

Avgda. Marquès de Comillas, 13  
(Recinte poble espanyol) 08038 Barcelona

Tel. +34 93 470 59 99  
Fax. +34 93 371 76 49

E-mail. [general@proasolutions.com](mailto:general@proasolutions.com)  
[www.proasolutions.com](http://www.proasolutions.com)

ProAsolutions S.L.  
CIF B-62322920



## **ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA EN EL MUNICIPI DE VILASSAR DE DALT**

**Barcelona, Juny. 2007**

## ÍNDEX

	Pàgina
<b>1. INTRODUCCIÓ</b>	<b>1</b>
<b>2. EMPLAÇAMENT I ÀMBIT D' ESTUDI</b>	<b>3</b>
2.1 BANC D'ESTADÍSTIQUES DEL MUNICIPI	
<b>3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL</b>	<b>7</b>
3.1 XARXA BÀSICA PER A VEHICLES	
3.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	
3.2.1 LINEA D'AUTOBUSOS INTERURBANS	
3.2.2 SERVEI DE TAXIS	
3.3 XARXA DE VIANANTS (Zona 30)	
3.4 XARXA DE BICICLETES	
<b>4. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA</b>	<b>18</b>
4.1. DESCRIPCIÓ DE LES ACTIVITATS PROPOSADES	
4.2. GENERACIÓ DE DESPLAÇAMENTS	
<b>5. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA</b>	<b>20</b>
5.1 XARXA BÀSICA PER A VEHICLES	
5.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	
5.3 XARXA DE VIANANTS I BICICLETES (Zona 30)	
<b>6. PROPOSTA</b>	<b>25</b>
6.1 XARXA BÀSICA PER A VEHICLES	
6.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	
6.2.1 LINEA D'AUTOBUSOS INTERURBANS	
6.2.2 SERVEI DE TAXIS	
6.3 XARXA SENYALITZADA COM A ZONA 30	
6.4 XARXA DE BICICLETES	
<b>7. DIMENSIONAMENT DEL APARCAMENT</b>	<b>34</b>
7.1 APARCAMENT DE VEHICLES	
7.2 APARCAMENT DE MOTOCILETES	
7.3 APARCAMENT DE BICICLETES	
<b>8. FINANÇAMENT</b>	<b>36</b>
<b>9. ANNEX 1.- P.O.U.M. MUNICIPI DE VILASSAR DE DALT</b>	<b>38</b>

## 1.- INTRODUCCIÓ

El Pla d'Ordenació urbanística Municipal (POUM) es troba en fase d'elaboració i posterior aprovació.

Aquest Pla General preveu la realització d'un pla de mobilitat generada en el qual s'analitzi la repercussió que les noves zones generen en la mobilitat, en funció d'una sèrie de paràmetres definits posteriorment en la present memòria.

Les noves zones són:

➤ Can Maians	➤ Vallmorena
➤ Can Reig	➤ Can Tarrida
➤ Riera Vilassar	➤ Torrent Daniel
➤ Matagalls	➤ Del Pi

Aquesta implantació afecta a les xarxes de transport (vehicle privat, transport públic, bicicletes i vianants) presents actualment en el municipi.

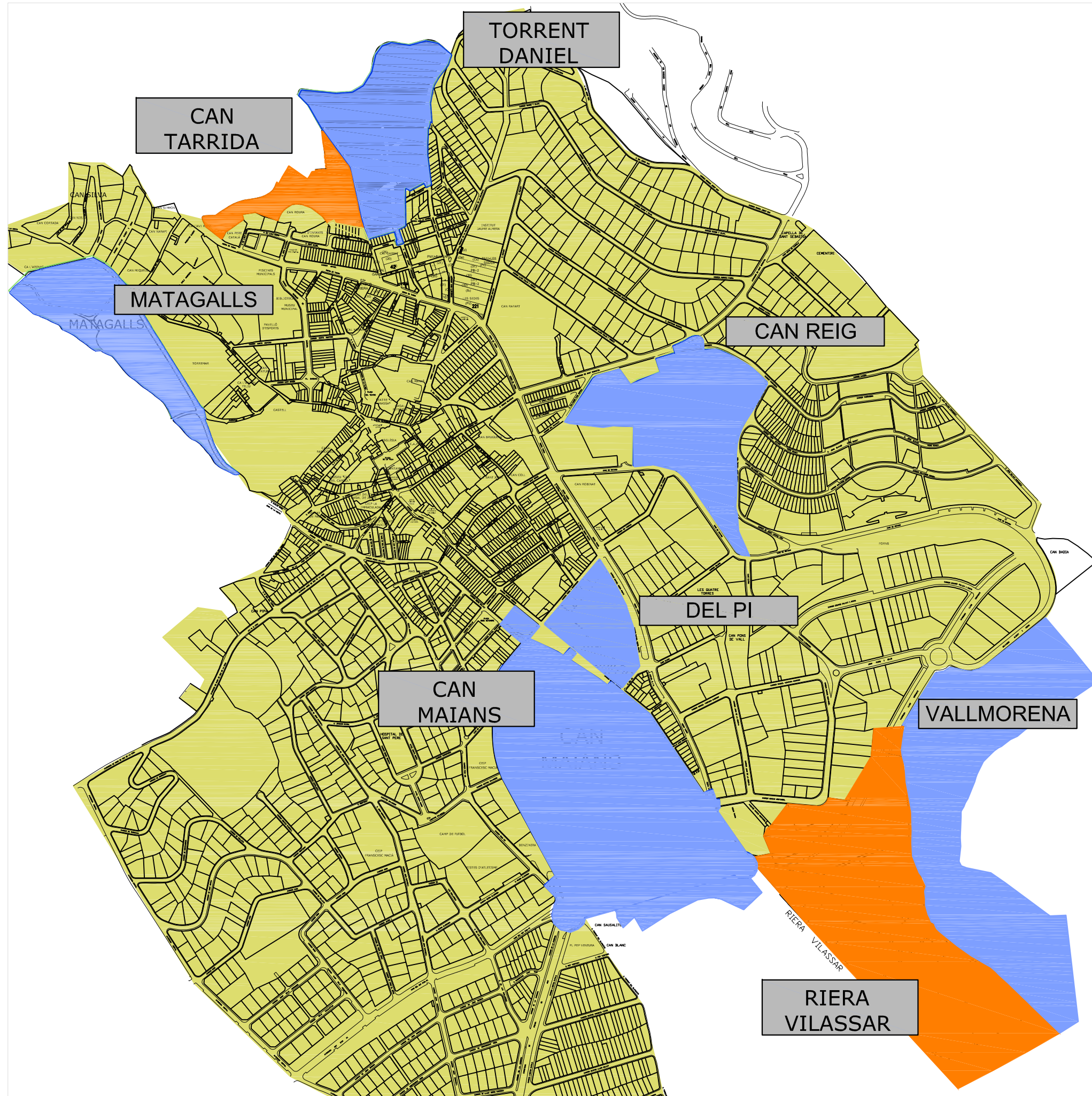
El present estudi s'ha realitzat tenint en compte els requisits que determina el "Decret (344/2006) de Regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada" per a les figures de planejament urbanístic general i les seves revisions o modificacions en les quals comportin un canvi en la classificació del sòl, en el qual s'analitza a més de les necessitats de la nova mobilitat en vehicle privat, l'impacte que aquesta implantació ha de provocar en la resta de xarxes de transport: transport públic, vianants i la bicicleta.

Els **objectius** del present estudi són:

- ✓ Conèixer les característiques de mobilitat dels diferents usos previstos.
- ✓ Estimar la nova generació i atracció de viatges per la creació de les diferents zones.
- ✓ Identificar els recorreguts d'accés i sortida que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària en cadascuna de les zones.
- ✓ Dissenyar les propostes d'actuació convenients per a cadascuna de les xarxes de mobilitat existents en el municipi (transport privat, transport públic, vianants i bicicletes) amb la finalitat de poder absorbir la nova demanda dintre d'un marc de mobilitat sostenible.

En aquest sentit s'ha realitzat el present estudi de mobilitat, a fi d'analitzar l'impacte que aquesta creació genera per a garantir en tot moment el compliment del Decret anteriorment citat.








PLA MOBILITAT GENERADA  
VILASSAR DE DALT

PLÀNOL GENERAL VILASSAR DE  
DALT

E. 1/6500

100 200 300 500

-  Sòl Urbanizable
-  Sòl Urbanizable amb planejament derivat aprovat definitivament
-  Sòl Urbà



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

## 2. EMPLAÇAMENT I ÀMBIT D'ESTUDI

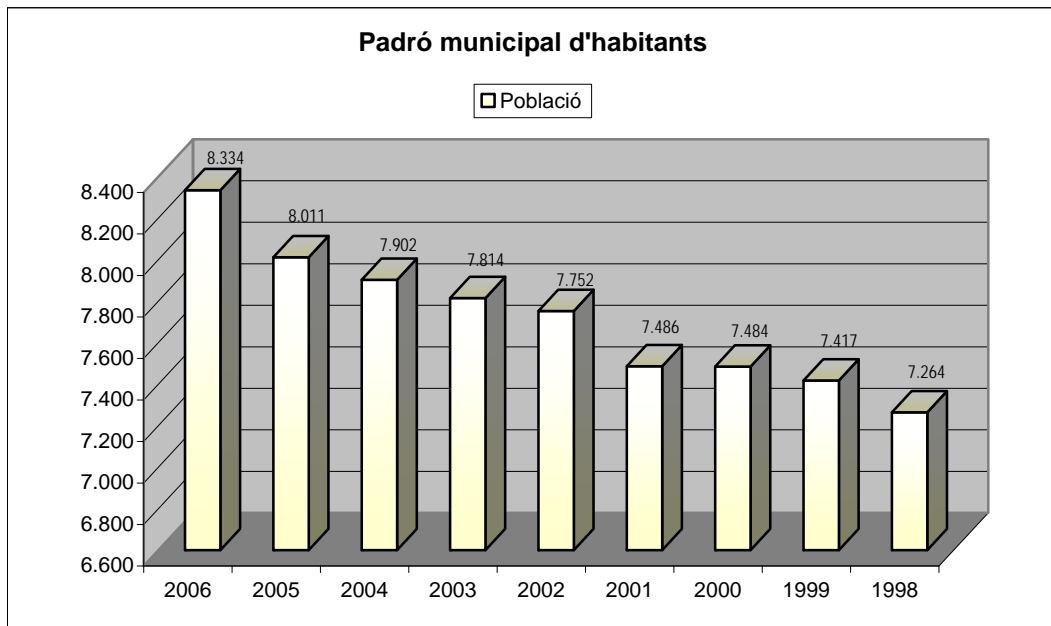
Les zones analitzades en el present estudi són: Can Maians, Can Reig, Torrent Daniel, Matagalls, Vallmorena, Can Tarrida, Riera Vilassar i Del Pi. També s'ha realitzat un estudi global del municipi perquè les zones de nova creació tinguin un nexa d'unió amb les ja existents.



## 2.1 Banc d'estadístiques del municipi

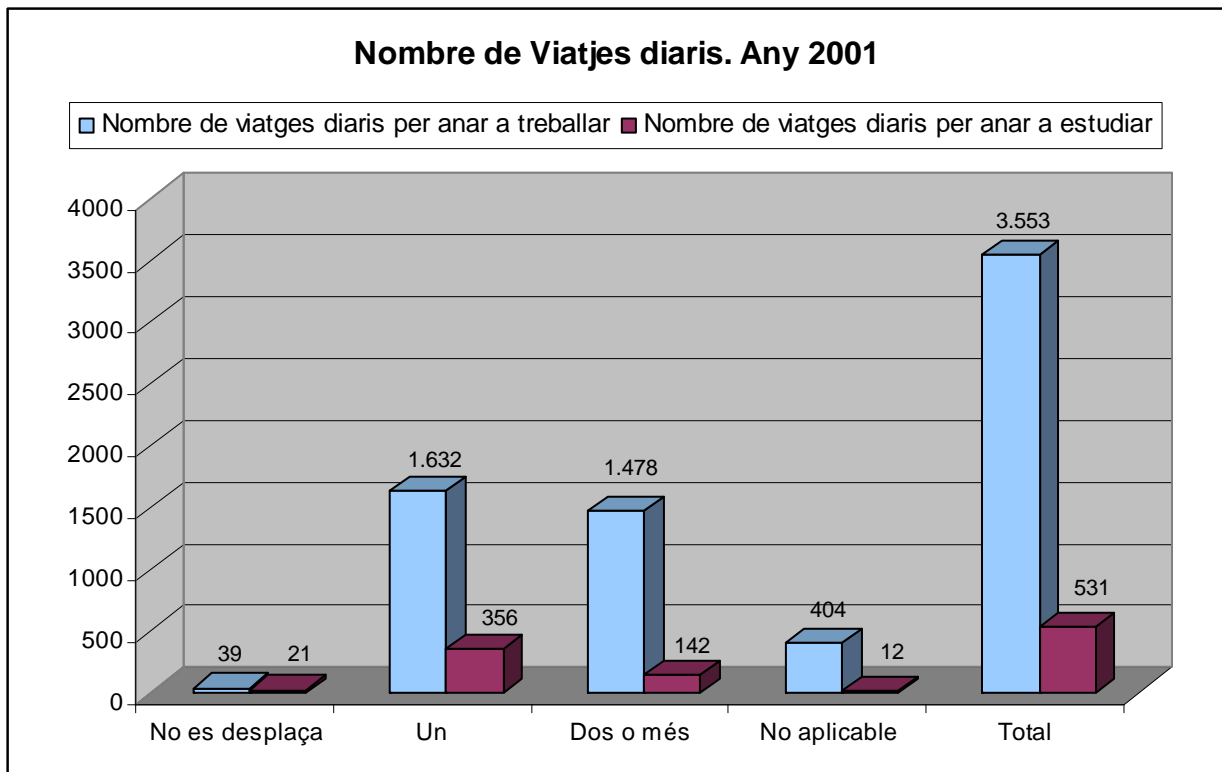
Estructura el nucli històric de Vilassar de Dalt i les comunicacions d'aquest amb els pobles de l'entorn.

