost	Total
1. Prioritzar el mode a peu per als desplaçaments interns millorant l'accessibilitat	Críteris d'adequació de la xarxa bàsica		1.581.450 €
	Millora dels itineraris de connexió amb els barris i municipis veïns	31.000 €	
	Cruïlles a nivell	55.000 €	
	Ampliació de plataformes úniques	1.459.850 €	
	Milleres en els entorns escolars	35.600 €	
2. Potenciar la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal	Críteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable		202.000 €
	Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes	190.000 €	
	Aparcament segur per a bicicletes a l'aparcament del mercat	12.000 €	
	Lloguer de bicicletes elèctriques		
	Revisió de l'ordenança de circulació referent a l'ús de bicicletes i VMP		
3. Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi	Introducció d'un servei a la demanda		308.000 €
	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades	8.000 €	
	Rotonda Riera de Targa – Dr. Masriera	300.000 €	
4. Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual	Nova jerarquia viària		1.048.000 €
	Àrea pacificada i pacificació de la Plaça de la Vila	12.000 €	
	Canvis de secció i sentits de circulació en itineraris bàsics	30.000 €	
	Reductors de velocitat	6.000 €	
	Nous desenvolupaments urbanístics		
	Necessitats d'infraestructures de mobilitat comarcal		
	Ampliacions d'aparcament i senyalització	1.000.000 €	
5. Foment dels modes de transport sostenibles i desplegament de l'estudi	Promoure la realització de PDE a les principals empreses	7.000 €	17.000 €
	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.	10.000 €	
	Desplegament i seguiment del Pla de mobilitat		
			3.156.450 €

Fig. 87. Llistat de propostes valorades. Font: Elaboració pròpia

Cadascuna de les línies estratègiques conté unes actuacions que responen als 11 objectius proposats. Les actuacions es troben detallades al Document II: Propostes d'actuació i en el Document III: Plànols



Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851

Origen: Administració

Identificador document original: 1107602

Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56

Pàgina 76 de 172

SIGNATURES

Cap signatura aplicada

DOCUMENT II. PROPOSTES D'ACTUACIÓ



Ajuntament
Vilassar de Dalt

1

Prioritzar el mode a peu per als desplaçaments interns millorant l'accessibilitat

Actuacions pull:



Actuacions push:



1. Objectius específics abordats

1. Potenciar i facilitar que la mobilitat a peu sigui el mode prioritari al casc urbà.
2. Millorar l'accessibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants, prioritzant els de major demanda i a l'entorn d'escoles, centres cívics i equipaments esportius
4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.
5. Millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús i els seus itineraris d'accés a peu.
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

2. Descripció

Les característiques físiques i urbanístiques del municipi juntament amb el caràcter històric lligat a la salut i esport enllacen molt bé amb la necessitat de donar prioritat al mode a peu a tot el centre urbà.

Es proposen criteris bàsics de disseny de la xarxa de vianants que han d'orientar les futures actuacions a l'espai públic.

Els beneficis van dirigits a tota la població, però en particular a les dones en la seva diversitat, infants, joves, gent gran i persones dependents, afavorint els modes més sostenibles i reduint la contaminació.

El següent paquet d'actuacions dóna resposta a l'objectiu de donar prioritat al mode a peu a tot el centre urbà. Per això la primera proposta fa referència a la xarxa bàsica de vianants que ha de servir perquè el conjunt d'actuacions de l'espai públic s'orientin a consolidar aquesta xarxa bàsica. Els criteris bàsics de disseny de la xarxa de vianants orientaran les futures actuacions a l'espai públic.

A partir d'aquí, s'estableixen tot un seguit d'actuacions de millora dels itineraris de vianants al centre on es concentren la major part de desplaçaments a peu, però també en els itineraris de connexió amb els barris, on s'han detectat més mancances en la mobilitat a peu (val a dir que aquestes no són les úniques actuacions referents a vianants, sinó que la resta s'engloben en altres paquets d'actuacions).



3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini
1.1	Criteris d'adequació de la xarxa bàsica	Durant 6 anys
1.2	Millora dels itineraris de connexió amb els barris i municipis veïns	Durant 6 anys
1.3	Cruïlles a nivell	Durant 6 anys
1.4	Ampliació de plataformes úniques	Durant 6 anys
1.5	Millores en els entorns escolars	Durant 6 anys

4. Beneficis

Els beneficis de promoure la mobilitat a peu, especialment entre la població infantil i jove, són obvis: afavorim el canvi modal cap a modes més sostenibles, per tant, es redueix la contaminació, ús de l'espai públic, etc. Es contribueix a millorar la salut de les persones ja que fan més activitat física. I a més, és una mobilitat més equitativa i justa, ja que afavoreix la mobilitat majoritària de les dones (la meitat de la població).

Val a dir, també, que a nivell de proximitat, el mode a peu també és força competitiu per trajectes urbans, on les distàncies dels viatges dins l'àmbit urbà són relativament curtes (menys d'un quilòmetre del centre a la resta de punts del municipi)

5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

L'element clau per al desenvolupament d'aquestes actuacions és la definició de la xarxa bàsica de vianants. A partir d'aquesta xarxa l'Ajuntament pot planificar i implementar diverses actuacions de millora, segons els criteris que s'estableixen en l'actuació 1.1.

Seria convenient que la xarxa bàsica de vianants fos coneguda i divulgada per tal que totes les actuacions a la via pública la tinguin en compte.

6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

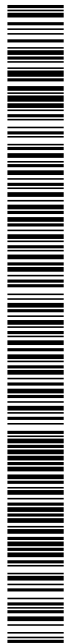
Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
I1.2	Superfície illa de vianants	12.000 m ² (2019)
I1.3	Vorerer útils inferiors a 0,9m.	69% (2019)
I1.4	Passos de vianants no accessibles	28% (2019)
I1.5	Nivell de satisfacció de la xarxa de mobilitat a peu desagregada per gènere, edat, diversitat funcional i altres variables d'identitat	Sense dades inicials



Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
Origen: Administració
Identificador document original: 1107602
Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
Pàgina 79 de 172

SIGNATURES

Cap signatura aplicada



Ajuntament
Vilassar de Dalt

I1.6	Nivell de percepció de seguretat de la xarxa de mobilitat a peu desagregada per gènere, edat, diversitat funcional i altres variables d'intentat	Sense dades inicials
I1.7	% Desplaçaments a l'escola a peu i en bici	49,5% (2015)



P1.1 Criteris i definició de la xarxa bàsica de vianants

1. Àmbit d'actuació

A peu

2. Objectius

1. Potenciar i facilitar que la mobilitat a peu sigui el mode prioritari al casc urbà.
2. Millorar l'accessibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants, prioritzant els de major demanda i a l'entorn d'escoles, centres cívics i equipaments esportius
4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.
5. Millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús i els seus itineraris d'accés a peu.
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

La xarxa bàsica de vianants permet explicar quin són els principals carrers que utilitzen els vianants dins del nucli urbà.

Aquests carrers caldrà que tinguin un especial tractament per a millorar les condicions de mobilitat de vianants i que es defineixen en la següent actuació de criteris de disseny de la xarxa bàsica per a vianants.

La xarxa bàsica de vianants hauria de ser pública i s'hauria de poder consultar i divulgar per tal que la resta de serveis de l'Ajuntament la puguin tenir de referència per a la seva presa de decisions.

En aquest sentit seria recomanable que aquesta s'integrés en el SIG municipal i que estigués clarament consultable a través dels canals que l'Ajuntament consideri oportuns.

Per definir la xarxa bàsica de vianants s'ha tingut en compte diferents aspectes:

- Ubicació dels principals equipaments (escoles, centres cívics, CAP, etc.)
- Ubicació de les parades de transport públic
- Ubicació d'establiments comercials
- Intensitat de vianants

Els criteris que han de permetre desenvolupar la xarxa de vianants són:

Connectivitat: L'èxit d'un eix de vianants depèn que comuniqui destins de la xarxa quotidiana de les persones en la seva diversitat.

Continuïtat: totes les cruïlles han de tenir passos segurs i accessibles.

Espais oberts: ubicar-hi petits racons o places on es pot seure a un banc per a descansar o gaudir

Qualitat ambiental: La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit. En carrers on l'arbrat sigui un problema per manca de secció, i es mantingui un cordó d'aparcament, l'arbrat pot coincidir amb aquesta franja, intercalant cada "n." places d'aparcament un espai per plantació.

Aquesta solució es pot combinar en alguns alternant de costat la situació de l'aparcament i l'arbrat.



Amplada de les voreres: d'acord amb la Orden estatal VIV/561/2010, l'amplada mínima lliure d'obstacles hauria de ser d'1,8 m.

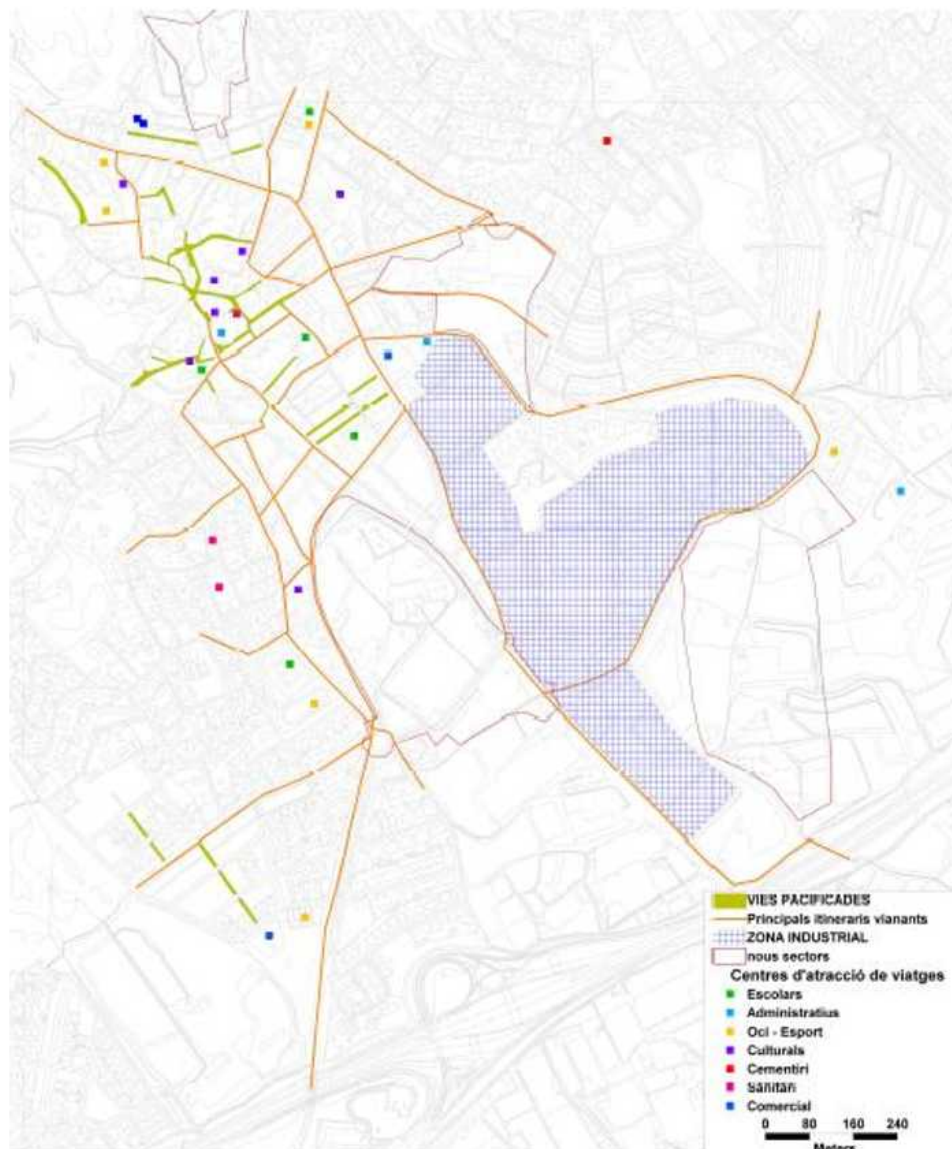
Cruïlles segures amb millores de la visibilitat per a vianants i ciclistes.

Il·luminació adequada

Senyalització dirigida a vianants

Mobiliari urbà i paviment de qualitat, especialment en recorreguts quotidians que reforcin els desplaçaments a peu.

La xarxa bàsica de vianants és la següent:



Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
 Origen: Administració
 Identificador document original: 1107602
 Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
 Pàgina 82 de 172

SIGNATURES
 Cap signatura aplicada



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Tot el municipi		Sense cost associat	
5. Documentació gràfica de referència			
P4. Xarxa bàsica d'itineraris a peu			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Curta/Mitja/Llarga	Alta	Ajuntament de Vilassar de Dalt	
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			



P1.2 Millora dels itineraris de connexió amb els barris i municipis veïns

1. Àmbit d'actuació

A peu

2. Objectius

1. Potenciar i facilitar que la mobilitat a peu sigui el mode prioritari al casc urbà.
2. Millorar l'accessibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants, prioritzant els de major demanda i a l'entorn d'escoles, centres cívics i equipaments esportius
4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

En el diagnòstic s'ha pogut detectar com la major part de les voreres no compleixen l'amplada útil mínima del Codi d'accessibilitat de català (69% menys de 0,9m) i que els últims anys s'ha prioritzat la ubicació de cordons d'aparcament i dobles sentits de circulació a l'ampliació de voreres, molt afectades per la ubicació de diversos elements reductors de la seva amplada útil (arbres, pals, etc.).

Per aquest motiu, es proposa actuar en els següents itineraris per a vianants que pel seu estat, pel volum de vianants, per la proximitat amb centres educatius o d'especial interès poden ser considerats com una prioritat d'actuació. Això no vol dir, que en el moment que apareguin criteris d'oportunitat d'actuació en itineraris que no disposen de les condicions òptimes per a vianants (plànol d'amplada útil de voreres del diagnòstic) es pugui variar la prioritat d'actuació.

Així, es proposa actuar de forma prioritària a:

- Camí de Mataró: connectant el centre amb el camp de futbol i el barri de la Fornaca. S'ha dividit l'actuació en tres trams:

- Entre Riera de Targa i Ravalet: en aquest tram es proposa suprimir el carril de circulació direcció Targa i el cordó d'aparcament que no quedi situat en els interiors de vorera davant del mercat. Es proposa ubicar un carril bici segregat en doble direcció. Tot i que no és la solució més idònia per a la circulació de bicicletes, la proposta millora la seguretat viària





-Tram de Can Reig. Aquest tram està subjecte a l'ampliació de la vorera nord que s'ha de dur a terme en el PPU Can Reig que es preveu desenvolupar en els propers anys. En aquest tram es proposa suprimir el carril de circulació direcció la Fornaca i mantenir el carril bici del tram anterior.

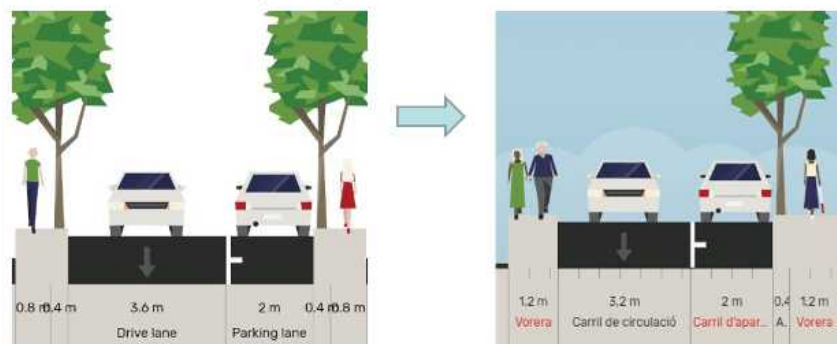


En una primera fase, abans de desenvolupar-se el PPU Can Reig, es pot actuar per tal de millorar la seguretat viària suprimint l'aparcament i col·locant unes pilones retràctils per augmentar la vorera nord 0,9m. Així es proposa passar els 4,1m destinats a 2 carrils de circulació a 5,2m, augmentant la vorera nord de 1,1 a 2m amb pilones retràctils.

- Tram La Fornaca. En aquest tram es proposa mantenir el doble sentit de circulació que amb les actuacions dels trams anteriors veurà com disminueix molt la seva circulació ja que no s'utilitzarà com a via de connexió amb el centre amb doble sentit. Les bicicletes en aquest tram podrien circular compartint calçada amb els vehicles, senyalitzat degudament.



- Santiago Russinyol: aquest és un carrer que connecta l'institut amb el barri de la Fornaca i és utilitzat per molts escolars. L'actuació en aquest carrer d'urbanització, esdevé un exemple del que es pot realitzar en altres carrers de la mateixa urbanització o altres. Es tracta de reduir l'amplada del carril de circulació a 3,2m (o inferior), mantenir l'arbrat en el costat de l'aparcament i eliminar l'altre arbre per ampliar les dues voreres i deixar-les amb una amplada útil de 1,2m



- BV5023. La continuïtat de l'itinerari de la BV 5023 des de Premià de Mar fins a Vilassar de Dalt es produeix per la banda oest, ja que per l'est, el voral no està preparat per a la mobilitat a peu



- Entre Av. Santa Maria i Pius XII. La millora de l'espai per a vianants en aquest tram situat just a sobre de l'Escola F. Macià té 3 opcions:

A- Suprimir els 0,8m d'espai d'arbrat que ampliaria l'amplada útil de la vorera del costat de l'escola a 2,6m.

B- Eliminar el cordó d'aparcament. L'existència de molt aparcament en calçada a l'entorn fa viable aquesta opció. Tanmateix, són unes places molt properes a l'escola i es poden necessitar per col·locar places de petó i ves o càrrega i descàrrega.

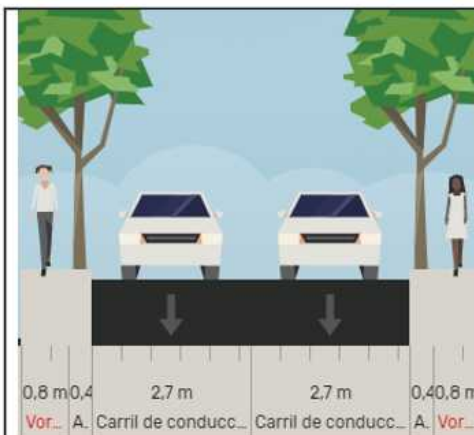
C- Suprimir el sentit de circulació en sentit Pius XII. Aquesta opció és la més recomanable a nivell de seguretat viària a l'entorn d'una escola. Cal tenir en compte l'amplada dels carrils de circulació és molt justa.



- Carrer Ramón i Cajal. Les condicions de mobilitat de vianants en aquest carrer de molta llargària són molt deficitàries (voreres estretes, en mal estat i cotxes aparcats). El nombre de vianants que caminen per aquest carrer és molt escàs i la millora de l'espai de vianants suposaria una inversió molt elevada. Tanmateix es proposen dues opcions per guanyar vorera (en obra o a través de pilones abatibles):

A- Circulació únicament permesa en sentit Av. Sant Sebastià (sempre i quan es canviï el sentit de circulació del carrer Pompeu Fabra: veure esquema pàgina 35) i regularització d'un cordó d'aparcament (pintat). Aquesta opció permetria guanyar entre 0,5 i 1 m de vorera

B- Pintar els carrils de 2,5 metres, eliminar una filera d'arbres i col·locar unes pilones retràctils que separin la vorera ampliada de la circulació (seria la situada no hi ha els arbres).



Altres actuacions en itineraris de vianants seran:

- Al carrer Marqués de Barberà amb un canvi de secció analitzat a l'apartat de vehicle privat.
- Connexió amb el Camí del Mig amb Vilassar de Mar i Premià de Mar. En els últims anys Vilassar de Dalt ha condicionat el Torrent de Vilassar que connecta amb el Camí del Mig. Tanmateix, per aquest camí, donada la manca d'infraestructures viàries hi circula un volum massa elevat de vehicles per una secció que el converteix en una via d'alta perillositat. D'altra banda, la circulació de vianants i bicicletes resulta impossible. Per aquest motiu, es considera que el camí paral·lel de la C-32 que connecta amb la Illa Fantasia podria esdevenir una alternativa al Camí del Mig, convertint els dos camins en sentits únics i fent practicable el fet d'anar a peu o en bicicleta. Donat que l'actuació transcorre per Vilassar de Dalt, Vilassar de Mar i Premià de Mar, caldria posar-se d'acord entre les tres administracions.





4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Itineraris		En tots els casos, inicialment, es requereix un projecte d'execució que determini els costos exactes (voreres, arbrat, xarxes de serveis, etc.)
5. Documentació gràfica de referència		
P21. Actuacions mobilitat a peu		El cost dels projectes urbans (3) s'estima en 5.000€, mentre que els dos interurbans en 8.000€. Total: 31.000€
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta/Mitja/Llarga	Alta en el Camí de Mataró Baixa en el cas de la BV5023	Ajuntament de Vilassar de Dalt Ajuntament de Premià de Mar Ajuntament de Vilassar de Mar Diputació de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona		



P1.3 Cruïlles a nivell

1. Àmbit d'actuació

A peu

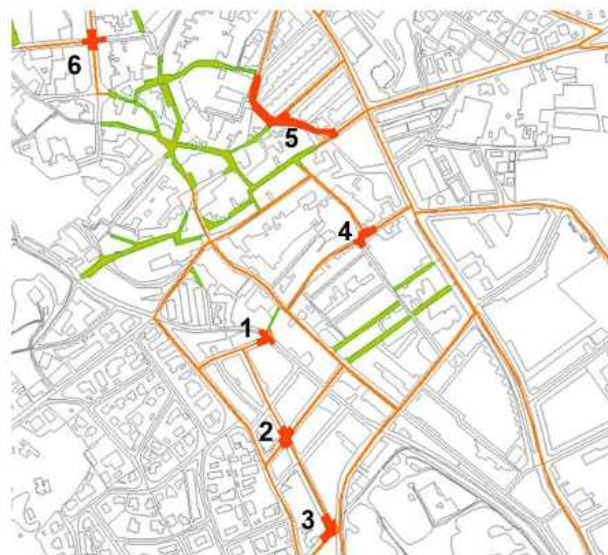
2. Objectius

1. Potenciar i facilitar que la mobilitat a peu sigui el mode prioritari al casc urbà.
2. Millorar l'accessibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants, prioritzant els de major demanda i a l'entorn d'escoles, centres cívics i equipaments esportius
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

La implantació de cruïlles a nivell és una acció no només per a reduir la velocitat dels vehicles que circulen per un carrer sinó també per donar prioritat a vianants que caminen per aquests punts ja que no es veuen obligats a baixar de la vorera en aquests encreuaments.

La selecció dels punts d'actuació es deu a que són molt utilitzats per vianants per estar pròxims a centres educatius, equipaments públics i comerç local, les seves condicions no són òptimes per caminar amb seguretat i on d'altra banda hi circulen molts vehicles.



En concret es proposa actuar en 6 encreuaments:

1. Riera Salvat – J. Pifarrer
2. Josep Oriol – Murillo
3. Josep Oriol – Can Pons
4. Canyamars – Sant Genís



5. Ignasi Iglesias –Llessamí

6. Marqués de Barberà – Sants Màrtirs

4. Zona d'actuació

6 encreuaments

5. Documentació gràfica de referència

P21. Actuacions mobilitat a peu

8. Cost (€)

L'adequació de cada encreuament amb alçament de calçada, localització de passos de vianants i senyalització es calcula té un cost mitjà de 10.000€, excepte en el punt 5. Ignasi Iglesias – Llessamí on caldria fer un projecte previ per avaluar la obra necessària: 5.000€

Per tant, el cost total es calcula en 55.000 (sense l'obra a l. Iglesias – Llessamí)

6. Fase

Curta/Mitja/Llarga

7. Prioritat

Alta si estan vinculades a l'entorn d'equipaments i teixit comercial

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament



P1.4 Ampliació de plataformes úniques

1. Àmbit d'actuació

A peu

2. Objectius

1. Potenciar i facilitar que la mobilitat a peu sigui el mode prioritari al casc urbà.
2. Millorar l'accessibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants, prioritant els de major demanda i a l'entorn d'escoles, centres cívics i equipaments esportius
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

La construcció de plataformes úniques permet disposar d'un espai d'alta qualitat urbana on la persona vianant té la prioritat de pas. Els entorns del centres urbans de molts municipis, inclòs VdD, disposen d'aquestes plataformes per oferir als i les vianants un espai de qualitat on la circulació de vehicles és inexistent o gairebé residual.

Tanmateix, el tancament o les restriccions a la circulació de vehicles en carrers, es poden aconseguir no solament amb la construcció de plataformes úniques que tenen un elevat cost, sinó també a través de mesures d'urbanisme tàctic. La col·locació d'unes jardineres, pilones retràctils, pintura, poden ser una alternativa o un pas previ a la construcció de plataformes úniques.

