

**MEMÒRIA**

# ÍNDEX

1	Introducció.....	3
2	Objecte de l'Estudi .....	3
3	Emplaçament del Sector. ....	4
4	Caracterització de la Mobilitat del Municipi. ....	9
4.1	Distribució modal .....	10
4.2	Motiu dels viatges .....	12
4.3	Distribució horària.....	13
5	Caracterització de la Mobilitat Entorn del Sector.....	14
5.1	Transport públic .....	14
5.1.1	Ferrocarril.....	14
5.1.2	Autobús .....	15
5.1.3	Taxi.....	15
5.2	Modes no motoritzats .....	16
5.3	Vehicle privat motoritzat.....	18
5.3.1	Aparcament.....	20
5.3.2	Càrrega i descàrrega .....	21
6	Mobilitat Generada pel Sector .....	22
7	Impacte de la implantació.....	24
7.1	La xarxa viària .....	24
7.2	Aparcament .....	27
7.2.1	Bicicletes .....	27

7.2.2	Turismes i motocicletes .....	28
7.3	Càrrega/descàrrega i distribució urbana de mercaderies .....	29
7.4	Xarxa de vianants .....	29
7.5	Xarxa de bicicletes.....	29
8	Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat.....	30
9	Avaluació de l'impacte ambiental de la mobilitat generada .....	31
10	Propostes.....	33
11	Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada .....	34
12	Conclusió .....	34

## **APÈNDIXS:**

1. Línies de transport públic
2. Itineraris fins a les parades de transport públic guiat
3. Reportatge fotogràfic dels elements d'accessibilitat

## **PLÀNOLS**

- M.1.Situació
- M.2.Emplaçament
- M.3.Zonificació
- M.4.Generació de viatges
- M.5.1.Xarxa d'accessibilitat. A peu i en bicicleta
- M.5.2.Xarxa de transport públic. Bus i taxi
- M.5.3.Xarxa viària vehicle privat. Nombre de carrils i estacionament
- M.6.Propostes a implantar per a la millora de la mobilitat
- M.7.Incidència sobre la xarxa viària existent. IMD actual
- M.8.Incidència sobre la xarxa viària existent. IMD futura i nivells de servei estimats

## **1 Introducció**

El present estudi es redacta d'acord amb el que s'estableix en els articles 70.7 i 66.1 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i en l'article 85 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el reglament de la Llei d'Urbanisme. Tanmateix, l'informe respecta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en compliment a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, en el que segons l'apartat B del punt 3.1 de l'article 3, els Estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure com a document independent quan es tracta de Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

L'objectiu de l'estudi és comprovar el bon funcionament del sistema de mobilitat, així com una major sostenibilitat global, tant per al sector com per al seu entorn. Aquest document, per tant, estableix la comparació entre les necessitats actuals i futures de mobilitat generades per la modificació del planejament del sector i, cas que sigui necessari, proposarà mesures d'actuació específiques a assumir pel promotor.

Per a la mobilitat de les persones i les mercaderies a la ciutat s'utilitzen diferents medis de transport, de vegades compatibles sobre un mateix espai sempre que es tinguin en consideració els requeriments específics de cadascun. Tots els medis de mobilitat són importants a la ciutat perquè es complementen entre sí i garanteixen l'accessibilitat als ciutadans. En aquest sentit, la feina realitzada en els darrers anys en el marc de la Llei de Mobilitat (2003) ha estat fonamental per revertir l'enfocament tradicional centrat en el trànsit motoritzat per donar pas a l'anàlisi de cadascun dels modes de transport.

A tal efecte, l'enfocament amb què es planteja el present estudi busca potenciar totes les possibilitats de mobilitat mitjançant l'especialització de parts de l'espai públic urbà per als diferents modes, de forma que no interfereixin en el seu funcionament i es resolguin les incompatibilitats que poguessin sorgir entre ells. És aquest el sentit recollit pel concepte mobilitat sostenible.

## **2 Objecte de l'Estudi**

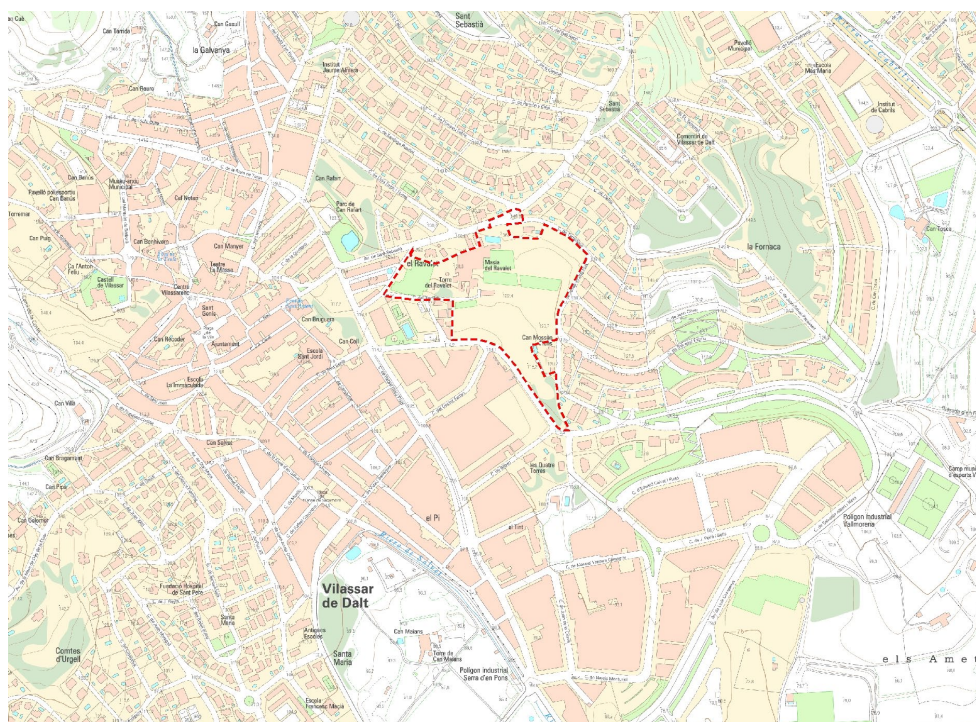
El present document constitueix l'Estudi de Mobilitat corresponent al Pla Parcial Urbanístic del PPU-Can Reig de Vilassar de Dalt.

En el sector en estudi es preveu un desenvolupament urbanístic, amb la definició de nous usos i ajustos en l'aprofitament de l'àmbit. D'aquesta forma, el present document té com a objecte desenvolupar els següents apartats:

- Determinar l'estat en que es troba la mobilitat actualment al sector d'estudi i al seu entorn immediat.
- Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per la nova planificació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- Definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi es caracteritzi per la màxima eficiència prioritant l'ús dels modes de transport més sostenibles.
- Valorar la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor/a per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

### 3 Emplaçament del Sector.

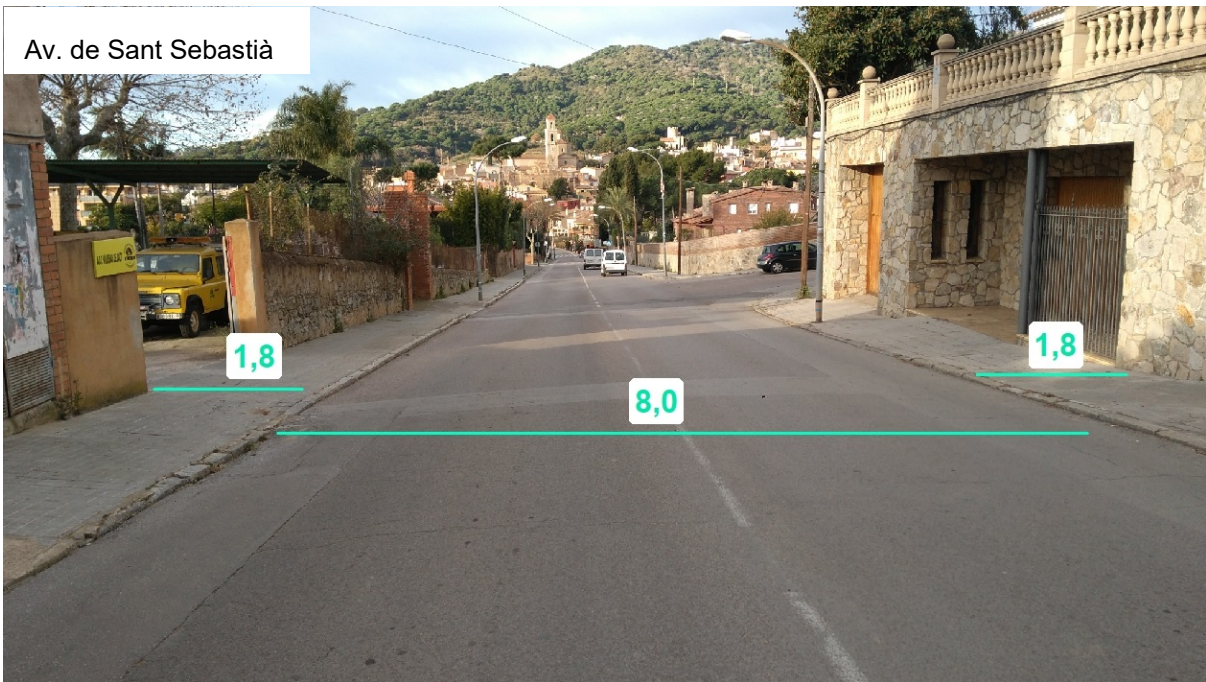
El sector es troba geogràficament al centre del municipi de Vilassar de Dalt a la zona que actualment es coneix com *el Ravalet*. Es troba, per tant, dins del nucli urbà i per la seva ubicació queda proper a la zona antiga del municipi, de l'Ajuntament, i dels principals eixos viaris que connecten amb la costa (i per tant amb la C-32), i amb la vila de Cabrils.



*Fig. 01 Situació de l'àmbit. Font ICGC i elaboració pròpia.*



Av. de Sant Sebastià



Carrer del Ravalet



Carrer del Ravalet



Camí de Mataró





Carrer Josep Vicenç Foix



Carrer Tarragona



## 4 Caracterització de la Mobilitat del Municipi.

En els darrers anys a Catalunya s'han portat a terme un seguit de feines dedicades a la caracterització de la mobilitat total que es dona al territori, de forma que es puguin aconseguir dades molt més representatives que les obtingudes de les Enquestes de Mobilitat Obligada lligades al cens. D'aquesta forma, l'any 2006 es realitza l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana amb la finalitat de caracteritzar la mobilitat per àmbits funcionals a Catalunya. Alhora, per la representativitat de les dades, s'explota a nivell municipal per a les principals localitats de la Regió Metropolitana, però no és el cas de Vilassar de Dalt. Per tant s'han agafat com a referència les dades del Maresme.

Al municipi de Vilassar de Dalt és vigent també l'Estudi de Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal o EMG-POUM de 2007 (document refós aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona el maig de 2013).

Per al Maresme, l'EMQ quantifica un total de poc més de 12 milions de desplaçaments a la setmana, el que suposa 1.418.065 desplaçaments diaris en dia feiner (3,63 desplaçaments per persona i dia) i 991.075 desplaçaments en dissabte i festiu (2,54 desplaçaments per persona i dia). D'aquests desplaçaments en dia feiner, un 81,4% corresponen a desplaçaments interns a la pròpia comarca. Un 16,1% són de connexió, és a dir entre el Maresme i altres comarques, o viceversa, i un 2,5% són externs, és a dir realitzats per residents al Maresme però amb origen i destinació fora de la comarca. Aquestes proporcions canvien a 77,6 % interns i 18,1% de connexió en dissabte o festiu, mentre que un 4,3% són externs.

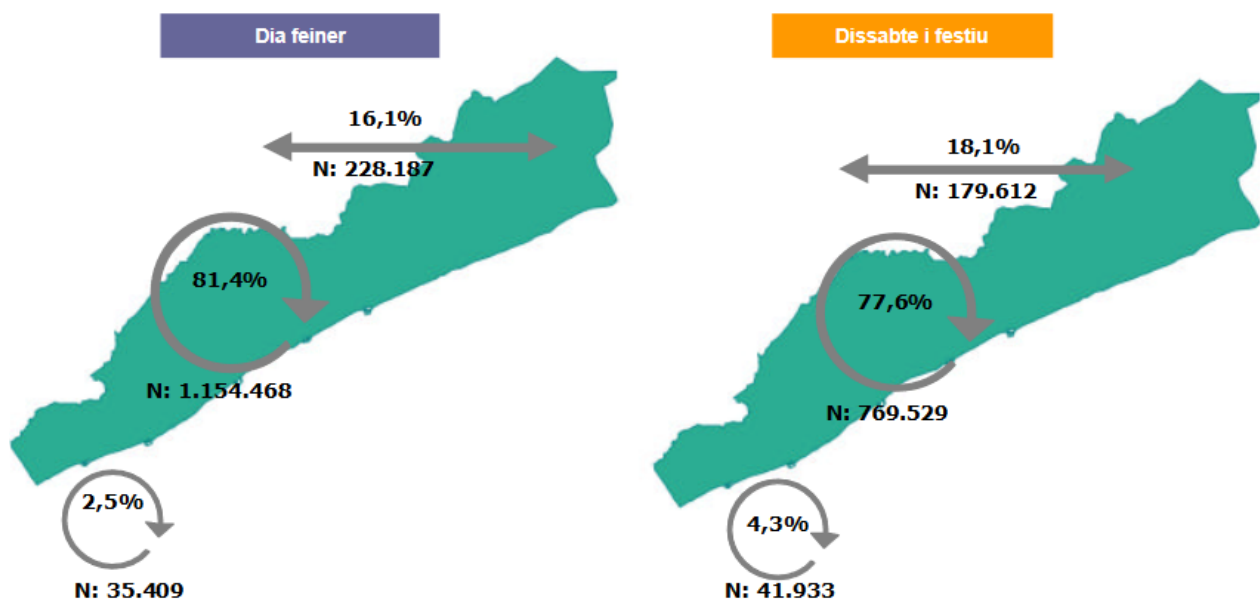


Fig. 03 Emplaçament. Font: EMQ 2006 explotada per Barcelona.

Les proporcions a nivell municipal que dona l'EMG-POUM de 2007 a Vilassar de Dalt per a la mobilitat obligada són de 20,1% de desplaçaments interns i 79,9% de connexió.

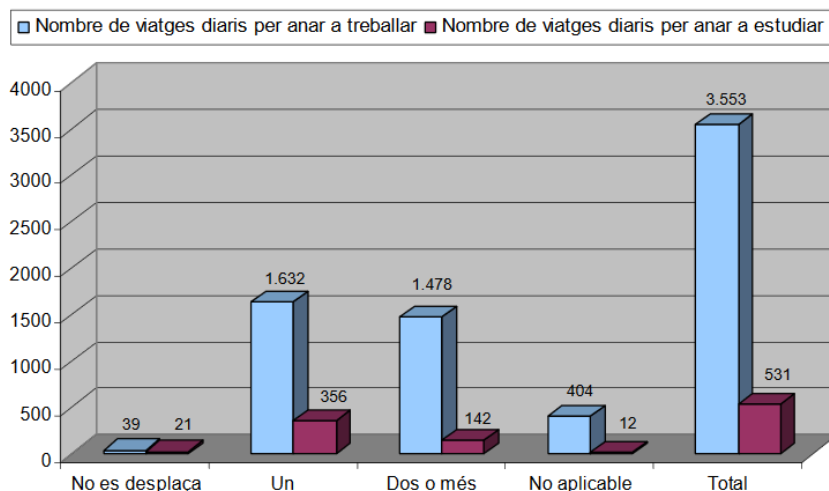


Fig. 04 Viatges diaris Vilassar de Dalt 2001. Font: EMG-POUM 2007 Vilassar de Dalt.

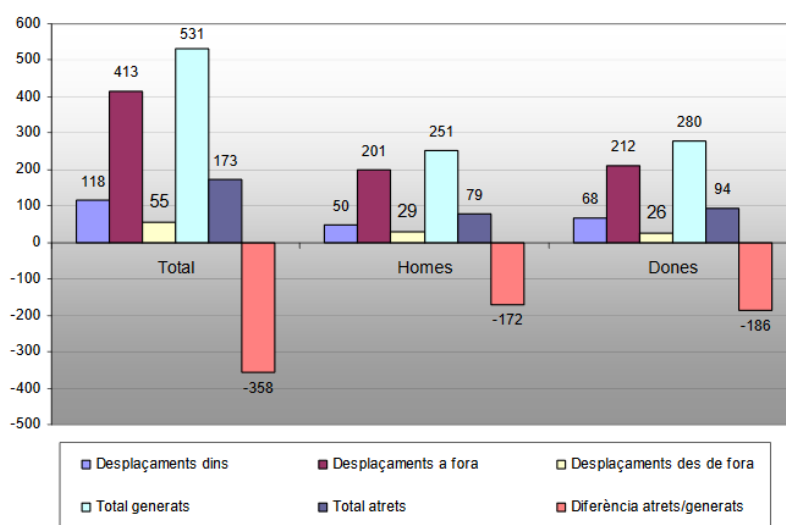


Fig. 05 Distribució de desplaçament 2001. Font: EMG-POUM 2007 Vilassar de Dalt.