⇒ Evolució de la població:

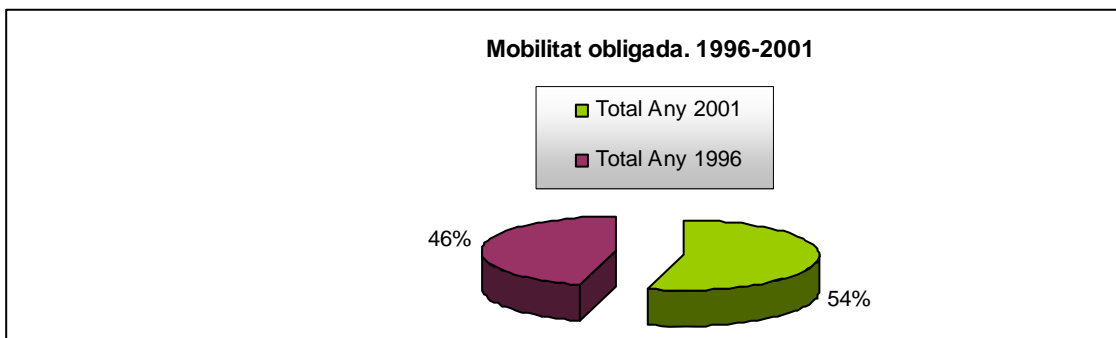
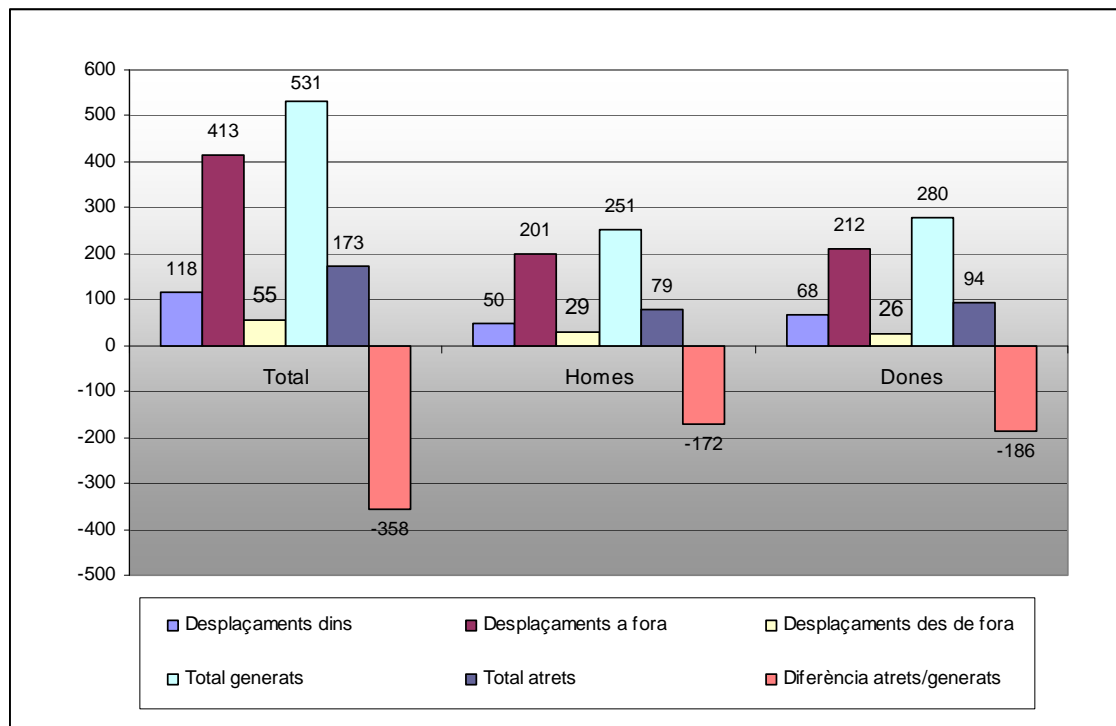
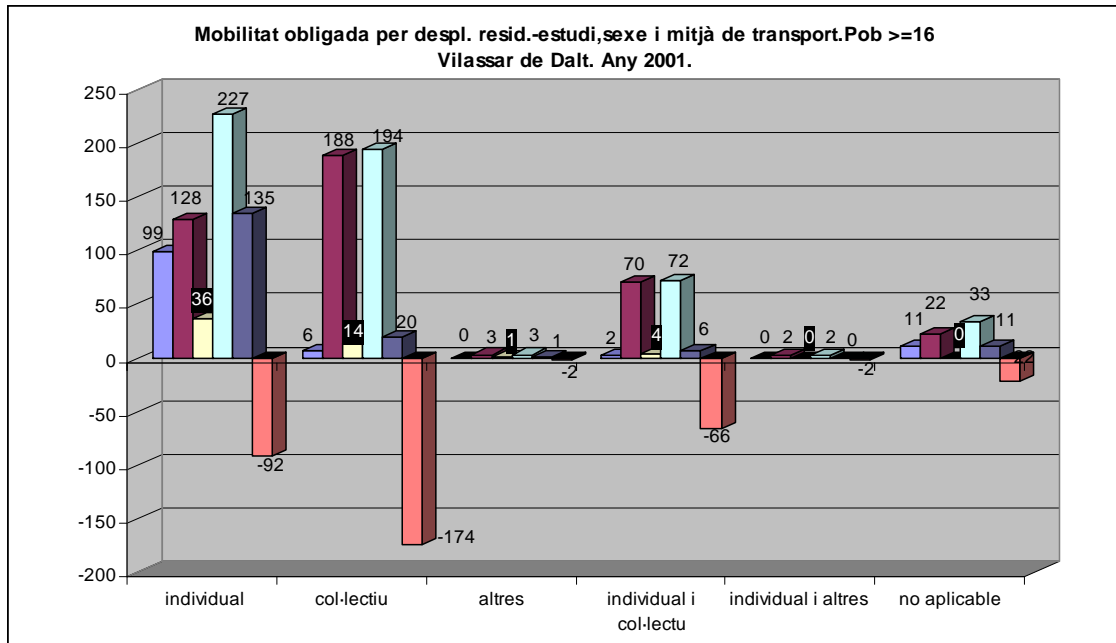


⇒ Mobilitat al municipi:

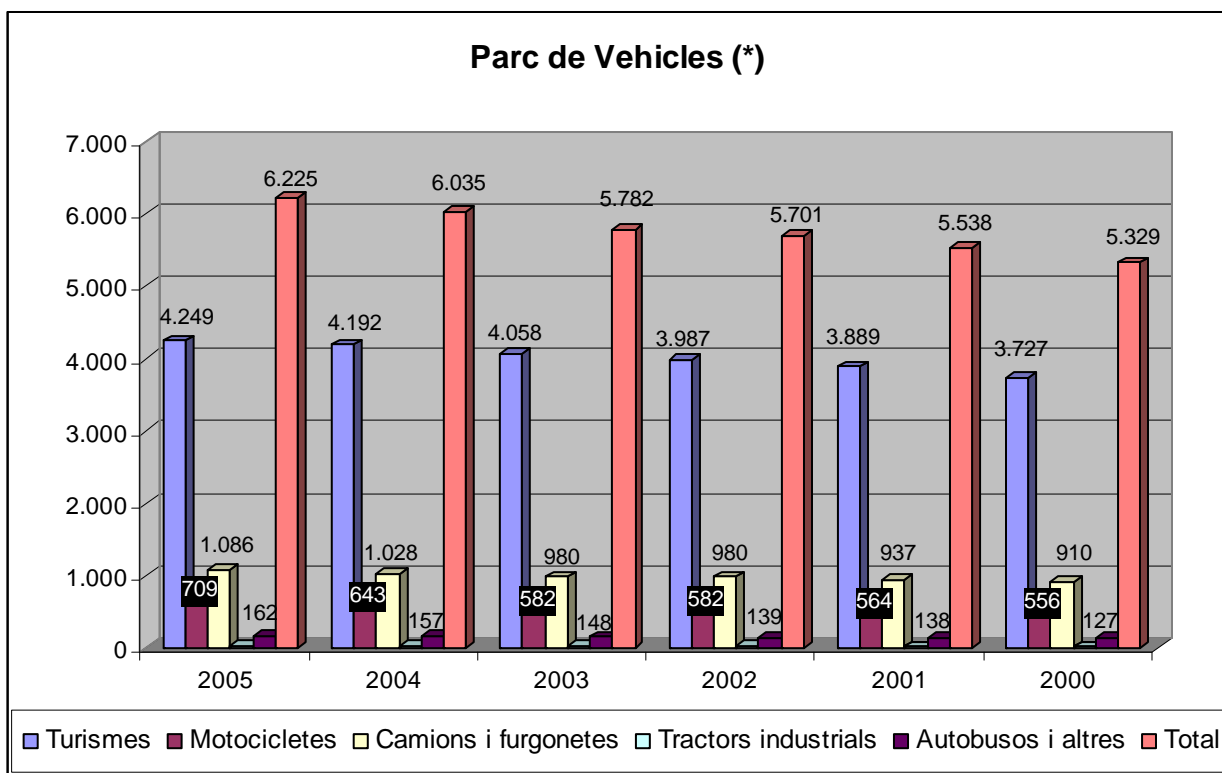
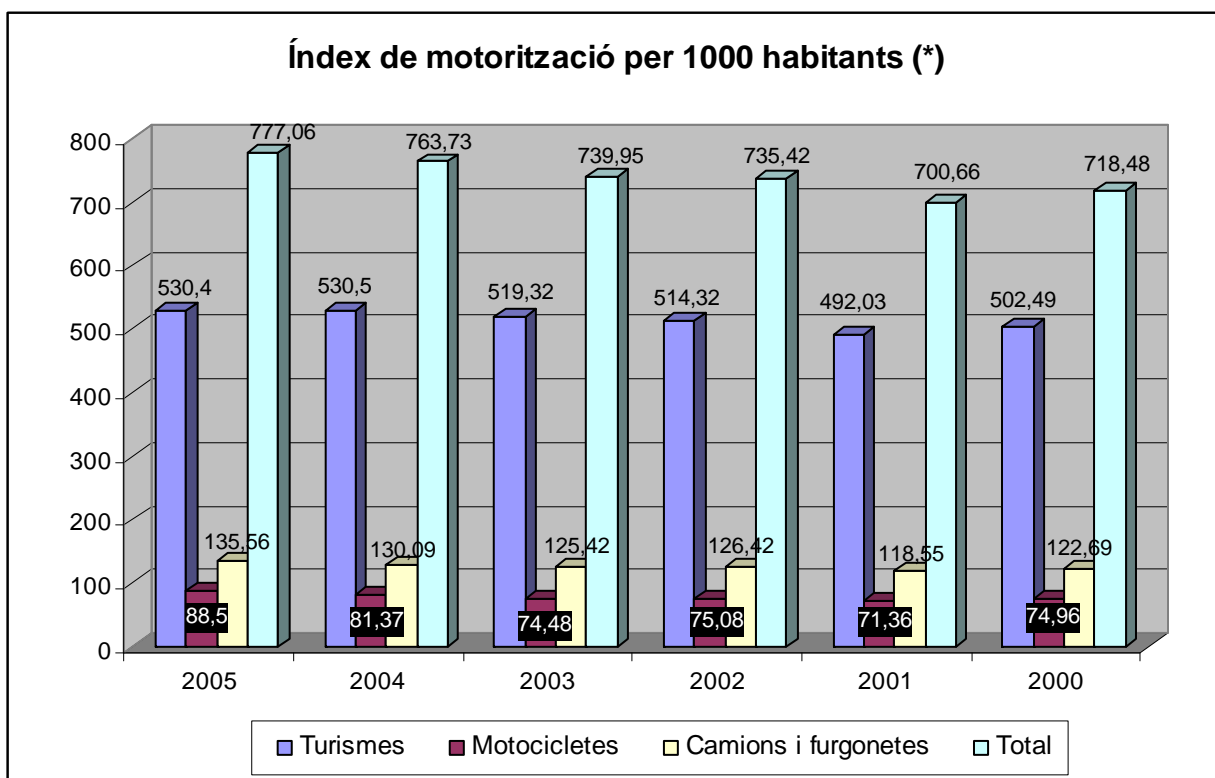
a) Nombre de viatges:



b) Mobilitat obligada per despla. residència-treball, per sexe i mitjà de transport



c) Indicador de transport:



(\*) Dades tretes del IDESCAT.