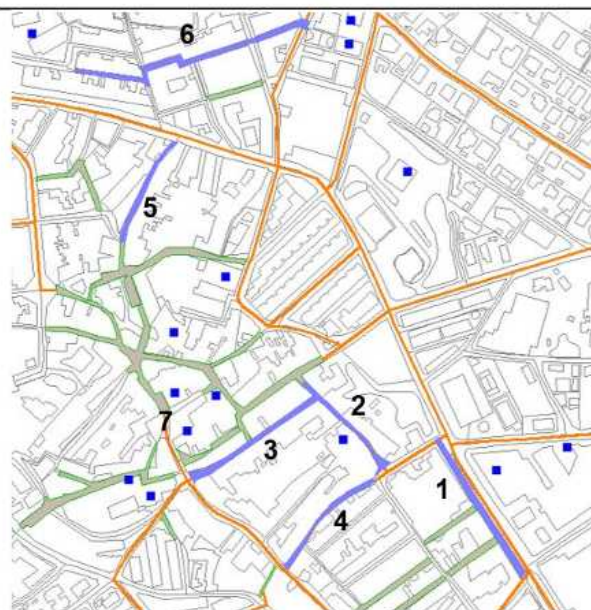
En aquest sentit, es considera que la integració de la Plaça de la Vila com a illa de vianants s'hauria de dur a terme amb plataforma única donat la centralitat d'aquest centre. En canvi, a Rafael Riera Prats, l'actuació podria realitzar-se a través de mesures d'urbanisme tàctic, ampliant l'espai per a vianants suprimint les places d'aparcament, ampliant l'espai de la marquesina o fins i tot col·locant un aparcament segur per a bicicletes.

Els trams on es proposa ampliar la plataforma única ja sigui amb obra o amb mesures d'urbanisme tàctic són:

1. Rafel Riera i Prats
2. Sant Antoni (St. Genís – Nou)
3. Anselm Clavé
4. Sant Genís (Canyamar – M. Moreno)
5. Salvador Riera
6. Abat Oliva – Llibertat – Verge Fuensanta
7. Plaça de la Vila




Ajuntament
Vilassar de Dalt

**4. Zona d'actuació**

Tot el municipi

8. Cost (€)

La suma de les àrees dels 7 carrers és de 6.790 m².

5. Documentació gràfica de referència

P21. Actuacions mobilitat a peu

El del m² d'una plataforma única és de 215€/m²

El cost total dels 7 carrers seria de 1.459.850€. A través d'actuacions d'urbanisme tàctic es pot reduir el cost ostensiblement.

6. Fase**7. Prioritat****9. Responsable**

Curta/Mitja/Llarga

Alta

Ajuntament de Vilassar de Dalt

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament



P1.5 Milliores als entorns escolars

1. Àmbit d'actuació

A peu

2. Objectius

1. Potenciar i facilitar que la mobilitat a peu sigui el mode prioritari al casc urbà.
2. Millorar l'accessibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants, prioritant els de major demanda i a l'entorn d'escoles, centres cívics i equipaments esportius
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

Les actuacions de mobilitat a l'entorn de les escoles es consideren d'alta prioritat pel volum de desplaçaments que generen i el tipus de col·lectiu implicat.

S'han adaptat places de petó i ves, però no es considera prioritari facilitar l'aparcament en cotxe per anar a l'escola si bé hi ha alumnes que provenint de zones més llunyanes tenen un accés a peu o en bicicleta més complicat.

Així, es proposen les següents actuacions a l'entorn de les 4 principals escoles del municipi:

IES Jaume Almera

-Ampliació de la vorera al C. Can Rafart suprimint el cordó d'aparcament des de la Riera de Targa fins la porta d'entrada (inclosa la reserva de PMR).

-Places petó i ves al C. Can Rafart per sobre la porta d'entrada

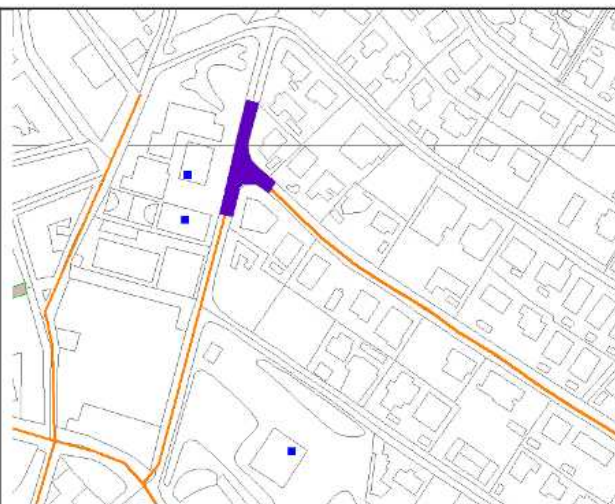
-Col·locació de passos de vianants alineats a Can Rafart

-Senyalització de velocitat màxima a 20 Can Rafart

-Aparcament en zig zag a Santiago Russinyol

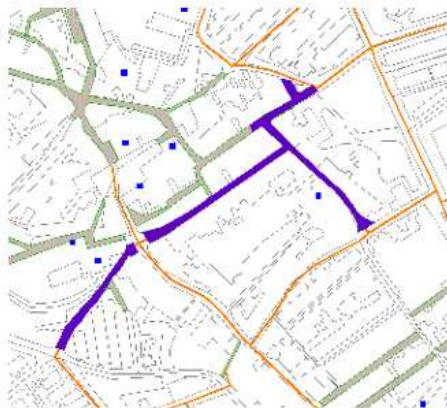
-Ampliació de voreres al C. Santiago Russinyol

-Senyalització horitzontal escolar Can Rafart i S. Russinyol



Escola Sant Jordi – Escola Nova Immaculada

- Plataforma única A. Clavé i Sant Antoni
- Ampliació del tall de circulació fins el carrer Nou
- Places petó i ves a Can Bruguera – M. Moreno
- Alçament de la cruïlla Sant Antoni – Sant Genís
- Senyalització de velocitat màxima a 20 C. Nou i Sant Genís
- Senyalització horitzontal escolar Sant Genís

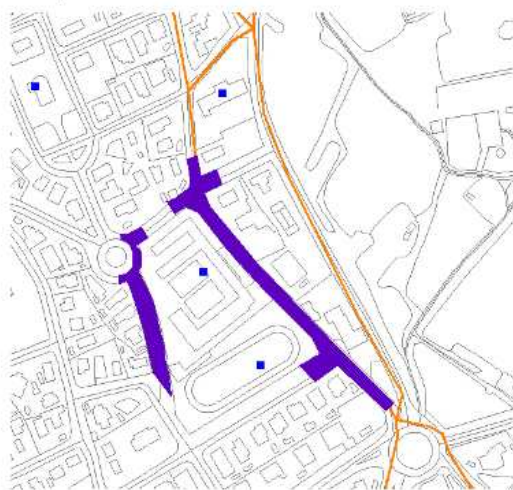


Escola i CEIP Francesc Macià

- El carrer Pius XII entre la rotonda i Mestre Salamero romandrà tancat a la circulació a les hores d'entrada i sortida o bé durant tot l'horari lectiu, i es convertirà en sentit únic de baixada. L'espai sobrant s'utilitzarà per ampliar la vorera amb pilones abatibles
- Places petó i ves a Reina Elisenda o darrera l'escola
- Pas de vianant alçat Reina Elisenda – Pius XII
- Senyalització de velocitat màxima a 20 Pius XII

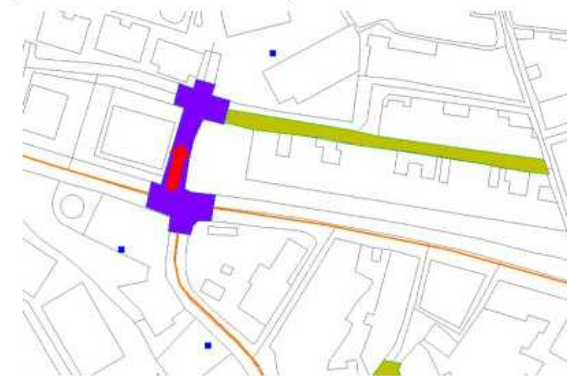


- Senyalització horitzontal escolar Pius XII, Santa Maria, Mestre Salamero
- Ampliació de la vorera a Mestre Salamero



Escola infantil

- Sentit únic a la Pl. Casals (A. Oliva – R. Targa), utilitzant el carrer Avi Riera per sortida a Targa
- Plataforma única al C. Abat Oliva
- Cruïlla elevada Abat Oliva – Pl. Pau Casals
- Passos de vianants accessibles a tot entorn (àmbit lila al plànol)
- Senyalització vertical de perill infants (P-21) i senyalització horitzontal a Riera de Targa (en ambdues direccions) i a l'entrada de Pau Casals per Riera de Targa.





Ajuntament
Vilassar de Dalt

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
4 escoles		IES Jaume Almera (7.800€):
5. Documentació gràfica de referència		Escola Sant Jordi – Escola Nova Immaculada (1.150€)
P21. Actuacions mobilitat a peu		Escola i CEIP Francesc Macià (10.150€)
		Escola infantil (16.500€)
		No s'ha tingut en compte actuacions previstes en altres actuacions
		En total, 35.600€
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta/Mitja/Llarga	Alta	Ajuntament de Vilassar de Dalt
10. Possibles fonts de finançament		
Ajuntament		



2

Potenciar la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal

Actuacions pull:



Actuacions push:



1. Objectius específics abordats

3. Creació d'una xarxa d'itineraris segurs i continus per a les bicicletes que permetin accedir als principals centres generadors de viatges.

4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.

9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

2. Descripció

Els pendents dificulten la utilització d'aquests mitjans pel municipi. Tanmateix, hi ha diversos motius per creure que pot ser un protagonista en la mobilitat del municipi en els propers anys:

- El seu desplaçament no té cost
- No contamina
- Afavoreix la salut de les persones
- La tecnologia elèctrica permet salvar molts desnivells
- La proximitat de la major part dels centres d'atracció de viatges i municipis de l'entorn
- La manca de congestió a les principals vies del municipi

La creació d'una xarxa d'itineraris segurs i l'establiment d'uns criteris per a la seva ampliació pretenen impulsar l'ús de la bicicleta al municipi i vetllar per la seva seguretat

Actualment, existeix una oferta viària per a bicicletes separada i que no connecta amb el centre del poble. Per aquest motiu, es proposa, introduir la bicicleta com a mode de transport per a la mobilitat quotidiana i finalitzar la connexió dels itineraris interurbans

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 4-6, >6)
2.1	Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable	Durant 6 anys
2.2	Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes	Menys de 3 anys
2.3	Aparcament segur per a bicicletes a l'aparcament del mercat	Menys de 3 anys
2.4	Lloguer de bicicletes elèctriques per a empreses del polígon industrial	Durant 6 anys





Ajuntament
Vilassar de Dalt

2.5	Revisió de l'ordenança referent a l'ús de bicicletes i vmp	Menys de 3 anys
-----	--	-----------------

4. Beneficis

Els beneficis de promoure la mobilitat en bicicleta, especialment entre la població infantil i jove, són obvis: afavorim el canvi modal cap a modes més sostenibles, per tant, es redueix la contaminació, ús de l'espai públic, etc. Es contribueix a millorar la salut de les persones ja que fan més activitat física.

Val a dir, també, que a nivell de rapidesa, la bicicleta elèctrica i els vehicles de mobilitat personal són força competitiu per trajectes urbans i interurbans de menys de 3 km.

5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

La reducció de la velocitat dels vehicles, l'ampliació dels espais per a vianants i la col·locació d'un aparcament segur a la parada d'autobús amb major demanda al costat del mercat poden esdevenir claus per impulsar la bicicleta al municipi.

6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Indicadors	Valor (any de càlcul)
I2.1	Km de xarxa bici	0,95 (2019)
I2.2	Nombre d'aparcaments segurs	0 (2019)
I2.3	Increment de persones usuàries de la bicicleta desagregat per gènere i edat	Sense dades inicials
I2.4	Nombre d'usos dels aparcaments segurs	Sense dades inicials
I2.5	Nivell de satisfacció i percepció de seguretat de la xarxa de bici i VPM al municipi desagregat per gènere i edat	Sense dades inicials



P2.1 Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable

1. Àmbit d'actuació

En bicicleta i vmp

2. Objectius

3. Creació d'una xarxa d'itineraris segurs i continus per a les bicicletes que permetin accedir als principals centres generadors de viatges.
4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

A continuació es defineixen els criteris que han de permetre crear i ampliar la xarxa ciclable en els propers anys. Com a criteri general, els itineraris en bicicleta i amb vehicles de mobilitat personal SEMPRE seran per la calçada.

En els carrers de la xarxa bàsica per a vehicles s'hauria d'afavorir un itinerari ciclable segregat del trànsit motoritzat i també segregat de les i els vianants. Preferiblement, s'ubicaran els carrils unidireccionals en cada sentit de la circulació de vehicles. Per exemple: nous desenvolupaments urbanístics.

Els carrers de la xarxa pedalable senyalitzats com a velocitat màxima 30 Km/h s'acceptaran com a itineraris de convivència sempre que es converteixin en un sol sentit de circulació per a vehicles. La tipologia d'aquesta xarxa pot ser diferent segons el carrer. Per exemple: Camí de Mataró, Santiago Rusinyol

Els carrers de la xarxa pedalable senyalitzats com a residencials, de prioritat invertida (de plataforma única) o dins la zona pacificada, les bicicletes podran circular en tots dos sentits. Caldrà incorporar la senyalització vertical i horitzontal necessària per habilitar la circulació de bicicletes en tots dos sentits i que alhora permeti saber els itineraris i zones que connecten..

Cal senyalitzar la xarxa ciclable per tal d'afavorir la continuïtat de la mateixa, especialment quan hi ha un canvi en la tipologia de xarxa.

Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
 Origen: Administració
 Identificador document original: 1107602
 Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
 Pàgina 100 de 172

SIGNATURES

Cap signatura aplicada



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Tot el municipi		Sense cost associat	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Curta/Mitja/Llarga	Alta	Ajuntament de Vilassar de Dalt	
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			



P2.2 Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes

1. Àmbit d'actuació

En bicicleta i vmp

2. Objectius

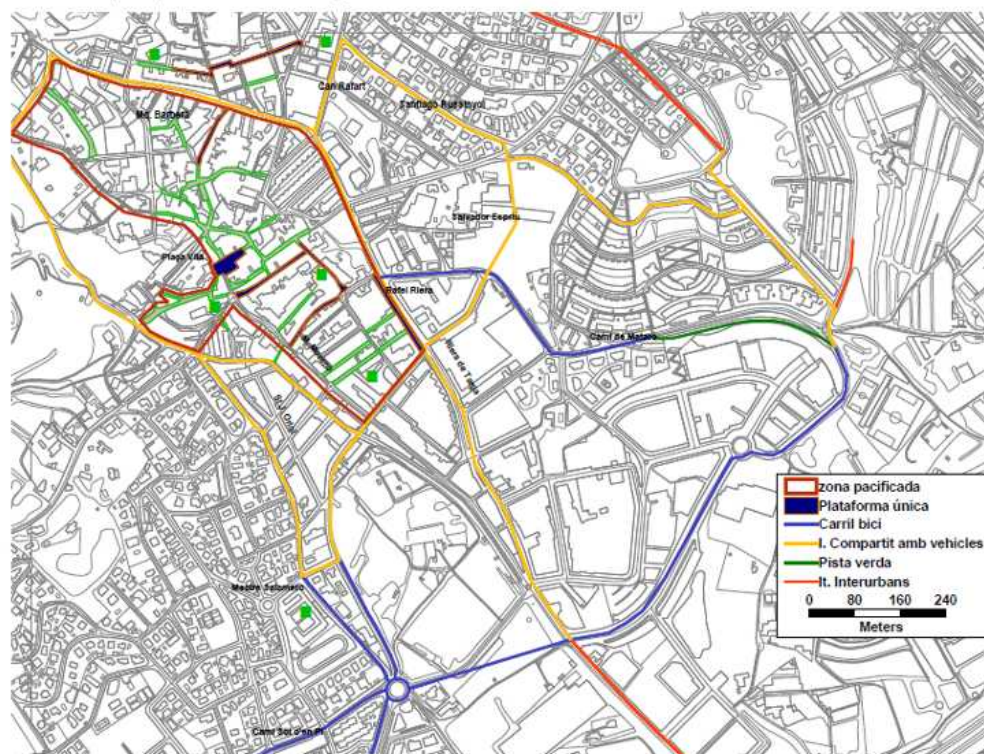
3. Creació d'una xarxa d'itineraris segurs i continus per a les bicicletes que permetin accedir als principals centres generadors de viatges.
4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

La nova xarxa de bicicletes pretén desenvolupar uns itineraris per tal de:

- 1) Disposar d'una connexió amb bicicleta entre el centre i els barris
- 2) Connectar l'escassa oferta actual amb la proposada.
- 3) Promoure itineraris que compaginin la mobilitat quotidiana amb l'ús d'oci.

La xarxa proposada és la següent:



La xarxa proposada es compon de 4 tipologies d'oferta diferents:



Ajuntament
Vilassar de Dalt

-Itineraris compartits amb vehicle privat. Aquests itineraris caldrà senyalitzar-los horitzontal i verticalment, re-ordenar alguns elements (contenidors, places d'aparcament, etc.) en cruïlles per tal que els ciclistes guanyin en visibilitat, il·luminació i manteniment del paviment. Per exemple: la Riera de Targa o Santa Maria

-Carrils bici situats al sud del municipi amb major amplitud de vies i en el nou itinerari del Camí de Mataró, i

-Itineraris interurbans que amb senyalització i la implicació de municipis veïns podrien formar part d'una xarxa comarcal d'itineraris.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

5. Documentació gràfica de referència

P22: Xarxa bici proposada

8. Cost (€)

El desenvolupament de la xarxa amb els carrils bici (1,2km), senyals d'itineraris compartits, senyalització horitzontal i senyals d'indicació de llocs s'ha calculat en 190.000€

6. Fase

Mitja

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt
Promotors urbanístics dels nous sectors

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament



P2.3 Aparcament segur per a bicicletes a l'aparcament del mercat

1. Àmbit d'actuació

En bicicleta i vmp

2. Objectius

3. Creació d'una xarxa d'itineraris segurs i continus per a les bicicletes que permetin accedir als principals centres generadors de viatges.
4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa habilitar unes places d'aparcament segures per a les persones usuàries que utilitzen el bus per anar a treballar i han de tenir la bicicleta estacionada molta estona.

Hi ha diverses localitzacions on seria factible:

- A l'interior de l'aparcament del supermercat Sorli Discau al mercat municipal.
- Instal·lant un aparcament tipus "bicibox" a Rafel Riera al costat de la parada de bus.
- A l'aparcament de Can Bruguera

Cal que el tipus d'aparcament que s'instal·li permeti l'aparcament de diferents tipus de cicles, no només la bicicleta, sinó també bicicletes amb cadiretes, bicicargos i altres tipus de cicles, per acollir la diversitat de ciclistes. Cal que l'aparcament sigui visible, il·luminat, que estigui senyalitzat i a nivell de carrer.

4. Zona d'actuació

Entorn de la parada de bus del mercat

8. Cost (€)

El cost d'un aparcament tipus bicibox és de 12.000€

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

Curta

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament



P2.4 Lloguer de bicicletes elèctriques

1. Àmbit d'actuació

En bicicleta i vmp

2. Objectius

3. Creació d'una xarxa d'itineraris segurs i continus per a les bicicletes que permetin accedir als principals centres generadors de viatges.
4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa d'oferir un servei de préstec de bicicletes elèctriques a les empreses dels polígons industrials per tal que les seves persones treballadores puguin accedir a treballar mitjançant una combinació d'autobús i bicicleta.

El funcionament seria el següent: en el trajecte d'anada cap a la feina la persona treballadora arriba a la parada del mercat i un cop allí disposa d'una bicicleta d'empresa ubicada en un aparcament segur amb la qual pot fer el trajecte de la parada fins al lloc de treball.

En el trajecte de tornada la persona treballadora pot anar en bicicleta del lloc de treball fins a la parada on deixarà la bicicleta a l'aparcament segur i farà el trajecte fins a casa seva amb autobús.

Per tant, en tota la cadena de desplaçaments hi intervenen els següents elements:

- Una flota de bicicletes d'empresa, ja siguin de propietat de l'empresa o bé cedides per part de l'administració pública o algun altre agent.
- Un aparcament segur a l'entorn de la parada d'autobús del mercat on es pugui deixar la bicicleta amb seguretat.
- Un aparcament segur a l'entorn de l'empresa on es pugui deixar la bicicleta amb seguretat.

A part d'aquests elements bàsics, el sistema també requereix d'altres aspectes rellevants: - un conjunt d'empreses interessades en aquests sistema de mobilitat i que es prestin a participar al projecte. Es pot vehicular a través de l'Associació d'Empresaris

-un conjunt de persones treballadores interessades en utilitzar el sistema com a mode de transport quotidià per accedir als seus llocs de treball.

-una xarxa ciclable continua i còmode entre la parada d'autobús del mercat (la que té major demanda) i els respectius llocs de treball.

L'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès ha desenvolupat una proposta semblant amb èxit:

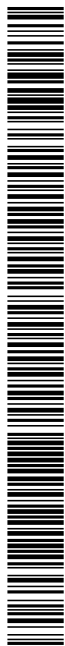
http://xarxamobal.diba.cat/mobal/cat/practiques/practiques_practica.asp?codi=79

Aquesta proposta es podria estendre a altres col·lectius com joves o treballadors municipals

Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
 Origen: Administració
 Identificador document original: 1107602
 Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
 Pàgina 105 de 172

SIGNATURES

Cap signatura aplicada



Ajuntament
Vilassar de Dalt

4. Zona d'actuació

Polígon industrial

8. Cost (€)

En funció del servei aplicat

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

Mitja

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt
Associació empresaris

10. Possibles fonts de finançament



P2.5 Revisió de l'ordenança de mobilitat en relació a l'ús de les bicicletes i vmp

1. Àmbit d'actuació

En bicicleta i vmp

2. Objectius

9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa revisar l'ordenança de circulació referent a la circulació de bicicletes i vmp per tal d'ordenar i donar seguretat a aquests vehicles en diferents vies tal i com estan fent molts municipis de la regió metropolitana de Barcelona.

En aquest sentit es proposa que els VMP només puguin circular per:

- Carrers de zona 30 o carrers limitats a 30km/h o velocitat inferior.
- Carrers de convivència, àrees de vianants i parcs públics en les condicions previstes a la present ordenança.
- Per les vies ciclistes, respectant el sentit de la circulació establert (unidireccional o bidireccional) i definit per la senyalització.
- Per on puguin circular les bicicletes.

Aprofitant la revisió de l'ordenança és una bona oportunitat per revisar altres àmbits de la seguretat també, com per exemple: ampliar el concepte de seguretat, tot introduint mecanismes de sanció per l'assetjament viari i el seu impacte de gènere i per l'assetjament sexual

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

Sense cost associat

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

Curta

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt

10. Possibles fonts de finançament



Ajuntament
Vilassar de Dalt

3

Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi

Actuacions pull:



Actuacions push:



1. Objectius específics abordats

5. Millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús i els seus itineraris d'accés a peu.

6. Ampliar la cobertura territorial del transport públic.

9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

2. Descripció

El servei de transport públic existents al municipi són de tipus interurbà. La possibilitat d'introduir un servei urbà d'autobusos s'ha descartat per les poques expectatives de captació de demanda que es preveuen. Actualment, els serveis interurbans circulen al llarg de l'eix Riera de Targa – I. Bufalà – BV5023, situat enmig de la trama urbana del municipi garantint una bona cobertura a la major part de la població. Tanmateix, es detecten mancances en quant a la seva accessibilitat a peu i a les mateixes parades.

La bona connexió del municipi amb Barcelona a través del bus exprés ha generat que les persones residents d'altres municipis (Premià de Dalt i Cabrils, especialment) arribin a VdD per pujar al bus.

Les zones més allunyades de la Riera de Targa (polígon industrial i urbanitzacions) no disposen d'una alternativa de transport públic a prop. Per aquest motiu es proposa oferir una alternativa de transport públic a les persones residents amb majors dificultats de mobilitat i millorar les condicions d'accessibilitat del servei actual.

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 4-6, >6)
3.1	Introducció d'un servei a la demanda	Menys de 3 anys
3.2	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades	Menys de 3 anys
3.3	Rotonda Riera de Targa – Dr. Masriera	Entre 4 i 6 anys





Ajuntament
Vilassar de Dalt

4. Beneficis

El transport públic té una gran quantitat d'avantatges conegudes per tothom, relacionades fonamentalment amb el temps, l'economia i el medi ambient. Entenent per avantatges aquelles característiques "objectives" del sistema que son aprofitades per les persones usuàries, se'n desprenen una sèrie de beneficis que milloren la qualitat de vida de les persones que aposten per la seva utilització en particular i, en general, de tota la ciutadania.