#### 4.1 Distribució modal

La distribució modal representa el percentatge de desplaçaments realitzats en cadascun dels modes de transport. Per al cas de Vilassar de Dalt (dades del Maresme), segons l'EMQ2006, els percentatges es situen en dia feiner en un 44,40 en modes no motoritzats, un 8,60% per al transport públic i un 47,00% per als vehicles privats motoritzats. La distribució modal particularitzada per a cada mitjà de transport

es pot observar en la figura següent, també per a dissabtes i festius, en que els percentatges anteriors varien, respectivament a 42,2%, 5,3% i 52,5%. En el cas dels dies festius hi ha un 28,2% menys de desplaçaments totals:

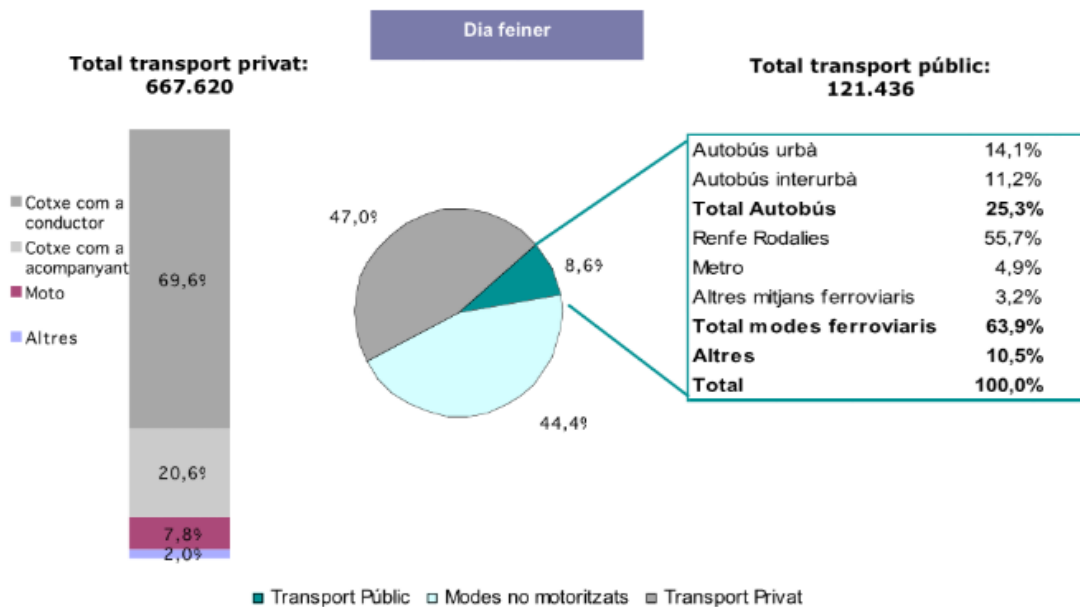


Fig.06 Distribució modal dels viatges en dia feiner. Font: EMQ2006

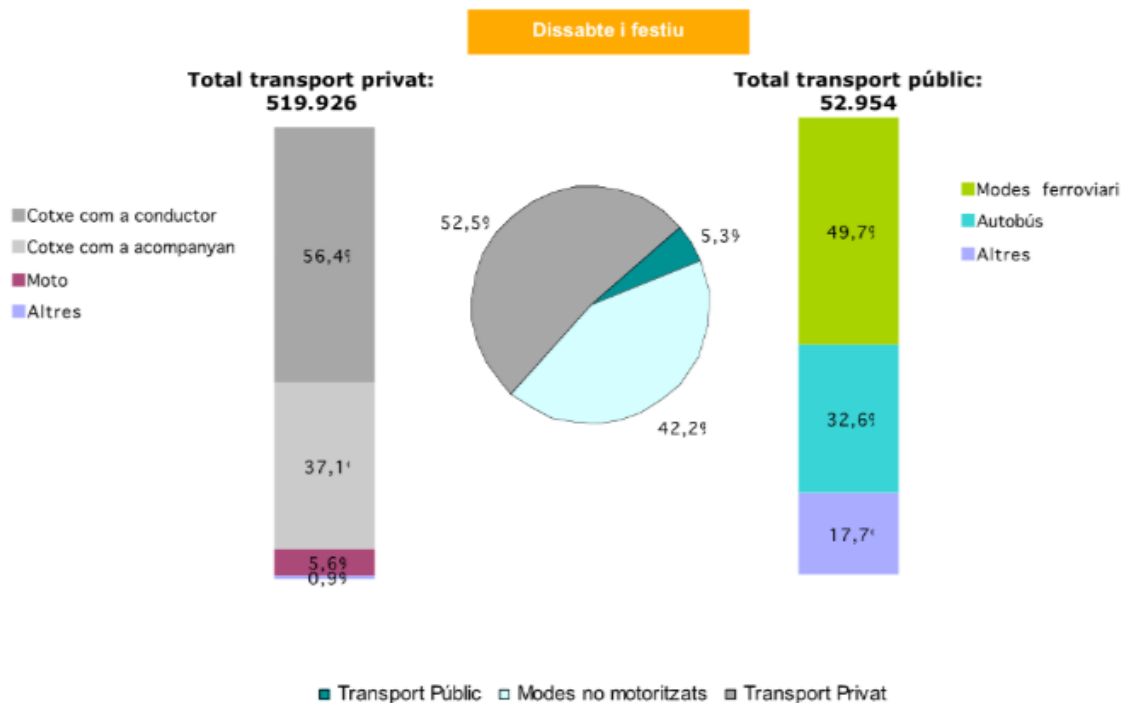


Fig.07 Distribució modal dels viatges en dia festiu. Font: EMQ2006

A l'EMG-POUM de Vilassar de Dalt s'indica que un 45,1% dels desplaçaments es fan amb vehicle privat, xifra molt similar a la proporcionada per l'EMQ del Maresme.

## 4.2 Motiu dels viatges

Per motiu dels viatges es considera la finalitat que motiva a realitzar el viatge, i es classifica principalment en quatre grans grups: 1) anada ocupacional per treball o estudis, 2) anada personal, per realitzar gestions no vinculades a treball o estudis, 3) tornada ocupacional i 4) tornada personal.

A nivell del Maresme aquesta distribució prima els desplaçaments d'anada personal (30,2%), després els de tornada personal (24,7%), els d'anada ocupacional (25,0%) i per últim els de tornada ocupacional (20,1%). En cap de setmana, la quota de mobilitat ocupacional es redueix fins al 4,6%, sent pràcticament tots els viatges per motius personals.

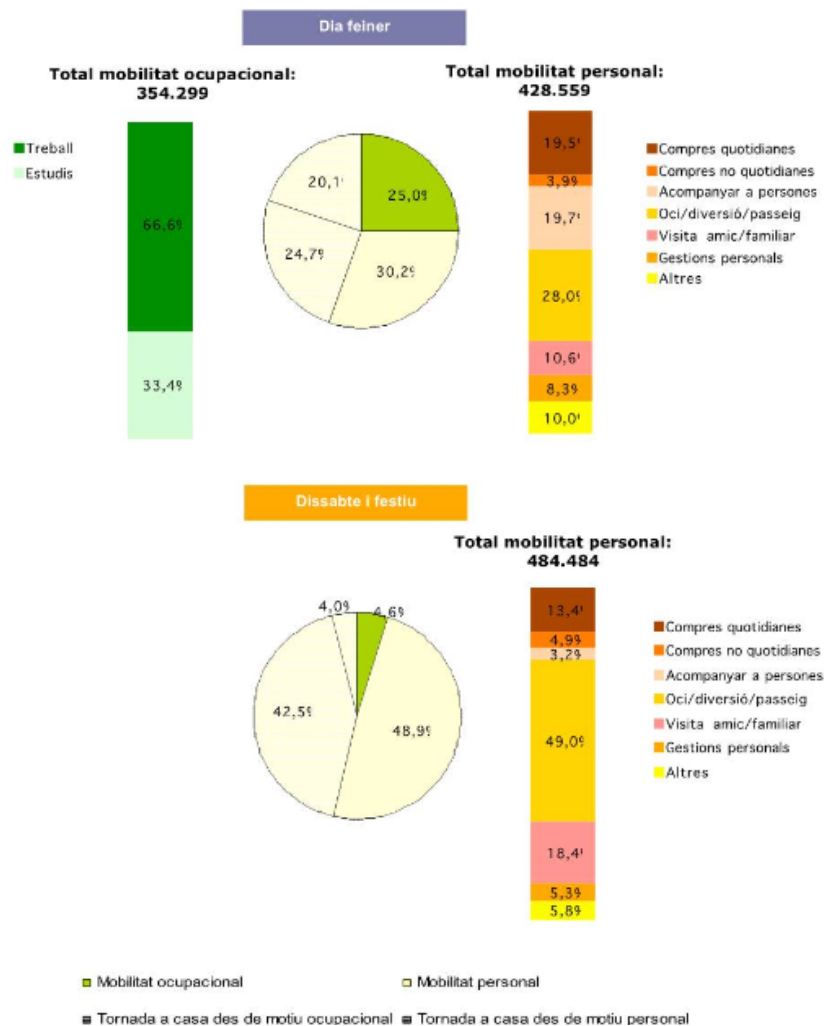


Fig. 08 Distribució per motius de viatge. Font: EMQ 2006

L'EMG-POUM de 2007 de Vilassar no dóna informació al respecte del motiu del desplaçament.

### 4.3 Distribució horària

La distribució horària dels desplaçaments dona una idea del repartiment de viatges al llarg de les diferents hores del dia. D'aquesta forma, s'hi poden observar les hores de mínima afluència de viatges (hores vall) i les de màxima (hores punta).

Al Maresme, aquesta distribució mostra tres períodes punta o moments de màxima concentració dels desplaçaments, relacionats bàsicament, amb les hores d'entrada i de sortida del lloc de treball o d'estudi. La primera hora punta es concentra entre les 7 i les 9 hores, quan es realitzen més de 202.166 desplaçaments (14,3%). Els altres dos períodes de màxima concentració de desplaçaments es produeixen entre les 13 i les 15 hores (més 200.000 desplaçaments, el 14,6%), i entre les 17 i les 20 hores (gairebé 350.000 desplaçaments, el 24,4%). Si s'analiza les corbes particularitzades per motius es pot observar com la mobilitat d'anada ocupacional condiona totalment la primera punta, mentre que la segona està caracteritzada principalment per viatges d'anada personal i tornada ocupacional.

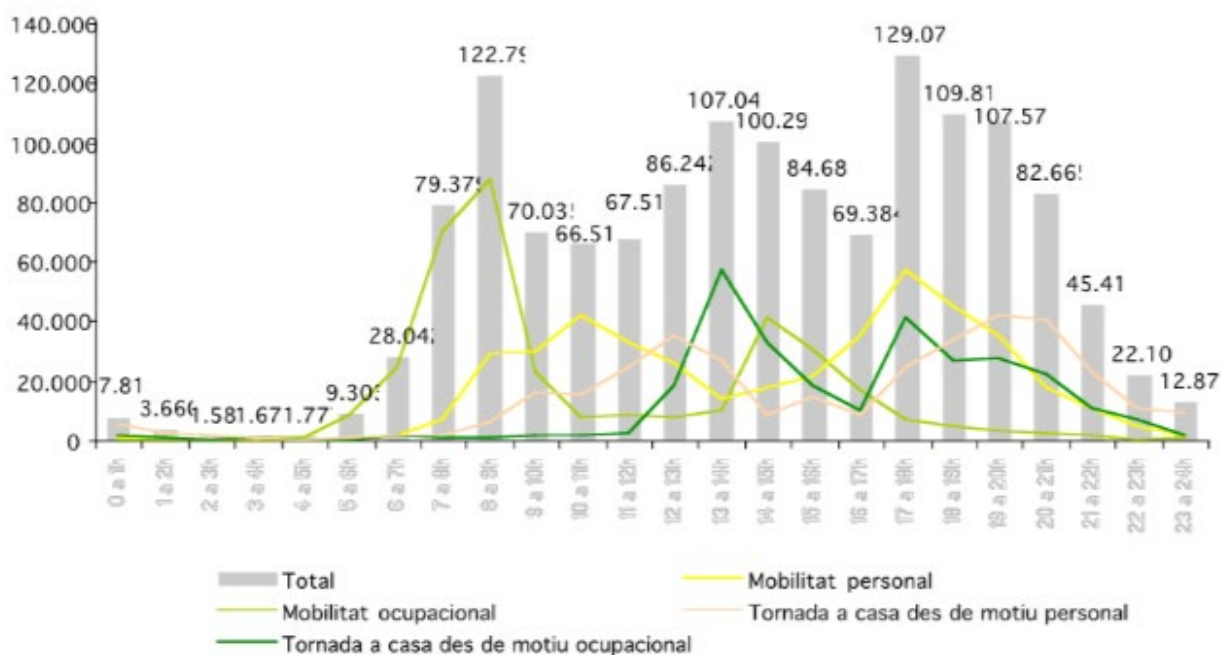


Fig. 09 Distribució horària dels desplaçaments. Font: EMQ 2006.

## 5 Caracterització de la Mobilitat Entorn del Sector.

Actualment, el sector de desenvolupament es caracteritza per trobar-se totalment inclòs en la trama urbana del nucli de Vilassar de Dalt, amb eixos viaris consolidats, al igual que el transport públic existent (autobús) també consolidat. A continuació es detalla la inserció del sector en cadascuna de les diferents xarxes de mobilitat que l'envolten i li donen accés.

### 5.1 Transport públic

El sector estudiat es troba, al igual que la major part del nucli de Vilassar, cobert per les línies d'autobús de Moventis/Casas. En l'àrea d'influència del sector hi ha 3 serveis d'autobusos diürns i 1 de nocturn. Per l'altra banda hi ha el servei de taxis, amb una parada a menys de 200 m del sector.

#### 5.1.1 Ferrocarril

El ferrocarril més proper és la línia R1 de Rodalies de Catalunya. Les parades són les de Vilassar de Mar i Premià de Mar. Però aquestes queden massa lluny per tenir-les en consideració com una opció real sense fer ús d'un altre mitjà de transport anterior, com podria ser l'autobús o el vehicle privat.



Fig. 10 Ubicació estacions ferrocarrils. Font: ICGC i elaboració pròpia

### 5.1.2 Autobús

Al municipi de Vilassar de Dalt hi ha 4 línies d'autobús que donen servei al sector de Can Reig.

Les línies són les següents:

- C3/4 (Vilassar de Dalt – Premià de Mar – Barcelona) que també para a Premià de Dalt.
- C6 (Cabriels – Vilassar de Dalt – Barcelona).
- C30 (Vilassar de Dalt – Mataró) que també para a Premià de Mar, Vilassar de Mar i Cabrera de Mar.
- N81 (nocturna) que connecta Vilassar de Dalt amb Barcelona via Alella, el Masnou, Teià, Premià de Mar i Vilassar de Mar, Cabriels.

Les freqüències de pas en dies feiners per a cada línia és de:

- C3/4 → 23 expedicions d'anada i 21 expedicions de tornada a Vilassar.
- C6 → 5 expedicions d'anada i 5 expedicions de tornada a Vilassar.
- C30 → 18 expedicions d'anada i 19 expedicions de tornada a Vilassar.
- N81 → 2 expedicions fins a Vilassar.

Les freqüències de pas en dissabtes i dies festius per a cada línia és de:

- C3/4 → 10 expedicions d'anada i 10 expedicions de tornada a Vilassar.
- C6 → no circula.
- C30 → 7 expedicions d'anada i 7 expedicions de tornada a Vilassar.
- N81 → 6 expedicions fins a Vilassar.

Aquestes línies tenen operatives un total de 4 parades, totes properes al sector, 2 a l'avinguda de Sant Sebastià i 2 més al Carrer de la Riera de Targa.

Consultar l'**Apèndix 1** per veure en detall els horaris.

Consultar el plànol **M.5.2.Xarxa de transport públic. Bus i taxi** per veure els recorreguts i parades al sector.

### 5.1.3 Taxi

L'oferta de taxis a la zona és molt limitada a Vilassar de Dalt. De fet, només hi ha una zona habilitada a tal efecte i es troba a menys de 200 metres del sector, amb una capacitat de 2 vehicles. Funciona amb un horari de 7-21h.

- Adreça: C/. Rafael Riera Prats (Davant del Mercat de can Robina - Sorli Discou).