### 3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

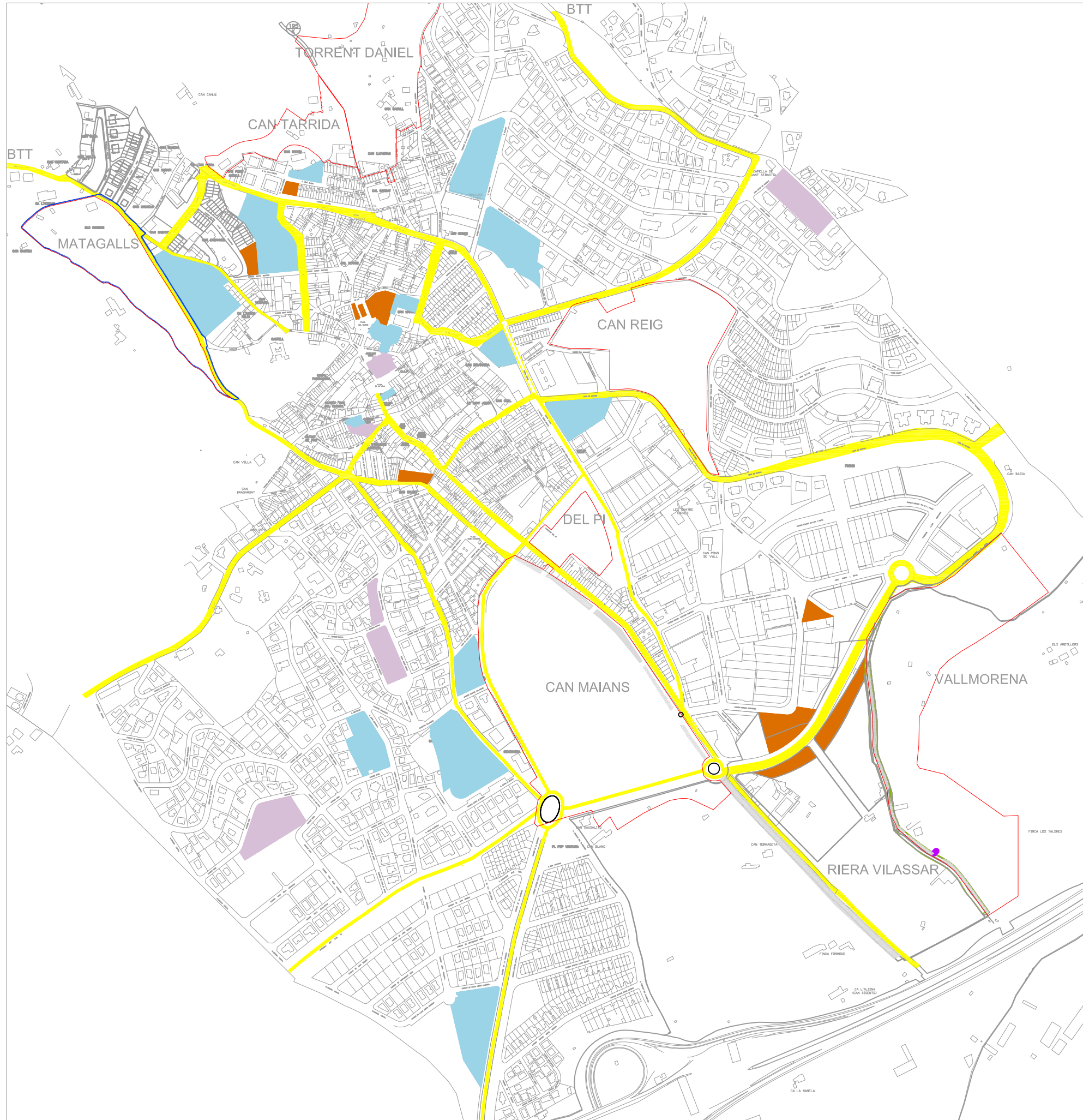
Cara a la seva millor anàlisi i comprensió, la xarxa urbana actual de Vilassar de Dalt es pot jerarquitzar en les següents xarxes:

#### 3.1 XARXA BÀSICA

*Xarxa viària principal d'accés al municipi.*

Les principals carreteres d'accés al municipi són les que es detallen a continuació:

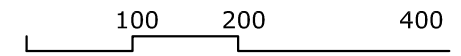








# PLA MOBILITAT GENERADA VILASSAR DE DALT

## XARXA VIÀRIA PRINCIPAL D'ACCÉS AL MUNICIPI

E. 1/6500



-  Xarxa bàsica
-  Aparcaments
-  Equipaments
-  Dotacions



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

### *Principals nodes d'atracció de viatges*

Actualment existeix una xarxa bàsica (Cb) que permet la circulació del tràfic rodat pel municipi i ho comunica amb els municipis pròxims.

Es preveu que aquestes carreteres, per la seva consideració de xarxes bàsiques, siguin per les quals circulin el major nombre de vehicles que es moguin pel municipi. Aquestes vies són:

- ✓ Riera Vilassar, Riera Targa, Avinguda Lluís Companys, Carretera de Premià de Mar, Carretera de Pius XII, Carrer Ignasi de Bufala, Carrer Vidal i Barraquer, Carrer Manuel Moreno, Avinguda Sot D'En Pi, Avinguda Mare de Deu de la Cisa, Avinguda de San Sebastià, Carrer Mossen Josep Mas, Camí de la costa - Carrer Riera Salvat, Carrer Doctor Emili Masriera i Guardiola, Carrer Ignasi Iglesias, C. Àngela Perera, Carrer Marqués de Barberà.

## 3.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

### 3.2.1 LÍNIES D' AUTOBÚS INTERURBÀ :

Actualment existeixen diferents línies d'autobusos interurbans. Els recorreguts que realitzen, així com la ubicació de les parades i l'horari de passada s'especifiquen a continuació:

Les línies interurbanes tenen la seva última parada en l'interior del municipi. Mentre que l' N81 travessa el municipi com es grafia en el plànol adjunt.

El servei d'autobusos actual no arriba a tots els barris de Vilassar de Dalt ni les expectatives possibles de servei dels diferents col·lectius (joves, treballadors, escolars, gent gran, etc.) com tampoc comunica amb les zones de nova construcció. A més existeix una distància considerable entre les diferents parades el que dificulta la seva utilització.

La freqüència de passada de les diferents línies d'autobusos són les que s'especifiquen a continuació:

C3-C4 ⇒ Cada 20 minuts de les 6.30h. fins les 7.30h.

Cada 30 minuts de les 7.30h. Fins a les 11.00h i des de les 16.30h. fins a les 21.00h.

Cada 45 minuts de les 12.00h. fins a les 16.30h.

C30 ⇒ Cada 50 minuts.

C31 ⇒ Cada 40 minuts.

N81 ⇒ Cada hora.



Serveis a la seva disposició:

<b>C1</b>	MATARÓ Centres BARCELONA Directe per Autopista	<b>C2</b>	MATARÓ Nord- BARCELONA Directe per Autopista
<b>C14</b>	VILASSAR DE DALT / PREMIÀ DE MAR - BARCELONA Directe per Autopista	<b>C5</b>	MATARÓ - UAB-BELLATERRA Directe per Autopista
<b>C10</b>	MATARÓ - BARCELONA	<b>C12</b>	CABRILS - VILASSAR DE MAR
<b>C13</b>	CABRERA - VILASSAR DE MAR	<b>C14</b>	PREMIÀ DE DALT - PREMIÀ DE MAR
<b>C15</b>	TEIÀ - EL MASNOU	<b>C18</b>	ST. VICENÇ DE MONTALT - MATARÓ
<b>C21</b>	ST. VICENÇ DE MONTALT - CALDES D'ESTRAC	<b>C23</b>	LLAVANERES CENTRE - LLAVANERES ESTACIÓ
<b>C20</b>	VILASSAR DE DALT - MATARÓ	<b>C31</b>	VILASSAR DE DALT - ESTACIÓ PREMIÀ DE MAR



Transports Públics  
de Catalunya



**CASAS**

SERVEI D'ATENCIÓ AL CLIENT

Remallaire, 15-17 Pol. Ind. Les Hortes del Camí Ral  
Tel. 93 798 11 00 Fax 93 757 12 33  
08302 MATARÓ (BCN) Apartat 220  
[info@sarbus.com](mailto:info@sarbus.com)

[www.grupsarbus.com](http://www.grupsarbus.com)

**CASAS**

GRUP SARBUS



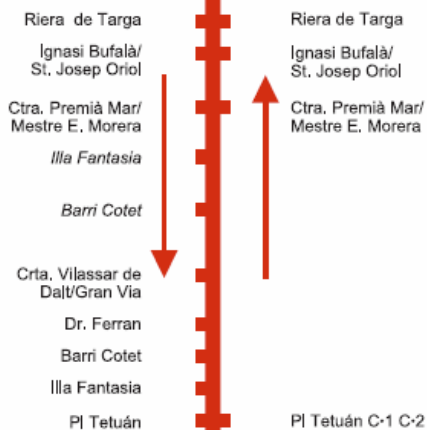
**VILASSAR DE DALT / PREMIÀ  
DE MAR - BARCELONA**



**VILASSAR DE DALT/  
PREMIÀ DE MAR -  
BARCELONA**

**VILASSAR DE DALT**

Pl. Pau Casals/Riera de Targa



**BARCELONA**  
(Rda, Universitat, 21) C-1 C-2



**BARCELONA -  
VILASSAR DE DALT/  
PREMIÀ DE MAR**

**SORTIDES DE  
VILASSAR DE DALT**  
(Pl. Pau Casals/Riera de Targa)

**De dilluns a divendres**

06:30	10:30	17:00
06:50	11:00	17:15
07:10	12:00	18:00
07:30	12:45	18:30
08:00	13:30	19:00
08:30	14:15	19:30
09:00	15:00	20:30
09:30	15:45	21:00
10:00	16:30	

**Dissabtes**

08:40	15:40
09:40	17:10
11:10	18:40
12:40	20:10
14:10	21:40

**Diumenges i festius**

09:40	17:10
11:10	18:40
12:40	20:10
14:10	21:40
15:40	

**SORTIDES DE  
BARCELONA**  
(Rda. Universitat, 21)

**De dilluns a divendres**

07:30	12:15	18:30
08:00	13:00	19:00
08:30	13:45	19:30
09:00	14:30	20:00
09:30	15:15	20:30
10:00	16:00	21:30
10:30	16:45	22:00
11:00	17:30	
11:30	18:00	

**Dissabtes**

09:10	16:25
10:25	17:55
11:55	19:25
13:25	20:55
14:55	22:25

**Diumenges i festius**

10:25	17:55
11:55	19:25
13:25	20:55
14:55	22:25
16:25	

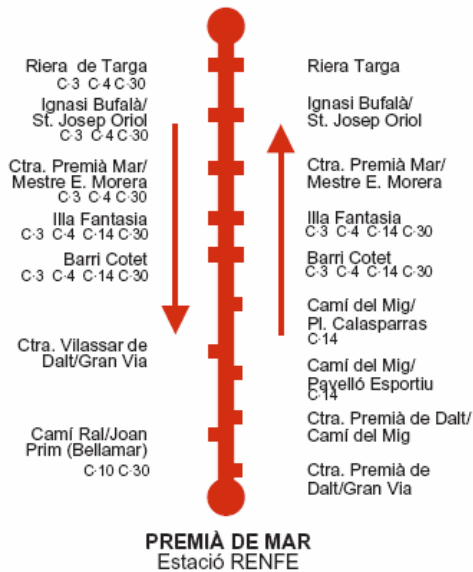
Recorregut i horari aprovats per la DGPT.