Cal, també, preveure un progressiu envelliment de la població, cosa que obliga a les administracions a anar-se preparant per oferir alternatives de transport al vehicle privat i més accessibles a les persones grans.

5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Es proposa oferir una alternativa de transport públic a les persones residents més allunyats del servei actual i millorar les condicions d'accessibilitat del servei actual

6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Indicadors	Valor (any de càlcul)
I4.1	Adaptació a PMR de les estacions de transport públic	100% (2019)
I4.2	Cobertura territorial del transport públic (<300m.)	82% (2019)
I4.3	Freqüència de pas mitjana dels autobusos	40 min (2019)
I4.4	Parades amb marquesines	5
I4.5	Parades amb marquesines transparents, seient, il·luminades i amb horari predictiu, amb senyalització visual i auditiva	1 (2019)
I4.6	Parades en carril de circulació	10
I4.7	Reducció del temps de desplaçament en transport públic de les persones usuàries	42 minuts (2019)
I4.8	Nivell de satisfacció de les persones usuàries sobre el servei de transport a demanda	Sense dades inicials
I4.9	Nivell de satisfacció de les persones usuàries del servei d'autobús	Sense dades inicials



Ajuntament
Vilassar de Dalt

P3.1 Introducció d'un servei a la demanda

1. Àmbit d'actuació

Transport públic

2. Objectius

- 5. Millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús i els seus itineraris d'accés a peu.
- 6. Ampliar la cobertura territorial del transport públic.
- 9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa introduir un servei de taxi a la demanda com a pas previ a la creació d'una línia d'autobús a la demanda si s'assoleix la demanda adequada.

Les persones beneficiàries podrien ser totes les persones residents al poble que tinguin més de 65 anys o un grau de mobilitat reduïda superior al 33% i persones cuidadores.

El servei cobriria l'anada i la tornada des del domicili –o, en el seu defecte, el lloc indicat en el moment d'efectuar la reserva– i algun dels equipaments públics municipals o parada d'autobús. Es prestaria tots els dies de la setmana i estaria bonificat per l'ajuntament.

Es pot consultar amb ajuntaments de l'entorn la possibilitat de crear un servei conjunt a l'àmbit de Cabrils, Vilassar de Mar, Vilassar de Dalt, Premià de Mar i Premià de Dalt

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

5. Documentació gràfica de referència

8. Cost (€)

Es proposa una bonificació inicial per part de l'ajuntament de la mateixa proporció que la que altres administracions realitzen als altres serveis de transport públic. És a dir, a l'entorn d'un 40% del preu del bitllet

6. Fase

Curt

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt
Altres ajuntaments

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament



Ajuntament
Vilassar de Dalt

P3.2 Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades

1. Àmbit d'actuació

Transport públic

2. Objectius

- 5. Millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús i els seus itineraris d'accés a peu.
- 6. Ampliar la cobertura territorial del transport públic.
- 9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa condicionar els itineraris a peu que donen accés a les parades d'autobús amb passos de vianants, accessos per a PMR, il·luminació, senyalització, etc.

A Riera de Targa es detecten:

- Passos de vianants no adaptats
- Espai d'espera insuficient a Rafael Riera.

-Elements inaccessibles a la mateixa parada: cal desplaçar la font d'acord amb el Pla d'accessibilitat.

A I. Bufalà es detecten:

- Passos de vianants no adaptats
- Faroles davant la parada.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

L'adaptació d'aquestes dues parades tindria un cost de:

5. Documentació gràfica de referència

Plànol proposta de bicicletes

R. Targa: 6.000€

I. Bufalà: 2.000€

6. Fase

Mitja

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt
Promotors urbanístics dels nous sectors

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament



P3.3 Rotonda Riera de Targa – Emili Masriera

1. Àmbit d'actuació

Transport públic

2. Objectius

- 5. Millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús i els seus itineraris d'accés a peu.
- 6. Ampliar la cobertura territorial del transport públic.
- 9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

El gir marxa enrere que realitzen els autobusos a la Riera de Targa amb Dr. Emili Masriera per canviar de sentit genera problemes de soroll als residents que viuen a l'entorn d'aquest gir, especialment a l'estiu quan el vehicle necessita aire condicionat i fa més soroll.

Per evitar aquesta situació, es proposa la construcció d'una rotonda en aquest encreuament. La rotonda tindria molt sentit en el moment que es desenvolupi urbanísticament el PPU de Torrent Can Daniel i es construeixi un vial que arribi a la rotonda.

El diàmetre de la rotonda ha de tenir en compte el pas d'autobusos articulats i compactes com els que circulen actualment.





4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Encreuament Riera de Targa amb Dr. Masriera		El cost aproximat d'una rotonda són 300.000€	
5. Documentació gràfica de referència		A incloure dins les obres d'urbanització del pla parcial Can Tarrida	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Mitja	Mitja	Ajuntament de Vilassar de Dalt Promotors urbanístics dels nous sectors	
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			



4

Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual

Actuacions pull:



Actuacions push:



1. Objectius específics abordats

7.Reduir la presència de trànsit rodat per la zona de vianants amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquizació de la xarxa viària.

8.Desenvolupament de la xarxa d'infraestructures viàries necessària per millorar la connexió del municipi amb la resta de la comarca i la regió metropolitana.

9.Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

10.Gestionar l'oferta i la demanda prioritant l'estacionament de les persones residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per a persones visitants i compradores.

2. Descripció

La jerarquia viària determina i classifica les funcions principals que ha d'acomplir una via, sobre la base de les funcions que s'estableixen en el seu traçat i la secció transversal, relacionant la presència o no de vianants i ciclistes i de la resta dels elements constitutius del projecte global d'un vial.

És necessari que les persones vianants recuperin espai al carrer que en els últims anys ha estat ocupat i malmès pel vehicle motoritzat.

En aquest sentit, es contemplen diverses accions que permetran recuperar espai per vianants amb lleugeres afectacions a la circulació i aparcament del vehicle privat (creació d'una zona pacificada i restringida, sentits únics, etc.).

El desenvolupament de nous sectors urbanístics pot ajudar a justificar i millorar aquesta estratègia. Per aquest motiu, s'han definit unes necessitats de mobilitat en cada sector.

D'altra banda, l'ampliació de l'aparcament de Can Bruguera i més endavant de Can Jaumetó poden permetre i justificar l'aplicació de mesures d'ampliació de l'espai per a vianants que comportin una pèrdua de places d'aparcament.



3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 4-6, >6)
4.1	Nova jerarquia viària	Durant 6 anys
4.2	Àrea pacificada i pacificació de la Plaça de la Vila	De 4 a 6 anys
4.3	Canvis de secció i sentits de circulació en itineraris bàsics	Durant 6 anys
4.4	Reductors de velocitat	Menys de 4 anys
4.5	Nous desenvolupaments urbanístics	Durant 6 anys
4.6	Necessitats d'infraestructures de mobilitat comarcal	Durant 6 anys o més
4.7	Ampliacions d'aparcament i senyalització	Menys de 4 anys

3. Beneficis

La jerarquització viària permet adaptar les vies en funció de l'ús que se li vulguin donar. D'aquesta forma carrers més estrets haurien de ser amb prioritat pels vianants, mentre que hi ha vies més amples que són més preparades per absorbir el trànsit rodat.

Es tracta d'augmentar la seguretat viària i oferir les condicions òptimes de disseny de les vies al tipus d'usuari que les utilitza.

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

L'entrada en funcionament de l'àrea central pacificada, que inclou el projecte d'ampliació de l'illa de vianants a la Plaça de la Vila, i, els canvis de secció d'itineraris bàsics del vehicle privat, són accions fonamentals per donar un impuls a la estratègia de mobilitat sostenible al municipi.

El desenvolupament de projectes urbanístics i l'aplicació de mesures d'urbanisme tàctic poden ajudar a finançar o a reduir les elevades despeses que suposen les re-ordenacions viàries projectades

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Indicador	Valor (any de càlcul)
I4.1	Turismes per habitant	525 (2018)
I4.2	Motos per habitant	160 (2018)
I4.3	Nombre de vehicles que entren diàriament al municipi	18.100 (2019)
I4.4	Places regulades d'aparcament	100 (2019)
I4.5	Places d'aparcament via pública x 100 / Turismes censats	62 (2019)
I4.6	Taxa de traspàs modal de vehicle motoritzat a mobilitat sostenible (peu, bici, VPM, transport públic)	Sense dades inicials



P4.1 Nova jerarquia viària

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat

2. Objectius

7.Reduir la presència de trànsit rodat per la zona de vianants amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària.

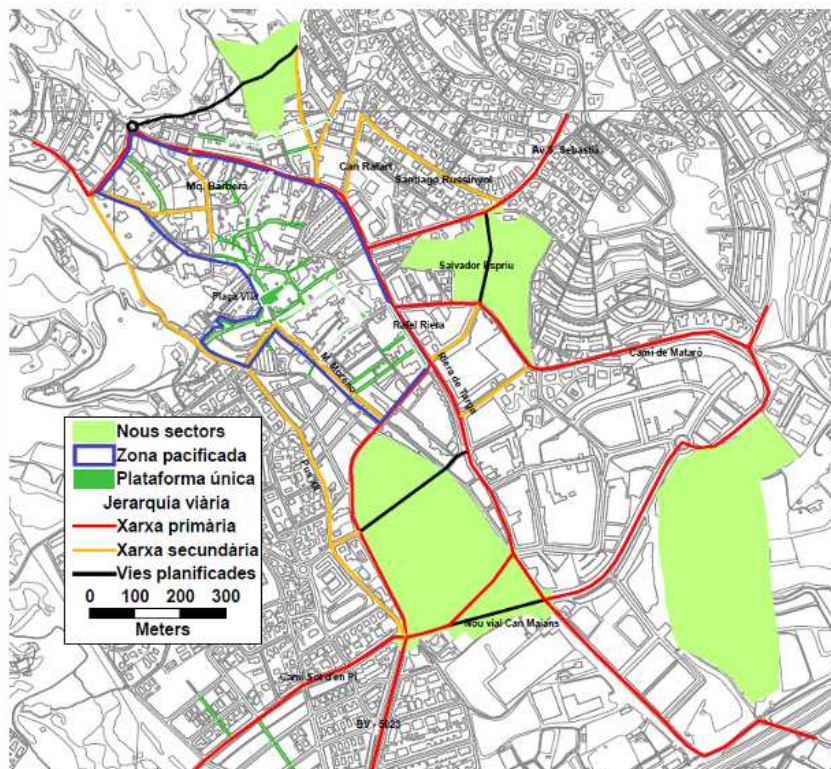
8.Desenvolupament de la xarxa d'infraestructures viàries necessària per millorar la connexió del municipi amb la resta de la comarca i la regió metropolitana.

9.Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

10.Gestionar l'oferta i la demanda prioritant l'estacionament de les persones residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per a persones visitants i compradores.

3. Descripció de l'actuació

La nova jerarquia viària preveu que la xarxa primària arribi fins als límits de la zona pacificada (centre) i que els nous sectors urbanístics no generin noves vies primàries, sinó que vertebrin la xarxa secundària i local, amb l'excepció del vial de Can Maians.



Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
 Origen: Administració
 Identificador document original: 1107602
 Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
 Pàgina 116 de 172

SIGNATURES
 Cap signatura aplicada



4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

Sense cost associat

5. Documentació gràfica de referència

P23. Jerarquia viaria proposada

6. Fase

Curt/ Mitjà/Llarg

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament

Promotors urbanístics dels nous sectors



P4.2 Àrea pacificada i pacificació de la Plaça de la Vila

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat

2. Objectius

7.Reduir la presència de trànsit rodat per la zona de vianants amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària.

8.Desenvolupament de la xarxa d'infraestructures viàries necessària per millorar la connexió del municipi amb la resta de la comarca i la regió metropolitana.

9.Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

10.Gestionar l'oferta i la demanda prioritant l'estacionament de les persones residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per a persones visitants i compradores.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa la pacificació del centre urbà del municipi en dues fases:

- La primera és la creació d'una àrea pacificada en el perímetre del centre (Riera de Targa – I. Barraquer – M. Moreno – A. Guimerà – Dr. Masriera) que permeti reduir la circulació al centre i dissuadeixi d'accedir a la Plaça de la Vila en cotxe. Les principals característiques seran:

-En tots els accessos, s'instal·laran senyals de velocitat màxima 20.

-Els accessos al carrer Nou, Rafel Riera i Prats i Sant Genís seran d'ús exclusiu per a residents censats a l'àrea i serveis. Aquesta mesura reduirà el trànsit del carrer Murillo que actualment és massa elevat.

- Es mantindrà com fins ara l'accés als carrers M. Moreno, M.D. Carme i A. Guimerà.

- Es proposa canviar de sentit el carrer Murillo en el seu tram entre Pius XII i Riera de Salvat per evitar el trànsit de pas. Aquesta acció implicaria una re-ordenació de sentits al barri de Can Salvat explicats a la proposta 4.3. Si la reducció de vehicles pel carrer Murillo dona bons resultats, es pot considerar no aplicar aquest canvi de sentit

-La segona fase preveu la pacificació final de la Plaça de la Vila i el possible trasllat del CAP, que reduiria de forma rellevant les necessitats d'accedir a la plaça amb vehicle. L'ampliació de l'aparcament de Can Bruguera suposa un pas intermig que pot permetre aplicar restriccions puntuals d'accés a la plaça. Per fer efectiva aquesta segona fase caldrà:

.....El manteniment de les accions de la Fase 1.

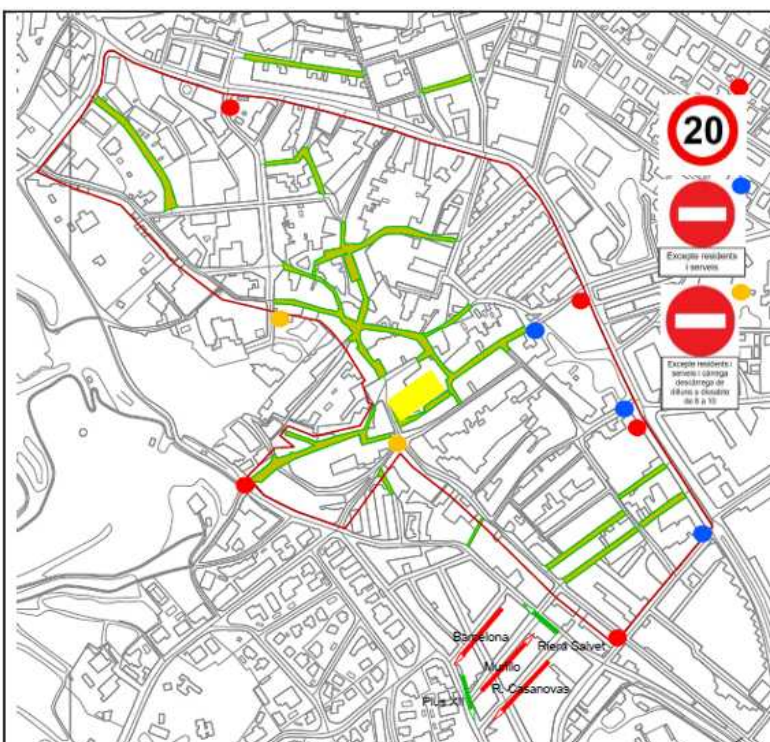
-En els accessos a la Plaça per M. Moreno i per A. Guimerà s'instal·laran dues senyals prohibint la circulació excepte residents, serveis i restringint l'horari de càrrega i descàrrega. Aquestes excepcions es poden perfilar.

En el cas que la senyal no sigui suficient per evitar el trànsit de pas, caldrà col·locar una càmera.






Ajuntament
Vilassar de Dalt

**4. Zona d'actuació**

Centre

8. Cost (€)

El cost aproximat del les senyals seria de 3.000€. En el cas de càmeres, el cost rondaria als 8.000€ per cada accés

5. Documentació gràfica de referència

P24. Àrea pacificada

6. Fase

Mitja

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament



P4.3 Canvis de secció i sentits de circulació en itineraris bàsics

1. Àmbit d'actuació

Vehícle privat

2. Objectius

7. Reduir la presència de trànsit rodat per la zona de vianants amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària.

8. Desenvolupament de la xarxa d'infraestructures viàries necessària per millorar la connexió del municipi amb la resta de la comarca i la regió metropolitana.

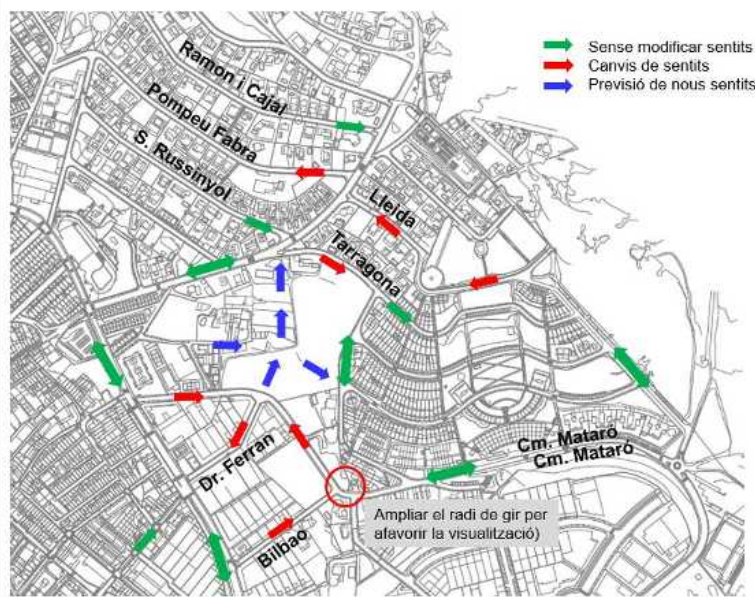
9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

10. Gestionar l'oferta i la demanda prioritant l'estacionament de les persones residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per a persones visitants i compradores.

3. Descripció de l'actuació

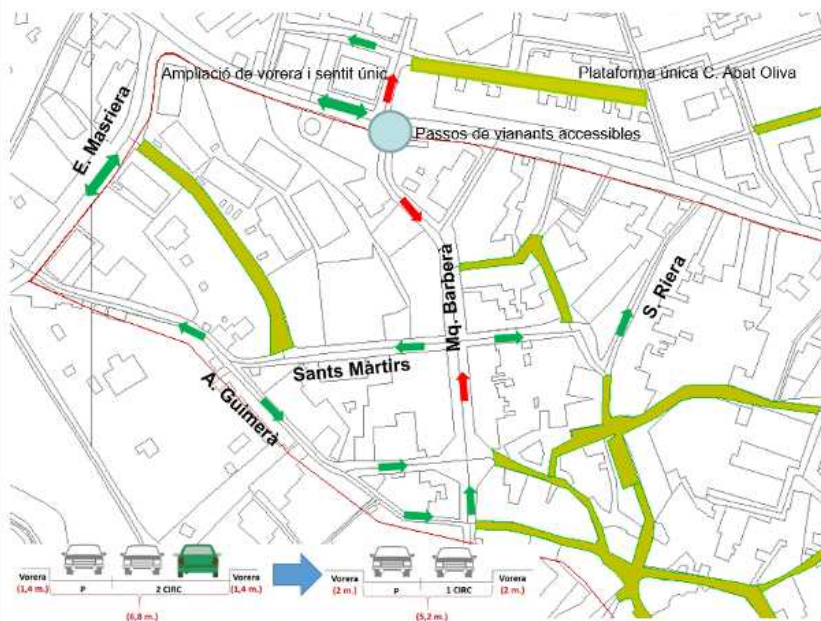
En l'apartat de vianants ja s'ha fet referència a algunes accions que suposaran una re-ordenació de l'espai viari. En aquesta proposta es comenten els canvis de circulació que afectaran a 3 eixos o zones del municipi amb el clar objectiu de reduir la seva circulació de vehicles i augmentar la seguretat viària de tots els modes de transport

Camí de Mataró. L'amplada de la calçada no admet el doble sentit de circulació i aparcament que disposa actualment. Per aquest motiu i per tal d'ampliar l'espai de vorera i bicicleta es requereix convertir en sentits únics els carrers que es mostren al plànol. Amb el desenvolupament del PP Can Reig, cal evitar que la continuació del carrer Dr. Ferran es pugui convertir en una alternativa a la Riera de Targa

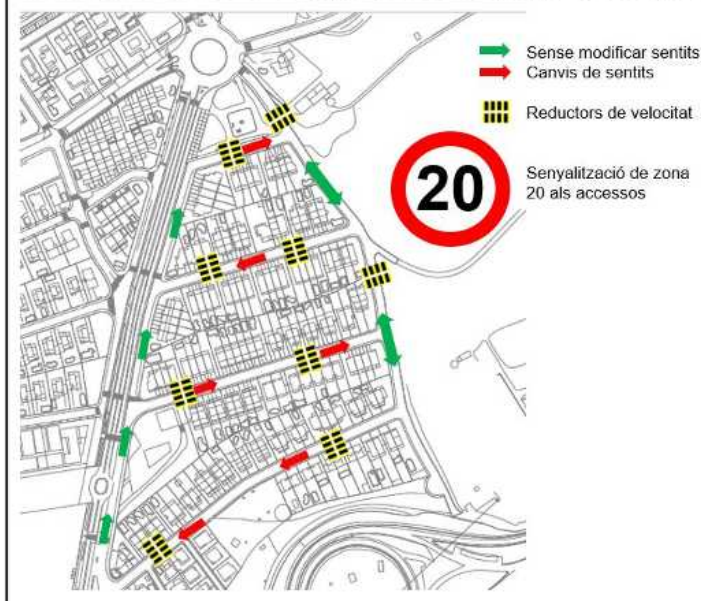




C. Marqués de Barberà. La situació és semblant a l'anterior, es a dir, la seva secció impedeix la circulació amb seguretat i dificulta el pas de vianants i bicicletes. Per aquest motiu, es proposa suprimir un sentit de circulació i fer-los concurrents a l'alçada del C. Sants Màrtirs. En aquest cas, no es suprimiria l'aparcament donat que és una zona amb dèficit i manca d'alternatives. Les voreres passarien de 1,4 a 2 metres. La seva ampliació es podria realitzar amb mesures d'urbanisme tàctic

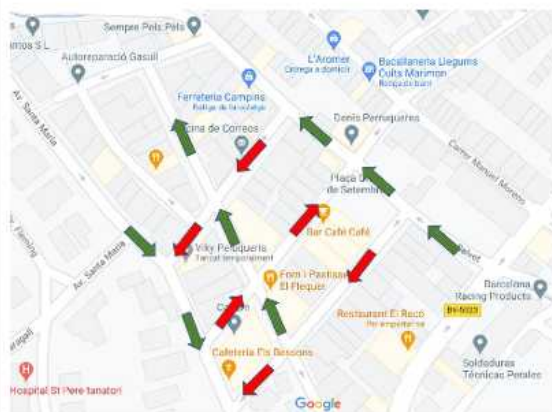


Al barril de Les Oliveres, el doble sentit de circulació a gairebé tots els carrers juntament amb la presència de doble cordó d'aparcament genera una clara dificultat per circular donat que l'amplada del carrer tampoc permet aquesta secció. D'altra banda, la llargària dels trams genera excessos de velocitat en una zona de baixa densitat residencial. Per aquest motiu es proposa la següent re-ordenació viària:





En el cas de Salvat, si la restricció de vehicles prevista als accessos del carrer Nou, Rafel Riera i Prats i Sant Genís no és la esperada, caldria tallar la continuïtat al carrer Murillo entre Pius XII i Riera de Salvat, canviant el sentit de circulació d'aquest tram. Això implicaria el canvi de sentit dels carrers paral·lels a Murillo, Barcelona i R. Casanovas.



4. Zona d'actuació

Camí de Mataró, Marqués de Barberà i Barri Oliveres

5. Documentació gràfica de referència

P25. Actuacions en vehicle privat

8. Cost (€)

La re-ordenació del Camí de Mataró caldrà que l'assumeixi el promotor del PPU Can Reig.

Mq. Barberà: es calcula que amb mesures d'urbanisme tàctic tindria un cost de 15.000€

Barri Oliveres: 15.000€

6. Fase

Curt/Mitja/Llarg

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt
Promotors urbanístics dels nous sectors

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament



P4.4 Reductors de velocitat

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat

2. Objectius

7.Reduir la presència de trànsit rodat per la zona de vianants amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària.

