



3.3	Mesures per a l'assoliment d'una mobilitat sostenible
------------	--

MARÇ 2013



3.3.1 VIALITAT : CONNEXIONS RODADES AMB ELS MUNICIPIS VEÏNS

3.3.1.1 Estat actual

Les connexions rodades actuals amb Vilassar de Mar i Cabrils (per Sant Sebastià, pel Camí de Mataró i per la Riera de Vilassar) són insuficients, qualitativament i quantitativa, la qual cosa provoca:

- Una falta de comunicació i de col·laboració entre aquestes viles properes i unides històricament per tot tipus de vincles.
- Una important servitud de pas dels ciutadans de Cabrils a través de Vilassar de Dalt, quan s'adrecen cap a l'autopista.
- El declivi de zones perifèriques del municipi de Vilassar de Dalt, ara mal comunicades.
- La sobrecàrrega d'altres vials de la xarxa com la carretera de Premià de Mar o el Camí del Mig.

Les connexions rodades actuals amb Premià de Mar ja tenen un caràcter plenament urbà, tan pel tipus de trànsit que suporten com per la consolidació del front edificat.

3.3.1.2 Propostes

Davant d'aquesta situació, aquest POUM ha optat per formular les següents propostes:

1. Enllaçar el Camí del Sot d'en Pi amb la carretera de Vilassar de Mar – Cabrils, i enllaçar el Camí del Sot d'en Pi amb la carretera Premià de Dalt – Premià de Mar. Per tot això cal signar convenis amb la resta de municipis implicats.
2. Proposar la redacció d'un Pla Especial de les Vores de l'Autopista que millori la implantació física i el condicionament actual de l'autopista (talussos, ponts, instal·lacions, passos actuals,



etc. i creació de nous passos per tràfic rodat i per vianants). L'autopista ha esdevingut, més enllà de la polèmica del peatge, una barrera física i agressora que dificulta la permeabilitat territorial al Baix Maresme reduint l'eficiència de la resta de la xarxa viària.

3. Sol·licitar a la Diputació de Barcelona que abordi urgentment el traçat d'una nova carretera pública de connexió de Vilassar de Dalt amb Vilassar de Mar i també amb l'actual N-II. Aquesta carretera estaria integrada dins de la xarxa comarcal i seria costejada amb els fons de l'administració pública, sigui provincial o autonòmica. El seu traçat ha de ser respectuós amb la Riera de Vilassar. La seva configuració com a vial l'ha de fer apte pel passeig (a cavall, amb bicicleta, a peu, etc.) i ser podrà ser aprofitada per a traçar-hi altres infraestructures de futur.

4. Potenciar el Camí de la Costa com accés principal al PEIN des de Vilassar de Dalt, població que ha d'esdevenir el principal portal d'entrada natural al PEIN des del mar. L'accés a través del Camí de la Carena és complementari de l'anterior.

5. Potenciar el paper dels portals actuals d'accés a Vilassar de Dalt. Els actuals portals d'accés a Vilassar de Dalt des de les carreteres que l'uneixen amb els nuclis de la rodalia, i també amb el PEIN, són punts singulars, nodes potencials i estratègics d'intercanvi, d'ubicació de serveis mancomunats, de situació de punts d'informació, d'àrees d'esbarjo, de miradors, etc., aspectes fins ara totalment desconsiderats (la Cisa, St. Sebastià, Can Boquet, St. Crist, etc.).

3.3.1.3 CONCLUSIONS: CRITERIS, OBJECTIUS I SOLUCIONS GENERALS DEL POUM

1

Garantir els enllaços extrems del camí del Sot d'en Pi amb la carretera de Premià de Mar a Premià de Dalt i la carretera de Vilassar de Mar a Cabriels.

2

Restituir la plena comunicació vial rodada de Vilassar de Dalt amb Vilassar de Mar, tant per a l'accés agrícola, com l'industrial i el turístic. Això ha de significar la recuperació de l'antic camí i la connexió amb el camí del Mig.