## VILASSAR DE DALT - ESTACIÓ PREMIÀ DE MAR

VILASSAR DE DALT  
Pl. Pau Casals/Riera de Targa



## VILASSAR DE DALT - ESTACIÓ PREMIÀ DE MAR

Servei de dilluns a divendres

VILASSAR DE DALT - ESTACIÓ PREMIÀ DE MAR	ESTACIÓ PREMIÀ DE MAR - VILASSAR DE DALT
6:00	6:20
6:40	7:00
7:20	7:40
8:00	8:20
8:40	9:00
9:20	9:40
10:00	10:20
10:40	11:00
11:20	11:40
12:00	12:20
12:40	13:00
13:20	13:40
14:00	14:20
14:40	15:00
15:20	15:40
16:00	16:20
16:40	17:00
17:20	17:40
18:00	18:20
18:40	19:00
19:20	19:40
20:00	20:20
20:40	21:00
21:20	21:40
22:00	22:20
22:40	23:00



## MATARÓ - VILASSAR DE DALT



## HORARI

### Sortides Mataró Hospital

#### De dilluns a divendres

6:10	15:10
7:10	16:10
8:10	17:10
9:10	18:10
10:10	19:10
11:10	20:10
12:10	21:10
13:10	22:10
14:10	

#### Dissabtes, diumenges i festius

6:05	16:05
8:35	18:35
11:05	21:05
13:35	

### Sortides Vilassar de Dalt

#### De dilluns a divendres

7:20	15:20
8:20	16:20
9:20	17:20
10:20	18:20
11:20	19:20
12:20	20:20
13:20	21:20
14:20	22:20

#### Dissabtes, diumenges i festius

7:00	17:00
9:30	19:30
12:00	22:00
14:30	



EMPRESA CASAS, S.A.  
C/ Remallaire 17, P.I. Les Hortes del Camí Ral  
08302 MATARÓ (Barcelona)  
Tel. 93 798.11.00 \* fax 93 757.12.33

(19 Febrer 2007)



		N - 81		Barcelona - Vilassar de Dalt		Servei Nocturn	
Municipi	Parada	HORARIS					
Barcelona	Rda. St. Pere 11-15			1,00	2,00	3,00	4,00
Barcelona	Pl.tetuan			1,02	2,02	3,02	4,02
Alella	Centre			1,18	2,18	3,18	4,18
Alella	Guilleries (benzinera)			1,20	2,20	3,20	4,20
El Masnou	Masnou Renfe			1,24	2,24	3,24	4,24
El Masnou	Ocata Renfe			1,26	2,26	3,26	4,26
Premià de Mar	Renfe			1,31	2,31	3,31	4,31
Vilassar de Mar	La Barretina			1,38	2,38	3,38	4,38
Cabrils	Benzinera			1,45	2,45	3,45	4,45
Vilassar de Dalt	Riera Targa			1,51	2,51	3,51	4,51
Premià de Dalt	Barri Cotet			1,59	2,59	3,59	4,59
Premià de Mar	Renfe			2,05	3,05	4,05	
El Masnou	Ocata Renfe			2,09	3,09	4,09	
El Masnou	Masnou Renfe			2,11	3,11	4,11	
Alella	Guilleries (benzinera) (arribada)			2,15	3,15	4,15	
Alella	Guilleries (benzinera) (sortida)		1,20	2,20	3,20	4,20	
Teià	Centre	0,27	1,27	2,27	3,27	4,27	
Barcelona	Pl.tetuan	0,50	1,50	2,50	3,50		
Barcelona	Pl.Catalunya	0,53	1,53	2,53	3,53		

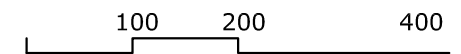




### PLA MOBILITAT GENERADA VILASSAR DE DALT

#### PLÀNOL GENERAL DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC EXISTENT I LOCALITZACIÓ DE LES PARADES

E. 1/6500



- Aparcaments
- Equipaments
- Dotacions
- Xarxa bàsica amb transport públic C3-C4, C30, C31
- Xarxa bàsica amb transport públic N81
- Parada autobús interurbà



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

### *3.2.2 SERVEIS DE TAXI:*

Existeix una parada de taxi en la confluència del Carrer Rafael Riera amb el Carrer Murillo.

### *3.3 XARXA DE VIANANTS (Zona 30):*

Aquesta xarxa permet recorreguts en els que el vianant té la màxima prioritat tot i que es pot compartir amb altres mitjans compatibles, com ara la bicicleta o la circulació de vehicles a motor a velocitat reduïda.

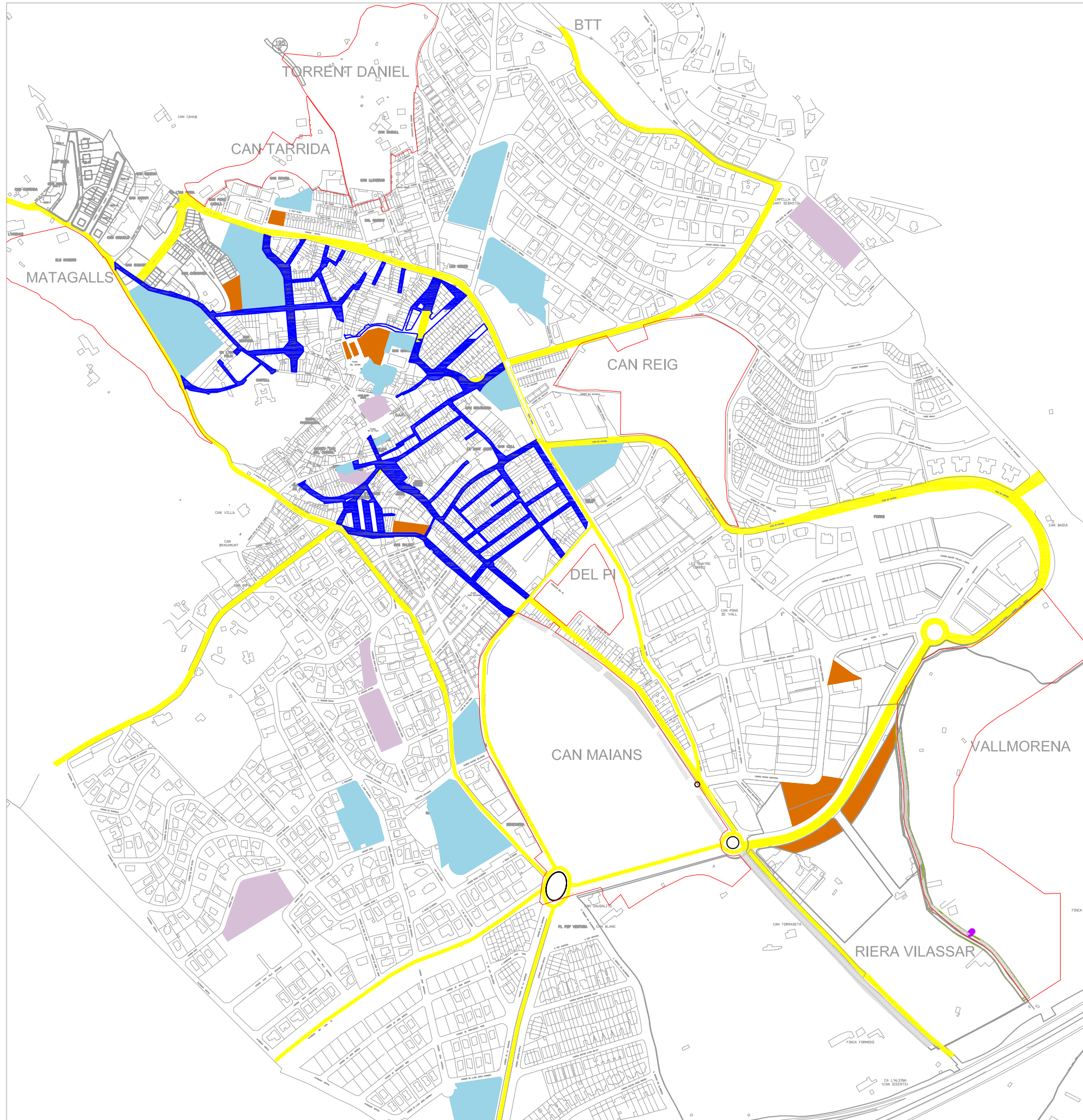
La xarxa de recorreguts a peu per la via pública de Vilassar de Dalt és de longitud escassa i de traçat discontinu. Les voreres són estretes, plenes d'obstacles (arbres, pals de serveis, etc.), els traçats poc atractius, dificultosos i sense una prioritat suficient del vianant sobre els vehicles.

La xarxa abans definida, es troba en el nucli antic, sent insuficient en una població com Vilassar de Dalt on la utilitat dels recorreguts de vianants encara és defensable (el 90% del sòl residencial es troba a menys de 1000 m del centre urbà, la qual cosa equival a desplaçaments màxims aproximats de 15 minuts).

Alguns carrils existents permetran la circulació conjunta de vehicles i vianants per permetre la connexió del nucli central amb la resta del municipi.



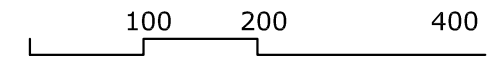




# PLA MOBILITAT GENERADA VILASSAR DE DALT

XARXA BÀSICA i ZONA 30 existent

E. 1/6500



- Xarxa bàsica
- Xarxa Zona 30 existent
- Aparcaments
- Equipaments
- Dotacions

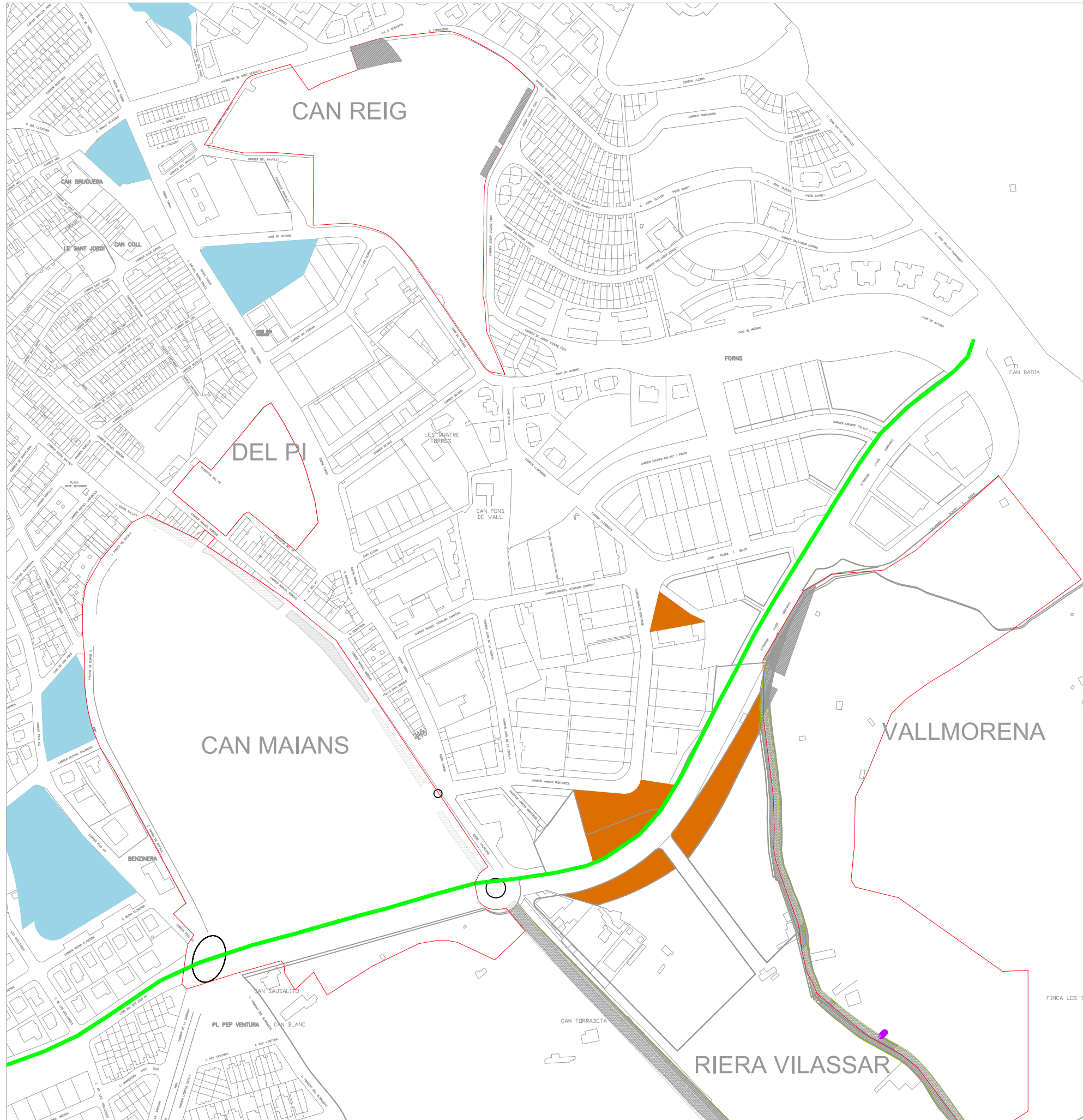


AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

### 3.4 XARXA DE BICICLETES

Existeix una xarxa per a la circulació de bicicletes. Aquesta es troba en l'Avinguda Lluís Companys, però no té continuïtat amb la resta del municipi, el que suposa un traçat inadequat.