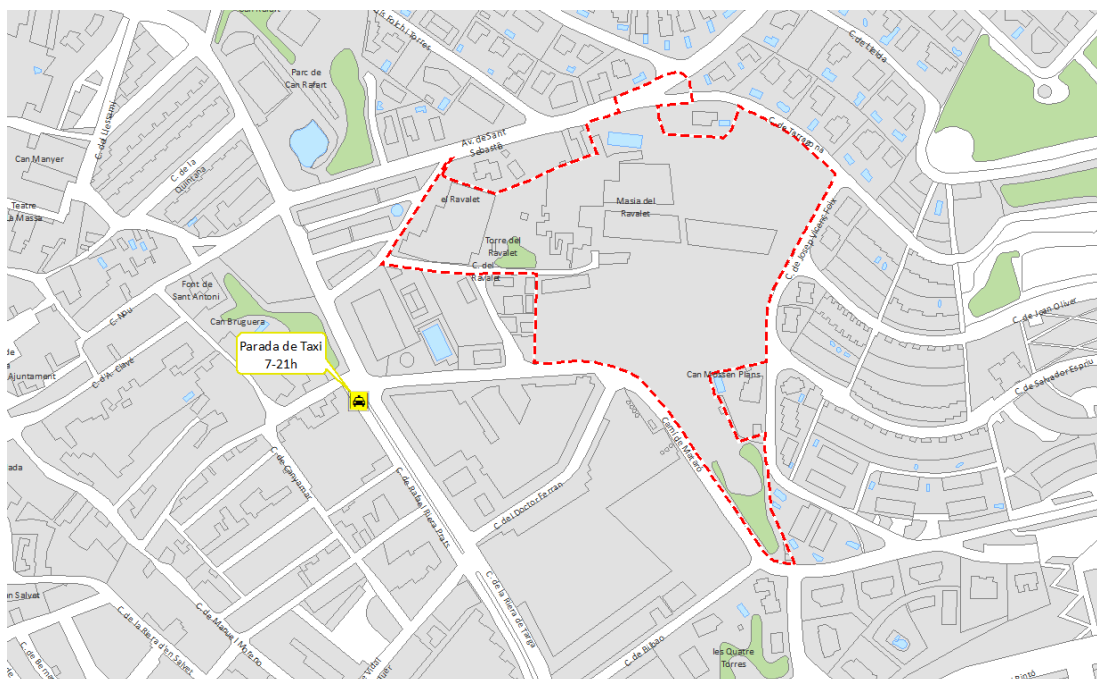


Fig. 11 Situació de les parades de Taxi a l'entorn de l'àmbit d'estudi

## 5.2 Modes no motoritzats

El PPU de Can Reig té previst obrir dos vials nous, que es creuen al mig del desenvolupament, i com s'indica en el POUM. Això permetrà una connexió més directa entre l'Avinguda de Sant Sebastià i el Camí de Mataró.

En el vessant oest del sector es concentren els equipaments, i un itinerari per a vianants al nord de la Torre del Ravalet. A l'est del sector es concentren els espais lliures i l'àrea més complicada d'integrar degut a l'orografia. Està previst que el vial en aquesta àrea sigui únicament per a vianants i bicicletes i juntament amb diversos itineraris específics per a vianants ha de permetre una connectivitat i accessibilitat òptima amb el barri de la Fornaca.

Consultar el plànol **M.5.3.Zonificació** per veure amb detall la distribució interna de la xarxa de vianants.

La mobilitat a peu a la zona d'influència del sector es caracteritza per la situació en carrers i avingudes amb una forta connectivitat respecte el centre urbà de Vilassar de Dalt. Can Reig es troba al *rovell de l'ou* dins del municipi i per tant amb una accessibilitat a peu immediata als principals focus de demanda i generació de desplaçaments, com són el nucli central de Vilassar de Mar i el supermercat Sorli.

La connectivitat amb les diferents parades de les línies d'autobús que recorren el municipi és molt bo, estan molt properes al sector. Algunes adjacents al mateix sector i la més llunyana a 265 m.

Consultar l'**Apèndix 2** per veure en detall la connectivitat de les parades de bus a peu.

Pel que fa a la capacitat de les voreres existents, aquestes es troben en zona urbana consolidada i segons el tipus de via l'amplada de la vorera i la seva accessibilitat varia. Així l'Avinguda Sant Sebastià té voreres amb un ample de 1,8 m, al igual que el Camí de Mataró.

L'àrea del carrer del Ravalet té voreres al voltant 1,2 m d'ample amb alguns trams de 0,8 m o sense vorera. És una zona amb molt poc volum de trànsit. I el carrer Josep Vicenç Foix té voreres de 1,5 m (tot i que els cotxes aparquen en algunes àrees), zona merament residencial de baixa densitat.

El carrer de la Riera de Targa té voreres tipus de 2,2 m.

En general l'estat de conservació de les voreres existents és bo, amb l'única excepció de la vorera nord del carrer de Tarragona, que essent només d'1 m d'ample estan les lloses molt aixecades degut a les arrels dels arbres. El problema s'agreuja pel fet que no hi ha vorera sud i per tant aquesta és l'única alternativa pel vianant. Aquesta vorera sud és límit del sector per la qual cosa amb el desenvolupament del urbanístic previst es construirà una nova vorera.

Pel que fa als guals o passos de vianants, a tota l'àrea són bastant deficients en general, tot i que compleixen el reglament d'accessibilitat per a zones urbanes consolidades com és el cas, en la majoria de casos. Tot i així a efectes pràctics es pot dir que només un 40% dels passos de la zona són bons, la resta presenten deficiències d'amplada, pendent i/o conservació del mateix, o simplement no existeix.

En aquest sentit, en el present estudi s'han analitzat els principals itineraris a fi de garantir que siguin accessibles i segurs. Les connexions amb les diferents parades de bus són correctes si bé caldria fer o millorar algun pas de vianant (*veure capítol de propostes*). Igualment la connexió amb el centre de Vilassar també es correcte amb la necessitat de millora d'algun pas de vianant també.

Pel que fa a la bicicleta, l'accés al sector és complicat degut a la manca de vies existents segregades per tal ús i per les condicions topogràfiques, amb pendents elevats. L'EMG-POUM de 2007 de Vilassar de Dalt especifica com a carril bici només un tram. A dia d'avui no està disponible. En canvi el centre de Vilassar, molt proper al sector, està definida com a zona 30, per la qual cosa l'ús de la bici és factible.

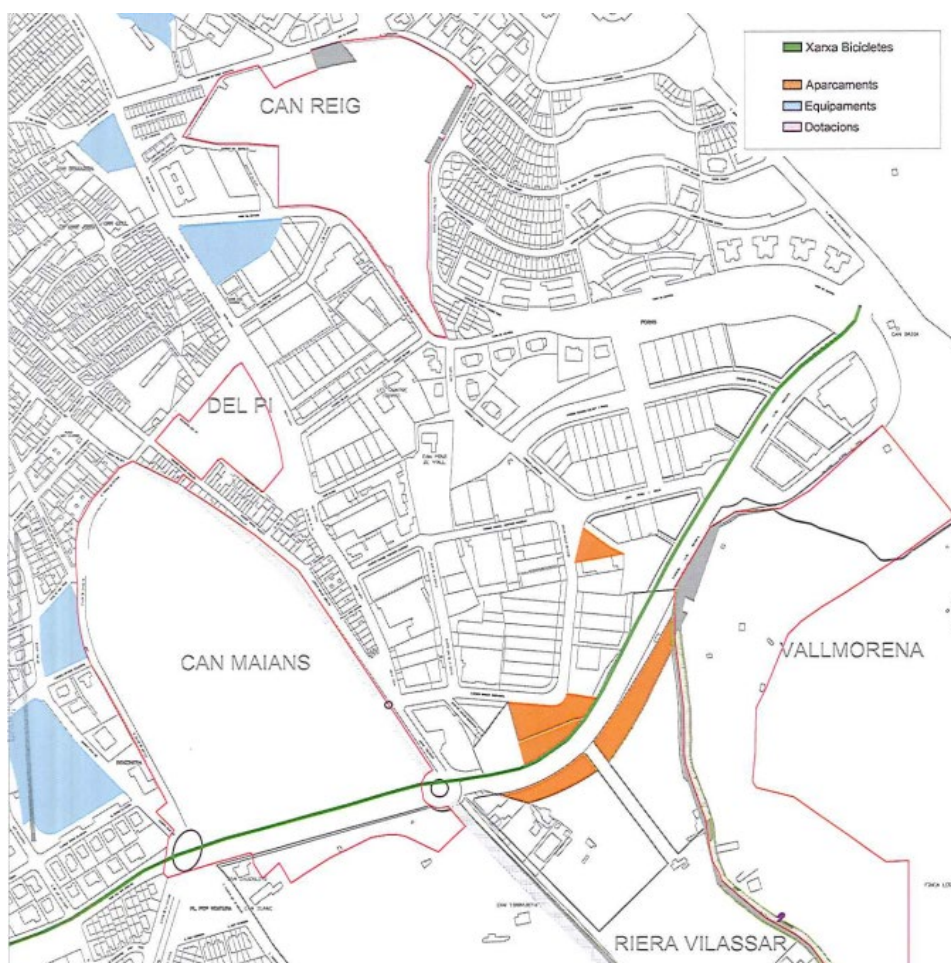


Fig. 12 Carril bici determinat per l'EMG-POUM de Vilassar de Dalt

En l'àmbit d'influència del sector només hi ha una zona d'estacionament per a bicicletes, a la cruïlla entre el carrer de la Riera de Targa i el Camí de Mataró, amb un total de 6 places.

Consultar el plànol **M.5.1.Xarxa d'accessibilitat. A peu i en bicicleta** per veure amb detall la tipologia de voreres i passos de vianants.

### 5.3 Vehicle privat motoritzat

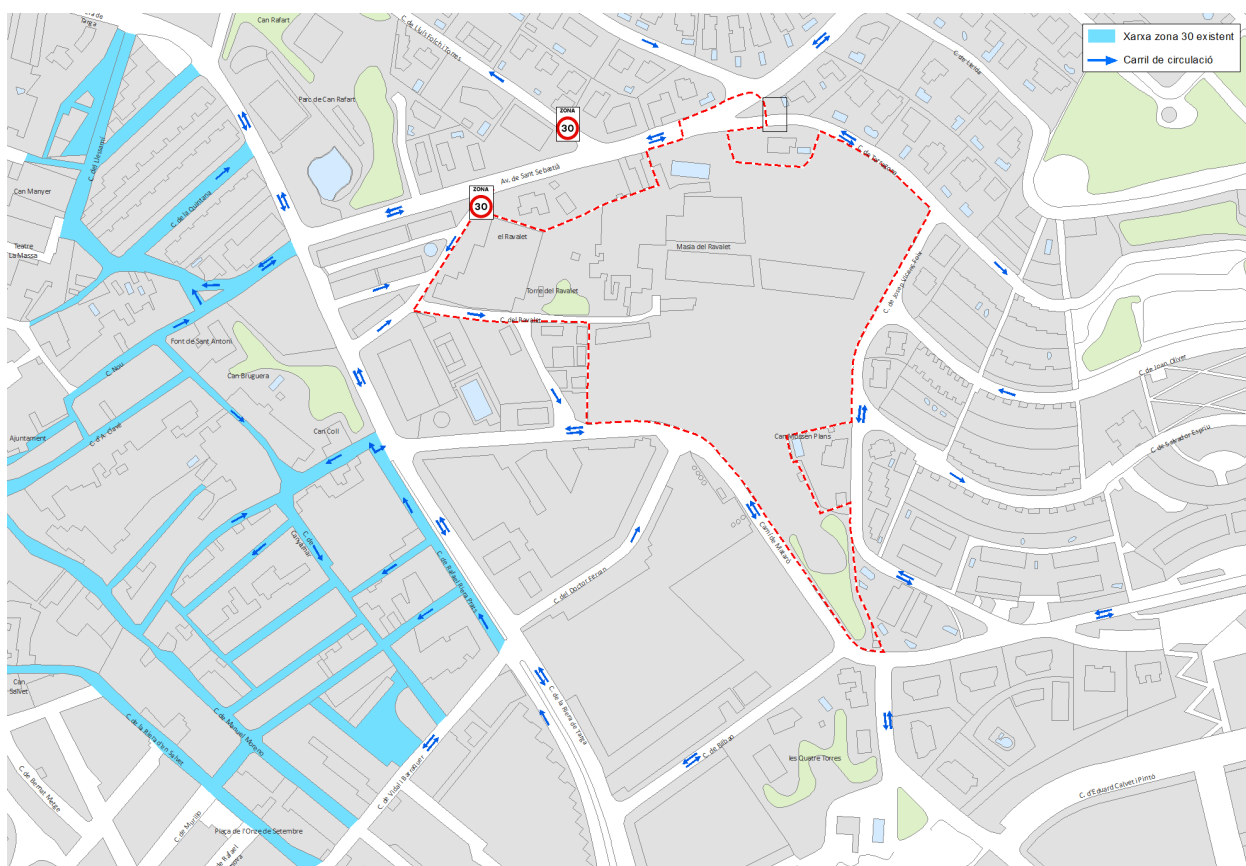
El desenvolupament del PPU preveu l'obertura d'un nou vial en l'eix nord-sud amb un pendent màxim del 10% que connectaria directament l'Avinguda de Sant Sebastià amb el Camí de Mataró i el carrer del Doctor Ferran, per la qual cosa es preveu que oferint una nova alternativa als usuaris afavorirà que el flux de trànsit sigui més àgil.

En l'eix est-oest el vial proposat és de prioritat invertida entre l'avinguda Sant Sebastià i el vial principal nord-sud i de caràcter únicament per a vianants i bicicletes en el tram cap a l'est, entre el nou vial nord-sud i el carrer Josep Vicenç Foix.

Consultar el plànol **M.5.3.Zonificació** per veure amb detall la distribució interna de la xarxa viària.

Pel que fa a l'entorn del sector de Can Reig, Vilassar de Dalt té una organització espacial compacta i molt consolidada en la zona de l'àmbit del sector. Com s'ha comentat anterior hi ha establerta una xarxa bàsica que inclou l'Avinguda de Sant Sebastià, el Camí de Mataró i el carrer de la Riera de Targa. A l'oest d'aquest darrer eix viari hi ha la zona antiga de Vilassar, la qual està definida gairebé en la seva totalitat com a zona 30.

L'accés al sector amb vehicle privat es pot realitzar des de qualsevol de les vies anteriorment esmentades més la zona del carrer del Ravalet, el carrer Josep Vicenç Foix i carrer Tarragona.



*Fig. 13 Xarxa viària a l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia*



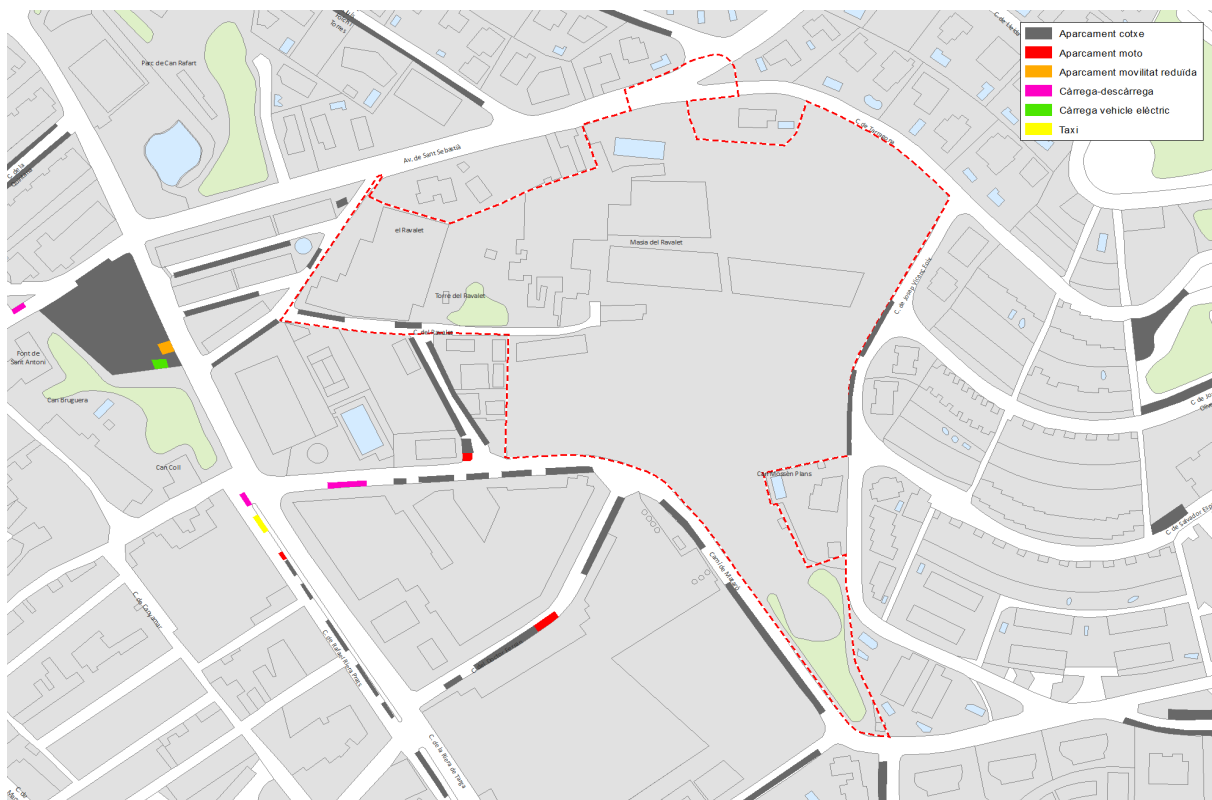


Fig. 15 Localització dels aparcaments existents. Font: elaboració pròpia

L'aparcament està ben dotat en l'entorn, amb abundància de places fora de la via pública.