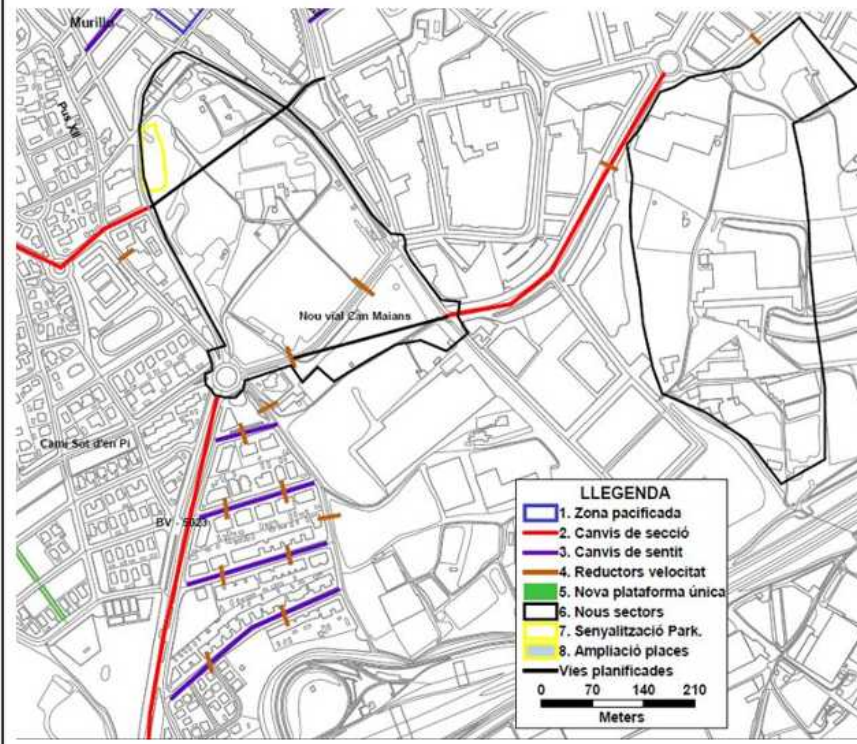
8.Desenvolupament de la xarxa d'infraestructures viàries necessària per millorar la connexió del municipi amb la resta de la comarca i la regió metropolitana.

9.Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

10.Gestionar l'oferta i la demanda prioritant l'estacionament de les persones residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per a persones visitants i compradors.

3. Descripció de l'actuació

Al marge del barri de les Oliveres es proposa la instal·lació de bandes sonores que permetin reduir la velocitat dels vehicles en aquells carrers on s'ha detectat excessos de velocitat Cal tenir en compte que el soroll generat per aquestes bandes el fan aconsellable en carrers on no hi molta densitat residencial o bé hi circulen molt pocs vehicles.



Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
 Origen: Administració
 Identificador document original: 1107602
 Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
 Pàgina 123 de 172

SIGNATURES
 Cap signatura aplicada



Ajuntament
 Vilassar de Dalt

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Carrers amb excessos de velocitat		El cost aproximat de 8 bandes sonores seria de 6.000€
5. Documentació gràfica de referència		
P25. Actuacions en vehicle privat		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt	Mitja	Ajuntament de Vilassar de Dalt Promotors urbanístics del sector de Can Maians
10. Possibles fonts de finançament		
Ajuntament		

P4.5 Nous desenvolupaments urbanístics

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat

2. Objectius

7.Reduir la presència de trànsit rodat per la zona de vianants amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària.

8.Desenvolupament de la xarxa d'infraestructures viàries necessària per millorar la connexió del municipi amb la resta de la comarca i la regió metropolitana.

9.Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

10.Gestionar l'oferta i la demanda prioritant l'estacionament de les persones residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per a persones visitants i compradors.

3. Descripció de l'actuació

Es preveu el desenvolupament urbanístic de 4 nous sectors que, al marge de l'estudi de mobilitat específic de cadascun d'ells, on es determinaran i concretaran les accions a dur a terme d'acord amb les indicacions del Decret d'Estudis d'Avaluació de la mobilitat generada (2006), cal que tinguin en compte les següents indicacions des d'aquest estudi de mobilitat:

PPU Can Reig

1-Amb la re-ordenació de sentits proposada no es considera necessari el doble sentit en aquest vial que generaria una alternativa molt atractiva a Riera de Targa. Es proposa la creació d'un carril bici.

2-La creació d'un sol sentit a C. Mataró ja permetrà ampliar voreres i permetre un itinerari de bici en un sentit. Amb el desenvolupament urbanístic cal consolidar el carril bici en doble sentit i ampliar més l'espai de vianants

3-Semaforitzar cruïlla. Assegurar continuïtat dels vianants amb el carrer Santiago Russinyol

4-El carrer Salvador Espriu es preveu convertir en una via bàsica per als vianants donat el baix pendent.



PPU Vallmorena

1- Cal garantir la connexió de la Av. Lluís Companys amb la futura ronda del maresme, establint un pas soterrat a l'autopista C-32 . Tanmateix, no hi ha cap previsió respecte la construcció de la ronda.

2- Formalitzar el vial que connecta el futur pas soterrat amb la rotonda de la Av. Lluís Companys, per poder tenir un nou accés rodat tots els polígons industrials del municipi.





Ajuntament
Vilassar de Dalt

PPU Can Maians

1- Es necessari un vial de connexió entre el carrer del Pi i Mestre Salamero en doble sentit que eviti desplaçaments de pas per carrer com Murillo i sigui una alternativa al vial de Can Maians.

2- L'interior del PPU ha d'afavorir el pas de vianants i bicicletes evitant construir vials que puguin servir d'alternatives als carrers perimetrals.

3- Cal analitzar més profundament l'impacte sobre el transit que tindrà el nou vial de Can Maians i les dues rotondes



PPU Torrent Daniel

1- Cal connectar aquesta via fins a la Riera de Targa on a la cruïlla entre aquests dos carrers i el carrer E. Masriera es construirà una rotonda.

2- Es necessari disposar de capacitat d'aparcament suficient que permeti cobrir les necessitats actuals de La Galvanya i el centre

3- El PPU no té una fàcil connectivitat amb l'Av. San Sebastià que permeti crear una alternativa viària a Riera de Targa



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Nous desenvolupaments urbanístics		Associats a cada desenvolupament
5. Documentació gràfica de referència		
P25. Actuacions en vehicle privat		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt/Mitja/Llarg	Mitja	Promotors urbanístics dels nous sectors
10. Possibles fonts de finançament		



Ajuntament
Vilassar de Dalt

P4.6 Necessitats d'infraestructures de mobilitat comarcal

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat

2. Objectius

7.Reduir la presència de trànsit rodar per la zona de vianants amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària.

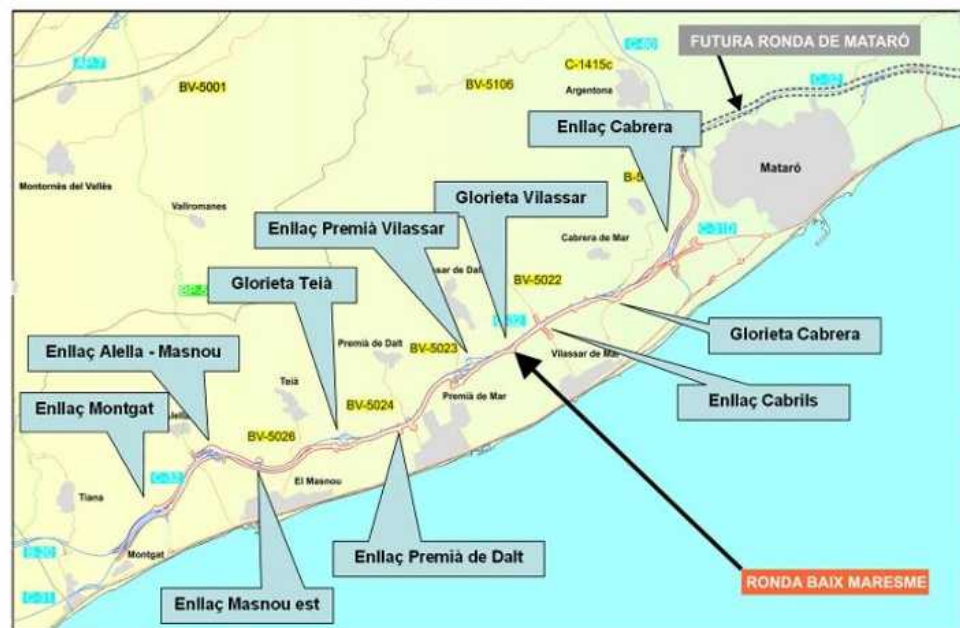
8.Desenvolupament de la xarxa d'infraestructures viàries necessària per millorar la connexió del municipi amb la resta de la comarca i la regió metropolitana.

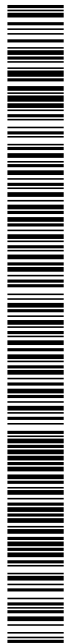
9.Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

10.Gestionar l'oferta i la demanda prioritant l'estacionament de les persones residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per a persones visitants i compradores.

3. Descripció de l'actuació

Es considera necessari el desenvolupament o l'adaptació d'una via (C-32) que permeti les connexions entre municipis del Maresme sense pagament. La manca d'una infraestructura viària intracomarcal està generant saturacions en vies no preparades com el vial de Can Maians, Camí del Mig i altres vies del Maresme que realitzen una funció que no els pertoca pel disseny de via. L'any 2010 ja es va realitzar l'Estudi informatiu de la Ronda del Maresme, que es troba aturat per diferents aspectes.





Es requereix una visió comarcal d'aquests conflictes donat que són comuns a diferents municipis. El Pla de Mobilitat de la comarca del Maresme haurà d'analitzar aquestes actuacions.

La connexió transversal també és necessària per a mitjans com la bicicleta i anar a peu (veure acció proposada a la proposta d'itineraris per a vianants)

4. Zona d'actuació

Comarca

8. Cost (€)

Sense cost associat

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

Curt/Mitja/Llarg

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Consell Comarcal del Maresme
 Generalitat de Catalunya

10. Possibles fonts de finançament

P4.7 Ampliacions d'aparcament i senyalització

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat

2. Objectius

7.Reduir la presència de trànsit rodap per la zona de vianants amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària.

8.Desenvolupament de la xarxa d'infraestructures viàries necessària per millorar la connexió del municipi amb la resta de la comarca i la regió metropolitana.

9.Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

10.Gestionar l'oferta i la demanda prioritant l'estacionament de les persones residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per a persones visitants i compradores.

3. Descripció de l'actuació

L'ampliació de l'aparcament de Can Bruguera es considera fonamental per:

- Reduir el dèficit d'aparcament residencial detectat al Centre i a La Galvanya.
- Alternativa a les persones usuàries que estacionen a la Plaça de la Vila i altres carrers de l'entorn del centre
- Dinamitzar l'activitat econòmica del poble ja que es situa al perímetre del centre.
- La seva localització és excel·lent per reduir la circulació de vehicles.

La gestió del nou aparcament ha de tenir en compte els diferents tipus de persones usuàries que hi estacionen (bàsicament gestions i compres al centre, persones treballadores i usuàries del transport públic).

L'aparcament caldrà que es senyalitzi des de la Riera de Targa, Av. Sant Sebastià i l. Bufalà



D'altra banda, es requereix:

- Senyalitzar l'aparcament de Can Jaumetó i el d'Ignasi de Bufalà des de la BV5023, Ignasi de Bufalà i Riera de Salvat

Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
 Origen: Administració
 Identificador document original: 1107602
 Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
 Pàgina 129 de 172

SIGNATURES
 Cap signatura aplicada



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Accessos centre urbà		L'elevat cost de l'ampliació de l'aparcament de Can Bruguera podria superar el milió d'euros	
5. Documentació gràfica de referència			
P25. Actuacions en vehicle privat			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Curt	Alta en el cas de Can Bruguera	Ajuntament de Vilassar de Dalt	
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			

5

Foment dels modes de transport sostenibles i desplegament de l'estudi

Actuacions pull:



Actuacions push:



1. Objectius específics abordats

9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

11. Millorar la informació respecte a la mobilitat sostenible fomentant la participació de la ciutadania.

2. Descripció

En els apartats anteriors s'han proposat accions concretes en els diversos modes de transport amb una clara intenció d'afavorir l'espai per a vianants i bicicletes. En aquest apartat, es pretén buscar les accions adequades per fomentar, informar i educar sobre la necessitat d'aconseguir una mobilitat més eficient i amb menys impacte en el municipi.

Es necessari reforçar el guany d'espai per a les persones que pot suposar la disminució del cotxe a les ciutats, que encara acapara la gran part de l'espai públic per a la circulació o l'aparcament.

En aquest sentit cal promoure actuacions i experiències que visualitzin aquest potencial de recuperació dels carrers.

Per aquest motiu, també s'inclou una acció per vincular aquest desplegament amb les principals empreses del municipi instant-les a realitzar el seu Pla de Desplaçaments d'Empresa (la primera de les quals podria ser l'ajuntament).



3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 4-6, >6)
5.1	Promoure la realització de PDE a les principals empreses	Menys de 3 anys
5.2	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.	Durant 6 anys
5.3	Desplegament i seguiment del Pla de mobilitat	Durant 6 anys

3. Beneficis

- Reducir el nombre de desplaçaments interns que es realitzen en vehicle privat.
- Reducir el nombre de desplaçaments en vehicle motoritzat privat als polígons industrials cercant alternatives concretes i específiques per a les principals empreses.
- Millorar la qualitat de l'aire
- Adaptar el marc legal als nous criteris de mobilitat

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

En els polígons industrials es produeixen un elevat nombre de desplaçaments en vehicle motoritzat privat, ja sigui des del mateix municipi o des de l'exterior. Els Plans de Desplaçaments d'Empresa són una eina que pretén cercar alternatives adaptades a les persones treballadores i les empreses que utilitzen el vehicle motoritzat privat per accedir a la feina.

Tanmateix, a nivell municipal cal prendre consciència de la necessitat d'un canvi d'hàbits en la manera de moure'ns diàriament menys basada en el vehicle motoritzat privat. Per aquest motiu cal promoure accions concretes i educatives a favor dels modes sostenibles.

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Valor (any de càlcul)
Sense indicadors associats	





P5.1 Promoure la realització de PDE a les principals empreses

1. Àmbit d'actuació

Tots els modes

2. Objectius

9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa impulsar que l'Ajuntament i les empreses amb un major nombre de persones treballadores realitzin un Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE) per tal de trobar alternatives de transport al vehicle motoritzat privat

El Pla de desplaçaments d'empresa (PDE) és un conjunt d'actuacions que pretenen optimitzar la mobilitat de les persones treballadores i visitants, afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle motoritzat privat, racionalitzant l'ús del cotxe i gestionant la mobilitat de les mercaderies.

L'acord de govern GOV/127/2014, va aprovar el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica, segons el qual han d'elaborar un PDE tots els centres generadors de mobilitat d'acord amb l'article 3.4 del Decret 344/2006, que generin més de 5.000 viatges al dia.

Finalment assenyalar que la Mesura EA7.5 del Pla Director de Mobilitat 2013-2018 proposa que es redactin aquests plans a totes les empreses de l'RMB amb més de 500 persones treballadores o visitants habituals que es trobin dins del perímetre d'un Pla de Mobilitat Específic d'un polígon o centre generador de mobilitat.

Diferents administracions públiques ofereixen ajudes a les empreses en relació als Plans de Desplaçaments d'Empresa, com ara:

- Bonificacions en l'Impost d'Activitats Econòmiques.
- Reducció de les cotitzacions a la Seguretat Social, segons l'establert pel Reial Decret 231/2017.
- Xecs transport pels treballadors segons l'establert pel Reial Decret 1788/2010.
- "Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y un uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE)" de l'IDAE.

Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
 Origen: Administració
 Identificador document original: 1107602
 Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
 Pàgina 133 de 172

SIGNATURES
 Cap signatura aplicada



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Polígons industrials		Cost d'un estudi PDE: 7.000€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt	Mitja	Ajuntament de Vilassar de Dalt Empreses privades de major dimensió
10. Possibles fonts de finançament		
Ajuntament- ATM		



P5.2 Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.

1. Àmbit d'actuació

Tots els modes

2. Objectius

9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

Cada any es celebra durant una setmana del mes de setembre la Setmana Europea de la Mobilitat que promou hàbits de mobilitat més sostenibles, segurs i saludables com són els desplaçaments a peu, en bicicleta, en transport públic o amb vehicle elèctric, així com visualitzar els canvis possibles en l'ús de l'espai públic, millorar la qualitat de l'aire i la reducció de la contaminació.

Els objectius principals de la Setmana són els següents:

- Estimular un comportament ciutadà, en relació amb l'ús del vehicle, compatible amb el desenvolupament urbà sostenible, en particular amb la protecció de la qualitat de l'aire, la prevenció d'accidents de trànsit, la reducció d'emissió de gasos que provoquen l'efecte hivernacle i el consum racional dels recursos energètics.

- Sensibilitzar la ciutadania sobre els impactes ambientals del transport i informar-la sobre les seves diferents modalitats.

- Impulsar l'ús dels mitjans de transport sostenibles i, en particular, el transport públic, la bicicleta, la mobilitat a peu i els vehicles elèctrics.

Potenciar un retrobament de la ciutadania amb la ciutat, la seva gent i el seu patrimoni cultural, en un entorn saludable i relaxat.

- Reflexionar sobre com afecta a la nostra salut l'ús excessiu del transport motoritzat. Per una banda, la contaminació atmosfèrica i la congestió que generen tenen un impacte negatiu sobre els sistemes respiratori i cardiovascular.

Lligats a aquests objectius es proposa que al llarg de l'any des de les escoles, centres cívics i altres espais educatius es realitzin cursos i campanyes que treballin l'educació vial a partir dels continguts del Pla de mobilitat i altres material relacionats

La Diputació de Barcelona ofereix ajudes als ens locals del seu àmbit competencial per promoure accions d'educació i sensibilització ambiental vinculades a accions de la Setmana de la mobilitat.

Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
 Origen: Administració
 Identificador document original: 1107602
 Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
 Pàgina 135 de 172

SIGNATURES
 Cap signatura aplicada



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Equipaments educatius		Es proposa invertir 2.000 euros anuals en els propers 5 anys	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Curt/Mitja/Llarg	Alta	Ajuntament de Vilassar de Dalt	
		Centres escolars	
		Policia Local	
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
Diputació de Barcelona			



P5.3 Desplegament i seguiment del Pla de mobilitat

1. Àmbit d'actuació

Tots els modes

2. Objectius

9. Millorar la seguretat viària i el civisme entre les persones usuàries dels diferents models de transport.

3. Descripció de l'actuació

Per tal d'aconseguir desplegar les accions del pla de mobilitat es considera necessari establir un calendari anual amb la comissió de seguiment per avaluar les accions del Pla que es podran desenvolupar anualment i d'altres que puguin realitzar-se d'acord amb els objectius del Pla de Mobilitat

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

Sense cost associat

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

Curt/Mitja/Llarg

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Vilassar de Dalt

10. Possibles fonts de finançament

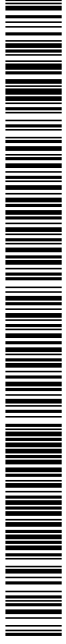
Ajuntament

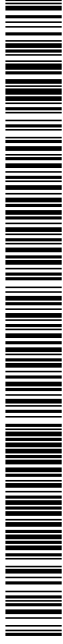


Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions:

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
1 Prioritzar el mode a peu per als desplaçaments interns millorant l'accessibilitat	Criteris d'adequació de la xarxa bàsica	Ajuntament		X	Mitjà
	Millora dels itineraris de connexió amb els barris i municipis veïns	Ajuntament i altres		X	Mitjà - alt
	Cruïlles a nivell	Ajuntament		X	Baix
	Ampliació de plataformes úniques	Ajuntament		X	Baix
	Millores en els entorns escolars	Ajuntament	X	X	Mitjà

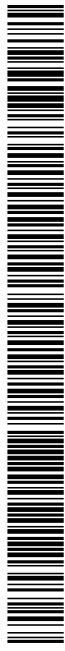
Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
2 Potenciar la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal	Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable	Ajuntament		X	Mitjà
	Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes	Ajuntament		X	Alt
	Aparcament segur per a bicicletes a l'aparcament del mercat	Ajuntament		X	Alt
	Lloguer de bicicletes elèctriques	Ajuntament		X	Baix
	Revisió de l'ordenança de circulació referent a l'ús de bicicletes i VMP	Ajuntament		X	Baix





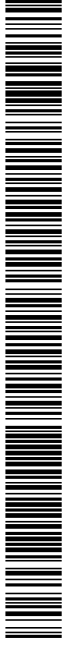
Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
3 Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi	Introducció d'un servei a la demanda	Ajuntament i altres		X	Mitjà
	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades	Ajuntament		X	Baix
	Rotonda Riera de Targa – Dr. Masriera	Ajuntament		X	Baix

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
4 Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual	Nova jerarquia viària	Ajuntament		X	Mitjà
	Àrea pacificada i pacificació de la Plaça de la Vila	Ajuntament	X		Alt
	Canvis de secció i sentits de circulació en itineraris bàsics	Ajuntament		X	Mitjà
	Reductors de velocitat	Ajuntament	X		Baix
	Nous desenvolupaments urbanístics	Ajuntament i promotors	X	X	Mitjà



	Necessitats d'infraestructures de mobilitat comarcal	C. Comarcal i Generalitat		X	Mitjà
	Ampliacions d'aparcament i senyalització	Ajuntament		X	Baix

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
5 Foment dels modes de transport sostenibles i desplegament de l'estudi	Promoure la realització de PDE a les principals empreses	Ajuntament i empreses	X	X	Alt
	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.	Ajuntament		X	Mitjà
	Desplegament i seguiment del Pla de mobilitat	Ajuntament	X	X	Alt

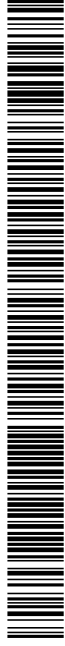


Cronograma d'implementació:

A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
1 Prioritzar el mode a peu per als desplaçaments interns millorant l'accessibilitat	Críteris d'adequació de la xarxa bàsica			
	Millora dels itineraris de connexió amb els barris i municipis veïns			
	Cruïlles a nivell			
	Ampliació de plataformes úniques			
	Millores en els entorns escolars			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
2 Potenciar la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal	Críteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable			
	Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes			
	Aparcament segur per a bicicletes a l'aparcament del mercat			
	Lloguer de bicicletes elèctriques			
	Revisió de l'ordenança de circulació referent a l'ús de bicicletes i VMP			



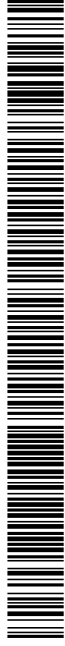
Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
3 Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi	Introducció d'un servei a la demanda			
	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades			
	Rotonda Riera de Targa – Dr. Masriera			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
4 Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual	Nova jerarquia viària			
	Àrea pacificada i pacificació de la Plaça de la Vila			
	Canvis de secció i sentits de circulació en itineraris bàsics			
	Reductors de velocitat			
	Nous desenvolupaments urbanístics			
	Necessitats d'infraestructures de mobilitat comarcal			
Ampliacions d'aparcament i senyalització				



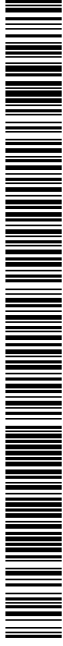
Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
5 Foment dels modes de transport sostenibles i desplegament de l'estudi	Promoure la realització de PDE a les principals empreses			
	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.			
	Desplegament i seguiment del Pla de mobilitat			





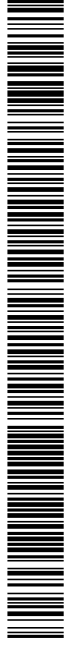
Estimació pressupostària del paquet d'actuacions:

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
1 Prioritzar el mode a peu per als desplaçaments interns millorant l'accessibilitat	Criteris d'adequació de la xarxa bàsica				Sense cost associat
	Millora dels itineraris de connexió amb els barris i municipis veïns	25.000	6.000	31.000€	Es refereix a tots els projectes executius que determinaran el preu definitiu per les diferents xarxes de serveis afectats i mobilitat
	Cruïlles a nivell	55.000		55.000€	S'ha contemplat 5.000€ per fer un projecte de disseny de la cruïlla I. Iglesias - Llessami
	Ampliació de plataformes úniques	1.459.850		1.459.850€	A través de mesures d'urbanisme tàctic es poden reduir molt els costos i aconseguir objectius similars
	Millores en els entorns escolars	35.600		35.600€	

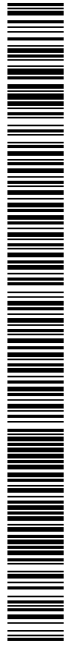


Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
2 Potenciar la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal	Críteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable				Sense cost associat
	Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes	190.000€	*	190.000€	Hi ha oferta que poden assumir els promotors dels plans parcials
	Aparcament segur per a bicicletes a l'aparcament del mercat	12.000€		12.000€	Segons tipologia d'aparcament
	Lloguer de bicicletes elèctriques				En funció del servei aplicat
	Revisió de l'ordenança de circulació referent a l'ús de bicicletes i VMP				Sense cost associat