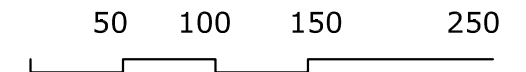








PLA MOBILITAT GENERADA  
VILASSAR DE DALT

PLÀNOL GENERAL XARXA DE  
BICICLETES

E. 1/4000



-  Xarxa Bicycles
-  Aparcaments
-  Equipaments
-  Dotacions



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

## **4. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

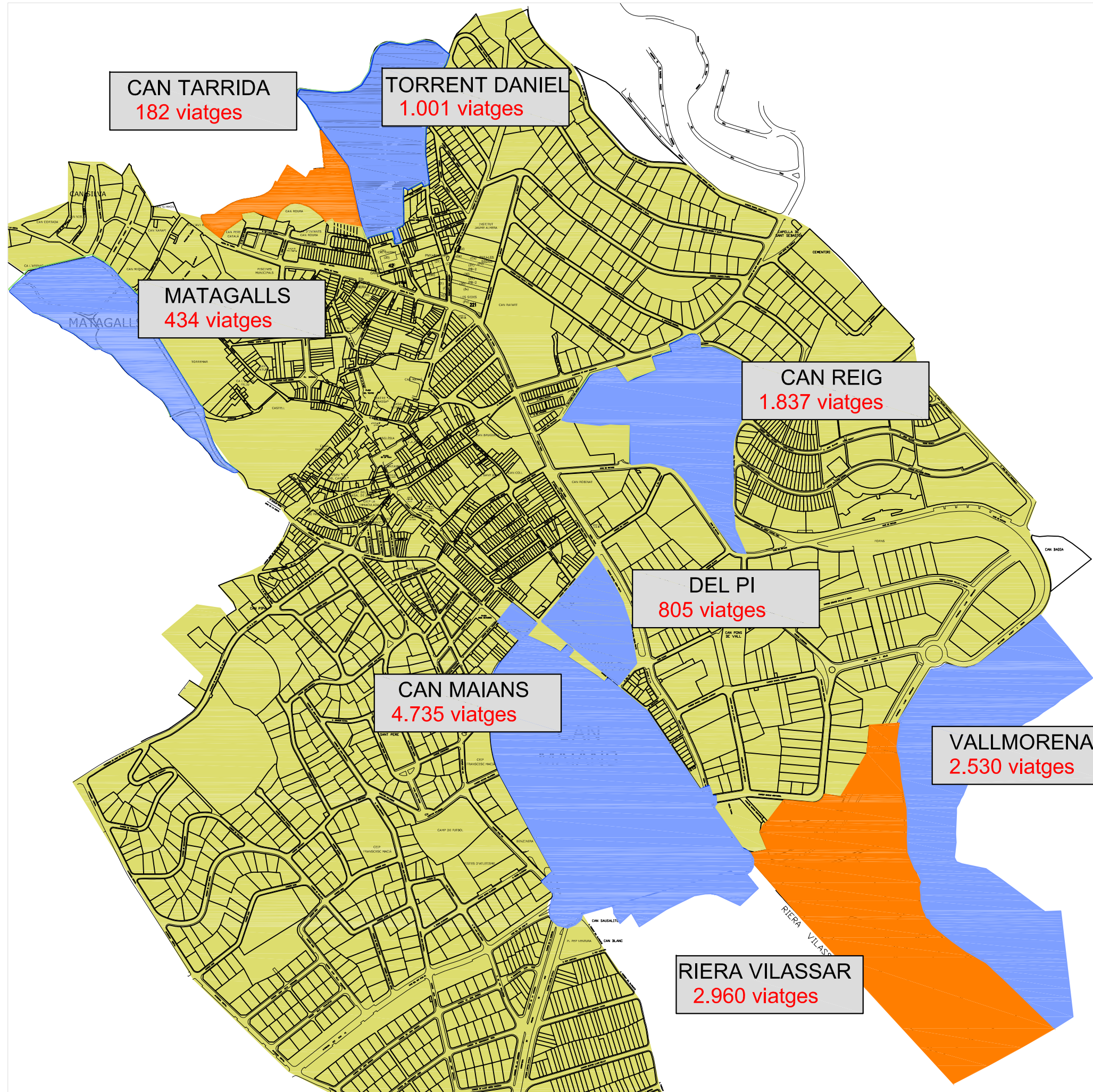
El càlcul dels viatges i aparcaments, tant de vehicles com de bicicletes, en funció de la superfície que s'indica en la documentació rebuda i l'impacte sobre la mobilitat que les esmentades zones generen s'ha basat en l'aplicació del decret sobre mobilitat generada, article 12.

### **4.1. DESCRIPCIÓ DE LES ACTIVITATS PROPOSADES**

Existeix una gran varietat d'usos en les diferents zones de nou creixement previstes. Podem destacar però, que a excepció de la zona anomenada Vallmorena, que presentarà un teixit de caràcter industrial, la resta es caracteritzaran pel predomini dels usos residencials.

L'estudi també ha tingut també en compte la proposta de creació de nous espais verds i, especialment tots aquelles zones verdes que donades les seves dimensions esdevindran en nous pulmons verds del municipi i que podran generar un important nombre de desplaçaments. En aquest sentit, cal destacar la zona de Can Maians, on el 29% de l'àmbit previst està qualificat com a zona verda.





PLA MOBILITAT GENERADA  
VILASSAR DE DALT

PLÀNOL GENERAL VILASSAR DE  
DALT\_VIATGES GENERATS

E. 1/6500

100 200 300 500

- Sòl Urbanizable
- Sòl Urbanizable amb planejament derivat aprovat definitivament
- Sòl Urbà



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

## 4.2. GENERACIÓ DE DESPLAÇAMENTS

Segons l'annexa 1 del Decret, l'estimació del nombre de desplaçaments que generen les diferents activitats i usos del sòl són els següents:

<i>Viatges generats/dia:</i>	
<b>Ús d' habitatge</b>	<i>El valor més gran dels dos següents:  7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona.</i>
<b>Ús industrial</b>	<i>5 viatges/ 100m<sup>2</sup> de sostre</i>
<b>Zones Verdes</b>	<i>5 viatges/ 100m<sup>2</sup> de sòl</i>

Aplicant el criteri de la taula superior, els valors obtinguts per a cadascuna de les zones són:

- Can Maians: 4.735 viatges
- Can Reig: 1.837 viatges
- Riera Vilassar: 2.960 viatges
- Vallmorena: 2530 viatges
- Del Pi: 805 viatges
- Torrent Daniel: 1.001 viatges
- Can Tarrida: 182 viatges
- Matagalls: Zona 7M: 49 viatges;  
Zona 8Ma: 112 viatges;  
Zona 8Mb: 273 viatges

**Total Viatges generats: 14.484 viatges**

## 5. INCIDENCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

### 5.1. XARXA BÀSICA

Per a l'avaluació de l'impacte sobre la circulació que suposa la creació de les diferents zones definides en aquest projecte, s'han superposat els viatges generats per l'actuació, incrementats segons el creixement vegetatiu.



La creació d'aquestes zones generarà un increment del tràfic rodat, sobretot en les hores punta. Per a absorbir aquest increment es proposa redissenyar la girola existent situada en la bifurcació de la carretera de Premià de Mar amb el Camí del Sot d'en Pi i el Carrer Pius XII. Per això, serà necessari corregir el traçat de l'esmentada girola per facilitar així la circulació en la mateixa.

Es crearà una nou carrer, C/ Riera de Vilassar, que connectarà Vilassar de Mar amb la Nacional II.

També es proposa la construcció d'una girola a l'Avinguda Lluís Companys amb la Riera Targa. Aquesta girola permetrà l'absorció dels vehicles que vulguin accedir a Cabrils evitant així l'entrada dels mateixos al municipi de Vilassar de Dalt i reduint l'acumulació de cotxes. També proporcionarà un itinerari més còmode, directe i ràpid als conductors que es dirigeixin a Cabrils.

Així doncs, l'increment de trànsit generat per les noves zones residencials de la banda nord es veurà compensat per la reducció de trànsit en el centre de la població en sentit Cabrils que circularà pel sud.

S'ha realitzat una estimació de l'augment de vehicles que generaran les noves zones, sobretot en hora punta, per a poder garantir el correcte funcionament de les giroles proposades.

Segons l'estadística municipal realitzada per l'Idescat, el nombre d'habitants en el 2001 era de **7500**. Les diferents zones generen un total de **14.484 viatges**. Si suposem que es realitzaran un mínim de *3 viatges per persona*, el nombre de persones que generaran les zones de nova creació serà de:

4.828 persones  $\implies$  Nombre d'habitants en 2010 = **12.328 persones**

Suposant un *45,1 %* de desplaçaments en vehicle privat (dades del Indecat 2001), el nombre de persones que es mouen amb cotxe són:

6.532 persones  $\implies$  Suposant un 60% entre les 8.00h i les 9.00h = **3.919 persones**

I considerant un índex d'ocupació de *1,4*:

**2.799 cotxes**

I suposant que aquesta girola serà utilitzada per un 70% dels conductors en el període de temps citat anteriorment, es a dir, **1.959 vehicles**, la girola de nova construcció i la redissenyada seran capaces d'absorbir aquest increment atès que: els vehicles que circulin per la carretera de Mar continuaran,



normalment el seu recorregut, pel nou vial fins arribar a la nova girola i seguiran per la Avinguda Lluís Companys per accedir a Cabriels. També poden accedir al municipi de Vilassar de Dalt per la Riera Salvat. Per altre banda, els conductors que circulin pel carrer Ignasi de Bufalà arribaran a la girola existent que els permetrà agafar el Camí del Sot D'en Pi cap a Premià de Mar o girar i agafar el nou vial per dirigir-se a Cabriels.