3.3.2 XARXA VIÀRIA URBANA

3.3.2.1 Estat actual

Cara a la seva millor anàlisi i comprensió, la xarxa urbana actual de Vilassar de Dalt es pot jerarquitzar en 4 nivells:

- a) Xarxa bàsica: estructura el nucli històric de Vilassar de Dalt i les comunicacions d'aquest amb els pobles de l'entorn.
- b) Xarxa local: estructura cadascun dels barris i els comunica amb la xarxa bàsica.
- c) Xarxa sectorial: dóna accés viari a cadascuna de les parcel·les i edificacions.
- d) Xarxa de vianants: permet recorreguts en els que el vianant té la màxima prioritat, tot i que es pot compartir, en algun cas, amb altres mitjans compatibles, com ara la bicicleta.

L'anàlisi de l'estat actual d'aquesta xarxa posa en evidència múltiples conflictes i mancances:

- L'existència de vials massa estrets pel servei que ara donen o bé que acaben en cul de sac dificultant la permeabilitat dins de Vilassar de Dalt, afavorint l'ús del vehicle privat en allargar-se i dificultar-se els recorreguts.
- La manca de suficients, atractius, continus i segurs recorreguts, a peu i amb bicicleta. Resoldre aquesta situació és bàsic, per exemple, per accedir a les escoles i fomentar aquesta pràctica entre les futures generacions.
- La interacció dels grans vehicles de transport industrial amb el trànsit del nucli urbà, per manca d'indrets de canvi de sentit, d'accessos separats i de senyalització adequada.
- La manca de comunicació entre barris per obstacles naturals o grans propietats que romanen impermeables a la circulació urbana.



3.3.2.2 Propostes

La nova vialitat proposada en aquest apartat fa referència tan al sòl urbà com al sòl urbanitzable. En cada cas i segons la situació de cada àmbit, aquesta vialitat proposada pot ser de caire bàsic, local, sectorial o de vianants. Hi ha àmbits en sòl urbanitzable que per la seva particular ubicació respecte la resta del municipi no se'ls requereix cap aportació viària a alguna de les 4 tipus de xarxes existents i hi ha àmbits que sí. Per tant, cada àmbit pot proposar la seva pròpia vialitat al temps que integra la nova vialitat que traça aquest POUM cara a l'interès general del municipi.

Propostes d'intervenció a la xarxa bàsica

. **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).

Propostes d'intervenció a la xarxa local

La xarxa local es mostra actualment incompleta, discontinua i hereva de l'heterogeneïtat dels processos històrics d'urbanització de Vilassar de Dalt. Es manifesta també l'existència de barreres urbanístiques (sectors per consolidar) que dificulten la connexió de vianants i vehicles entre barris veïns.

. Es proposa millorar la comunicació entre les urbanitzacions de Ponent i també d'aquestes amb l'Avinguda de la Cisa mitjançant l'actuació a l'àmbit de Can Galindo.

. Realitzar la comunicació entre l'Avinguda Sant Sebastià amb el carrer Dr. Ferran mitjançant el desenvolupament de l'àmbit de Can Reig - Ca l'Alsina, per tal de redistribuir millor la circulació rodada procedent del Nord cap a la Riera Targa i així evitar que tot el trànsit rodat es concentri sempre al creuament de la Riera Targa amb l'Avinguda St. Sebastià, al sector de la Quintana.

. Realitzar la comunicació entre l'Avinguda dels Gegants (sector Can Tarrida) amb el barri de La Galbanya mitjançant el desenvolupament de l'àmbit del Torrent Daniel permetent així dotar-la així d'un nou accés cap a Ponent.



Propostes d'intervenció a la xarxa sectorial

. El desenvolupament de l'àmbit del Torrent Daniel permet l'establiment del màxim de connexions rodades possibles entre el sector de Can Tarrida i el Torrent Lloberas.