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
3 Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic	Introducció d'un servei a la demanda				40% de bonificació sobre el cost real del billet*
	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades	8.000€		8.000€	2 parades
	Rotonda Riera de Targa – Dr. Masriera	300.000€		300.000€	A incloure dins les obres d'urbanització del pla parcial Can Tarrida



Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
4 Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual	Nova jerarquia viària				Sense cost associat
	Àrea pacificada i pacificació de la Plaça de la Vila	12.000€		12.000€	En funció si es col·loca càmera
	Canvis de secció i sentits de circulació en itineraris bàsics	30.000	*	30.000€	* El cost de Can Reig l'assumeix el promotor i no està contemplat
	Reductors de velocitat	6.000€		6.000€	
	Nous desenvolupaments urbanístics				Associats promotor
	Necessitats d'infraestructures de mobilitat comarcal				Sense cost associat
	Ampliacions d'aparcament i senyalització	1.000.000€		1.000.000€	Pot ser molt variable en funció del tipus de construcció



Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
5 Foment dels modes de transport sostenibles i desplegament de l'estudi	Promoure la realització de PDE a les principals empreses		7.000€	7.000€	És el cost d'un PDE per a una empresa
	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible. Desplegament i seguiment del Pla de mobilitat	10.000€		10.000€	A determinar segons servei i dotació pressupostària Sense cost associat

Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
Origen: Administració
Identificador document original: 1107602
Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
Pàgina 147 de 172

SIGNATURES
Cap signatura aplicada

DOCUMENT III. PLÀNOLS



Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851

Origen: Administració

Identificador document original: 1107602

Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56

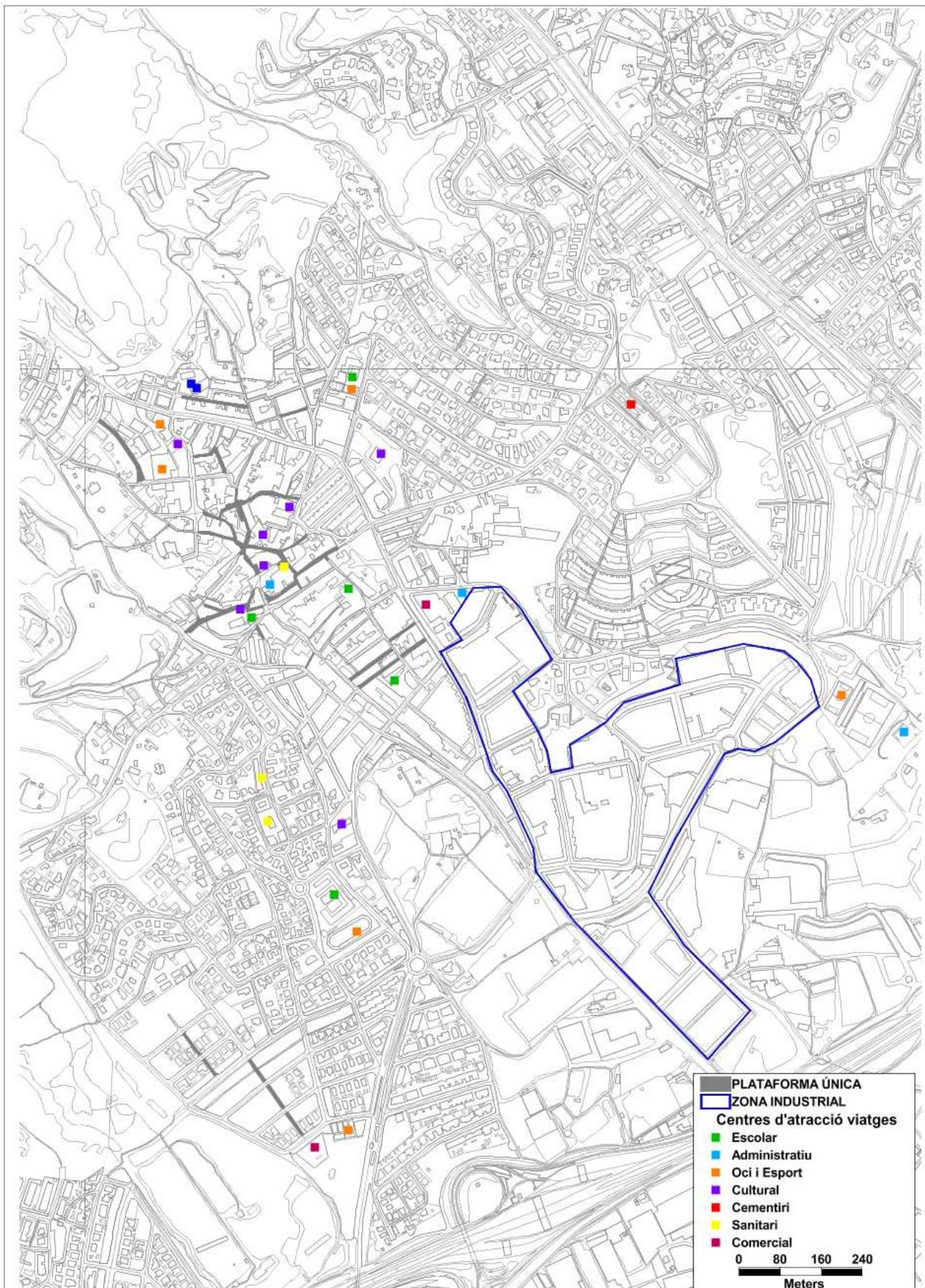
Pàgina 148 de 172

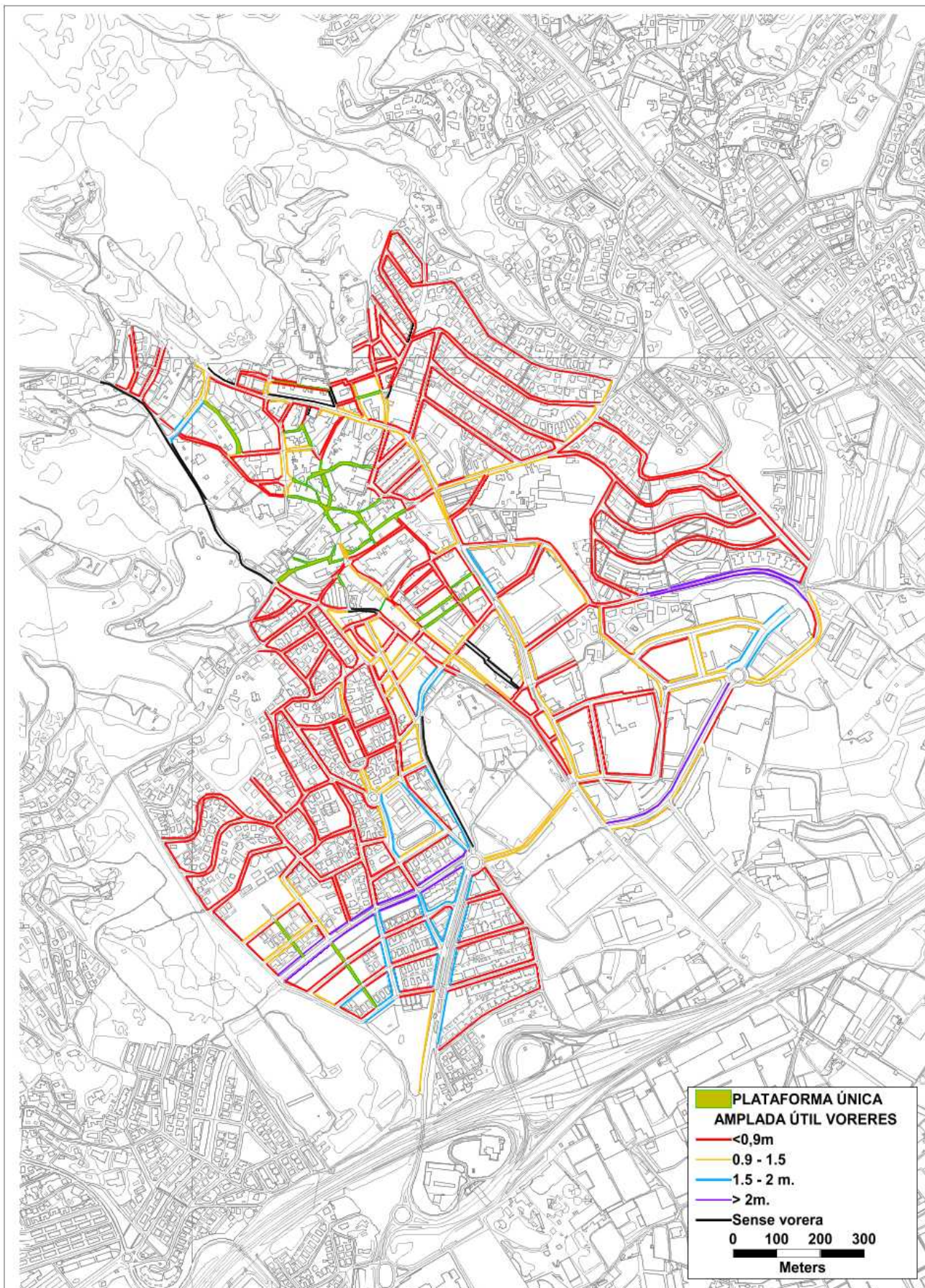
SIGNATURES

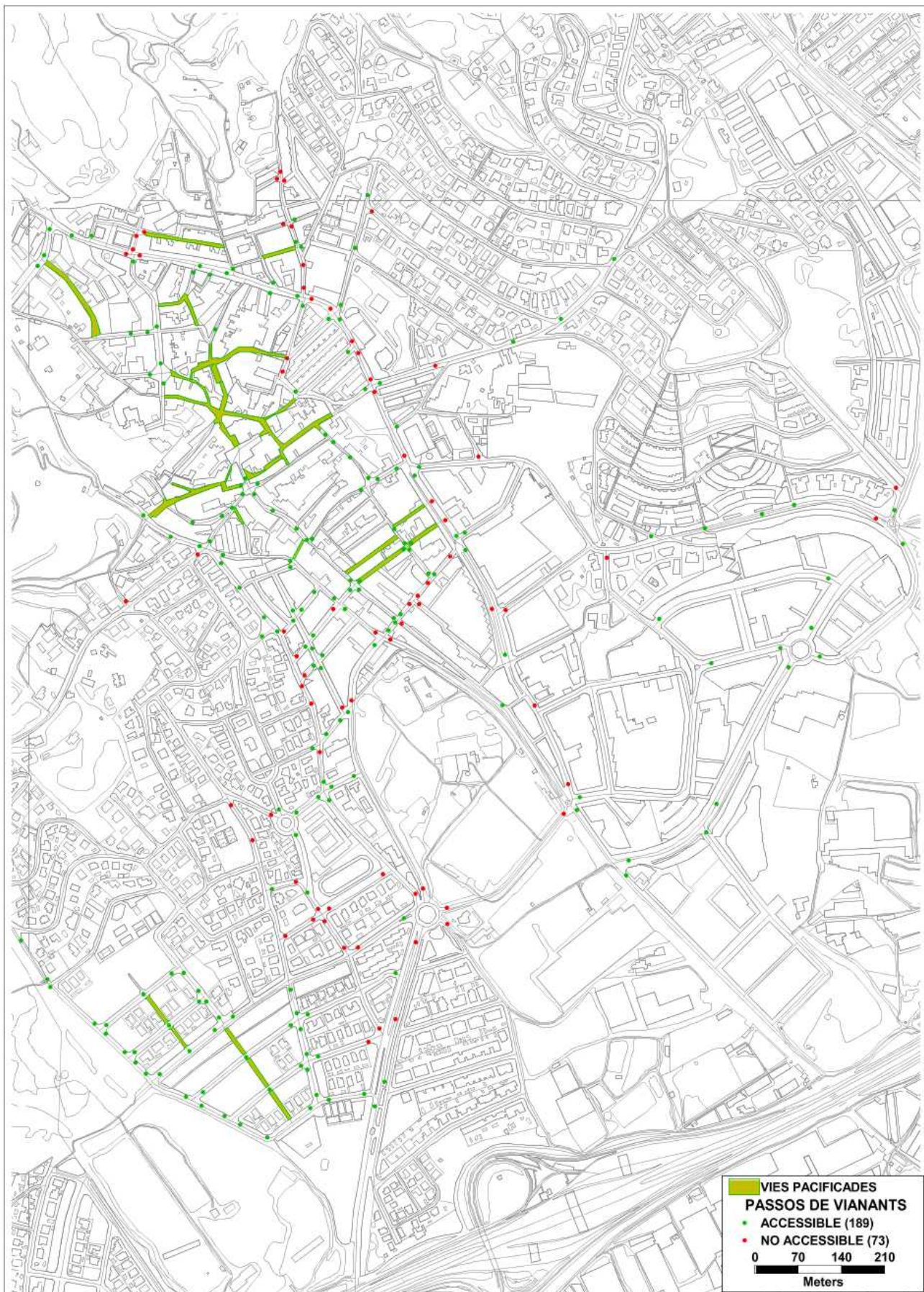
Cap signatura aplicada



AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a
<https://seuelectronica.vilassardealt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.







AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a <https://seuelectronica.vilassardealt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.

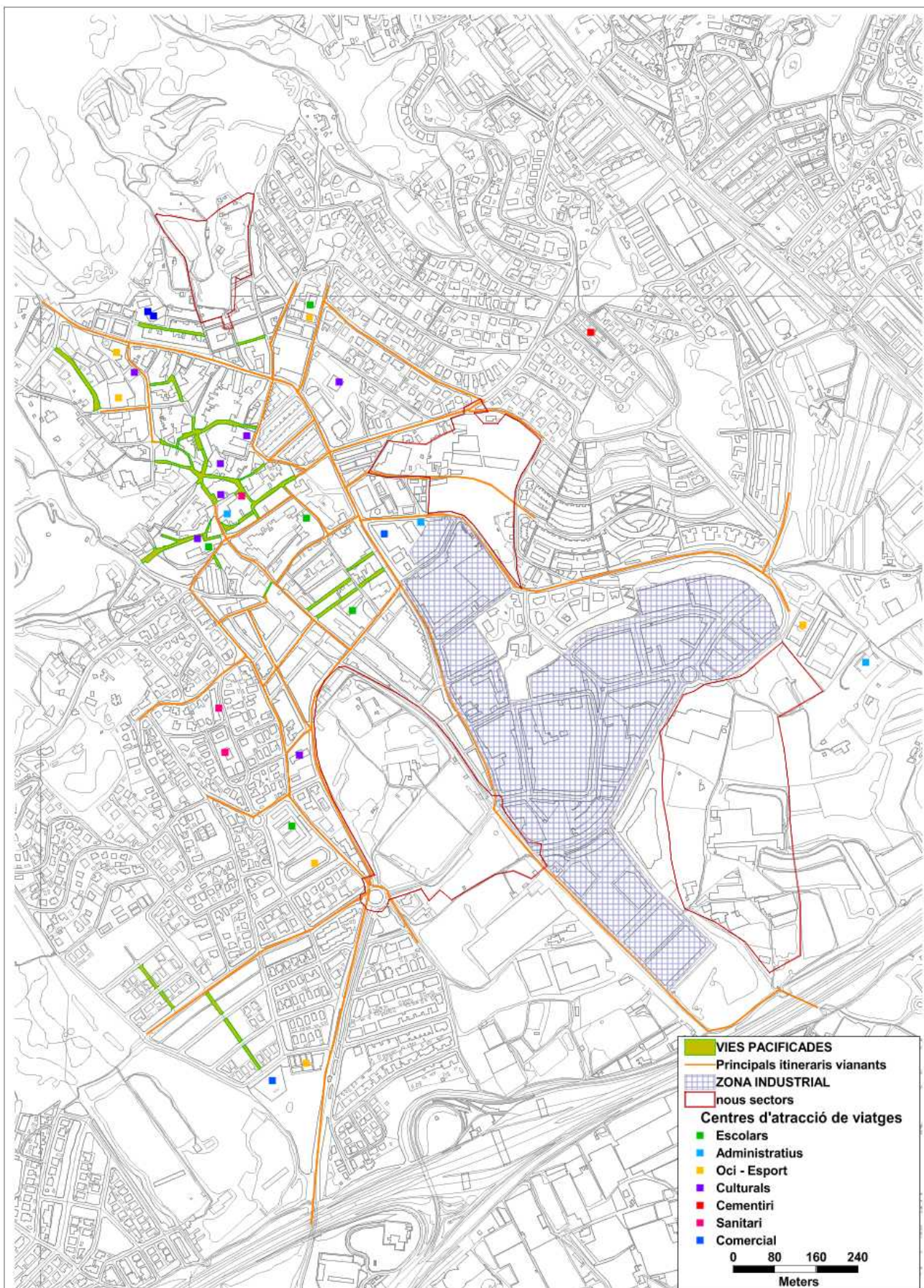


TÍTOL DEL PROJECTE:
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA
DE VILASSAR DE DALT

NOM DEL PLÀNOL:
PASSOS DE VIANANTS

DATA:
DESEMBRE 2020

PLÀNOL:
3



Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851

Origen: Administració

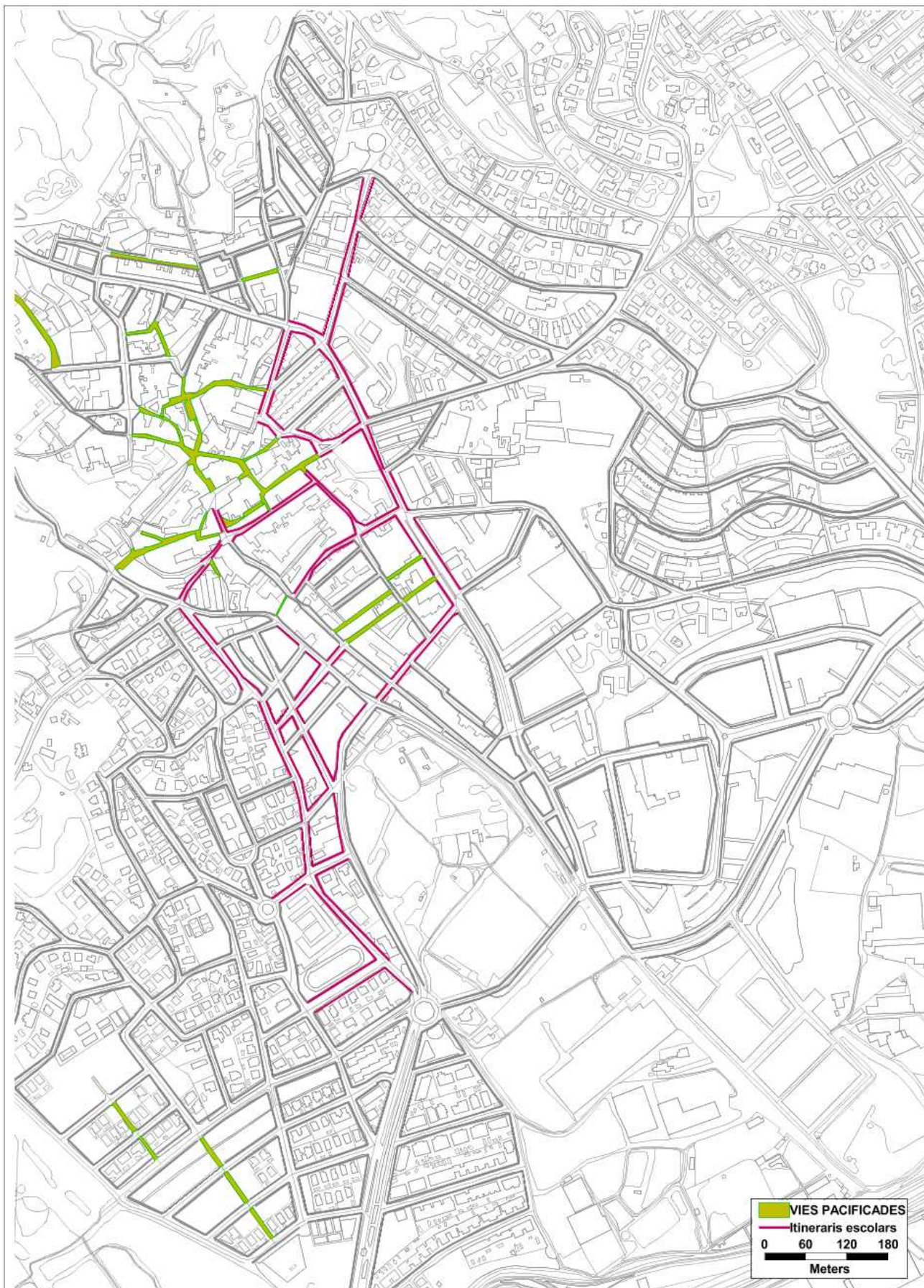
Identificador document original: 1107602

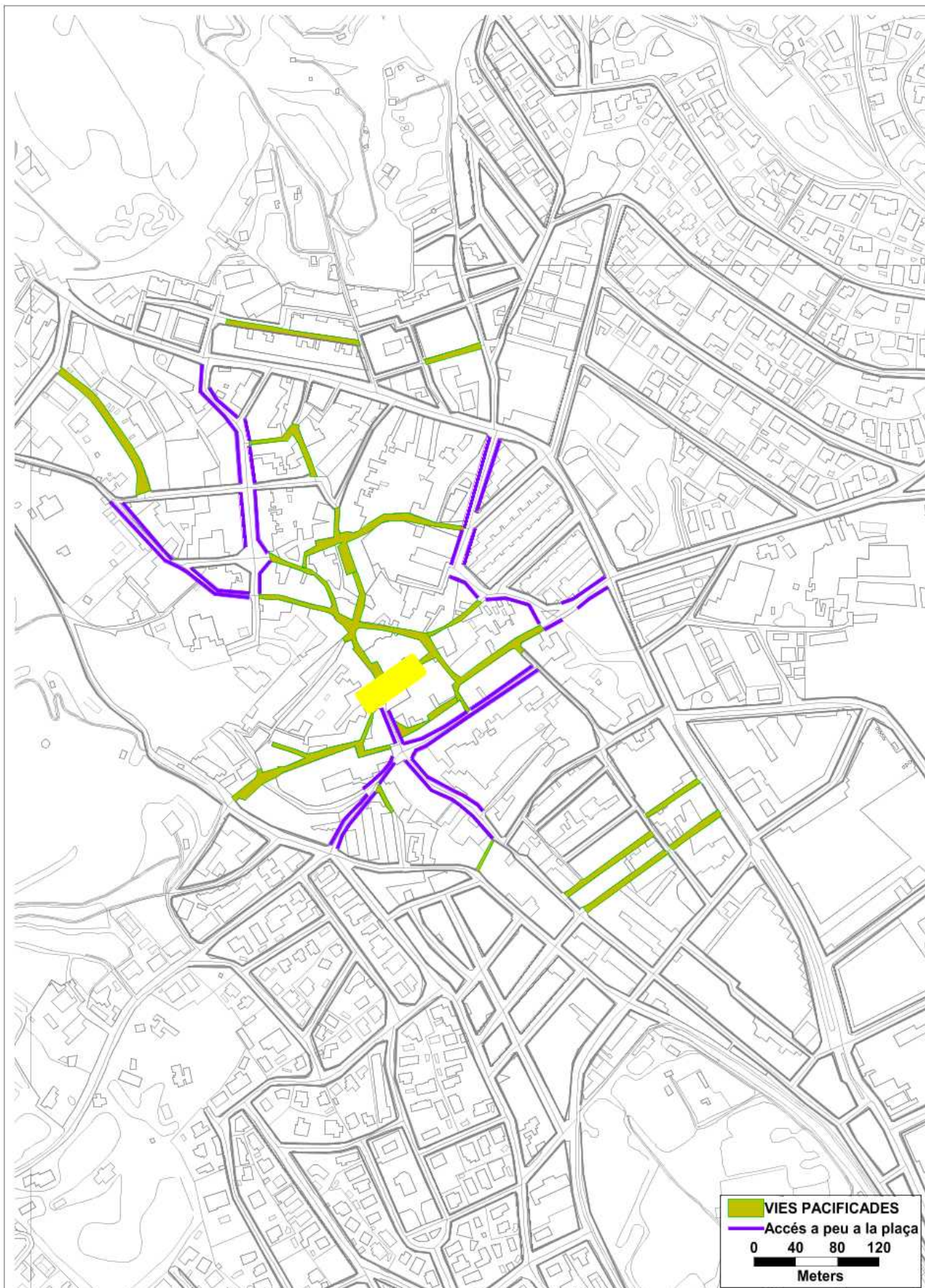
Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56

Pàgina 152 de 172

SIGNATURES

Cap signatura aplicada





AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a <https://seuelectronica.vilassardalt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.