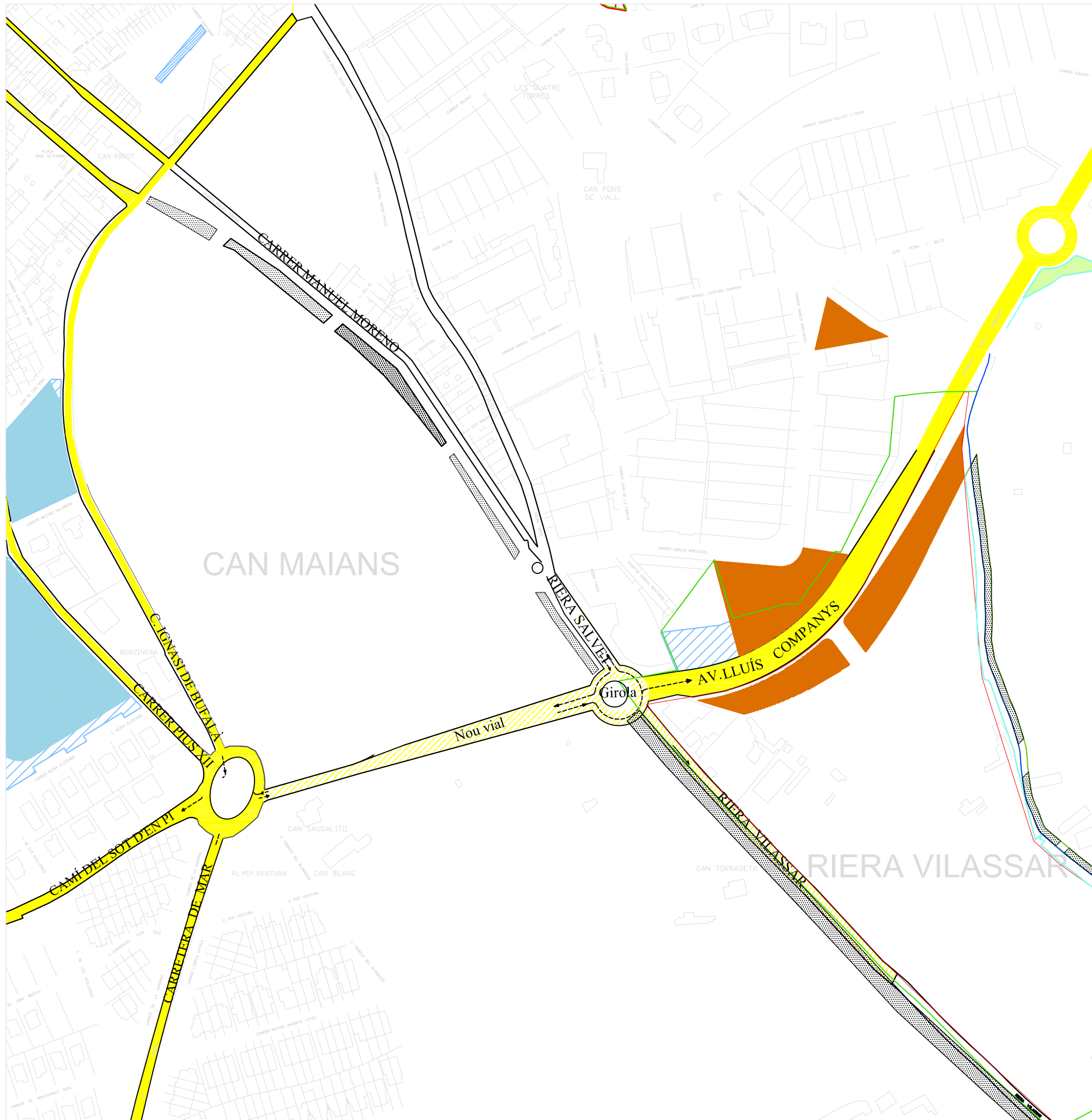
Per tant, en cap de les dues giroles es produiran masses maniobres de cediment de pas d'uns vehicles a d'altres.

Aquests càlcul s'ha realitzat segons la pitjor de les hipòtesis que consisteix en:

- L'ús del cotxe privat serà tant intens com ara.
- Tots els habitatges estaran ocupats per usuaris de cotxe que es desplacin fora del municipi.
- No hi haurà cap accés directe a Cabriels des de l'autopista.



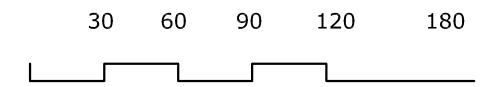









### PLA MOBILITAT GENERADA VILASSAR DE DALT

Proposta construcció de vial i girola

E. 1/3000



-  Xarxa bàsica
-  Xarxa bàsica i Girola proposada
-  Aparcaments
-  Equipaments
-  Dotacions



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

## 5.2. TRANSPORT PÚBLIC

S'ha considerat que els usuaris del transport públic es veuran incrementats en les hores punta, és a dir, pels matins (de 8.00 h a 10.00 h) i a mitja tarda (de 17.00 h a 21.00 h). Aquest augment hauria de suposar l'increment progressiu de la freqüència de pas dels autobusos ara existents, sobretot en les hores esmentades anteriorment.

## 5.3. VIANANTS I BICICLETES (Zona 30)

Els itineraris dels viatges a peu coincidiran amb els ja existents en el casc antic.

Es proposa la ampliació i millora de les voreres del Camí de Mataró, utilitzat actualment per els vianants a causa del poc pendent, i així permetre el tràfic rodat de vehicles a motor i bicicletes. I també servir de pas per a els vianants.

Es proposa també la creació de noves xarxes senyalitzades com a zona 30 a les zones de nova construcció i a la resta del municipi que permetin la circulació preferent de vianants i la de vehicles a velocitat reduïda. També es proposa la millora de les voreres de les xarxes principals per permetre la circulació dels vianants i connectar els equipaments amb les xarxes destinades a tal efecte.

Es crearà una xarxa de bicicletes que comuniqui las diferents zones amb el centre del municipi i les rodalies.



## 6. PROPOSTA

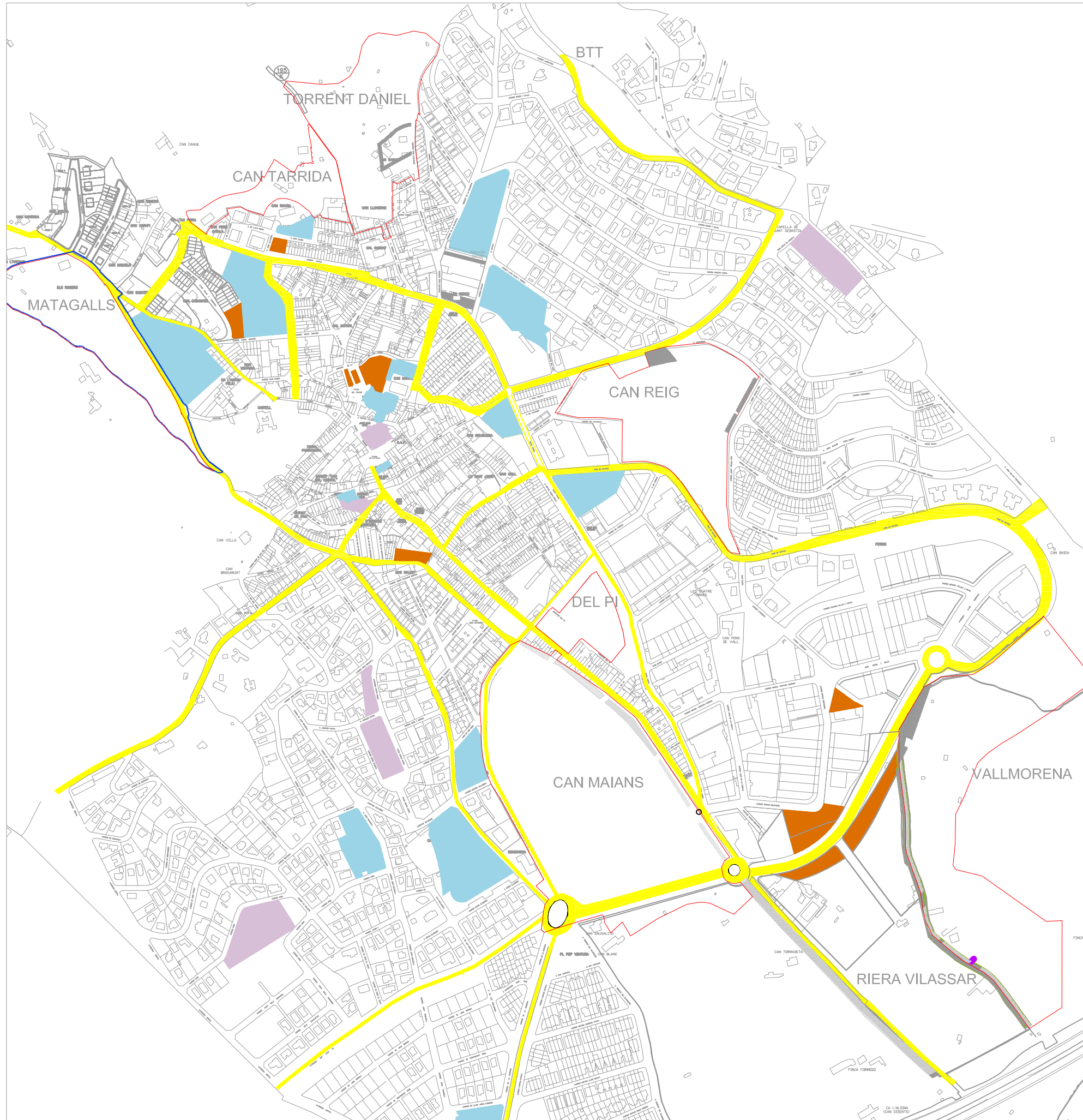
### 6.1 XARXA BÀSICA

Segons el Decret 344/2006, article 4, l'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d' 11 metres.

La xarxa bàsica de vehicles es mantindrà com existeix actualment, realitzant les modificacions que s'indiquen a continuació:

- Continuar el traçat del Camí del Sot d'en Pi cap a Cabrils per tal de donar una sortida alternativa a la nova zona industrial de Vallmorena, sense afectar així el sector residencial de La Fornaca.
- Millorar la connexió amb els pobles veïns: Premià de Dalt (a través del Camí del Sot d'en Pi), Cabrils (a través del Camí de Mataró) i Vilassar de Mar (a través de la Riera de Vilassar).
- La Riera Salvat, s'ha de conformar com una gran rambla cívica de vianants a Vilassar de Dalt. Degut a l'estretament circumstancial del carrer Pius XII, cara a facilitar l'aparcament dels veïns del barri de Can Salvat, la Riera Salvat resulta encara imprescindible a la xarxa bàsica rodada. Per aquest motiu la proposta de conformació de la Riera Salvat com a gran rambla cívica s'ha hagut de cenyir al tram sud urbà (can Maians).
- Es construirà un nou vial i una girola a la zona de Can Maians per permetre una millor connexió de la nova zona amb el municipi, explicat amb detall al apartat anterior.

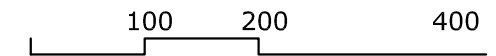




PLA MOBILITAT GENERADA  
VILASSAR DE DALT

XARXA BÀSICA I XARXA  
PROPOSADA

E. 1/6500



- Xarxa bàsica
- Xarxa Bàsica proposada
- Aparcaments
- Equipaments
- Dotacions



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

## 6.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

### *6.2.1. LÍNIES D' AUTOBÚS INTERURBÀ*

Segons el Decret 344/2006, article 4, els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles.

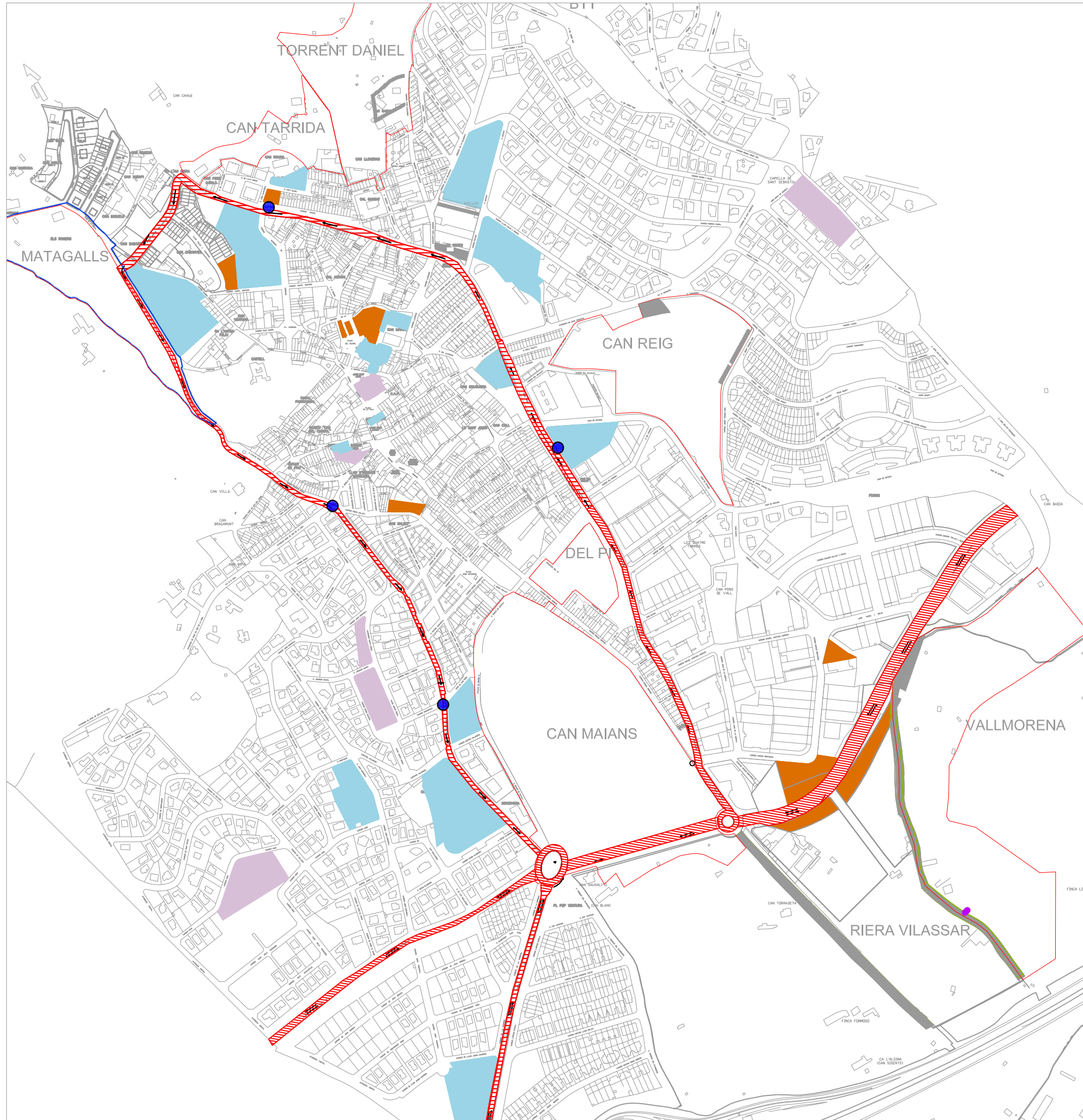
A més, estableix que la pendent màxima dels carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%. I per a llargades superiors a 300 metres s'han de construir espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin un cercle d'1,5 metres de radi.