Consultar el plànol **M.5.3.Xarxa viària vehicle privat. Nombre de carrils i estacionament** per veure amb detall la xarxa viària i la localització i tipologia de l'aparcament.

### 5.3.2 Càrrega i descàrrega

Amb el desenvolupament del sector de Can Reig es faran les reserves necessàries per donar servei al sector comercial previst i als equipaments.

L'àmbit d'estudi es troba en una àrea fortament ocupada per zones residencials, hi ha poques empreses de logística que requereixen d'espais reservats a càrrega i descàrrega. L'única zona amb necessitats és el carrer de la Riera de Targa on hi ha alguns petits comerços, el supermercat Sorli i el mercat setmanal del dimecres. Per a cobrir les necessitats hi ha disponibles 3 zones per els vehicles en tasques de càrrega i descàrrega.

A l'entorn del carrer del Doctor Ferran hi ha ubicades algunes empreses en naus industrials de petites o mitjanes dimensions. En tots els casos disposen d'espais propis per a les feines de càrrega i descàrrega.

Consultar el plànol **M.5.3.Xarxa viària vehicle privat. Nombre de carrils i estacionament** per veure amb detall la ubicació de les zones habilitades per a la càrrega i descàrrega

## 6 Mobilitat Generada pel Sector

En aquest estudi de la mobilitat s'efectua una estimació dels viatgers sorgits a partir del desenvolupament del PPU de Can Reig, per valorar l'impacte a les xarxes de mobilitat existents en referència al planejament vigent abans del desenvolupament.

La valoració quantitativa de les càrregues a les xarxes bàsiques es fa seguint les dades de mobilitat analitzades, els indicadors de generació de viatges proposats per la Generalitat en el decret 344/2006 i la comparació amb sectors de característiques similars.

En quant a la proposta de distribució d'usos i sostre, aquesta s'ajusta molt al requerit pel POUM.

CONDICIONS	QUALIFICACIÓ	PLA PARCIAL	
		SUPERFÍCIE	%
		<b>43.340</b>	
Reserves mínimes de sòl públic	Subsistemes de comunicacions vials	8.705	20,08%
	Subsistema d'aparcaments	915	2,11%
	Subsistema de parcs i jardins	9.786	22,58%
	Subsistema de dotacions comunitàries	7.087	16,35%
	Subsistema de serveis tècnics	254	0,59%
<b>TOTAL PÚBLIC</b>		<b>26.746</b>	<b>61,71%</b>
Sòl d'aprofitament privat màxim	Residencial unifamiliar (52)	0	0,00%
	Residencial (31f)	5.286	12,20%
	Residencial Protegit (31f-HP)	2.648	6,11%
	Àmbit lliure d'edificació	5.582	12,88%
	Residencial (12a-Ravalet)	3.078	7,10%
<b>TOTAL PRIVAT</b>		<b>16.593</b>	<b>38,29%</b>
<b>SOSTRE</b>		<b>23.837</b>	<b>260 hab</b>

Taula 01. Proposta d'usos i sostre previst

Zona Residencial	TOTAL	LLIURE	PROTEGIT HPO	PROTEGIT HPC	Comercial
R1.1	1.170	1.170			
R1.2	1.260	1.260			
R2.1	1.260	1.260			
R2.2	1.980	1.980			
R3	1.530	1.530			
R4	2.337	2.337			
R5.1	1.890	1.890			
R5.2	2.537	2.160			377
R6	3.036		2.916		120
R7.1	2.265			2.265	
R7.2	3.877		2.745	1.132	
REx.1 (*)	1.019	324			695
REx.2 (*)	669	669			
	<b>23.837</b>	<b>13.587</b>	<b>5.661</b>	<b>3.397</b>	<b>1.192</b>

(\*) Sostre existent abans de l'aprovació del PPU

Taula 02. Detall del sostre previst

La distribució dels nous edificis s'organitza en blocs orientats significativament en sentit est-oest, que els permet tenir una orientació òptima en quant a assolellament i vistes cap a mar, aprofitant l'estructura de terrasses del terreny. Les alçades són de planta baixa i dues plantes pis als blocs situats en les terrasses superior, i de planta baixa i tres plantes pis als blocs situats en la part inferior del pla.

Aquests valors són els que utilitzem per determinar la generació de viatges del desenvolupament de la modificació, aplicant els ratis de l'annex 1 del Decret 344/2006:

*Viatges generats/dia*

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

La hipòtesi de càrrega del sistema de mobilitat es fa en funcionament ordinari, és a dir, fora els períodes excepcionals en que es desenvolupen esdeveniments com el mercat setmanal.



En aquests supòsits de funcionament ordinari, aplicant els valors del Decret obtenim la següent generació de viatges:

Parcel·la/zona	Total	Ús associat	Viatges diaris generats segons decret	Viatges generats/dia
R1.1	13 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	91
R1.2	14 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	98
R2.1	14 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	98
R2.2	22 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	154
R3	17 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	119
R4	26 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	182
R5.1	21 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	147
R5.2	24 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	168
R5.2-comercial	377 m2	Terciari-comercial	50 viatges/100 m2	189
R6	34 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	238
R6-comercial	120 m2	Terciari-comercial	50 viatges/100 m2	60
R7.1	26 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	182
R7.2	45 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	315
REx.1 (*)	1 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	7
REx.1-comercial	695 m2	Terciari-comercial	50 viatges/100 m2	348
REx.2 (*)	3 Ut	habitatge	7 viatges/habitatge	21
Equipament	7.087 m2	Equipaments	20 viatges/100 m2	1.417
Vj	9.786 m2	Zona verda	5 viatges/100 m2	489
<b>TOTAL VIATGES GENERATS PER DIA</b>				<b>4.323</b>

Taula 03. Viatges generats pel PPU de Can Reig

El resultat és doncs que es generarien 4.323 viatges al nou desenvolupament.

## 7 Impacte de la implantació

### 7.1 La xarxa viària

En tractar-se d'un Pla Parcial Urbanístic d'un planejament general vigent, i que en conseqüència és obligat estudiar l'impacte sobre la xarxa existent, i que genera nous viatges, s'opta per avaluar aquest efecte per tal de validar la solució de la implantació sobre la xarxa existent. Val a dir que l'entorn està completament urbanitzat, les xarxes conformades i definides, pel que es comprova exclusivament que l'increment generat s'hi adapta.

Pel que representa a la distribució horària dels viatges, i atenent a les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana, es pot suposar un comportament de la mobilitat per franges horàries igual al que es dona actualment. D'aquesta forma es considera un percentatge punta aproximat del 8,68% situat de 8 a 9h o del 9,13% de 17 a 18h.

Aplicant aquesta quota als viatges esperats es pot suposar que es realitzaran un total de 375 i 395 desplaçaments en les hores punta.

Pel que fa a la distribució modal, aplicant els percentatges extrets en l'apartat 4.1 de la EMQ2006 per l'àrea del Maresme, resulten el següent nombre de desplaçaments per a cada mode de transport.

Taula 06 - Distribució modal		
A peu i bicicleta	44,4%	1.919
Transport públic	8,6%	372
Vehicle privat	47,0%	2.032

Taula 04. Distribució modal dels viatges generats

Aplicant el rati d'ocupació dels vehicles que l'EMG-POUM proposa (1,4 persones per vehicle), en resulta un total de 1.451 vehicles diaris generats.

Aplicant el percentatge en hora punta, resulta que s'hi produiran, entre 8 i 9 del matí (i entre 17 i 18 hores a la tarda), el 8,68% (9,13%) dels desplaçaments en vehicle privat, és a dir, una punta de 126 (132) vehicles, entre cotxes i motos. Aquesta punta és admesa per la xarxa viària que envolta l'àmbit sense càrregues extraordinàries ni canvis significatius sobre el seu nivell de servei.

En efecte, s'han realitzat comptatges en hora punta en dia laborable, amb el resultat següent que es mostra al plànol següent.

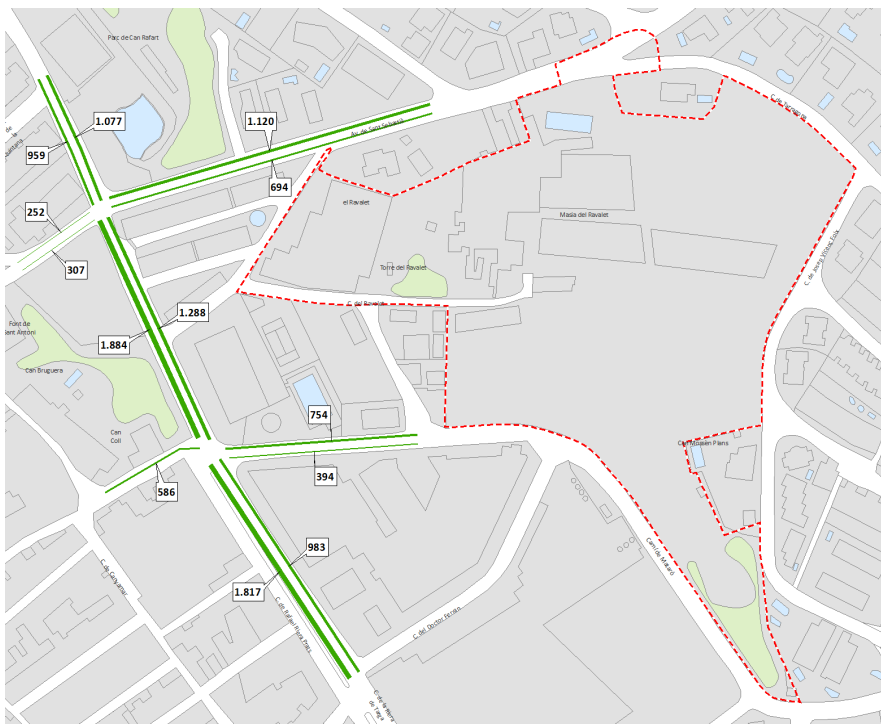


Fig. 16 IMD actual

Atès que l'esquema funcional del sector previst al PPU té accessos rodats per les façanes de l'Avinguda Sant Sebastià i Camí de Mataró, és els volums de trànsit d'aquests carrers i al carrer de la Riera de Targa (bàsic pel bon funcionament de la xarxa viària de la zona) als que cal afegir la mobilitat generada pel desenvolupament del PPU.

Els volums a afegir són els 1.4451 vehicles calculats. Suposant que, el 60% dels vehicles es generen per l'accés de l'Avinguda Sant Sebastià i el 40 % restant al Camí de Mataró (distribució estimada a partir de les observacions efectuades). I que d'aquests volums, en ambdós casos, el 70% anirà en direcció carrer de la Riera de Targa i un 30% en direcció Cabrils, cap a l'est. En aquests darrers dos casos el volum generat és, per tant, també carregat a l'Avinguda de Sant Sebastià i Camí de Mataró.

Per tant, en l'accés nord, a l'Avinguda de Sant Sebastià es generen 871 vehicles/dia, mentre a l'accés sud, al Camí de Mataró, 580 vehicles/dia. Llavors les IMD de cada vial quedarien com segueix, entenent que el carrer de la Riera de Targa està suportant una mobilitat superior, doncs no s'ha tingut en compte que el nou vial nord-sud que s'obrirà podria descongestionar aquest carrer:

	Eix	IMD futura	Hora punta
Carrer de la Riera de Targa	a	1.171	107
	b	1.360	124
	c	2.460	224
	d	1.935	176
	i	2.474	226
	j	1.751	160
Avinguda de Sant Sebastià	e	1.726	157
	f	1.075	98
Camí de Mataró	k	1.158	106
	l	972	89

Taula 05. IMD futura

Aquesta assignació de càrregues, aplicada a hora punta pèssima, implica un màxim d'intensitat de 225 vehicles/hora aproximadament a dos trams del carrer de la Riera de Targa (sentit sud). La resta de trams estan per sota dels 200 o dels 100. Aquest l'increment de trànsit és perfectament assumible pels carrers que envolten l'àmbit de MPGM, pel que **no cal prendre cap mesura correctora en aquest sentit.**

Consultar els plànols **M.7.Incidència sobre la xarxa viària existent. IMD actual** i **M.8.Incidència sobre la xarxa viària existent. IMD futura i nivells de servei estimats vehicle privat. Nombre de carrils i estacionament.**

## 7.2 Aparcament

A partir de la quantificació de la mobilitat generada anterior, és voluntat del present estudi aplicar mesures per al foment de la mobilitat en modes més sostenibles, pel que es proposa implantar 1 punt de recàrrega elèctrica per a vehicles, turismes i motocicletes que s'uniran als dos que ja hi ha al pàrquing del mercat setmanal al costat Riera de Targa.

### 7.2.1 Bicicletes

Pel que fa a l'aparcament, es calcula la dotació de places per a bicicleta necessàries a partir de les taules del decret:

Ús d'habitatge	màx. de	2 places/habitatge 2 places/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús comercial		1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús d'oficines		1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús industrial		1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments docents		5 places /100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius		5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics		1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Zones verdes		1 plaça/100 m <sup>2</sup> sòl
Franja costanera		1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril		1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans		0,5 places/30 places ofertes de circulació

En el cas del PPU, el còmput de places par a bicicletes és el següent:

Ús Previst	Unitats	Rati S. Decret	Places
Habitatge	260	2 places/habitatge	520
Equipament	7.087 m <sup>2</sup>	1 places/100 m <sup>2</sup> st	70
Zona verda	9.786 m <sup>2</sup>	1 places/100 m <sup>2</sup> sòl	97
Comercial	1.192 m <sup>2</sup>	1 places/100 m <sup>2</sup> st	11
<b>TOTAL</b>			<b>698</b>

Taula 06. Dotació de places d'aparcament per a bicicletes

Tot i això, es considera que les 698 places que marca el Decret 344/2006 estarien per sobre de les necessitats actuals a l'àmbit, donat que és un àmbit amb inconvenients per l'ús de la bicicleta, com ho demostra el fet que no hi ha cap carril bici, ni està previst, i que només hi ha 6 places d'aparcament en via pública. El present estudi preveu unes necessitats de places per a bicicletes inferiors.

Concretament es **proposa la instal·lació en una primera fase de 50 places en forma de U invertida que suposaran una capacitat per a l'aparcament de 100 bicicletes**. Tanmateix, i d'acord amb el Decret, s'estableix l'obligatorietat de realitzar la quantia de reserva mínima calculada d'aparcaments per a bicicletes (les 698 places) fora de la via pública.

### 7.2.2 Turismes i motocicletes

Es determina el nombre de places d'estacionament per a vehicles privats d'acord amb les taules de l'annex 3 del decret 344/2006:

#### *Aparcament de vehicles*

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

#### *Places mínimes d'aparcament*

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

En el cas del PPU, el còmput de places per a vehicles és el següent:

Ús Previst	Unitats	Rati S. Decret	Turisme	Motocicleta
Habitatge	260	1 places/habitatge	260	130
Equipament	7.087 m <sup>2</sup>	1 places/100 m <sup>2</sup> st	70	35
Comercial	1.192 m <sup>2</sup>	1 places/100 m <sup>2</sup> st	11	5
<b>TOTAL</b>			<b>341</b>	<b>170</b>

*Taula 07. Dotació de places d'aparcament per a vehicles situats fora de la via pública*

Es recorda que segons el Decret, s'estableix l'obligatorietat de realitzar la quantia de reserva mínima calculada d'aparcaments per a turismes i motocicletes fora de la via pública.

D'acord amb el Reial Decret 1053/2014 article 6, punts 2 i 3, les reserves de places amb punt de recàrrega elèctrica es defineixen en funció de les noves places d'aparcament que es desenvolupin en l'àmbit, a raó d'un punt per a cada 40 places.

Val a dir que actualment hi ha a la via pública, a l'aparcament del mercat setmanal al carrer de la Riera de Targa 2 places de càrrega per a cotxes. **Es proposa implantar un nou punt de recàrrega i característiques similars per a dos cotxes i dues motos a la vialitat interior del sector.**

### 7.3 Càrrega/descàrrega i distribució urbana de mercaderies

Actualment en l'entorn immediat de l'àmbit hi ha 3 àrees destinades a aquest ús, concentrades al carrer de la Riera de Targa. Donat que hi ha previst uns 7.000 m<sup>2</sup> de sostre d'equipaments i 1.200 m<sup>2</sup> de comercial es proposa **reservar una àrea destinada a aquest ús dins de l'àmbit del sector del PPU**. La ubicació i dimensió exacta quedarà definida per projecte constructiu.