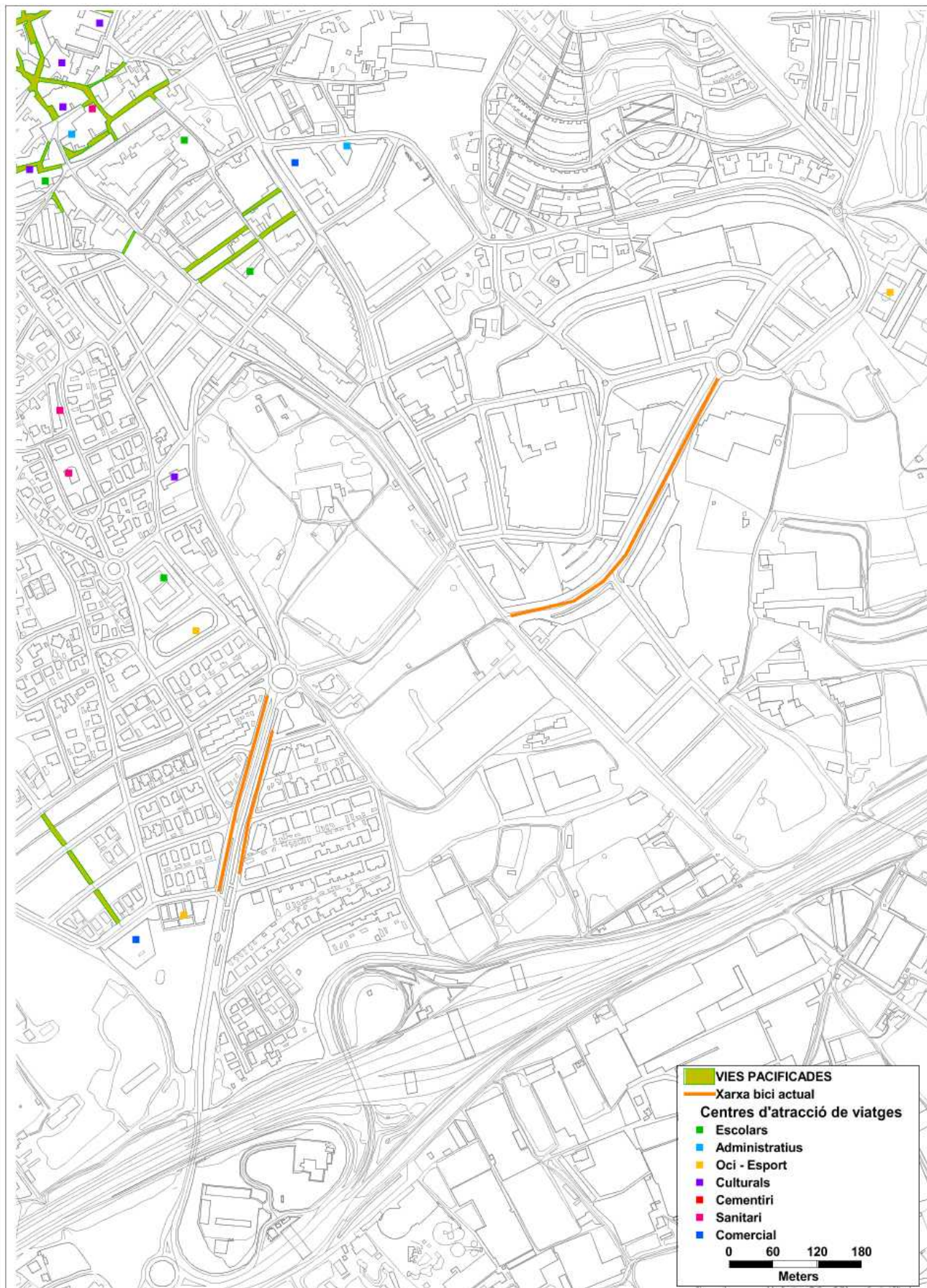


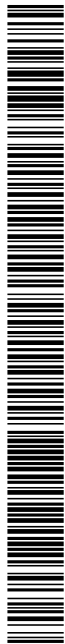
TÍTOL DEL PROJECTE:
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA
DE VILASSAR DE DALT

NOM DEL PLÀNOL:
ITINERARIS D'ACCÉS A PEU
A LA PL. DE LA VILA

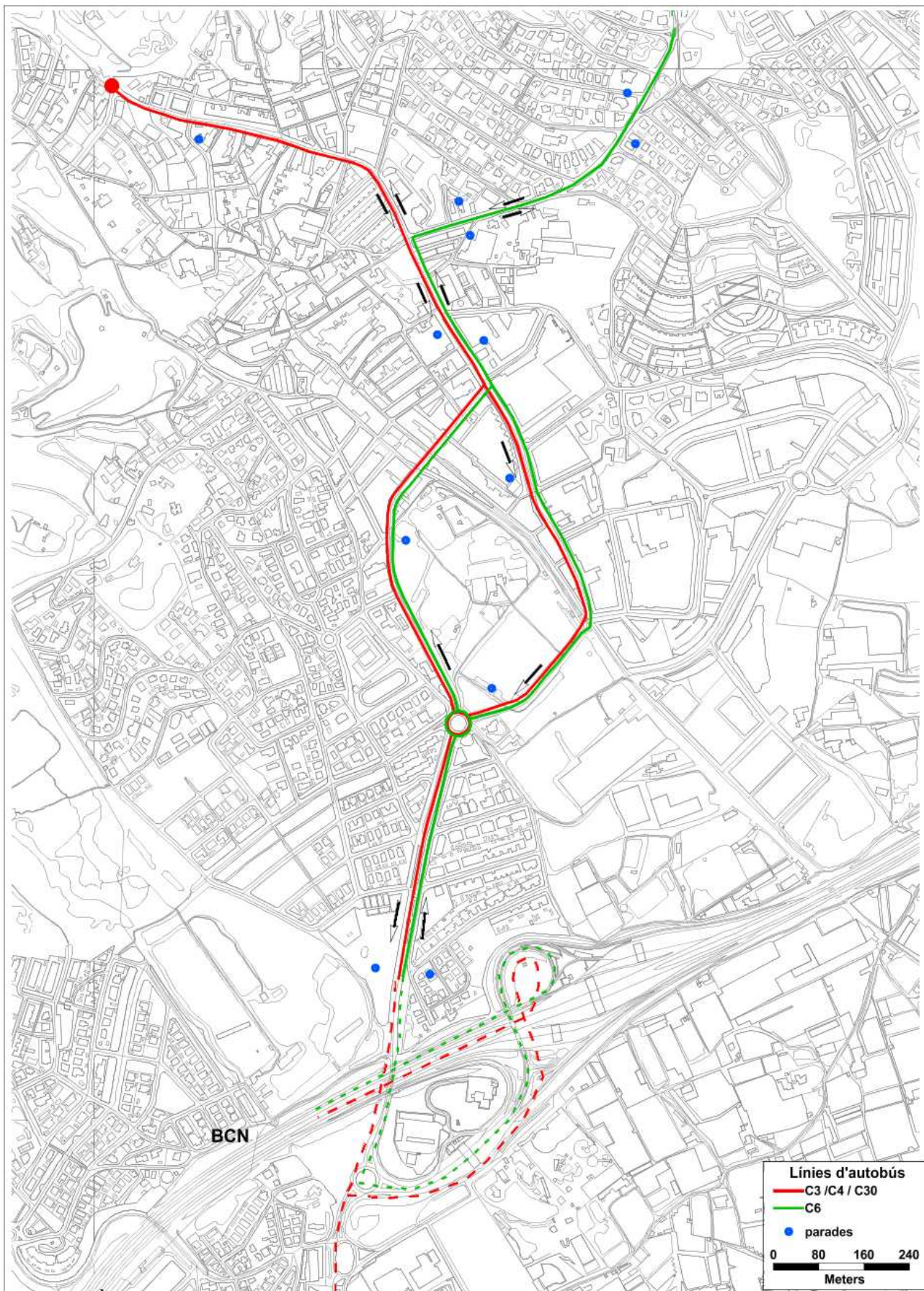
DATA:
DESEMBRE 2020

PLÀNOL:
6





AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a <https://seuelectronica.vilassardedalt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.

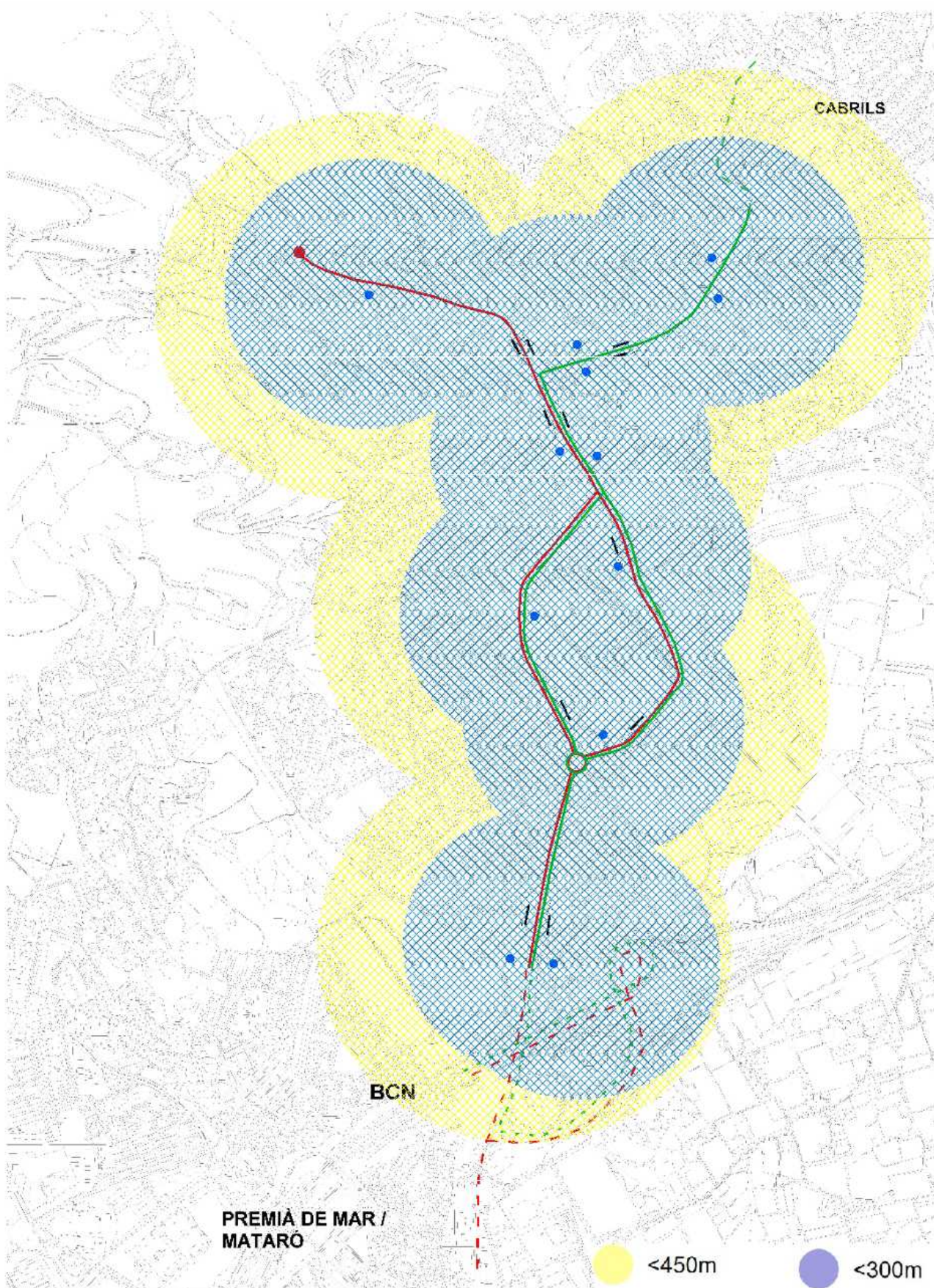


TÍTOL DEL PROJECTE:
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA
DE VILASSAR DE DALT

NOM DEL PLÀNOL:
RECORREGUT DE LES
LÍNIES D'AUTOBÚS

DATA:
DESEMBRE 2020

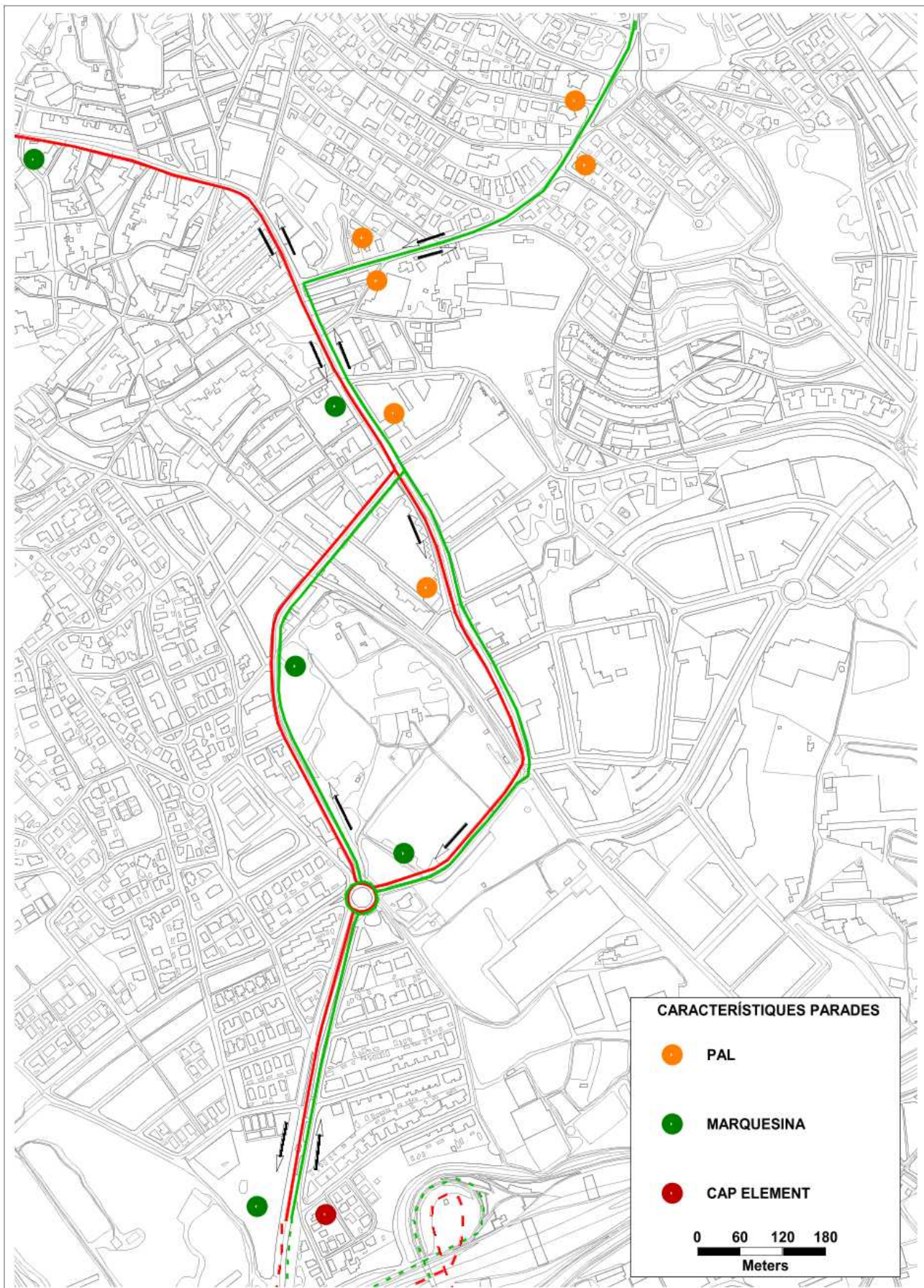
PLÀNOL:
8

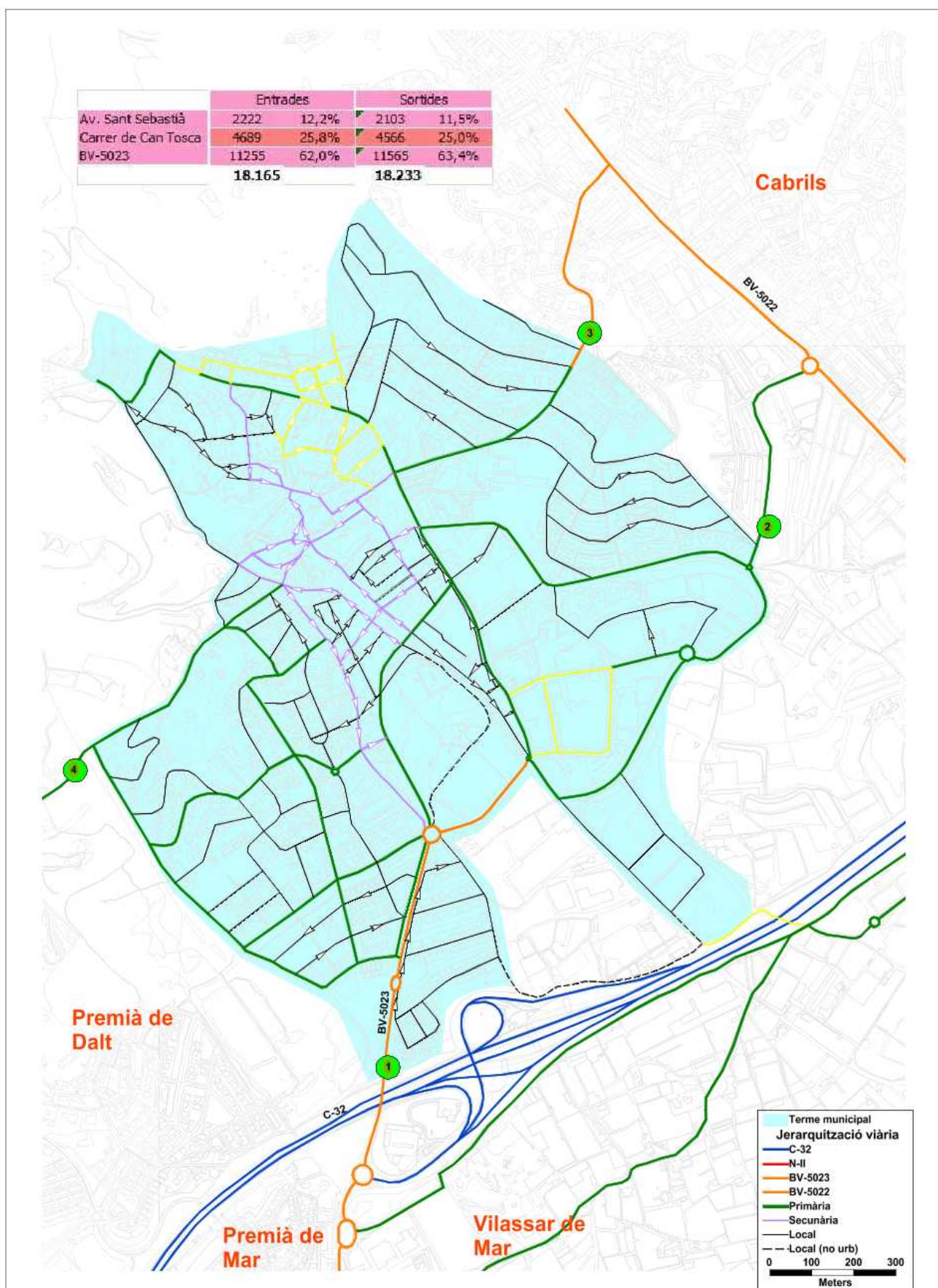


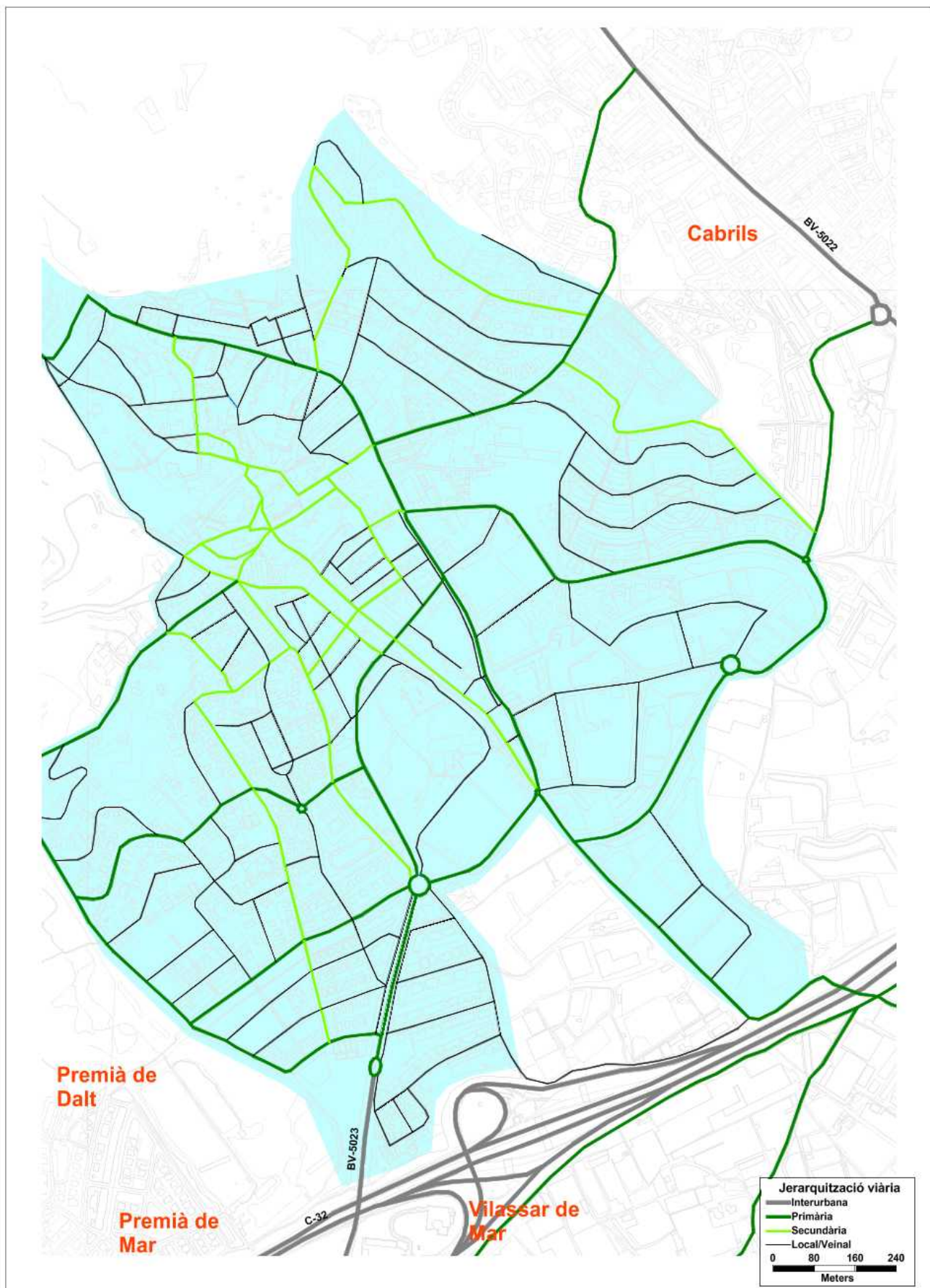
AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a <https://seuelectronica.vilassardeadalt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.