Es proposa la creació d'un recorregut anular dins del nucli central de Vilassar de Dalt, per part dels autobusos que comuniquen Vilassar de Dalt amb les altres poblacions de la seva rodalia, per tal de servir la major quantitat de ciutadans dels barris de Vilassar de Dalt, i no únicament els que es troben a l'eix de la Riera de Targa.

També es pretén crear noves línies d'autobusos que permetin la connexió de Vilassar de Dalt amb Cabriels, Premia de Dalt o Vilassar de Mar.

L'esmentada zonificació es grafia en el plànol que s' adjunta.

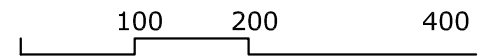




PLA MOBILITAT GENERADA  
VILASSAR DE DALT

PLÀNOL GENERAL DE LA XARXA DE  
TRANSPORT PÚBLIC I  
LOCALITZACIÓ DE LES PARADES

E. 1/6500



- Xarxa Bàsica proposada amb transport públic
- Aparcaments
- Equipaments
- Dotacions
- Parada autobús interurbà proposades



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

### 6.2.2. SERVEIS DE TAXI

Com ja s'ha dit anteriorment, en el municipi de Vilassar de Dalt tan sols existeix una parada de taxi. Encara que actualment disposen d'un servei de "radio- taxi" que permet a l'usuari disposar d'aquest servei en qualsevol lloc del municipi trucant a un número de telèfon.

Es proposa la col·locació de places reservades per a aquest servei enfront dels equipaments que generin major afluència de gent per facilitar la seva utilització.

### 6.3 XARXA SENYALITZADA COM A ZONA 30

Segons el Decret 344/2006, article 4, i d'acord amb el que estableix al Reglament general de circulació, l'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, ha de ser de 10 metres.

A més, estableix que la pendent màxima dels carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%.

S'ha proposat senyalitzar com a zona 30 els carrers que es troben al casc antic per permetre l'ús dels mateixos a vianants i ciclistes així com també als cotxes sent la velocitat màxima de 30.

Al no existir carrers de nova construcció senyalitzats com a zona 30, el citat pel decret no serà estrictament necessari encara que aquests carrils s'han analitzat per al seu correcte ús.

Com ja s'ha dit anteriorment, la xarxa de vianants o zona 30, és insuficient per poder donar accés a tot al municipi. Per això, les xarxes senyalitzades com a zona 30 permetran als vianants moure's a peu pel nucli antic del municipi. Connectant així els diferents equipaments existents. També es proposa la millora de les voreres de les vies principals per facilitar el recorregut de vianants.

En les zones de nova construcció, els carrers destinats a tal ús compleixen amb el citat anteriorment.

Les propostes són:

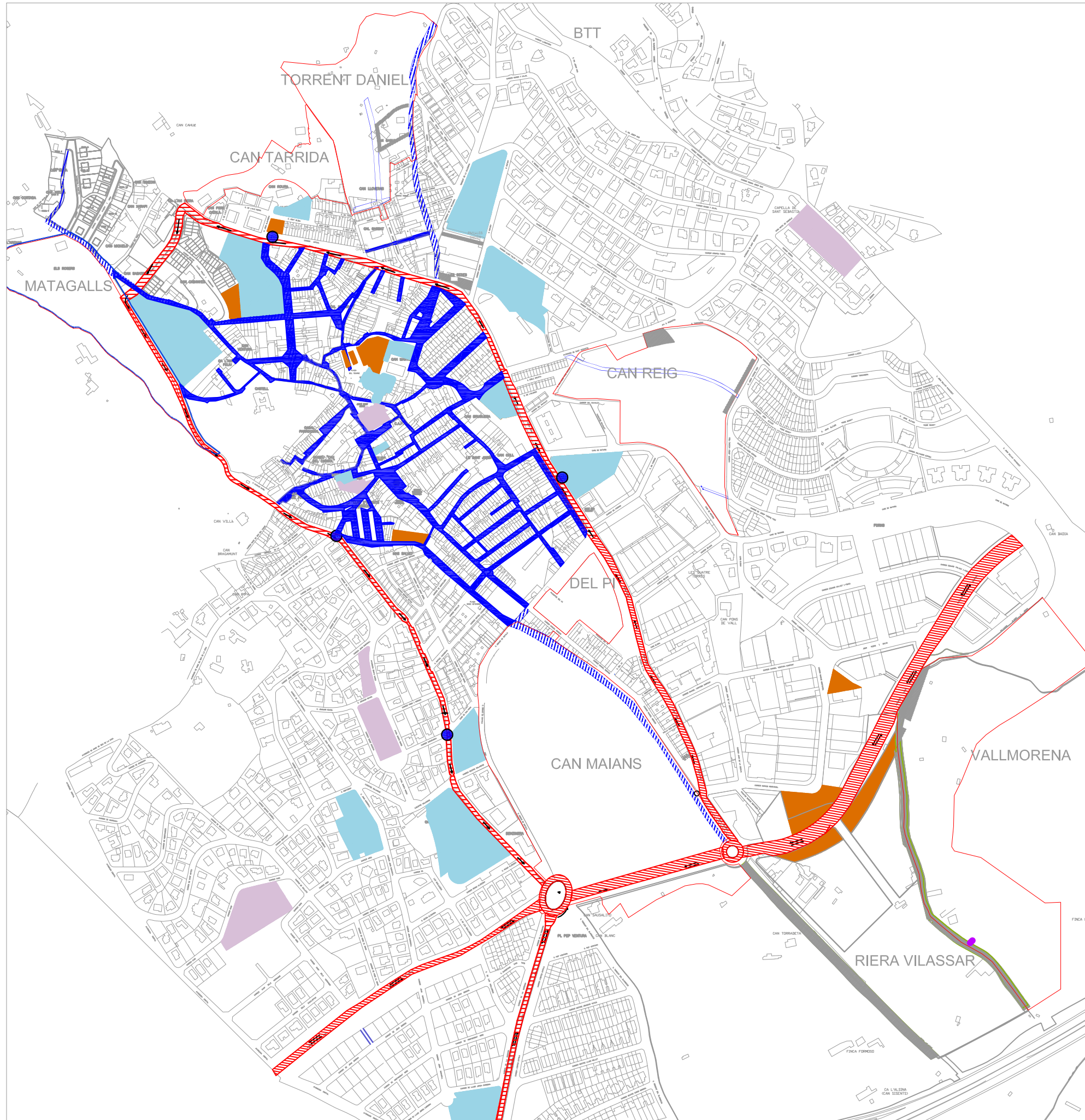
- Per tal de donar el millor accés a les edificacions de **Can Maians** s'aprofita al màxim el traçat existent del Carrer Ignasi de Bufalà i també de la Riera Salvat. Per aquest motiu es transformen aquests vials existents en rambles urbanes, d'amplada suficient, que fan compatible el passeig dels vianants, amb l'accés rodat al nucli urbà i amb l'accés als nous habitatges.
- Es proposa traçar, dins l'àmbit del **Torrent Daniel**, un pas de vianants que connecti el pla amb la muntanya.



- Es proposa traçar dins l'àmbit de **Can Roure** un accés de vianants que faci drecera entre la Riera Targa i el vial que es construeix amb motiu de l'execució del sector de Can Tarrida. L'enllaç viari per a vianants salva el desnivell existent entre el carrer Avi Riera i la Av. dels Gegants. D'aquesta manera s'evita fer llargs recorreguts per connectar el sector de Can Tarrida amb el centre de Vilassar de Dalt, dificultat que actualment sempre es resol amb l'ús del vehicle privat.
- A l'àmbit de **Can Reig** es proposa un eix de vianants que comunica directament l'actual zona d'equipaments de l'antic escorxador amb el poblat barri de La Fornaca.
- Al sector de **Can Cabanyes** s'ha traçat un recorregut de vianants que comunica l'actual aparcament habilitat amb la zona d'equipaments de Can Banús i el carrer Marquès de Barberà. Aquest nou recorregut permet alhora també una millor connexió entre els diversos equipaments de la zona (pistes esportives, piscina, biblioteca, polisportiu, etc.).
- En el sector del **carrer del Nord**, es proposa un recorregut de vianants que comunica entre si els recents sectors de Can Silva i de Can Cabanyes. Aquest recorregut, conjuntament amb l'anterior permet una millora de l'accessibilitat dels vianants dels habitatges d'ambdós sectors cap al centre urbà històric de Vilassar de Dalt.
- L'actual **Torrent Lloberes** es tracta com a vial de vianants, el qual permet comunicar l'àmbit del Torrent Daniel amb el carrer Torres i Bages. Aquest vial salva el desnivell existent entre el torrent esmentat i el barri de La Galbanya.
- L'àmbit urbà dels **carrers de la Sort, la Pau**, etc. té una notable vitalitat que es veu privada, actualment, de comunicació amb la principal via del nucli històric que és el carrer Manuel Moreno. Es proposa l'obertura d'un vial de prioritat invertida que dona rellevància urbana al mas de Cal Mateu del Nen.
- El sòl destinat actualment a Servei Tècnic, a l'àmbit de **Mas Vidal**, i que actualment és ocupat per un dipòsit d'aigua potable, permet, gracies al nou traçat, un accés més directe dels vianants des del centre urbà de Vilassar de Dalt al Camí de la Carena. Aquest accés possibilita un recorregut alternatiu al pas actual de vianants per l'Av. Sant Sebastià i el carrer Mn. Josep Mas.



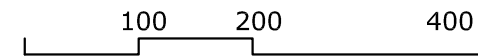




### PLA MOBILITAT GENERADA VILASSAR DE DALT

PLÀNOL GENERAL DE LA XARXA PEATONAL EXISTENT (Zona 30) I LA XARXA PROPOSADA COM A ZONA 30 QUE CONNECTA ELS NOUS DESENVOLUPAMENTS AMB LA XARXA ACTUAL I LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

E. 1/6500



- Xarxa Zona 30 existent
- Xarxa proposada com a Zona 30
- Xarxa Bàsica proposada amb transport públic
- Aparcaments
- Equipaments
- Dotacions
- Parada autobús interurbà proposades



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

## 6.4 XARXA DE BICICLETES

Segons el Decret 344/2006, article 4, estableix que la pendent màxima dels itineraris per a bicicletes no ha de superar el 5%. S'ha estudiat el pendent existent als carrils destinats a bicicletes i aquests són sempre inferiors al 5% complint així amb el citat anteriorment.