### 7.4 Xarxa de vianants

La xarxa de vianants inclou les voreres internes del PPU, que estan definides amb un ample de 3 m. i amb els condicionants mínims d'accessibilitat. I també hi ha les voreres perimetrals de l'àmbit. Hi ha alguns d'aquests trams on actualment no hi ha voreres, al carrer del Ravalet i al carrer de Tarragona. I d'altres al Camí de Mataró que tenen només 1 m. d'amplada. Es proposa que amb el projecte del PPU es doti o millorin les voreres d'aquests trams per garantir un mínim d'accessibilitat, 2 m. d'amplada mínima.

Les amplades de les voreres existents són les següents:

Carrer	Amplada (m)
Avinguda Sant Sebastià	1,8
Carrer Tarragona	0
Carrer Josep Vicenç Foix	1,5
Camí de Mataró	1
Carrer del Ravalet	0

*Taula 08. Amplada de les voreres actuals*

**Per tant és necessari actuar per millorar les voreres perimetrals del PPU, doncs tenen unes amplades que no permeten, en alguns casos, una correcta accessibilitat.**

### 7.5 Xarxa de bicicletes

Actualment no hi ha una xarxa de bicicletes al municipi suficientment consolidada. I a l'àmbit del sector del PPU no hi ha cap via existent. El projecte del PPU contempla

que el viari est-oest sigui de prioritat invertida i un tram per a vianants i bicicleta. La qual cosa es considera suficient.

**Es proposa que l'eix viari nord-sud inclòs en el PPU estigui catalogat de zona 30, per tal d'equiparar-se a altres àrees del municipi que funcionen igual i a alguns carrers limítrofs.**

Els nous estacionaments per a bicicletes previstos en l'apartat 7.2.1 es situaran preferentment prop dels equipaments, àrea comercial i en punts de proximitat de l'eix nord-sud.

## **8 Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat**

Un altre aspecte a considerar és si la distribució modal presenta diferències segons el gènere. Tal i com és d'esperar entre les dones i els homes hi ha diferències en les necessitats, condicions i formes de desplaçar-se i és per això que quan s'avalua la mobilitat generada de l'individu cal considerar aquest aspecte. Així ho inclou el Decret 344/2006 en el seu article 10.

Les diferències més importants es troben en el moment de la setmana en que es realitza el desplaçament: a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del 2006 pel Maresme es determina que els desplaçaments realitzats en dia feiner són pràcticament idèntics per les dones (3,69 viatges/dia) i els homes (3,58 viatges/dia); durant el cap de setmana es pot apreciar una mínima diferència, encara que major que en feiner, essent la mitjana de desplaçaments dels homes (2,65 viatges/dia) lleugerament inferior a la de les dones (2,43 viatges/dia).

Per motius, els homes es desplacen en major proporció per motius ocupacionals, mentre que les dones ho fan per motius personals: en dia feiner els homes es desplacen en un 46,4% per motius ocupacionals, mentre que les dones ho fan en un 36,7%. En canvi, pel que fa a motius personals, les dones ho fan un 63,3% en feiner front al 46,4% pels homes, i en cap de setmana aquest motiu s'igualava sensiblement, 92,5% les dones front a un 90,3% dels homes.

En quant al mode de transport, en dia feiner els homes utilitzen en major proporció que les dones el transport privat (55,2% front a 39,2%), mentre que les dones fan un major ús relatiu del transport públic (9,6% front a 7,5%). En dissabte i festiu incrementa notablement l'ús del transport privat per part de les dones.

	Dia feiner	Dissabte i festiu
	Mitjana desplaçaments	Mitjana desplaçaments
Home	3,58	2,65
Dona	3,69	2,43

Fig. 17 Nombre desplaçaments per gènere. Font: EMQ 2006 del Maresme

		Dia feiner		Dissabte i festiu	
		Home	Dona	Home	Dona
Motiu del desplaçament	Mobilitat ocupacional	30,0%	20,1%	5,2%	4,0%
	Mobilitat personal	25,5%	34,8%	48,0%	49,8%
	Tornada a casa ocupacional	23,6%	16,7%	4,5%	3,5%
	Tornada a casa personal	20,9%	28,5%	42,3%	42,7%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Mode de transport	Modes no motoritzats	37,3%	51,2%	38,1%	46,6%
	Transport públic	7,5%	9,6%	4,5%	6,2%
	Transport privat	55,2%	39,2%	57,3%	47,2%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fig. 18 Motiu i mode de transport desplaçaments per gènere. Font: EMQ 2006 del Maresme

No es preveu la necessitat d'emprendre propostes ja que es considera que no influeix en els aspectes de la configuració de la mobilitat de l'àmbit.

## 9 Avaluació de l'impacte ambiental de la mobilitat generada

Per a la valoració dels impactes mediambientals (consum energètic, emissió de gasos CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>, i de partícules PM<sub>10</sub>) s'ha utilitzat el programari AMBIMOB de la Generalitat de Catalunya. Només s'han considerat els impactes provocats per la realització de trajectes en vehicles privats, motocicletes i taxis, considerant que els desplaçaments que s'efectuen en transport públic únicament incrementen l'ocupació dels vehicles que ja circulen actualment. D'aquesta manera, es valora l'impacte ambiental global de la mobilitat generada a partir del màxim de desplaçaments que es generarà en un dia tipus. Aquest serà l'escenari pèssim sota aquesta òptica.

La mobilitat total generada en l'àmbit per dia i per any és:



	Desplaçaments	Ocupació	Vehicles	Distància Mitjana	Quilòmetres
Cotxe gasoil	796	1,4	568	5	2.842
Cotxe benzina	934,2	1,4	667	5	3.336
Motocicletes	360	1	360	5	1.800
Autobús	380	50	8	5	38
					<b>8.017</b>

Taula 10. Mobilitat generada per dia

	Vehicles	Distància Mitjana	Quilòmetres
Cotxe gasoil	205.114	5,0	1.025.570
Cotxe benzina	274.123	5,0	1.370.616
Motocicletes	128.050	5,0	640.250
Autobús	2.753	5,0	13.766
			<b>3.050.202</b>

Taula 11. Mobilitat generada per any

I els consums i emissions produïts són els que mostra la taula següent:

	Quilòmetres	Consum per quilòmetre	Consum (Litres)	TEP/any
Cotxe gasoil	1.025.570	0,13	<b>129.222</b>	<b>138,27</b>
Cotxe benzina	1.370.616	0,16	<b>219.299</b>	<b>234,65</b>
Motocicletes	640.250	0,11	<b>67.226</b>	<b>71,93</b>
Autobús	13.766	0,55	<b>7.626</b>	<b>8,16</b>
<b>TOTAL</b>			<b>423.373</b>	<b>453,01</b>

Taula 12. Consum energètic

	CO [T]	NOx [T]	PST [T]	CH <sub>4</sub> [T]	CO <sub>2</sub> [T]
Cotxe gasoil	2,05	1,64	0,26	0,01	0,36
Cotxe benzina	41,12	4,11	0,00	0,21	0,68
<b>Total gasos</b>	<b>43,17</b>	<b>5,75</b>	<b>0,26</b>	<b>0,21</b>	<b>1,04</b>

Taula 13. Emissions anuals

## 10 Propostes

En tractar-se el contingut i objectiu del present document d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada d'un pla parcial urbanístic, és preceptiu concretar les mesures correctores i formular propostes de millora. Aquestes propostes, que es dedueixen de les explicacions i determinacions del document, seran incorporades durant el desenvolupament del planejament que es desenvolupa, i hauran de ser tingudes en compte en l'eventual desenvolupament d'EAMGs vinculats a projectes d'implantació singulars posteriors.

En resum les propostes a implantar en conseqüència de l'exposat en el present Estudi són les següents (consultar el plànol ***M.6.Propostes a implantar per a la millora de la mobilitat***):

<b>Id proposta</b>	<b>Descripció</b>
<b>NM1</b>	Urbanitzar les voreres perimetrals garantint una amplada lliure mínima de 2,0 metres, i d'acord amb la normativa d'accessibilitat.
<b>NM2</b>	Millora dels passos de vianants de les voreres existents al perímetre del sector.
<b>NM3</b>	Creació de 100 aparcaments per a bicicleta en primera fase. S'estableix l'obligatorietat de realitzar la quantia de reserva mínima calculada d'aparcaments per a bicicletes (427 places) fora de la via pública.
<b>VP1</b>	Establir zona 30 al vial nord-sud del sector
<b>VP2</b>	Creació de 4 punts de recàrrega per a vehicle elèctric, 2 cotxes i dues motocicletes
<b>DUM</b>	Destinar una zona de càrrega i descàrrega

## **11 Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

Vistes les mesures a adoptar per a tenir en consideració la inclusió de les mesures derivades de la mobilitat generada per al pla parcial urbanístic de Can Reig al municipi de Vilassar de Dalt, s'observa que totes elles han de ser incloses al projecte d'urbanització que es desenvolupi.

L'única excepció és la implantació del punt de recàrrega per a vehicles elèctrics, que es pressuposta en 15.000 €.

## **12 Conclusió**

A la vista dels resultats obtinguts de la generació de desplaçaments, el desenvolupament del present pla parcial urbanístic amb els paràmetres urbanístics de la proposta no ha de representar cap modificació significativa sobre la mobilitat.

Barcelona, gener de 2021

Marc Serra i Sabé  
Geògraf

Josep Pinós i Alsedà  
Enginyer de Camins, Canals i Ports

# APÈNDIXS

# APÈNDIX 1 – INFORMACIÓ SOBRE LES LÍNIES DE TRANSPORT PÚBLIC DEL SECTOR (BUS)

## LÍNIES DE BUS

C3/4

moventis informa

A partir de dilluns 5 de novembre de 2018 incrementem les expedicions de dilluns a divendres feiners



(\*) Línia amb parada propera  
(\*) Aquesta parada no es fa en les expedicions provinents o amb destinació Cabriels (C6)

De dilluns a divendres feiners (excepte agost)

Sortides de Vilassar de Dalt - PL. de Pau Casals

06.40c 07.30 08.30c 08.40 09.00 09.30 10.00 10.40  
11.10 11.40 12.20 12.50 13.20 14.00 16.25 17.40  
17.45c 19.45c 20.00 20.30 21.05

C6 (c) Servei Cabriels - Vilassar de Dalt - Barcelona (sense parades a Premià de Mar) Sortida des de Cabriels (CAP)

Sortides de Vilassar de Dalt - PL. de Pau Casals (Directe)

06.15 06.30 06.45 07.00 07.15 07.40 08.05 08.20 13.15  
14.05 14.35 15.00 15.45 16.15 17.00 17.30 18.10 18.40  
19.40

Sortides de Premià de Mar - Gran Via de Lluís Companys / Ctra. de Vilassar de Dalt (Directe)

06.35 06.50 07.05 07.20 07.50 08.10 08.30 14.45 15.30  
16.05 17.10 17.45 18.30 19.00

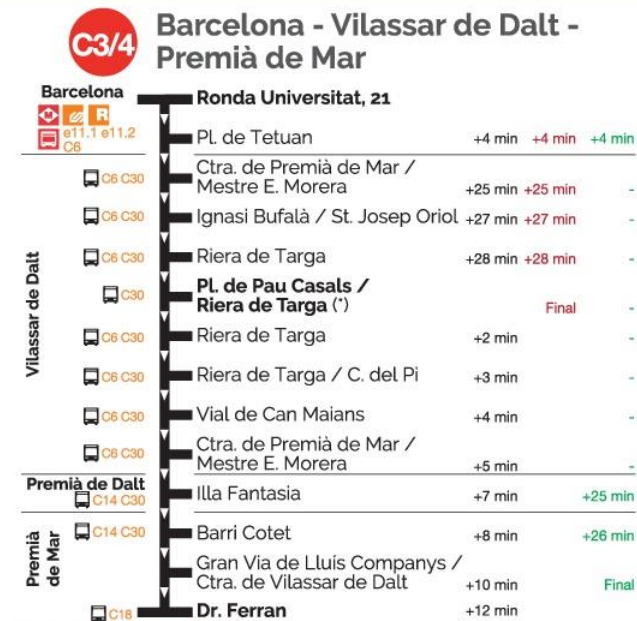
dissabtes feiners (tot l'any)

08.15 09.30 11.00 12.30 14.00 15.30 17.00 18.30 20.00 21.30

diumenges i festius (tot l'any)

09.30 11.00 12.30 14.00 15.30 17.00 18.30 20.00 21.30

El compliment d'aquests horaris està subjecte a les incidències i contratemps de la via pública.



(\*) Línia amb parada propera  
(\*) Aquesta parada no es fa en les expedicions provinents o amb destinació Cabriels (C6)

De dilluns a divendres feiners (excepte agost)

Sortides de Barcelona a Premià de Mar - Dr. Ferran

07.40c 08.05 08.25 08.55 09.25 09.30c 10.05 10.35  
11.05 11.45 12.15 12.45 13.25 15.50 17.05 18.45c  
19.30 19.55 20.30 20.45c 21.00 21.30 22.00

C6 (c) Servei Barcelona - Vilassar de Dalt - Cabriels (sense parades a Premià de Mar)

Sortides de Barcelona a Vilassar de Dalt - PL. de Pau Casals

07.05 07.25 07.40 07.55 08.20 08.40 09.10 13.55 14.25  
15.05 15.35 16.20 16.55 17.30 18.00 18.30 19.00

Sortides de Barcelona a Premià de Mar - Dr. Ferran (Directe)

07.15 07.30 07.50 09.00 09.40 14.05 14.50 15.25 16.35  
17.50 18.20 18.50 19.20

dissabtes feiners (tot l'any)

09.00 10.30 12.00 13.30 15.00 16.30 18.00 19.30 21.00 22.30

diumenges i festius (tot l'any)

10.30 12.00 13.30 15.00 16.30 18.00 19.30 21.00 22.30

Per veure les expedicions de feiners d'agost, visiteu [moventis.es](http://moventis.es)  
Els viatgers poden rebre canvi fins a 10€ si compren el bitllet a l'autobús.  
Per facilitar la feina del conductor, situeu-vos a prop de la parada i indiqueu que voleu pujar a l'autobús fent un petit senyal amb la mà.

**C6** **Cabrils →**  
**Vilassar de Dalt →**  
**Barcelona** (per autopista)

C12	<b>Cabrils / CAP</b>		
C12	Can Bergany	+1 min.	CABRILS
C12	Cabrils Centre / Pont de la Vela	+2 min.	
	Edifici Cabrils 2	+4 min.	VILASSAR DE DALT
	C. del Bell Racó	+5 min.	
	C. de Ramón y Cajal	+6 min.	
	Av. de Sant Sebastià	+7 min.	
C30 C3/4	Riera de Targa	+8 min.	VILASSAR DE DALT
C30 C3/4	Riera de Targa / C. del Pi	+9 min.	
C30 C3/4	Vial Can Maians	+10 min.	VILASSAR DE DALT
C30 C3/4	Ctra. de Premià de Mar / Mestre E. Morera	+11 min.	
e11.1 e11.2 C3/4	Pl. de Tetuan		BARCELONA
e11.1 e11.2 C3/4	<b>Ronda Universitat, 21</b>		BARCELONA

El compliment d'aquests horaris està subjecte a les incidències i contratemps de la via pública.

Horari		2016
de dilluns a divendres feiners (excepte agost)		

Cabrils / CAP	Can Bergany	Cabrils Centre / Pont de la Vela	Edifici Cabrils 2	C. del Bell Racó	C. de Ramón y Cajal	Av. de Sant Sebastià	Riera de Targa	Riera de Targa / C. del Pi	Vial Can Maians	Ctra. de Premià de Mar / Mestre E. Morera	Pl. de Tetuan	Rda. Universitat, 21
06.40	06.41	06.42	06.44	06.45	06.46	06.47	06.48	06.49	06.50	06.51	(1)	(1)
08.30	08.31	08.32	08.34	08.35	08.36	08.37	08.38	08.39	08.40	08.41	(1)	(1)
17.45	17.46	17.47	17.49	17.50	17.51	17.52	17.53	17.54	17.55	17.56	(1)	(1)
19.45	19.46	19.47	19.49	19.50	19.51	19.52	19.53	19.54	19.55	19.56	(1)	(1)
21.35	21.36	21.38	21.39	21.40	21.41	21.42	21.43	21.44	21.44	21.45	-	-

(1) Parada de baixada



**Generalitat de Catalunya**  
Transports públics

**ATM** Àrea de Barcelona  
Autoritat del Transport Metropolità

**moventis**  
casas

**012**  
gencat.cat  
Codi de la trucada: segona operadora.

**mobilitat.gencat.cat**

**Més informació:**  
Remallaire, 15-17  
Pol. industrial Les Hortes del Camí Real  
08302 Mataró  
Tel. 93 798 11 00 - Fax 93 757 12 33  
empresacasas@empresacasas.com

**C6** **Barcelona →**  
**Vilassar de Dalt →**  
**Cabrils** (per autopista)

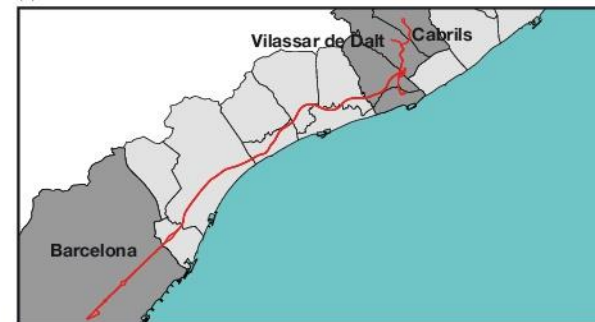
e11.1 e11.2 C3/4	<b>Ronda Universitat, 21</b>		BARCELONA
e11.1 e11.2 C3/4	Pl. de Tetuan		BARCELONA
C3/4 C30	Ctra. de Premià de Mar / Mestre E. Morera	+25 min.	VILASSAR DE DALT
C3/4 C30	Ignasi Bufalà / St. Josep Oriol	+27 min.	
C3/4 C30	Riera de Targa	+28 min.	VILASSAR DE DALT
C3/4 C30	Av. de Sant Sebastià	+30 min.	
	C. de Ramón y Cajal	+32 min.	VILASSAR DE DALT
	C. del Bell Racó	+33 min.	
	Edifici Cabrils 2	+34 min.	CABRILS
	Cabrils Centre / Pont de la Vela	+36 min.	
C12	<b>Cabrils / CAP</b>	+40 min.	CABRILS

El compliment d'aquests horaris està subjecte a les incidències i contratemps de la via pública.