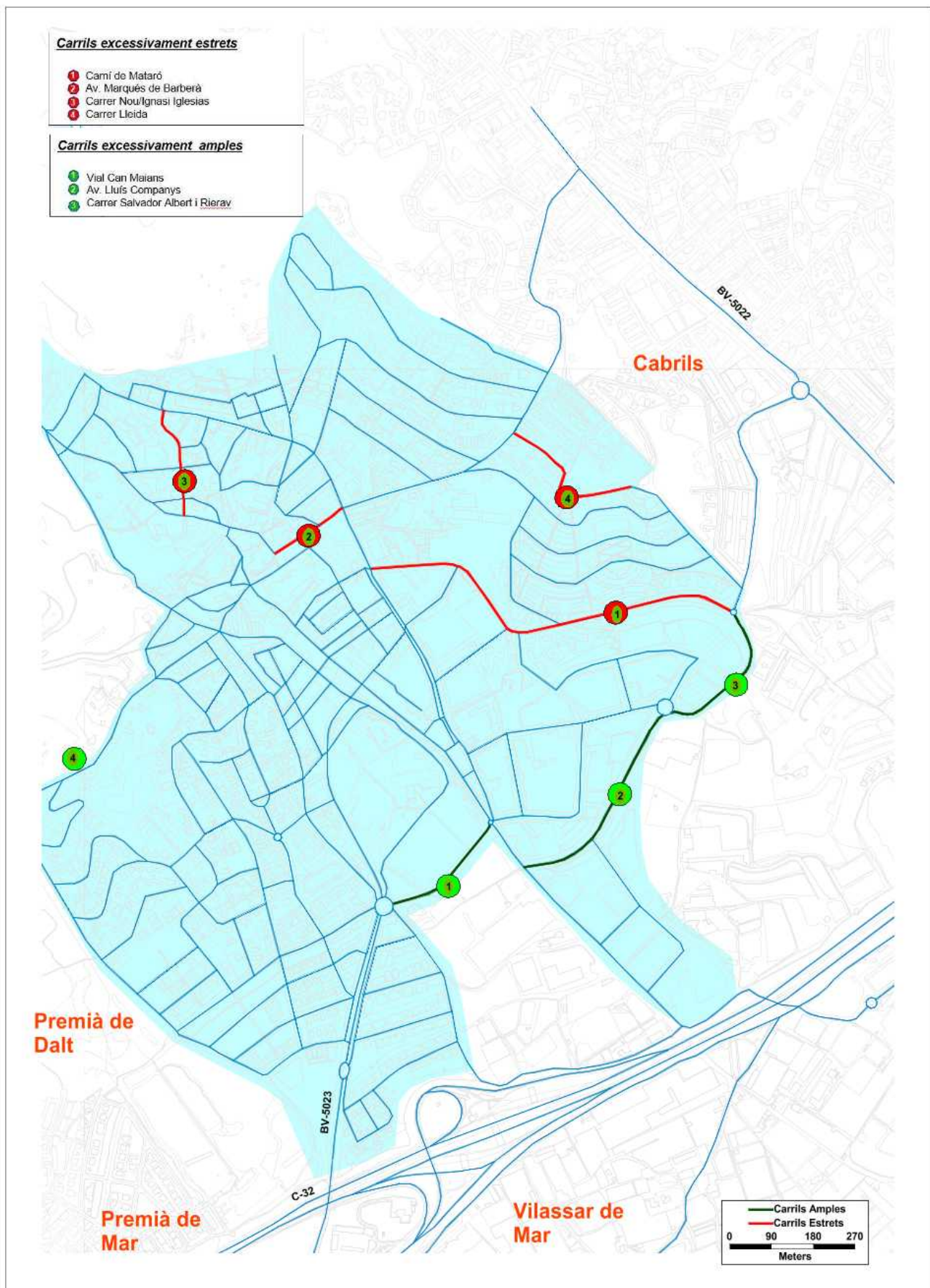


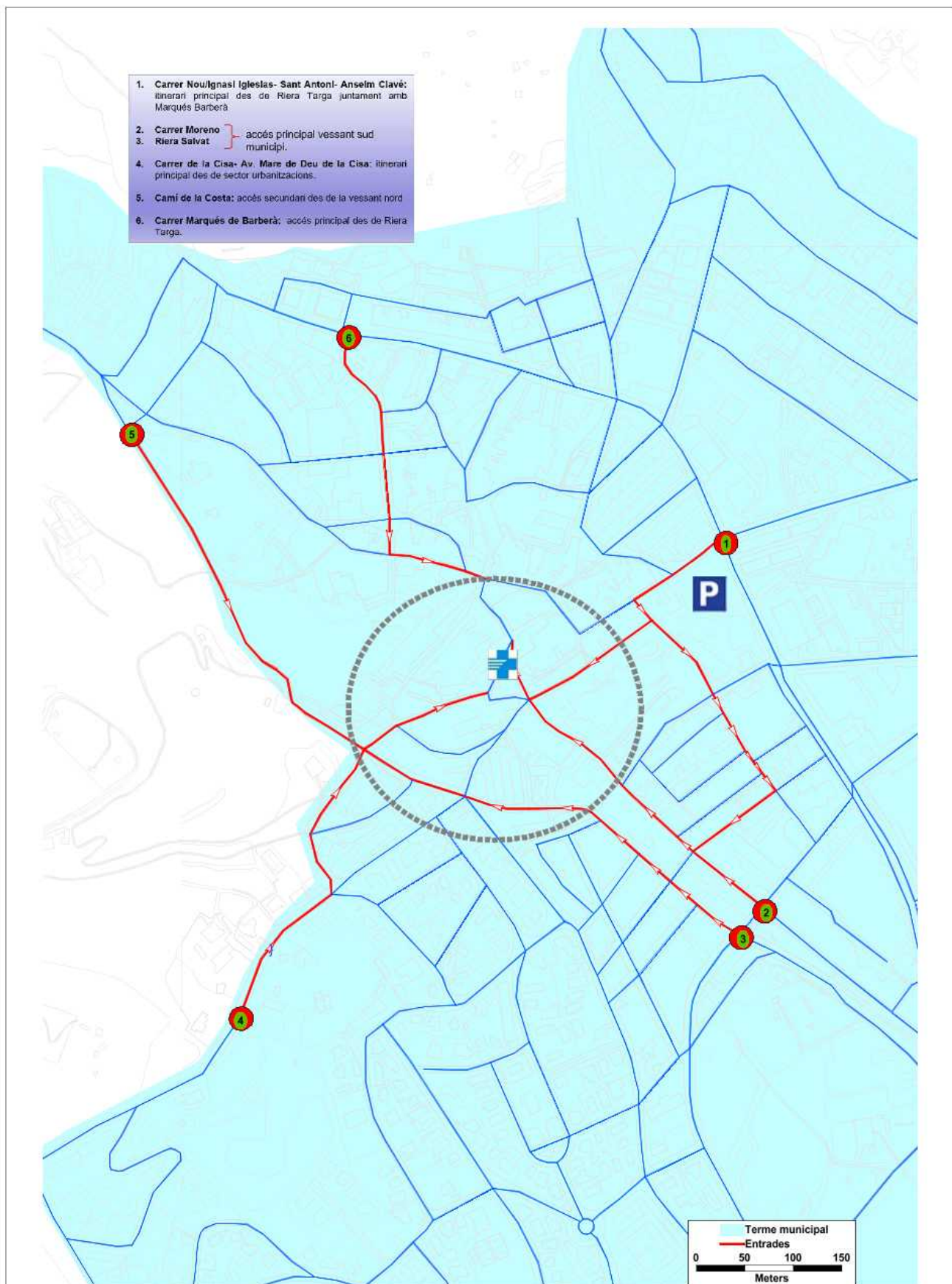
AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a <https://seuelectronica.vilassardedalt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.





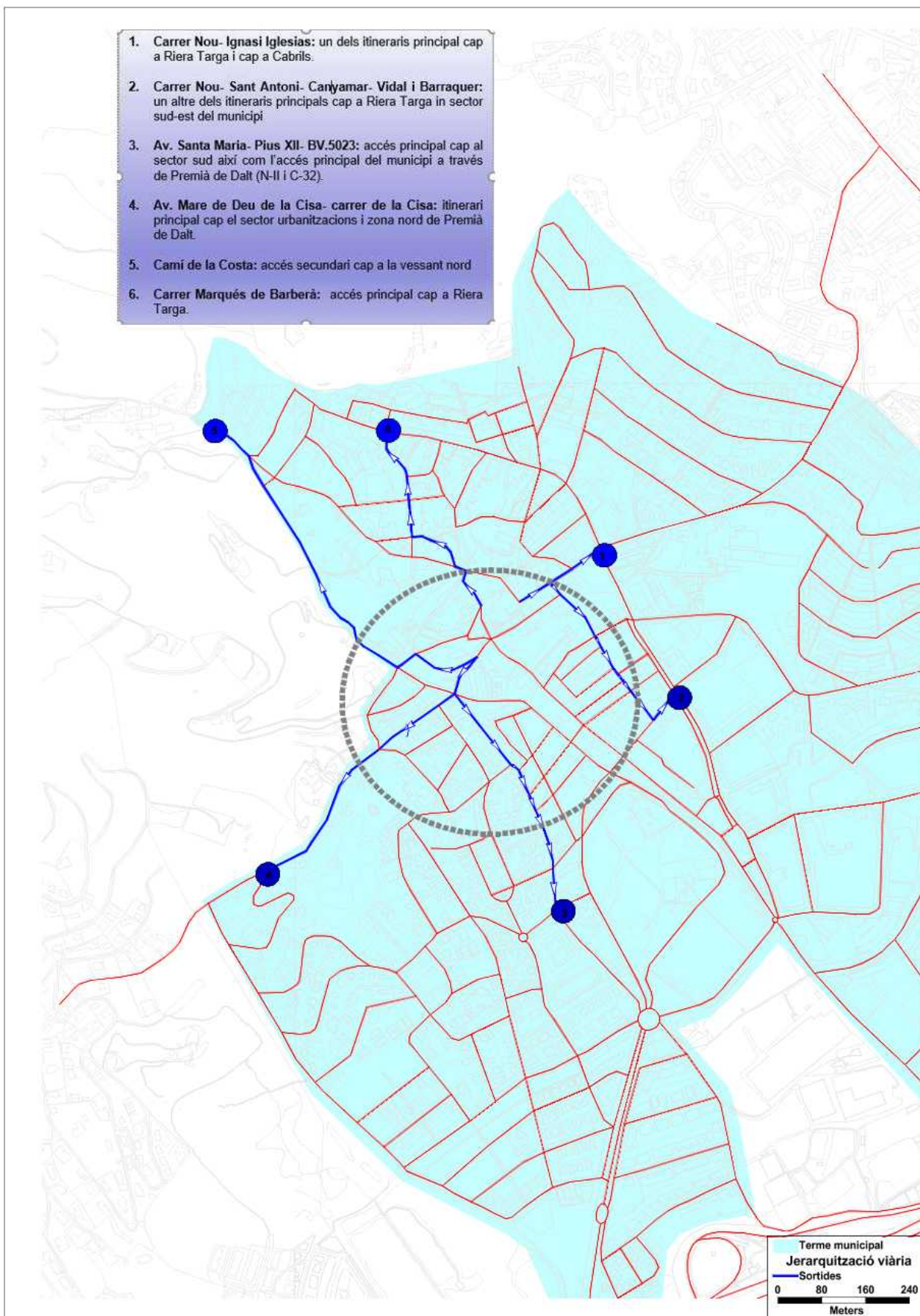


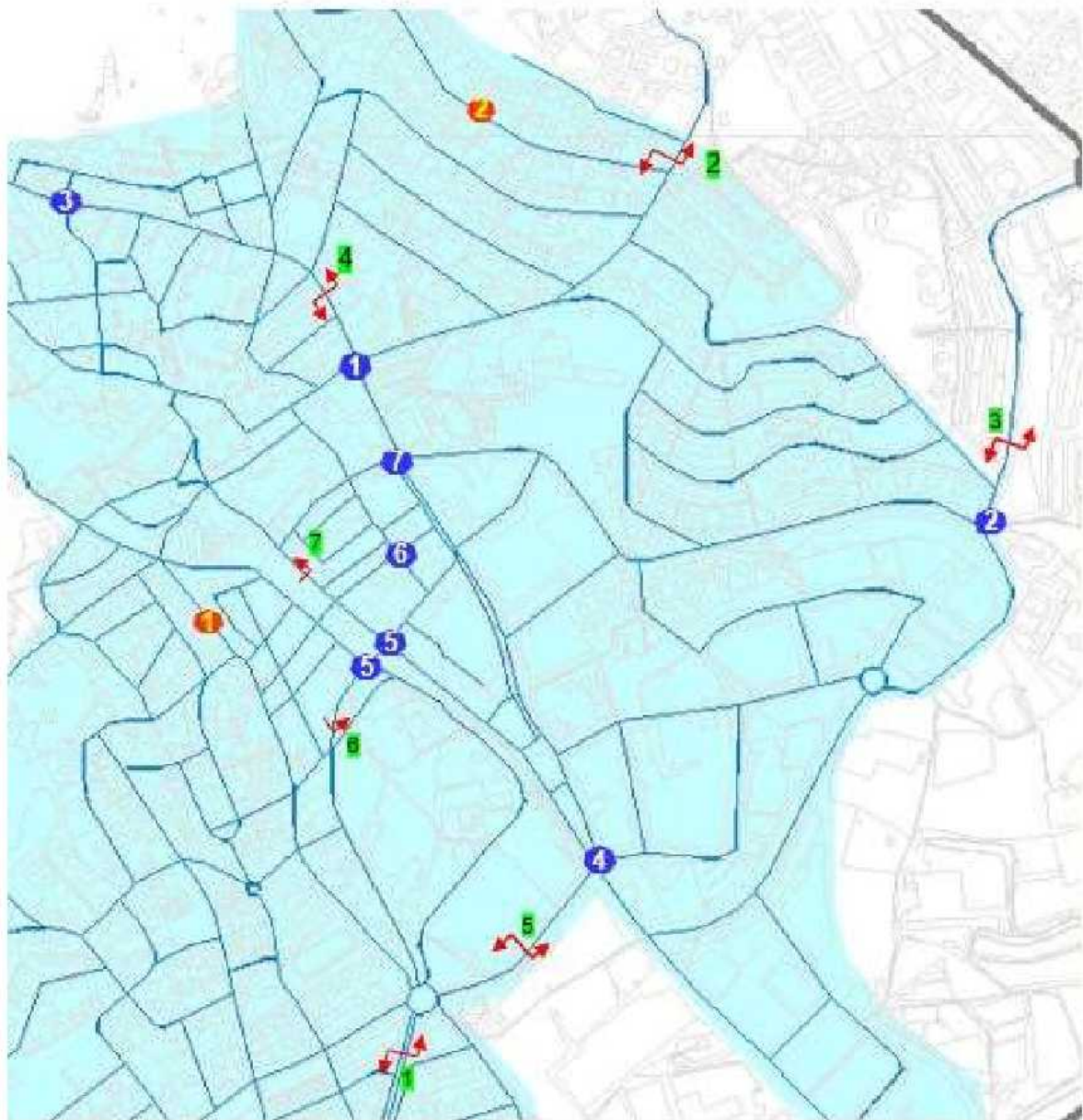






1. Carrer Nou- Ignasi Iglesias: un dels itineraris principal cap a Riera Targa i cap a Cabriels.
2. Carrer Nou- Sant Antoni- Canyamars- Vidal i Barraquer: un altre dels itineraris principals cap a Riera Targa in sector sud-est del municipi
3. Av. Santa Maria- Pius XII- BV.5023: accés principal cap al sector sud així com l'accés principal del municipi a través de Premià de Dalt (N-II i C-32).
4. Av. Mare de Deu de la Cisa- carrer de la Cisa: itinerari principal cap el sector urbanitzacions i zona nord de Premià de Dalt.
5. Camí de la Costa: accés secundari cap a la vessant nord
6. Carrer Marqués de Barberà: accés principal cap a Riera Targa.



**Aforaments automàtics (24h)**

1. BV-5023
2. Av. Sant Sebastià
3. Camí Can Tosca
4. Riera Targa
5. Vial Can Maïans
6. Bufalà
7. Manuel Moreno

Aforaments manuals (4 h)

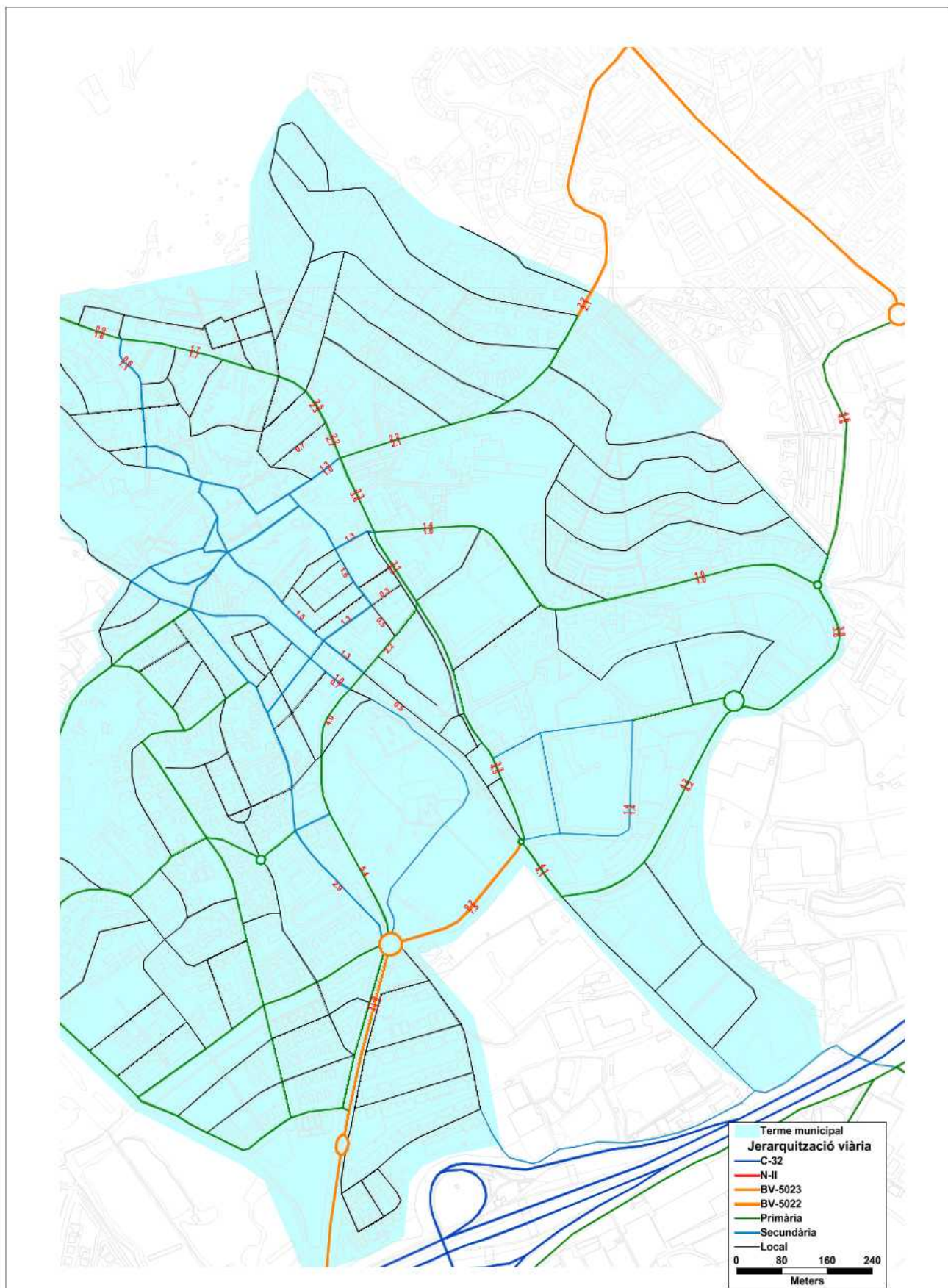
1. Riera Targa- Av. S. Sebastià
2. Mataró- Can Tosca
3. Riera Targa- Barberà
4. Maïans- Riera Targa
5. Bufalà- Moreno- Salvat
6. Murillo
7. Mataró- Riera Targa

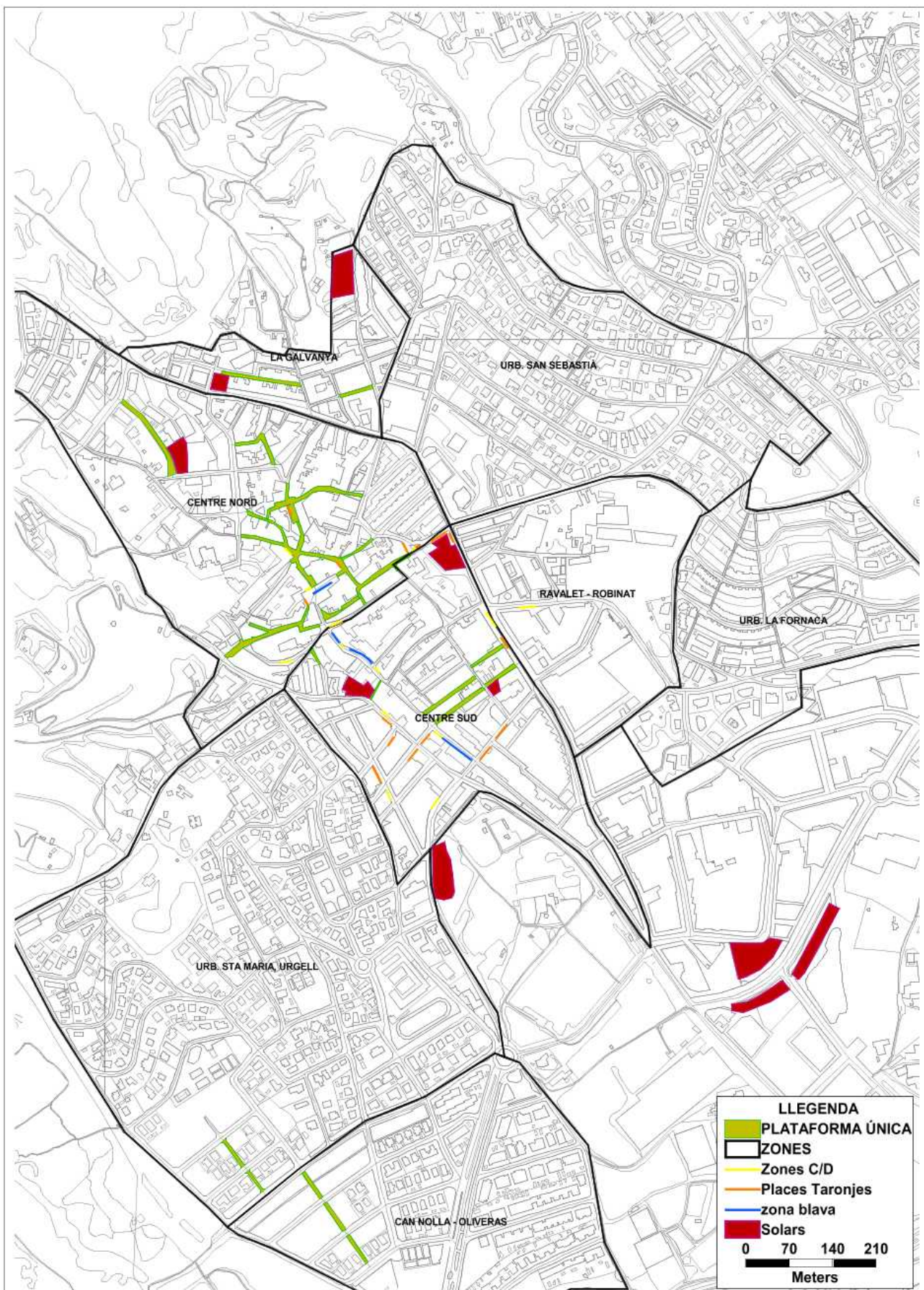
Radar ("smiling")

1. Sta. Maria (passat Riera Salvat)
2. Ramon i Cajal (tram central)

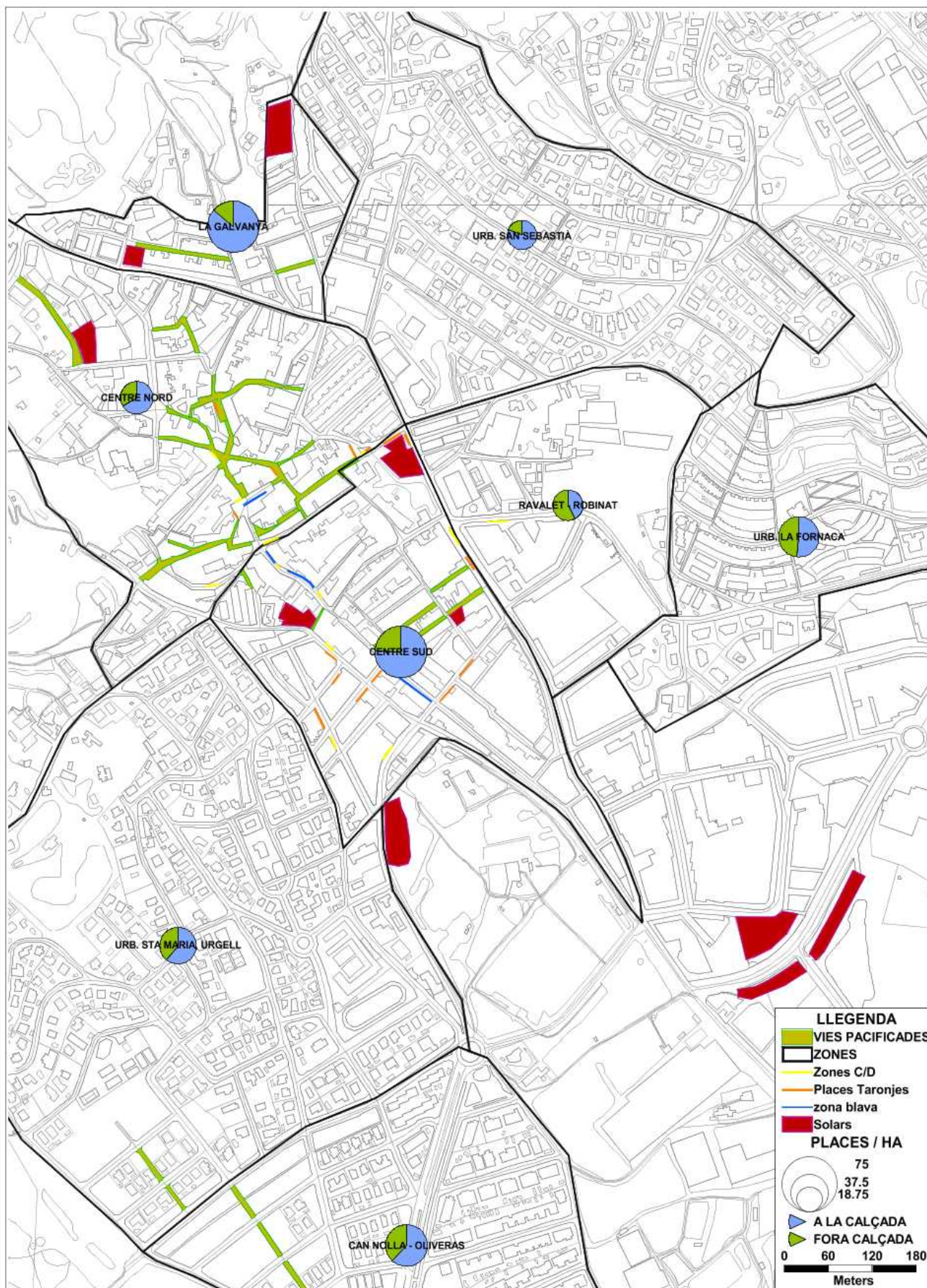
Codi Segur de Verificació: 1e4c7674-77f3-4323-b423-5911cc469851
 Origen: Administració
 Identificador document original: 1107602
 Data d'impressió: 18/02/2021 16:32:56
 Pàgina 164 de 172