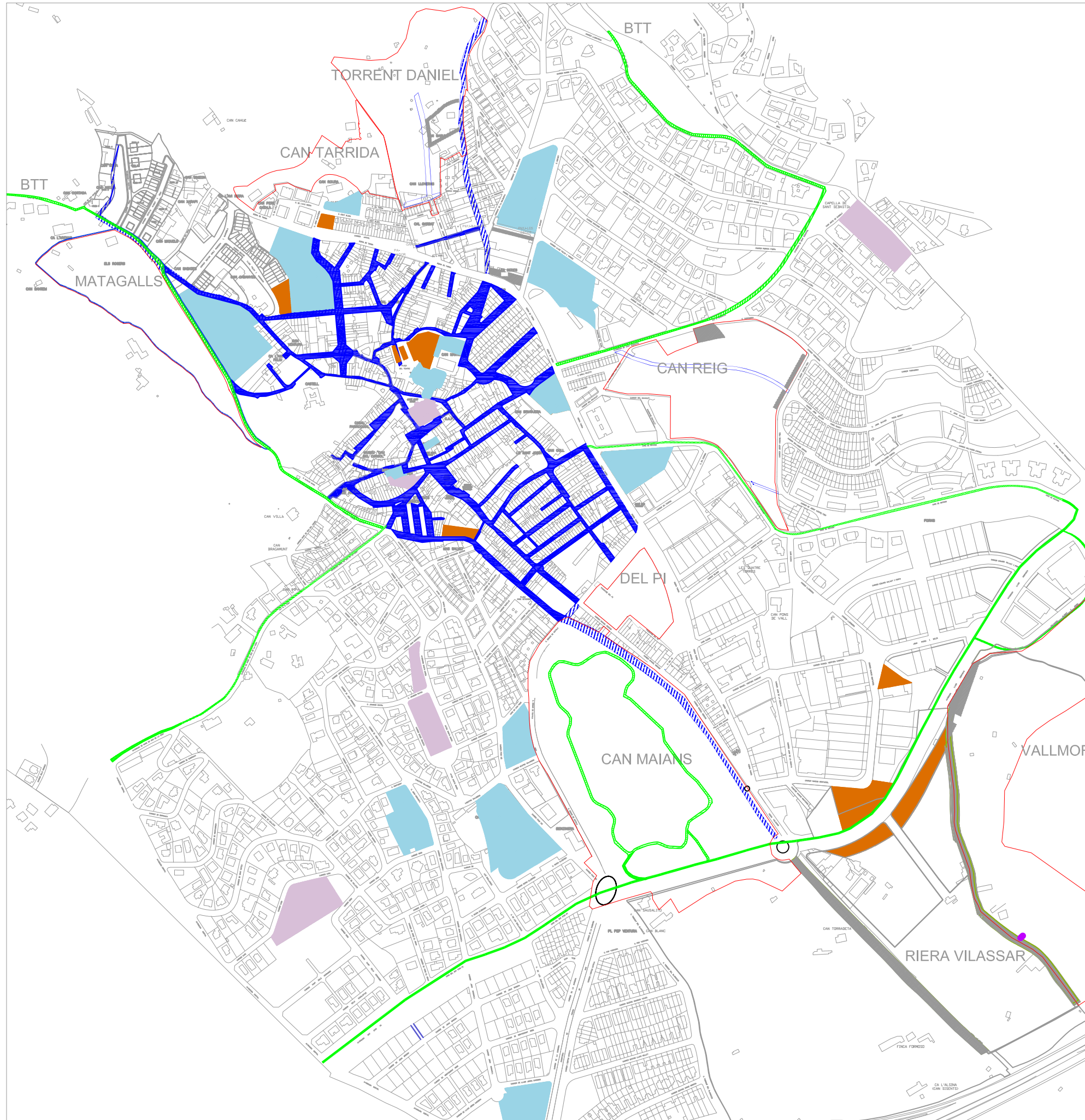
Com ja s'ha dit anteriorment, la xarxa destinada a l'ús de bicicletes es insuficient i no permet una correcta connexió amb les diferents zones del municipi.

Per això s'ha proposat la realització d'un carril bici que connecti les zones de nova creació amb el nucli central del municipi. Aquesta nova xarxa realitzarà un recorregut per el municipi permeten als vianants l'ús de la bicicleta per els seus viatges sense necessitat d'agafar el cotxe.

Es mantindrà el carril de bicicletes ja existent, enllaçant-lo amb el proposat i que connectarà amb la xarxa proposada com a zona 30 per així donar accés al casc antic.

En les zones de nova construcció, els carrers destinats a tal ús compleixen amb el citat anteriorment.

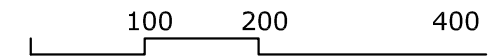




PLA MOBILITAT GENERADA  
VILASSAR DE DALT

PLÀNOL GENERAL DE LA XARXA DE  
BICICLETES proposada I ZONA 30

E. 1/6500



- Xarxa Zona 30 existent
- Xarxa proposada com a Zona 30
- Xarxa Bicicletes
- Xarxa Bicicletes proposada
- Aparcaments
- Equipaments
- Dotacions



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

## 7. DIMENSIONAMENT DE L'APARCAMENT

### 7.1 APARCAMENT DE VEHICLES

Segons el Decret, es determina la necessitat de disposar d'un nombre mínim de places d'aparcament en funció dels usos i del sostre construït:

<i>Places mínimes d'aparcament:</i>	
<b>Ús d'habitatge</b>	<i>El valor més gran dels dos següents: 1plaça/habitatge o 1 plaça/100m<sup>2</sup> de sostre o fracció.</i>

Per a cada una de les zones s'ha calculat el nombre de places requerides:

- Can Maians: 625 places
- Can Reig: 250 places
- Can Tarrida: 60 places
- Vallmorena: 506 places
- Del Pi: 112 places
- Torrent Daniel: 172 places
- Matagalls: Zona 7M: 21 places;  
Zona 8Ma: 35 places;  
Zona 8Mb: 80 places.

**Total places per vehicles: 1.861 places**

*Es recomana la realització de més d'una plaça d'aparcament per habitatge, 2places/habitatge com a mínim, degut a la necessitat actual de més d'un cotxe per vivenda i la manca d'aparcament privat als habitatges actuals.*

### 7.2 APARCAMENT DE MOTOCICLETES

<i>Places mín. d'aparcament:</i>	
<b>Ús d'habitatge</b>	<i>El valor més gran dels dos següents: 0,5 plaça/habitatge o 1 plaça/200m<sup>2</sup> de sostre o fracció.</i>

- Can Maians: 312 places
- Can Reig: 125 places
- Can Tarrida: 30 places
- Vallmorena: 253 places
- Del Pi: 56 places
- Torrent Daniel: 86 places
- Matagalls: Zona 7M: 11 places;  
Zona 8Ma: 18 places;  
Zona 8Mb: 40 places.

**Total places per motocicletes: 941 places**



### 7.3 APARCAMENT DE BICICLETES

<i>Places mín. d'aparcament:</i>	
<b>Ús d'habitatge</b>	<i>El valor més gran dels dos següents: 2 plaça/habitatge o 2 plaça/100m<sup>2</sup> de sostre o fracció.</i>
<b>Ús Industrial</b>	<i>1 plaça/ 100m<sup>2</sup> de sostre o fracció</i>
<b>Zones Verdes</b>	<i>1 plaça/ 100m<sup>2</sup> de sòl</i>

- Can Maians: 1.394 places
  - Can Reig: 587 places
  - Vallmorena: 506 places
  - Can Tarrida: 119 places
  - Del Pi: 223 places
- Torrent Daniel: 343 places
  - Riera Vilassar: 536 places
  - Matagalls: Zona 7M: 43 places;  
Zona 8Ma: 70 places;  
Zona 8Mb: 159 places.

Total places per Bicicletes: **3.980 places**

Es proposa la creació d'aparcaments per a bicicletes en els equipaments públics: escoles, camp de futbol, biblioteca, ...

### 7.4 APARCAMENT PER A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA

Per calcular el nombre de places per a persones amb mobilitat reduïda, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya del Departament de Benestar Social de la Generalitat de Catalunya, article 15, en zones d'aparcament que serveixen específicament a equipaments i a espais d'ús públic, marca la reserva de forma permanent i tan a prop com sigui possible dels accessos de vianants, places adaptades en la proporció següent:

Fins 200 places: 1 plaça adaptada per cada 40 places o fracció.

Es proposa la col·locació d'una plaça d'aparcament reservada a les persones amb mobilitat reduïda, front els equipaments, per a facilitar-los l'ús als mateixos.



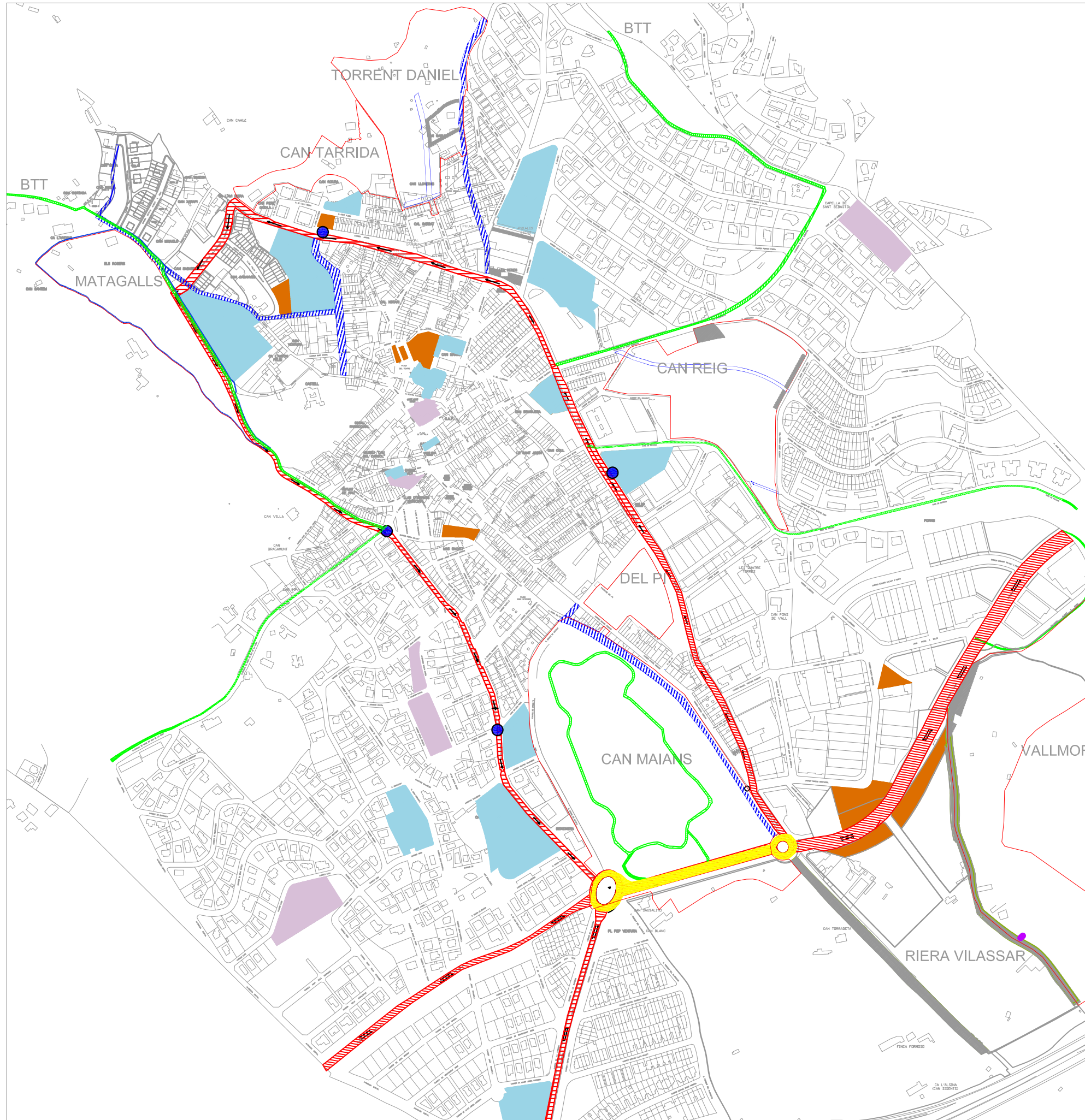
## 8. FINANÇAMENT

Segons el decret, article 19, és necessària la incorporació d'una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat a causa de la nova actuació.

L'increment de mobilitat generat per la nova construcció proporciona una sèrie de costos definits en la taula adjunta:

<b>Servei</b>	<b>Descripció dels Costos generats</b>	<b>costos destinats a:</b>
<b>Transport Públic</b>	Costos generats per l'increment progressiu de pas, la variació del recorregut dels autobusos interurbans i la creació de noves línies al municipi.	En el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.
<b>Carrils Bici</b>	El cost que suposa la creació d'aquests carrils és mínim.	Promotor

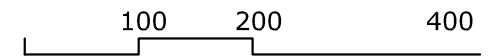




# PLA MOBILITAT GENERADA VILASSAR DE DALT

## PLÀNOL GENERAL DE LES XARXES PROPOSADES

E. 1/6500



- Xarxa Bàsica proposada
- Xarxa proposada com a Zona 30
- Xarxa Bicycles proposada
- Xarxa Bàsica proposada amb transport públic
- Aparcaments
- Equipaments
- Dotacions
- Parada autobús interurbà



AJUNTAMENT DE  
VILASSAR DE DALT

## **ANNEX I**

---

### **P.O.U.M. MUNICIPI VILASSAR DE DALT**

**Barcelona, Juny. 2007**

---