. L'àmbit que compren l'Institut i Les Sedes constitueix una clara barrera urbanística entre els barris veïns de St. Sebastià i de La Galbanya. Aquest POUM obre una nova connexió en benefici d'ambdós que alhora separa l'Institut de Les Sedes.

. El desenvolupament de l'àmbit de Can Reig – Ca l'Alsina considera la connexió mútua entre els barris del Ravalet i de La Fornaca.

. El Camí Elena aconseguirà la connexió natural entre el sector Serra d'en Pons amb els nous vials de Vallmorena, interconnectant ambdues zones industrials de Vilassar de Dalt, tot facilitant l'accés dels vehicles industrials així com la circulació en cas d'emergència.

. L'accessibilitat rodada al Passatge de les Ermites és molt difícil. Aquest POUM desenvolupa un nou àmbit amb un nou traçat de vial per permetre vial l'accés rodat als habitatges.

Propostes d'intervenció a la xarxa de vianants

Considerant que actualment molts recorreguts de proximitat es realitzen a Vilassar de Dalt amb vehicle per la dificultat de seguir a peu uns recorreguts àgils i atractius, tot salvant els importants desnivells existents, aquest POUM amplia al màxim la longitud de l'actual xarxa de vianants en els següents indrets:

. Al límit del contacte entre el Club de Tennis de la Cisa i el sector del Camp dels Hermanos, s'ha realitzat, aprofitant el necessari, i encara pendent, tractament de l'espai lliure existent, la perllongació cap al Nord del recorregut de vianants ja existent a l'àmbit del Camp dels Hermanos.



. Amb el desenvolupament en aquest POUM de l'àmbit urbà de Ca l'Alsina, s'ha aconseguit la conservació, com espai públic lliure, del bosquet existent a Ca l'Alsina. Aquest és compatible amb el traçat pel seu interior d'un nou recorregut de vianants. Aquest pas de vianants permet salvar millor el desnivell existent en aquest àmbit i segregar el trànsit de vianants i de vehicles en la difícil cruïlla del Carrer Josep Vicenç Foix amb el Camí de Mataró.

. Aquest POUM ha intentat realitzar el traçat i urbanització de camins transversals que facin de dreuera per al pas de vianants entre els llargs carrers de la urbanització de St. Sebastià, i així afavorir els recorreguts a peu tal com ja existeix al barri de La Fornaca. A més aquests passatges permeten comunicar a peu Can Rafart amb el cim de St. Sebastià, interessant espai lliure i excepcional mirador.

. Es proposa traçar dins l'àmbit de Can Roure un accés de vianants que faci dreuera 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.

. Es proposa traçar, dins l'àmbit del Torrent Daniel, un pas de vianants que connecti el pla amb la muntanya.

. Es proposa crear un vial d'accés de vianants des de la Riera Salvat al carrer Manuel Moreno a través de l'àmbit de Can Ribot. D'aquesta manera es reforça l'activitat de la plaça Onze de Setembre i afavoreix el futur ús de Can Ribot com equipament.

. 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.

. 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, gràcies al nou traçat que realitza el POUM, 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.

. 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, aquest POUM facilita la creació d'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. Aquest nou POUM obre un vial de vianants que dóna rellevància urbana al mas de Cal Mateu del Nen.

3.3.2.3 CONCLUSIONS: CRITERIS, OBJECTIUS I SOLUCIONS GENERALS DEL POUM

1

Jerarquitzar i classificar la xarxa viària pública existent, cara a graduar els usos admissibles i establir les intensitats urbanístiques que pot suportar el viari urbà en cada cas.

2

Completar progressivament l'actual xarxa viària per tal de pal·liar els conflictes locals existents i les mancances que presenta. d'aquesta manera es volen evitar els mal usos actuals del viari.