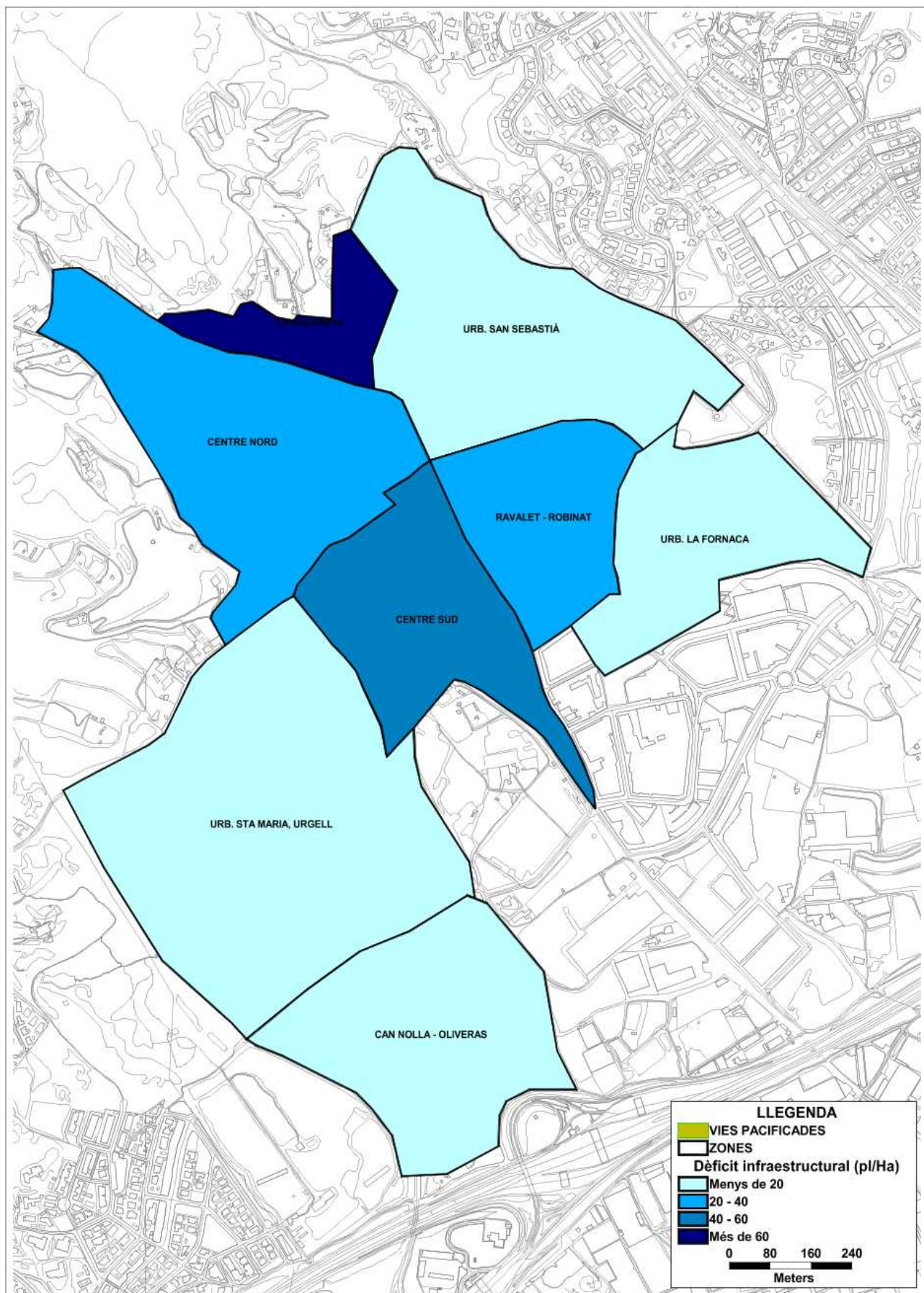
SIGNATURES
 Cap signatura aplicada

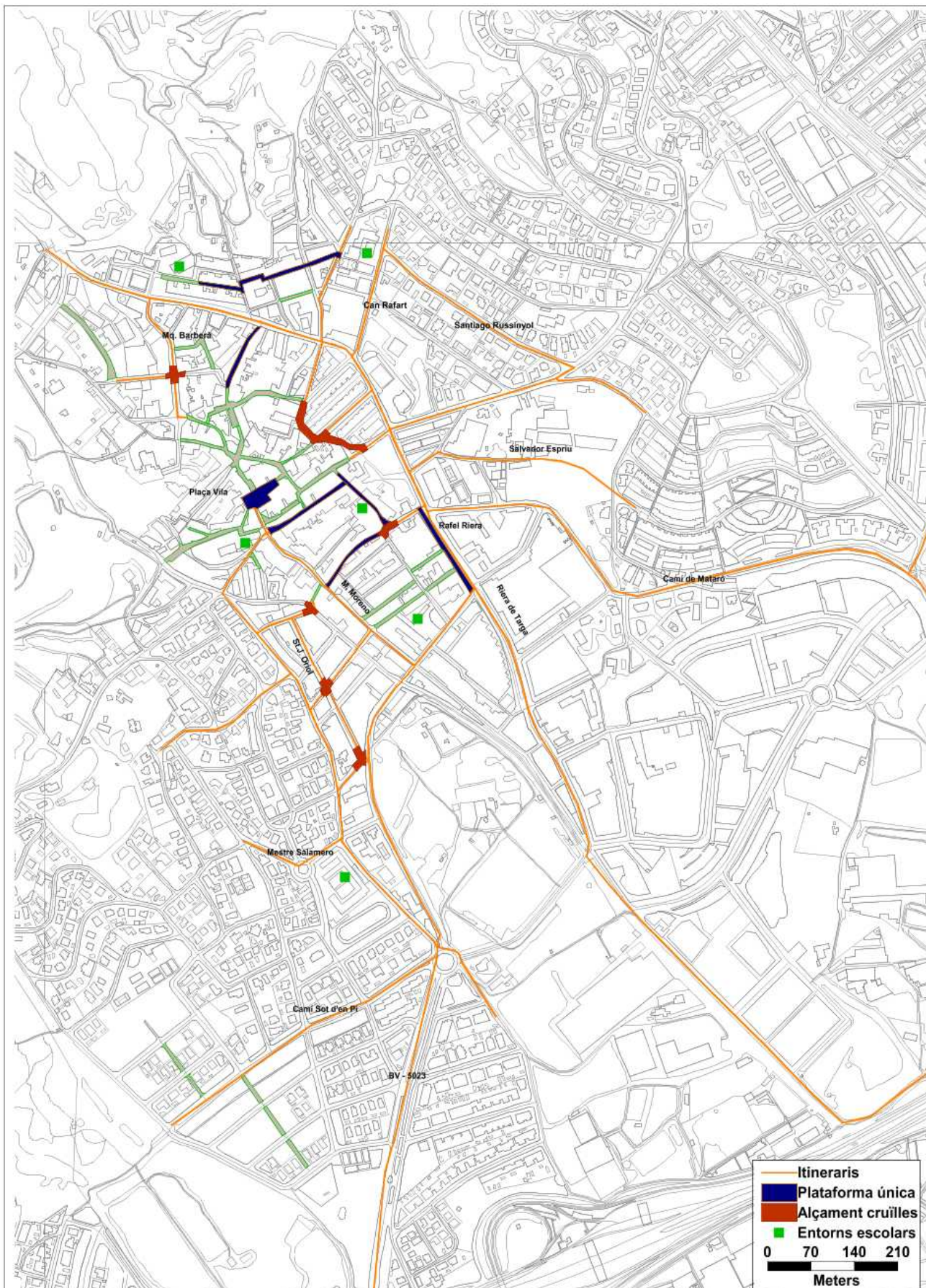
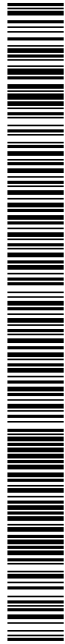


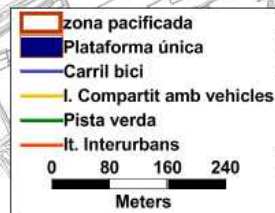
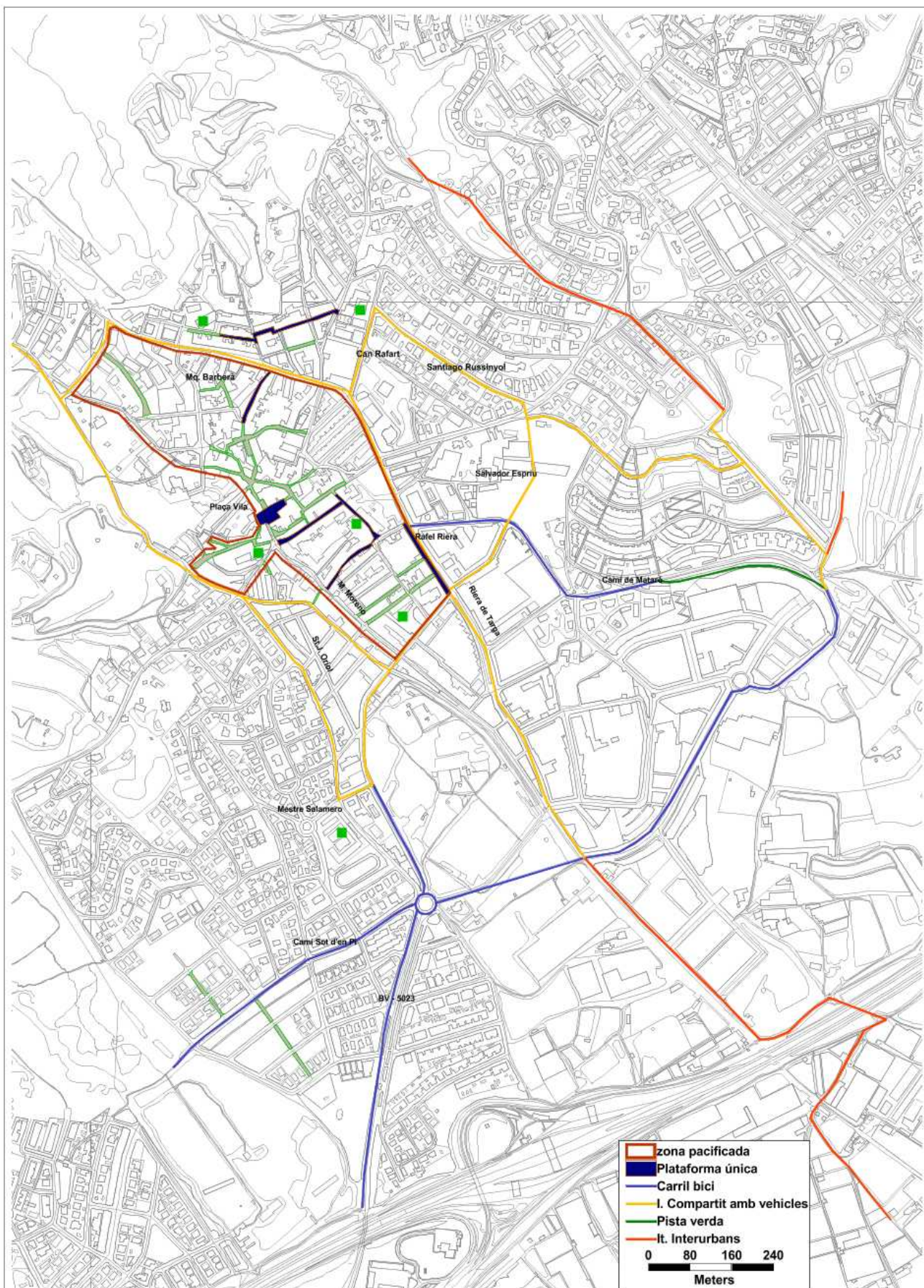


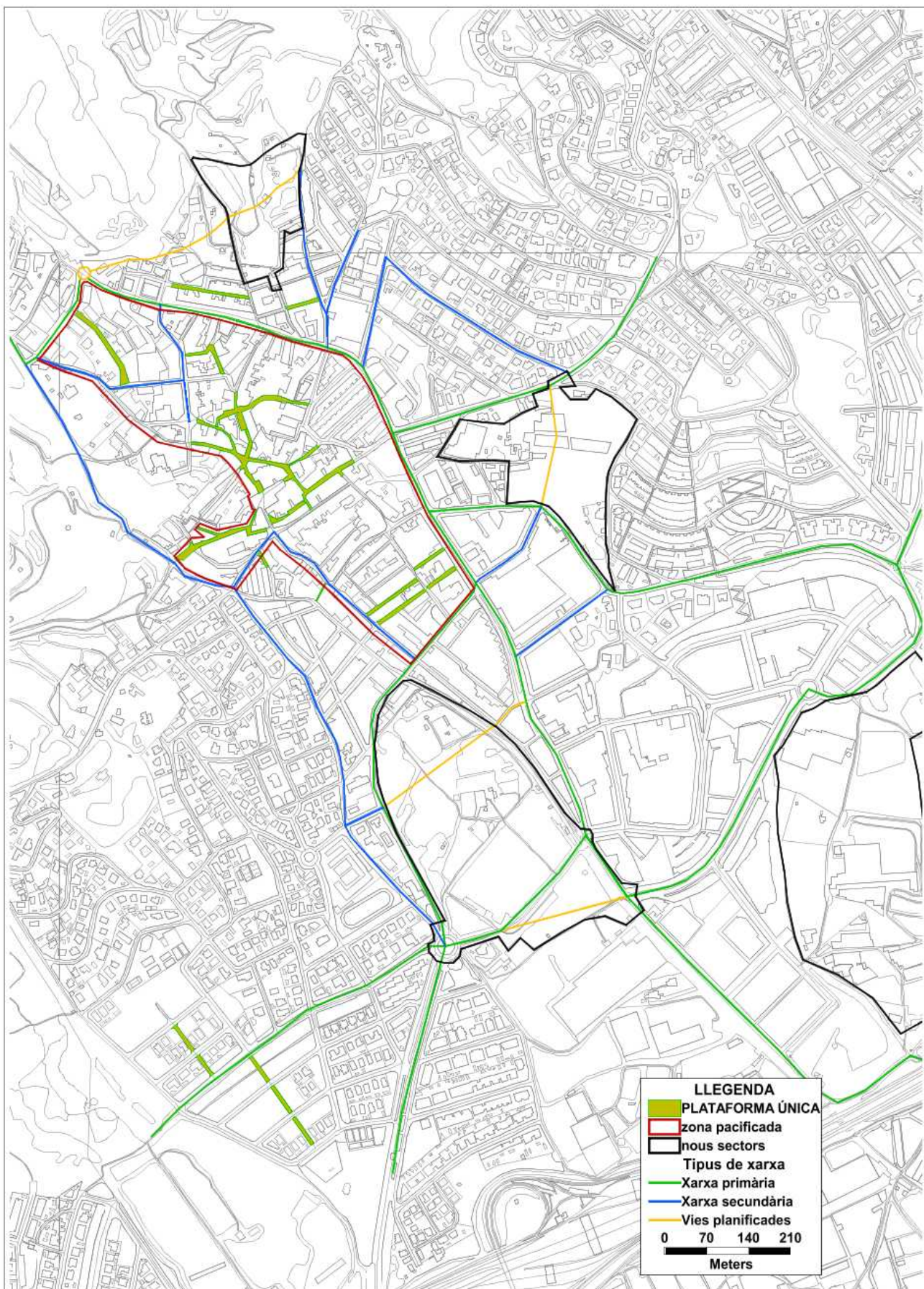
AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a <https://seuelectronica.vilassardedalt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.



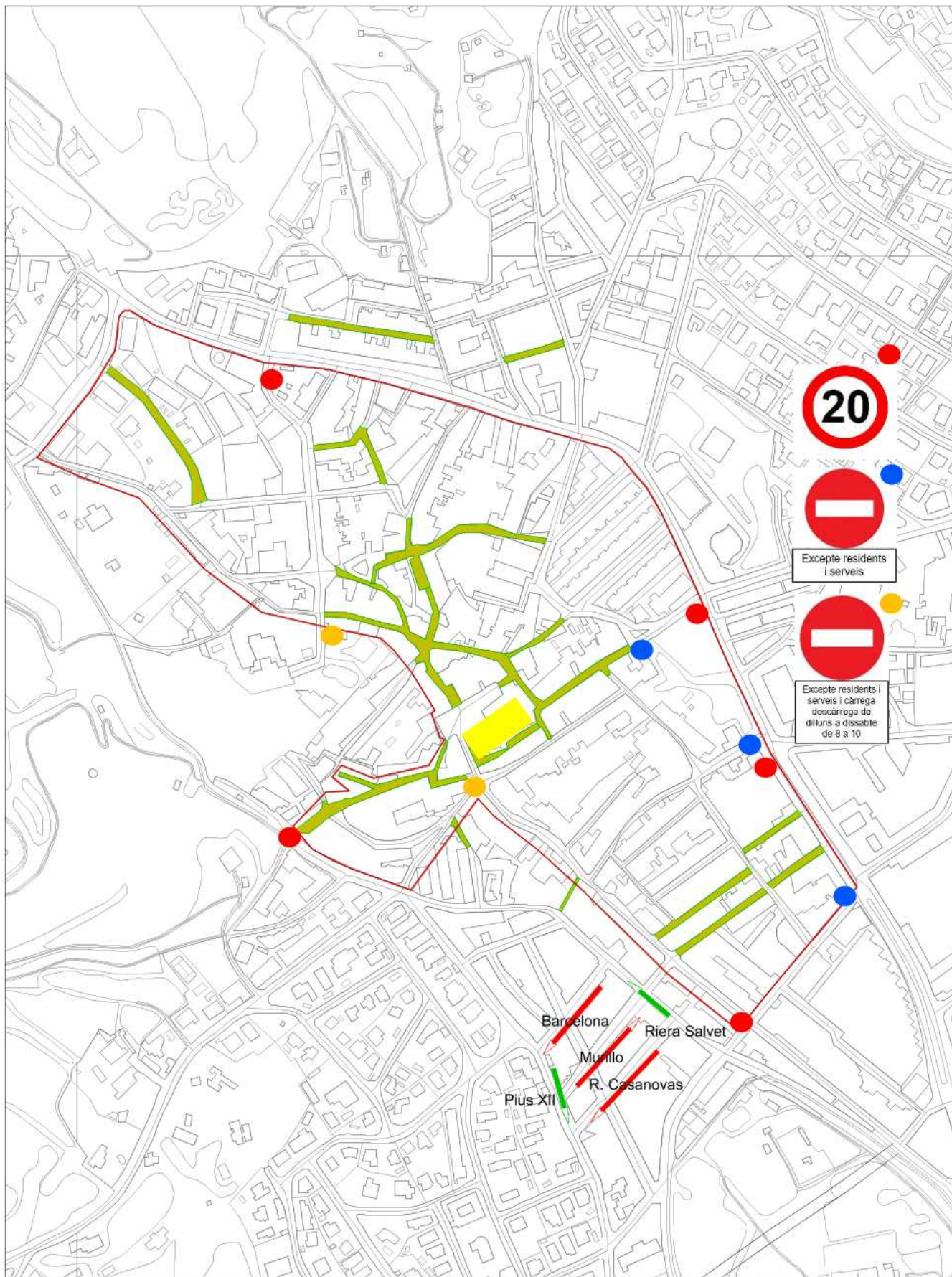


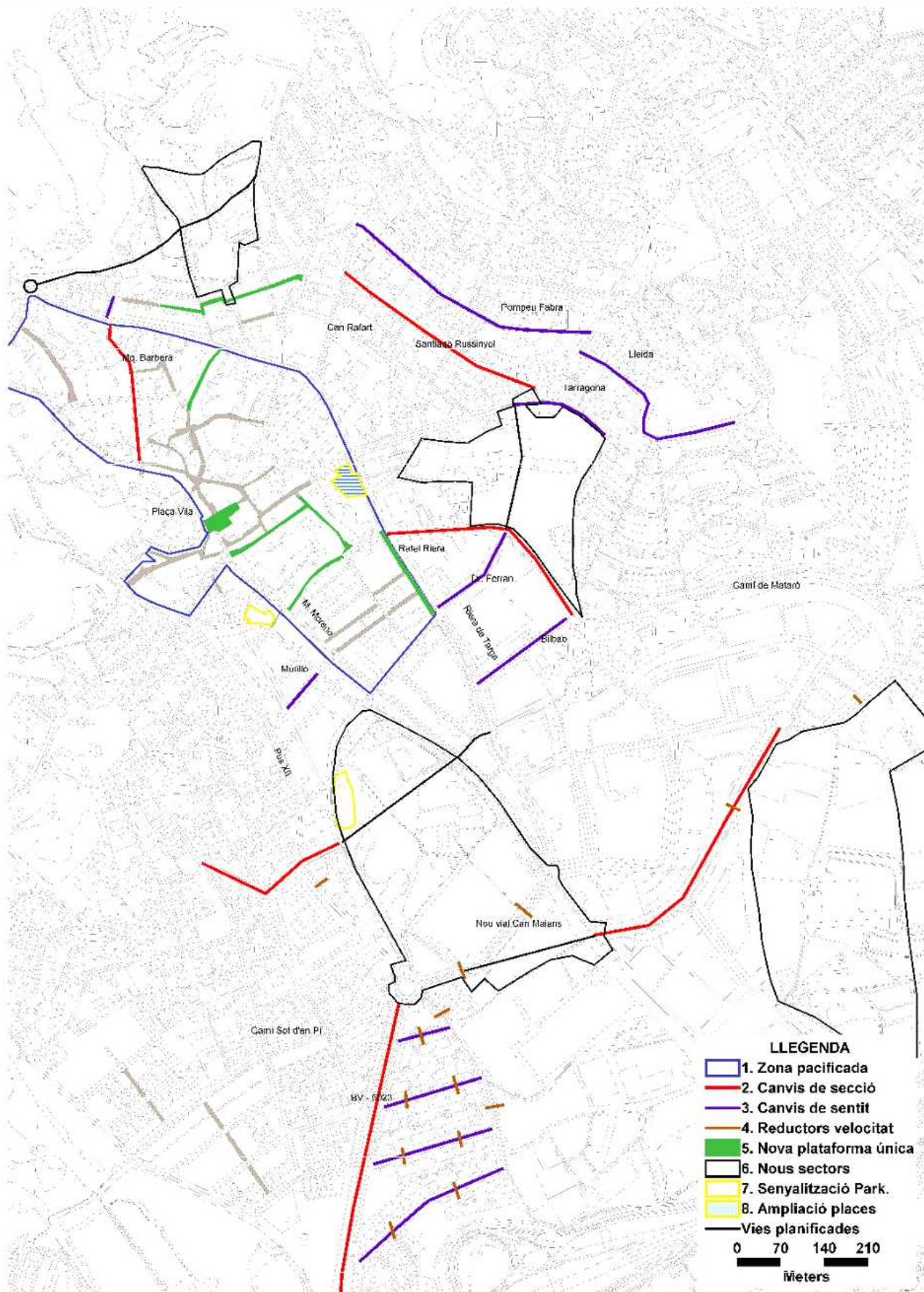






AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a <https://seuelectronica.vilassardealt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.





AJUNTAMENT DE VILASSAR DE DALT
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a <https://seuelectronica.vilassardelt.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el "Codi per a la validació" que apareix a la capçalera.