Horari		2016
de dilluns a divendres feiners (excepte agost)		

Rda. Universitat, 21	Pl. de Tetuan	Ctra. de Premià de Mar / Mestre E. Morera	Ignasi Bufalà / St. Josep Oriol	Riera de Targa	Av. de Sant Sebastià	C. de Ramón y Cajal	C. del Bell Racó	Edifici Cabrils 2	Cabrils Centre / Pont de la Vela	Cabrils / CAP
-	-	06.30	06.32	06.33	06.35	06.36	06.37	06.38	06.39	(1)
07.40	07.45	08.05	08.07	08.08	08.10	08.12	08.13	08.14	08.16	(1)
09.30	09.35	09.55	09.57	09.58	10.00	10.02	10.03	10.04	10.06	(1)
18.45	18.50	19.10	19.12	19.13	19.15	19.17	19.18	19.19	19.21	(1)
20.45	20.50	21.10	21.12	21.13	21.15	21.17	21.18	21.19	21.21	(1)

(1) Parada de baixada



**Generalitat de Catalunya**  
Transports públics

**ATM** Àrea de Barcelona  
Autoritat del Transport Metropolità

**moventis**  
casas

**012**  
gencat.cat  
Codi de la trucada: segona operadora.

**mobilitat.gencat.cat**

**Més informació:**  
Remallaire, 15-17  
Pol. industrial Les Hortes del Camí Real  
08302 Mataró  
Tel. 93 798 11 00 - Fax 93 757 12 33  
empresacasas@empresacasas.com

C6

# C30 Vilassar de Dalt - Mataró

Vilassar de Dalt	C3/4	PL de Pau Casals / Riera de Targa	
	C3/4	Riera de Targa / C. de Sant Genís	+2 min
	C3/4 C6	Riera de Targa / C. del Pi	+3 min
	C3/4 C6	Vial de Can Maians	+4 min
Premià de Mar	C3/4 C6	Ctra. de Premià de Mar / C. del Mestre E. Morera	+5 min
	C3/4 C14*	Illa Fantasia	+7 min
	C3/4 C14*	Barri Cotet	+8 min
	C3/4 C14*	C. de la Mercè, 63	+10 min
Premià de Mar	C14	C. de la Mercè, 1	+12 min
	C10 C14	Ctra. de Premià de Mar / Gran Via de Lluís Companys	+14 min
	C10 C14	Estació de Premià de Mar	+15 min
	C10 C14	Cami Ral / C. de Joan Prim (Bellamar)	+16 min
Vilassar de Mar	C10	Cami Ral / C. de Santiago Rusiñol	+17 min
	C10	Cami Ral / C. del Camp de Mar (Mercat de la Flor)	+18 min
	C10* C12	Rda. de Vilassar (Complex Vicor)	+20 min
	C12	Av. de Lluís Companys, 23-25	+22 min
Cabrera de Mar	C13*	Av. de l'Arquitecte E. Ferrés (Museu de la Marina)	+24 min
	C13	Av. de l'Arquitecte E. Ferrés (La Bòbila)	+26 min
	C11 C16	Ctra. d'Argentona (El Nou Garden)	+28 min
	C11* C16*	Sindicat de Cabrera de Mar	+30 min
Mataró	e11.2	Zona Ind. Les Corts	+32 min
	e11.2	Can Ballescà	+34 min
	C20	Cami de Mig (El Cros)	+35 min

(\*) Línia amb parada propera.  
 NOTA: Dijous al matí, s'anulla la parada del c. de la Mercè perquè hi ha mercat. Parada alternativa: C. del Camí del Mig (Pavelló).

## Horari

Sortides des de PL. de Pau Casals / Riera de Targa de dilluns a divendres feiners (excepte agost)

6.05	8.35(B)	9.25	12.35	15.55	19.05	22.25(A)
7.15	8.55(B)	10.25	13.45	16.55	20.15	
8.15	9.15(B)	11.35	14.45	18.05	21.15	

dissabtes, diumenges i festius (tot l'any)

7.00**	9.30	12.00	14.30	17.00	19.30	22.00(A)
--------	------	-------	-------	-------	-------	----------

(\*\*) Només dissabtes

de dilluns a divendres feiners d'agost

6.05	9.25	12.35	15.55	19.05	22.25(A)
7.15	10.25	13.45	16.55	20.15	
8.15	11.35	14.45	18.05	21.15	

(A) Última parada a Mataró, Pl. Granollers  
 (B) Última parada a Mataró, Camí del Mig (camp de futbol)

Els viatgers que comprin el bitllet a l'autobús, poden rebre canvi fins a 10€. Per facilitar la feina del conductor, situeu-vos a prop de la parada i indiqueu que voleu pujar a l'autobús fent un petit senyal amb la mà. El compliment d'aquests horaris està subjecte a les incidències i contratemps de la via pública.

09/2018



Més informació a:  
 @MoventisInfo  
 T. 93 798 11 00 | www.moventis.es



mou-te.gencat.cat



Moventis APP



Els teus busos en temps real. Actualitza-la.

# C30 Mataró - Vilassar de Dalt

Mataró	C20 C10	Ctra. de Cirera (Hospital)	
	C20 C10	C. de Brusselles (Mataró Parc)	+1 min
	C20 C10	PL. de França	+3 min
	C20 C10	PL. d'Itàlia	+5 min
Mataró	C20 C10	Ptge. de Jeroni Boada / Via Europa	+7 min
	C20 C10	PL. de Granollers / Via Europa	+8 min
	e11.1 C5	PL. de les Tereses	+10 min
	e11.1	C. de Jaume Isern / C. de Sant Isidor	+12 min
Cabrera de Mar	e11.2	PL. de Granollers / C. de Jaume Isern	+15 min
	e11.2	Rda. d'O'Donnell (Biblioteca P. Fabra)	+15 min
	C15	PL. de l'alcalde Serra i Xifra (ICS)	+17 min
	C15	Cami del Mig (Camp de futbol)	+20 min
Cabrera de Mar	e11.2	Cami del Mig (El Cros)	+22 min
	e11.2	Can Ballescà	+24 min
	C6	Zona Ind. Les Corts	+26 min
	C6*	Sindicat de Cabrera	+28 min
Vilassar de Mar	C11 C16	Ctra. d'Argentona (El Nou Garden)	+29 min
	C3/4	PL. de Pau Casals / Riera de Targa	
	C3/4	Av. de l'Arquitecte E. Ferrés (camp de futbol)	+30 min
	C3/4	Av. de l'Arquitecte E. Ferrés (Museu de la Marina)	+32 min
Vilassar de Mar	C12*	Av. de Lluís Companys, 23-25	+34 min
	C12*	Av. de Lluís Companys, 23-25	+34 min
	C10	Cami Ral / Torrent d'en Cuyàs	+36 min
	C10	Cami Ral / C. del Camp de Mar (Mercat de la Flor)	+37 min
Premià de Mar	C10	Cami Ral / C. de Francesc Mas i Abril	+38 min
	C10 C14*	Cami Ral / C. de Joan Prim (Bellamar)	+39 min
	C10 C14*	Estació de Premià de Mar	+40 min
	C10 C14*	Gran Via de Lluís Companys / C. de la Riera de Premià	+43 min
Vilassar de Dalt	C14*	Gran Via de Lluís Companys / C. d'Elisenda de Montcada	+45 min
	C3/4 C14	Barri Cotet	+48 min
	C3/4 C14	Illa Fantasia	+50 min
	C6	Ctra. de Premià de Mar / C. de Mestre E. Morera	+52 min
Vilassar de Dalt	C6	Ctra. de Premià de Mar / C. de St. Josep Oriol	+55 min
	C6	Riera de Targa / Camí de Mataró	+57 min

(\*) Línia amb parada propera.

## Horari

Sortides des de Mataró - Ctra. de Cirera (Hospital) de dilluns a divendres feiners (excepte agost)

6.00	9.10	12.05	13.30	16.50	20.00
7.00	10.20	12.30	14.40	17.50	21.10
8.10	11.20	12.50	15.40	19.00	22.00

dissabtes, diumenges i festius (tot l'any)

6.05**	8.35	11.05	13.35	16.05	18.35	21.05
--------	------	-------	-------	-------	-------	-------

(\*\*) Només dissabtes

de dilluns a divendres feiners d'agost

6.00	9.10	12.30	15.40	19.00	22.00
7.00	10.20	13.30	16.50	20.00	
8.10	11.20	14.40	17.50	21.10	

Els viatgers que comprin el bitllet a l'autobús, poden rebre canvi fins a 10€. Per facilitar la feina del conductor, situeu-vos a prop de la parada i indiqueu que voleu pujar a l'autobús fent un petit senyal amb la mà. El compliment d'aquests horaris està subjecte a les incidències i contratemps de la via pública.

09/2018



Més informació a:  
 @MoventisInfo  
 T. 93 798 11 00 | www.moventis.es



mou-te.gencat.cat



Moventis APP



Els teus busos en temps real. Actualitza-la.

**N81****Barcelona →  
Vilassar de Dalt****N81**

Barcelona	0.45	1.45*	2.45	3.45*
Passeig de Gràcia / C. de Casp				
Barcelona	0.47	1.47*	2.47	3.47*
Pl. de Tetuan				
Alella	1.04	2.04*	3.04	4.04*
Riera Principal - Pl. dels Germans Leonard				
Alella	1.05	2.05*	3.05	4.05*
Guileries				
El Masnou	1.08	2.08*	3.08	4.08*
Estació del Masnou				
El Masnou	1.10	2.10*	3.10	4.10*
Estació d'Ocata				
El Masnou	1.11	2.11*	3.11	4.11*
Pg. de Prat de la Riba				
El Masnou	1.12	2.12*	3.12	4.12*
Av. de Kennedy (Manila)				
El Masnou	1.12	2.12*	3.12	4.12*
Av. de Kennedy (Abat Escarré)				
Teià	1.14	2.14*	3.14	4.14*
Rotonda - Passeig de la Riera				
Premià de Mar	1.19	2.19*	3.19	4.19*
Estació de Premià				
Premià de Mar	1.20	2.20*	3.20	4.20*
Camí Ral - Joan Prim				
Premià de Mar	1.21	2.21*	3.21	4.21*
Mercat de la Fior				
Vilassar de Mar	1.24	2.24*	3.24	4.24*
Rda. Vilassar				
Vilassar de Mar	1.26	2.26*	3.26	4.26*
Ctra. de Cabrils - Pau Casals				
Cabrils	1.28	2.28*	3.28	4.28*
St. Crist				
Cabrils	23.31*	0.31*	1.31	2.31*
Cabrils				
Vilassar de Dalt	23.37*	0.37*	1.37	2.37*
Riera de Targa				
Premià de Dalt	23.39*	0.39*	1.39	2.39*
Ctra. de Premià de Mar - Mestre Enric Morera				
Premià de Dalt	23.41*	0.41*	1.41	2.41*
Illa Fantasia				
Premià de Dalt	23.43*	0.43*	1.43	2.43*
Barri Cotet				
Premià de Mar	23.47*	0.47*	1.47	2.47*
Camí Ral - Joan Prim				
Premià de Mar	23.49*	0.49*	1.49	2.49*
Estació de Premià				
Teià	23.54*	0.54*	1.54	2.54*
Rotonda - Passeig de la Riera				
El Masnou	23.56*	0.56*	1.56	2.56*
Av. de Kennedy (Abat Escarré)				
El Masnou	23.56*	0.56*	1.56	2.56*
Av. de Kennedy				
El Masnou	23.57*	0.57*	1.57	2.57*
Pg. de Prat de la Riba - Av. M. de Déu de Núria				
El Masnou	23.58*	0.58*	1.58	2.58*
Estació d'Ocata				
El Masnou	0.00*	1.00*	2.00	3.00*
Estació del Masnou				
El Masnou	0.01*	1.01*	2.01	3.01*
C. d'Amadeu I / Plaça de la Reina M <sup>a</sup> Cristina				
El Masnou	0.02*	1.02*	2.02	3.02*
Ctra. de Granollers / Carrer del Molí				
Alella	0.03*	1.03*	2.03	3.03*
Guileries				
Alella	0.04	1.04*	2.04	3.04*
Riera Principal - Pl. dels Germans Leonard				
Barcelona	0.23	1.23*	2.23	3.23*
Pl. de Tetuan				
Barcelona	0.26	1.26*	2.26	3.26*
Ronda de St. Pere, 11				

(\*) Només nits de divendres i dissabtes

Servei fins a Premià de Dalt - Barri Cotet

02/2014



Més informació:

Remallaire, 15-17

Pol. industrial Les Hortes del Camí Ral

08302 Mataró

Tel. 93 798 11 00 - Fax 93 757 12 33

www.moventis.es

empresacasas@empresacasas.com



# APÈNDIX 2 – ITINERARIS FINS A LES PARADES DE TRANSPORT PÚBLIC GUIAT

## ITINERARI PARADES AV. SANT SEBASTIÀ amb CARRER RAMÓN Y CAJAL (nord)



PLA PARCIAL URBANÍSTIC DEL PPU-CAN REIG A VILASSAR DE DALT

BARCELONA, ABRIL 2019

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

**ITINERARI DES DEL SECTOR DE CAN REIG FINS LES PARADES DE BUS A L'AV. SANT SEBASTIÀ AMB CARRER RAMÓN Y CAJAL (nord)**



Av. Sant Sebastià amb carrer Tarragona



Av. Sant Sebastià



Av. Sant Sebastià amb carrer Lleida



Parada de bus de Ramón y Cajal sud



Gual Av. Sant Sebastià



Parada de bus de Ramón y Cajal nord

## ITINERARI PARADES AV. SANT SEBASTIÀ (oest)



**ITINERARI DES DEL SECTOR DE CAN REIG FINS LES PARADES DE BUS A L'AV. SANT SEBASTIÀ (oest)**



Sortida Can Reig amb carrer zona 30



Sortida Can Reig al nou vial



Parada de bus Av. Sant Sebastià (sud)



Gual Av. Sant Sebastià)



Parada de bus Av. Sant Sebastià (nord)

# ITINERARI PARADES RIERA DE TARGA (sud)



**ITINERARI DES DEL SECTOR DE CAN REIG FINS LES PARADES DE BUS A LA RIERA DE TARGA (sud)**



Sortida Can Reig carrer del Ravelet



Gual carrer del Ravelet



Camí de Mataró



Camí de Mataró amb carrer del Ravelet



Camí de Mataró



Gual al Camí de Mataró



Riera de Targa



Parada bus a la Riera de Targa (est)



Gual a la Riera de Targa



Parada bus a la Riera de Targa (oest)