3

Fomentar al màxim la xarxa de vianants, en quantitat i qualitat, considerant especialment les necessitats dels col·lectius no laborals (joves, 3^a edat, mestresses, etc.), afavorint així la qualitat de l'ambient urbà a peu de carrer.

3.3.3 XARXA VIÀRIA NO URBANA

3.3.3.1 Estat actual

Sobre l'antiga xarxa rural i pre-industrial del Baix Maresme es va superposar l'autopista i també les noves carreteres de La Cisa, de Cabrils i de Premià de Mar. Aquesta darrera comunicació vial amb Premià de Mar s'ha potenciat molt en augmentar cada cop més la relació de Vilassar de Dalt amb Barcelona a través del ferrocarril i l'autopista.

En canvi els antics vials, com ara Camí de Mataró, Camí de Vilassar de Mar, Camí del Mig i Camí de la Costa, han anat perdent la seva importància original. Es fa necessari recuperar el paper equilibrador d'aquests vials històrics per tal de mantenir l'equitat territorial a tot el municipi pel que fa a l'accessibilitat.

Tanmateix la convivència d'ambdues xarxes viàries, la consolidada i la històrica, presenta encara molts conflictes i ineficiències. Per tal de millorar aquesta situació, el nou POUM ha realitzat les següents intervencions:

3.3.3.2 Propostes

Franja de la Plana:

. Es proposa que el Pla Especial de les Vores de l'Autopista potenciï i ampliï el nombre de passos existents a través de l'autopista, per tal de millorar les interconnexions entre el sòl rural situat a ambdós costats d'aquesta via ràpida.



. Aquest mateix pla especial ha d'establir la recuperació i la creació d'una xarxa de vials que faciliti l'accés de les actuals explotacions agrícoles productives al Camí del Sot d'en Pi i també als vials paral·lels a l'autopista que poden esdevenir en el futur el desdoblament de la N-II.

. Aquest mateix pla especial ha de completar el traçat d'un Camí de la Plana, vial que comuniqui els dos extrems del Camí del Sot d'en Pi però a través del Torrent del Blaqueig, del vial existent paral·lel a l'autopista per Vilassar de Dalt i del Camí de Can Badia que actualment fa de límit de terme amb Cabriels.

3.3.3.3. CONCLUSIONS: CRITERIS, OBJECTIUS I SOLUCIONS GENERALS DEL POUM

1

Recreació d'una xarxa viària no urbana, madura i completa, a partir de les traces dels antics camins i el traçat de nous, d'acord amb les actuals necessitats (protecció, coneixement, accessibilitat) dels usos del sòl no urbanitzable (turisme, agricultura extensiva, forestal, ramaderia, etc.)

3.3.4 VIA PÚBLICA : HABITABILITAT

3.3.4.1 Estat actual

Les mesures de reurbanització viària fins ara practicades als barris de Can Salvat, Del Pi i La Galbanya, i a l'Àrea de Vianants del Centre de Vilassar de Dalt per tal d'augmentar el confort de la via pública, s'han valorat positivament i fóra bo estendre-les a la resta de vies urbanes del municipi.

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, postes de serveis, etc.), els traçats poc atractius, dificultosos i sense una prioritat suficient del vianant sobre els vehicles.



En una població com Vilassar de Dalt la utilitat dels recorreguts de vianants encara és defensable (el 90% del sòl residencial es troba a menys de 1.000 m del centre urbà, la qual cosa equival a desplaçaments màxims aproximats de 15 minuts). A més és l'únic trànsit que proporciona el caliu urbà i permet el frec i l'intercanvi entre les persones, base de l'ambient i la convivència de poble.

3.3.4.2 Propostes

Per tant, el nou POUM ha proposat les següents activitats:

- . Creació de Noves places públiques i millora de les ja existents, especialment a les zones amb una gran densitat de població i amb una mancança d'espais públics propers i propis (El Pi, La Galbanya, etc.)
- . Ampliació de carrers de secció viària insuficient, inadequada o en cul de sac: s'han generat, segons cada cas, ampliacions, continuïtats o nous recorreguts de vianants.
- . Transformació dels trams urbans de les Rieres: es proposa crear rambles de passeig, on la riera esdevé un espai lliure verd compatible amb la vialitat.
- . Millora de les voreres de les vies principals, remodelar l'actual secció, amb amplades de voreres molt sovint insuficient per als vianants (Camí de Mataró, Av. Mare de Deu de la Cisa, Av. de Sant Sebastià, etc.), cara a facilitar els recorreguts de vianants o de ciclistes, bé cap a les altres poblacions, bé cap els equipaments perifèrics, bé cap el PEIN, etc.

3.3.4.3. CONCLUSIONS: CRITERIS, OBJECTIUS I SOLUCIONS GENERALS DEL POUM

1

Augmentar el confort i la seguretat de la urbanització actual de la via pública (il·luminació, arbrat, guinguetes, barreres urbanístiques, proteccions, senyalització, etc.), especialment cara al seu ús per als vianants.



3.3.5 MOBILITAT: REGULACIÓ DE L'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT DE MOTOR

3.3.5.1 Estat actual

L'ús creixent del vehicle privat de motor a Vilassar de Dalt està desbordant totes les previsions i està esdevenint un problema d'ordre urbà de primera magnitud perquè:

- La xarxa viària del sector central no té una secció suficient per a facilitar simultàniament l'aparcament i a més el trànsit en doble direcció.
- L'orografia accidentada de Vilassar de Dalt i la poca qualitat ambiental de les vies urbanes no conviden a la circulació a peu.
- Els ciutadans nouvinguts a Vilassar de Dalt han accelerat la generalització de la cultura de l'ús "quotidià" de l'automòbil (ús diari per a desplaçar-se a l'escola, el comerç i el treball).
- Els treballadors que venen cada dia de fora del municipi envaeixen, inevitablement, els carrers de Vilassar de Dalt amb els seus vehicles durant la jornada laboral.
- Els nous barris residencials de la perifèria no són habitables sense l'ús del vehicle privat perquè no disposen de serveis diaris (comerç, escola, equipaments, etc.) propers.
- Tots els actes públics que atrau Vilassar de Dalt comporten una gran concentració de vehicles provinents de fora.
- El planejament que ara es revisa (NNSS 1992) no presentava, pràcticament, cap proposta en la direcció de regular l'ús del vehicle privat de motor.
- El transport públic no ha aconseguit donar la quantitat i qualitat del servei que es precisava per a ser una alternativa real a l'ús del cotxe privat.
- Els vehicles privats a motor estan limitant enormement la presència dels vianants a la via pública, que se senten incòmodes, insegurs i desplaçats.



3.3.5.2 Proposta

1. Transport col·lectiu:

El transport públic actual no serveix suficientment tots els barris de VdD ni tampoc totes les expectatives possibles de servei dels diferents col·lectius (joves, treballadors, escolars, gent gran, etc.). Aquest POUM proposa:

- Crear 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, tal com ja es fa a Premià de Mar, 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.
- La instauració d'un transport públic urbà, local, del Baix Maresme, complementari de l'anterior, que serveixi la circumval·lació entre els nuclis de Vilassar de Dalt, Cabriels, Vilassar de Mar, Premià de Mar i Premià de Dalt.

2. Transports específics:

A part del trànsit en general, hi ha trànsits específics a Vilassar de Dalt amb notables disfuncionalitats com ara l'escolar o el trànsit de mercaderies a la zona industrial. El POUM apunta solucions de millora immediates a aquests transports que, en moments puntuals, col·lapsen la xarxa viària:

- Reubicació progressiva dels centres escolars de Vilassar de Dalt en zones de més baixa densitat i ús residencial, alhora que creació de recorreguts per a vianants (acompanyants i nens) més atractius i segurs, els anomenats "camins escolars". Aquestes mesures urbanístiques es podrien combinar amb accions socials com la instauració del "pedi-bus" (grups de nens que caminen a peu junts pel carrer en companyia d'un monitor que els recull en les parades senyalitzades).