# APÈNDIX 3 – REPORTATGE FOTOGRÀFIC



PLA PARCIAL URBANÍSTIC DEL PPU-CAN REIG A VILASSAR DE DALT

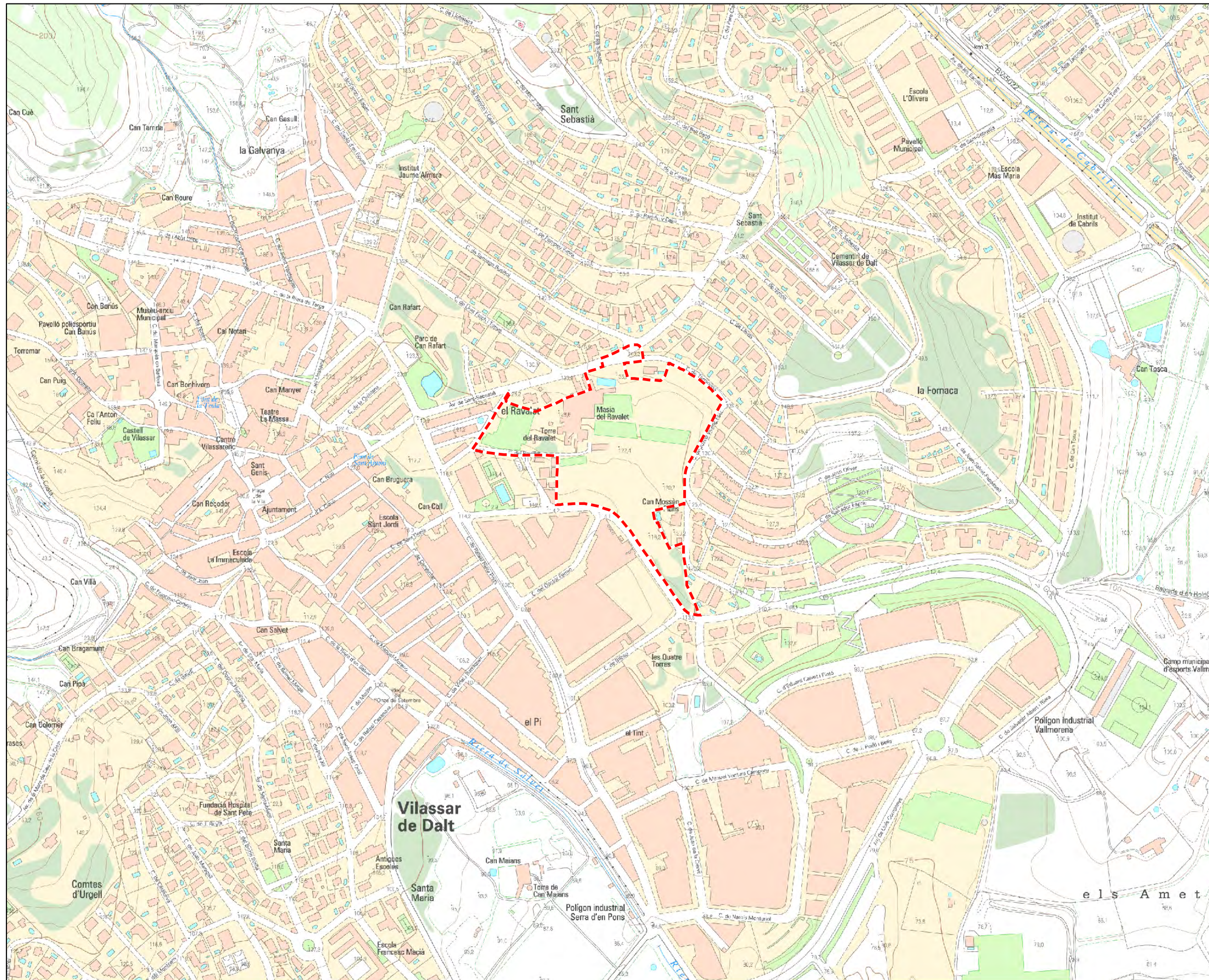
BARCELONA, ABRIL 2019

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



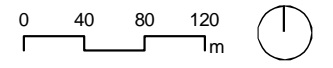


**PLÀNOLS**



--- Àmbit

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



SITUACIÓ



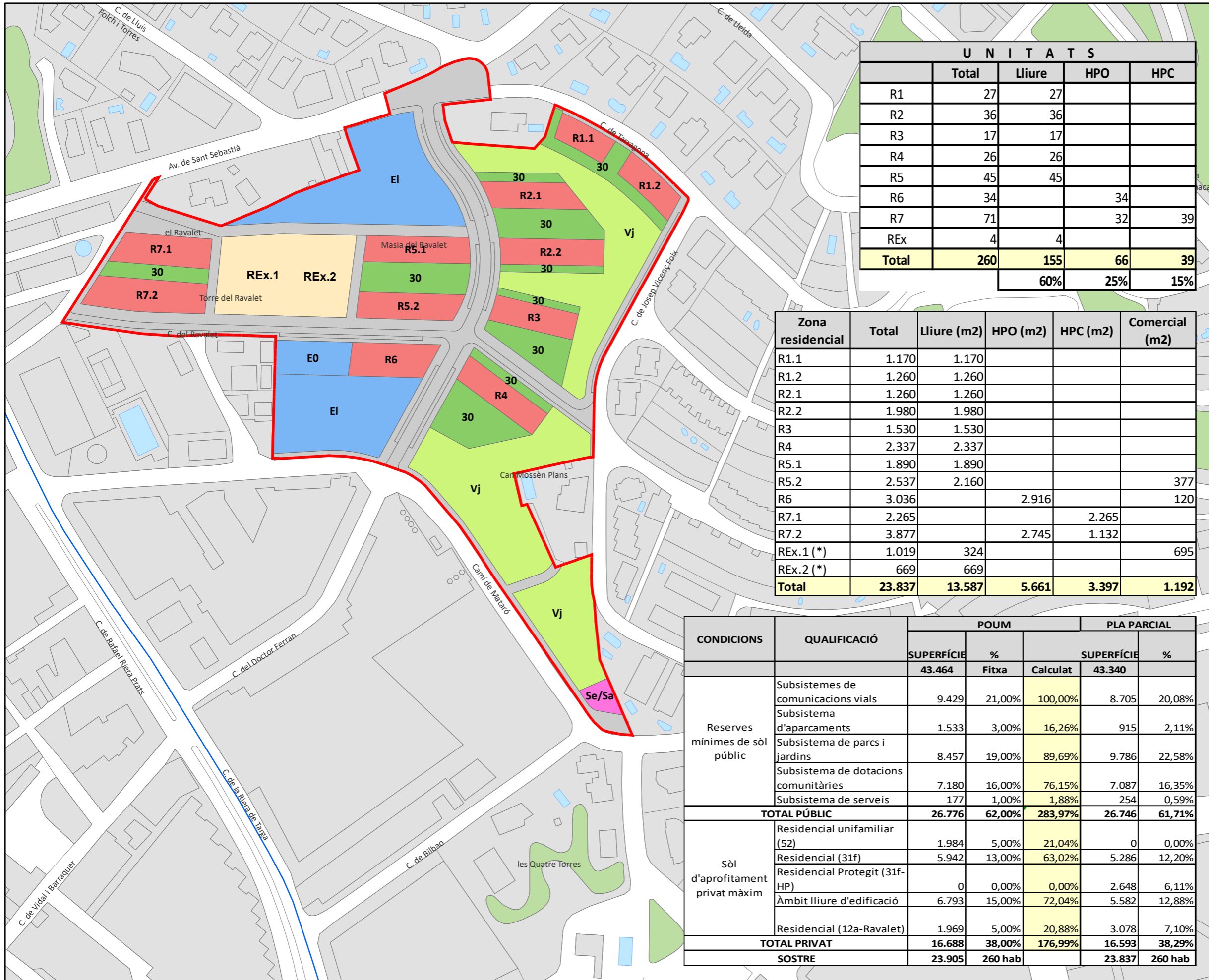
Ajuntament de Vilassar de Dalt

## PLA PARCIAL URBANÍSTIC PPU-CAN REIG

E: 1/5.000  
OCTUBRE 2020

**M.1**





### Zonificació

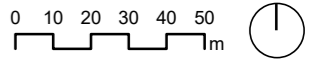
- Residència en sòl urbà
- Residencial històric
- Subsistema d'Equipaments
- Espai privat lliure d'edificació
- Zones verdes públiques
- Subsistema de comunicacions
- Subsistema de serveis tècnics

	U N I T A T S			
	Total	Lliure	HPO	HPC
R1	27	27		
R2	36	36		
R3	17	17		
R4	26	26		
R5	45	45		
R6	34		34	
R7	71		32	39
REx	4	4		
<b>Total</b>	<b>260</b>	<b>155</b>	<b>66</b>	<b>39</b>
		<b>60%</b>	<b>25%</b>	<b>15%</b>

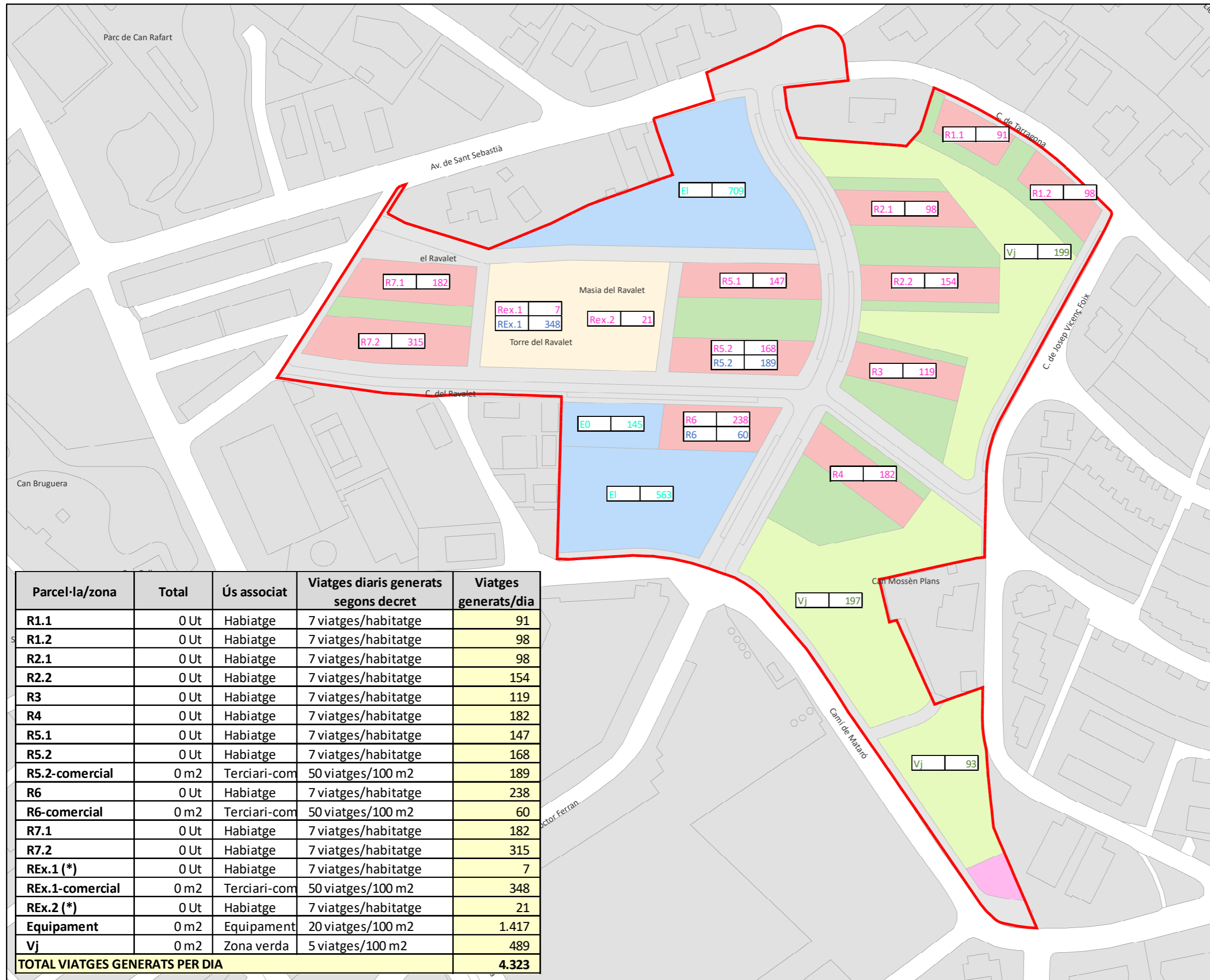
Zona residencial	Total	Lliure (m2)	HPO (m2)	HPC (m2)	Comercial (m2)
R1.1	1.170	1.170			
R1.2	1.260	1.260			
R2.1	1.260	1.260			
R2.2	1.980	1.980			
R3	1.530	1.530			
R4	2.337	2.337			
R5.1	1.890	1.890			
R5.2	2.537	2.160			377
R6	3.036		2.916		120
R7.1	2.265			2.265	
R7.2	3.877		2.745	1.132	
REx.1 (*)	1.019	324			695
REx.2 (*)	669	669			
<b>Total</b>	<b>23.837</b>	<b>13.587</b>	<b>5.661</b>	<b>3.397</b>	<b>1.192</b>

CONDICIONS	QUALIFICACIÓ	POUM		PLA PARCIAL		
		SUPERFÍCIE	%	SUPERFÍCIE	%	
		<b>43.464</b>				
Reserves mínimes de sòl públic	Subsistemes de comunicacions vials	9.429	21,00%	100,00%	8.705	20,08%
	Subsistema d'aparcaments	1.533	3,00%	16,26%	915	2,11%
	Subsistema de parcs i jardins	8.457	19,00%	89,69%	9.786	22,58%
	Subsistema de dotacions comunitàries	7.180	16,00%	76,15%	7.087	16,35%
	Subsistema de serveis	177	1,00%	1,88%	254	0,59%
<b>TOTAL PÚBLIC</b>		<b>26.776</b>	<b>62,00%</b>	<b>283,97%</b>	<b>26.746</b>	<b>61,71%</b>
Sòl d'aprofitament privat màxim	Residencial unifamiliar (52)	1.984	5,00%	21,04%	0	0,00%
	Residencial (31f)	5.942	13,00%	63,02%	5.286	12,20%
	Residencial Protegit (31f-HP)	0	0,00%	0,00%	2.648	6,11%
	Àmbit lliure d'edificació	6.793	15,00%	72,04%	5.582	12,88%
	Residencial (12a-Ravalet)	1.969	5,00%	20,88%	3.078	7,10%
<b>TOTAL PRIVAT</b>		<b>16.688</b>	<b>38,00%</b>	<b>176,99%</b>	<b>16.593</b>	<b>38,29%</b>
<b>SOSTRE</b>		<b>23.905</b>	<b>260 hab</b>		<b>23.837</b>	<b>260 hab</b>

### ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



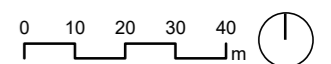
ZONIFICACIÓ



- xx xx Viatges generats/dia per a cada zona Residencial
- xx xx Viatges generats/dia per a cada zona Comercial
- xx xx Viatges generats/dia per a cada zona d'Equipament
- xx xx Viatges generats/dia per a cada Zona Verda

Parcel·la/zona	Total	Ús associat	Viatges diaris generats segons decret	Viatges generats/dia
R1.1	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	91
R1.2	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	98
R2.1	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	98
R2.2	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	154
R3	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	119
R4	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	182
R5.1	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	147
R5.2	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	168
R5.2-comercial	0 m2	Terciari-com	50 viatges/100 m2	189
R6	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	238
R6-comercial	0 m2	Terciari-com	50 viatges/100 m2	60
R7.1	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	182
R7.2	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	315
REx.1 (*)	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	7
REx.1-comercial	0 m2	Terciari-com	50 viatges/100 m2	348
REx.2 (*)	0 Ut	Habitatge	7 viatges/habitatge	21
Equipament	0 m2	Equipament	20 viatges/100 m2	1.417
Vj	0 m2	Zona verda	5 viatges/100 m2	489
<b>TOTAL VIATGES GENERATS PER DIA</b>				<b>4.323</b>

## ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

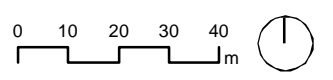


GENERACIÓ DE VIATGES

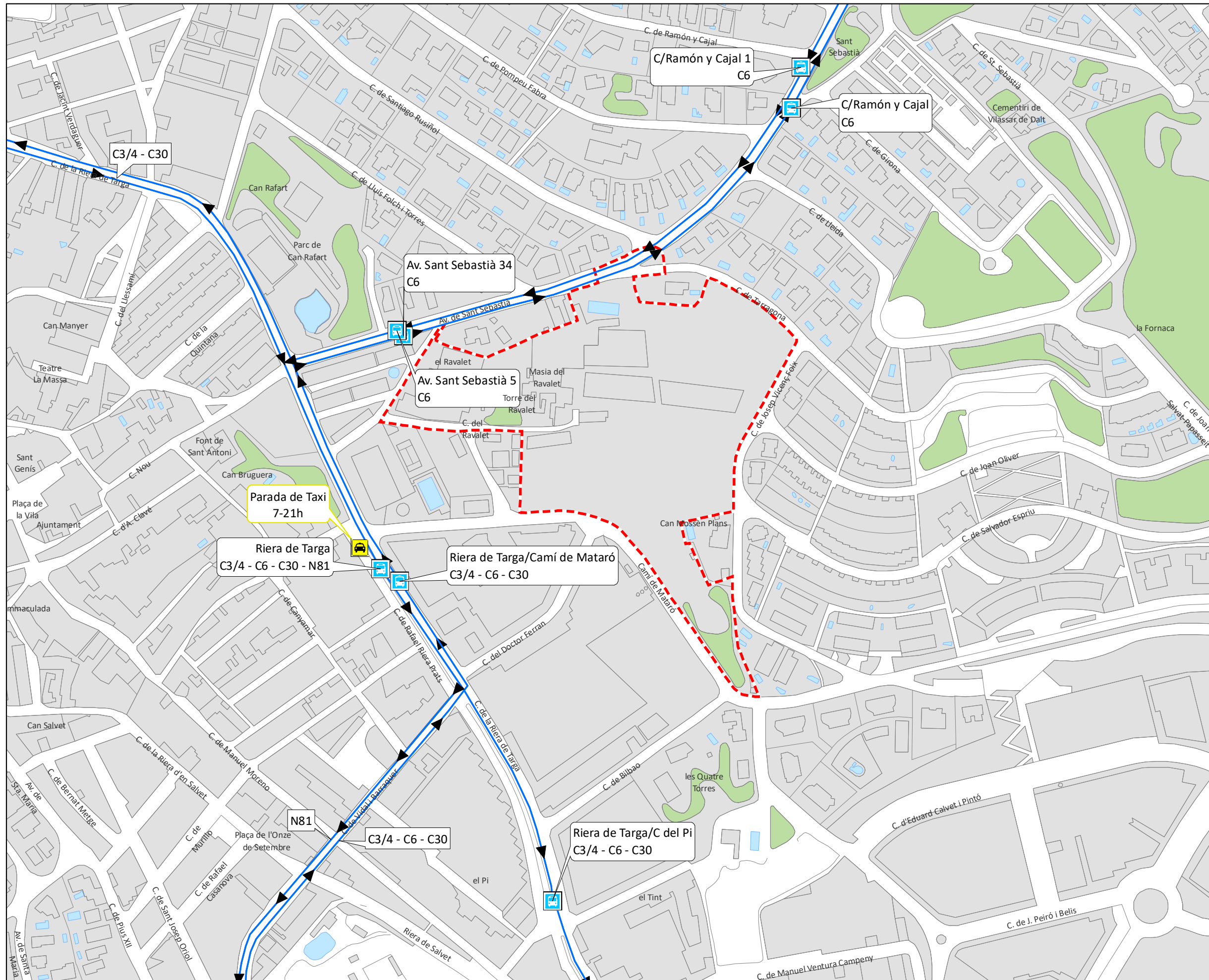





- Voreres properes al sector
- x,x Amplada de la vorera (m)
- Pas de vianant adaptat
- Pas de vianant no adaptat
- Aparcament bicicleta (6 pl.)

### ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

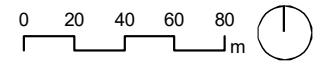


XARXA D'ACCESSIBILITAT A PEU I EN BICICLETA



-  Parada de taxi
-  Parada de bus
-  Recorregut línies bus (C3/4-C6-C30-N81)

### ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

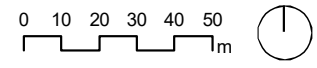


XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC BUS I TAXI



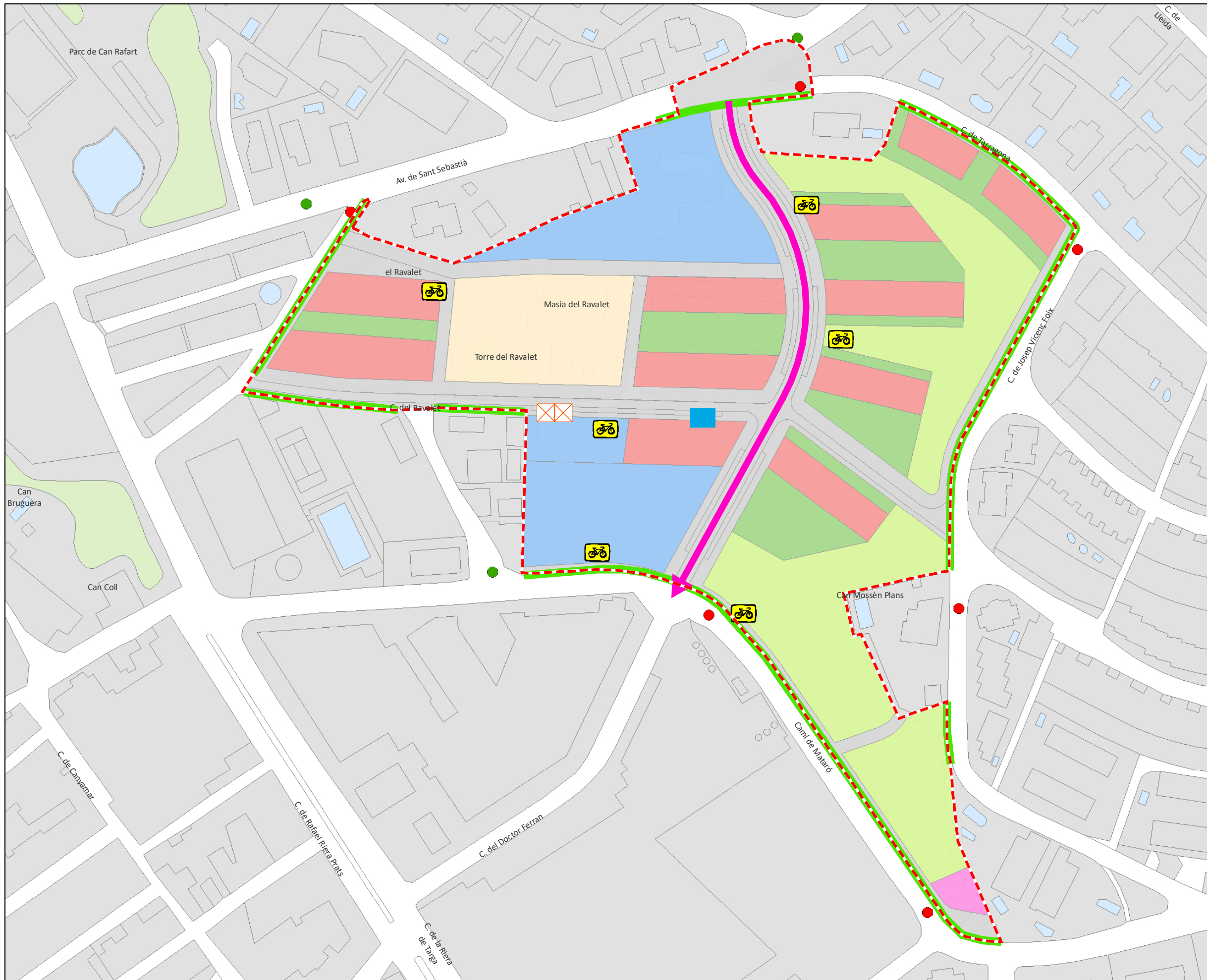
	Carril de circulació	
	Xarxa zona 30 existent	
	Aparcament cotxe	463 pl.
	Aparcament moto	18 pl.
	Aparcament mobilitat reduïda	4 pl.
	Càrrega-descàrrega	6 pl.
	Càrrega vehicle elèctric	2 pl.
	Taxi	2 pl. (7-21 h)
	Aparcament bicicleta	6 pl.

### ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



XARXA VIÀRIA VEHICLE PRIVAT  
NOMBRE DE CARRILS I ESTACIONAMENT

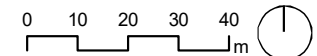




- NM1: urbanitzar voreres perimetrals mínim 2 m
- NM2: creació pas vianant
- NM2: millora pas vianant
- 🚲 NM3: creació 100 aparcaments per a bicicletes
- VP1: establir zona 30 vial nord-sud
- VP2: 4 punts càrrega per a vehicles elèctrics, 2 cotxes i 2 motos
- DUM: zona de càrrega i descàrrega

NM3, DUM, VP2: la seva ubicació dins el sector s'acabarà de definir en el projecte constructiu

## ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



PROPOSTES A IMPLANTAR PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT

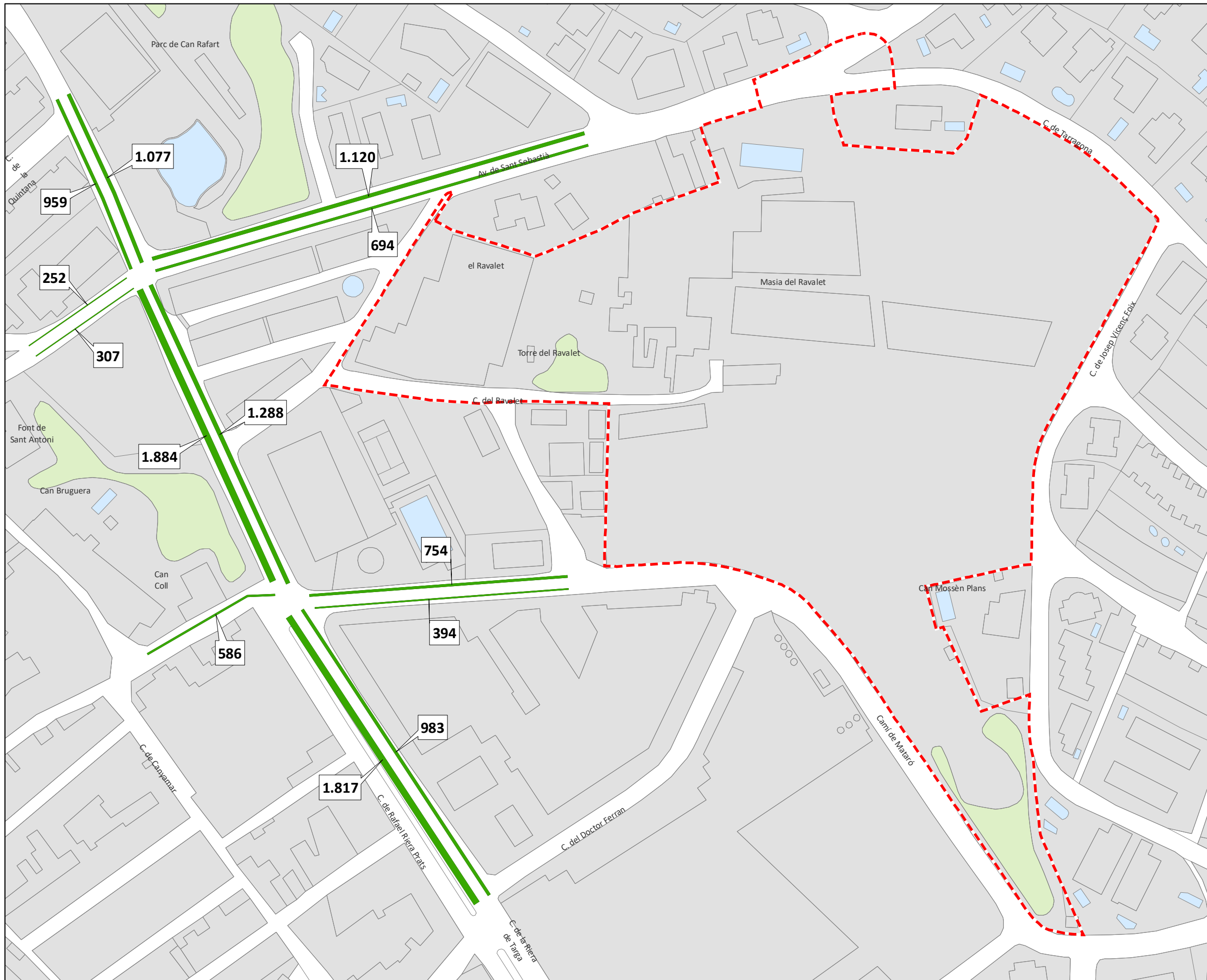


Ajuntament de Vilassar de Dalt

# PLA PARCIAL URBANÍSTIC "CAN REIG"

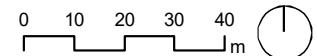
E: 1/1.500  
OCTUBRE 2020

**M.6**



X.X IMD Actual

### ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



INCIDÈNCIA SOBRE LA XARXA VIÀRIA EXISTENT  
IMD ACTUAL

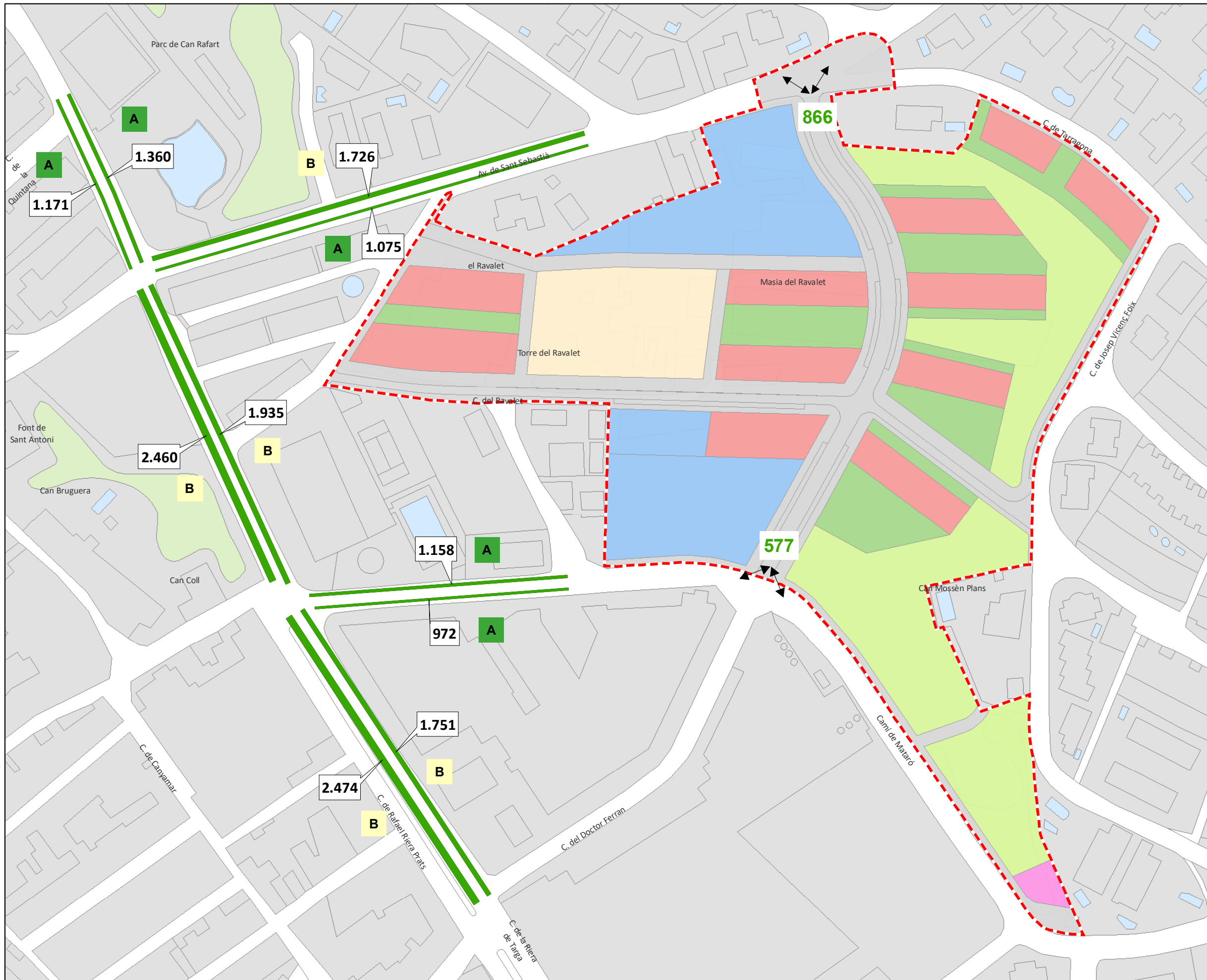


Ajuntament de Vilassar de Dalt

## PLA PARCIAL URBANÍSTIC PPU-CAN REIG

E: 1/1.500  
OCTUBRE 2020

**M.7**



X.X IMD Futura

VG VIATGES TOTALS EN VEHICLE PRIVAT GENERATS PER CADA FOCUS.

4.298 desplaçaments generats

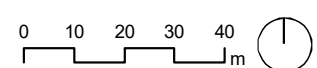
suposits:  
 1- 47,0% (EMQ 2006) dels desplaçaments es fan en cotxe (2.020), amb una ocupació de 1,4 persones per vehicle. Surten: 1.443 vehicles

2- 60% (866) Av. Sant Sebastià, 40% (577) Camí de Mataró.

3- 70% del volum de l'Av. de Sant Sebastià i Camí de Mataró van a la Riera de Targa. La resta sentit Cabrils

Nivell de servei	% Capacitat
A	<=20%
B	21-35%
C	36-65%
D	66-80%
E	81-100%
F	>100%

### ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



INCIDÈNCIA SOBRE LA XARXA VIÀRIA EXISTENT  
 IMD FUTURA I NIVELLS DE SERVEIS ESTIMATS