- Pel que fa al transport de mercaderies el POUM estableix buidar d'aparcament les vies del polígon industrial creant nous aparcaments i potenciant el transport públic, i en segon lloc establir itineraris circulars d'entrada i sortida a les àrees industrials.

3. Aparcaments públics:

Aquest POUM proposa la creació d'una xarxa eficient i completa d'aparcaments públics, amb diversos objectius:

- Buidar el més possible les vies urbanes de la servitud de la presència permanent de vehicles aparcats, els quals dificulten el pas de les persones, les seves relacions humanes a l'espai públic urbà i també les activitats de càrrega i descàrrega pel comerç.

- Afavorir l'ús del transport col·lectiu facilitant l'aparcament del vehicle privat a prop de les parades de transport públic ("park and ride"). Les noves parades de transport públic s'han de planificar en el futur com a nodus d'intercanvi entre els diversos sistemes de transport públic i privat.

- Situar aparcaments de rotació a la vora de tots els equipaments públics i privats per a evitar la congestió als barris propers afectats.

Seguidament es presenta un quadre resum de l'estat actual de la xarxa d'aparcaments d'ús públic i la ampliació que aquest POUM presenta. No es consideren, d'entrada, els cordons d'aparcament a la via pública, obtinguts pel condicionament i millora de la secció vial (barris de Can Salvat, La Galbanya i El Pi). La superfície d'aparcament i el nombre de places són dades aproximades i només vàlides per a una estimació inicial cara un predimensionat.

La classificació establerta fa referència al seu ús i no pas a la seva qualificació urbanística com a sistema.



Aparcaments dissuasoris (A1)

Resulta difícil, des de l'actual sistema de transport públic, arribar als equipaments de Vilassar de Dalt situats al nucli antic (CAP, Poliesportiu, Teatre, etc.).

Malgrat l'èxit primer de les "zones blaves" i de les àrees d'aparcament lliure de Can Bruguera, Plaça del Teatre i de Can Robinat, manquen encara més places d'aparcament, que facilitin l'accés final a peu dels ciutadans i visitants a l'àrea central (prioritat invertida), previ aparcament del seu vehicle privat en un aparcament dissuasori de proximitat.

El POUM pressuposa que aquestes places d'aparcament són de rotació durant el dia (passavolants i visitants) i estables pels residents del propi centre durant la nit.

Aquest POUM estableix un nou enclavament d'aparcament dissuasori a **Can Cabanyes**, per a millorar l'accessibilitat al nucli d'equipaments de Can Banús, a afegir a l'actual de **Can Manyer**, en aquest cas per a millora de l'accessibilitat, des de llevant, al centre històric i cultural.

(A1)	codi	nom	comentaris	gestió	nº places
- APARCAMENTS DISSUASORIS ACCÉS ALS EQUIPAMENTS DE L'ÀREA CENTRAL I AL PEIN	A1.1	Can Bruguera	Afectat per la servitud d'accés a Can Bruguera pel carrer Ignasi Iglesias.	existent	70
	A1.2	Can Manyer	Semisoterrani aprofitant el desnivell existent.	existent	100
	A1.3	Can Cabanyes	Prové cessió PP8 .	nou	35
Total					205

Aparcaments de dia (A2)

A l'àrea comercial central i a la zona industrial les necessitats d'aparcament són elevades. Les disponibilitats actuals (Can Bruguera, Can Robinat i Vallmorena) són clarament insuficients.



El POUM ha intentat garantir i facilitar l'aparcament de dia pels treballadors i proveïdors (zones de càrrega i descàrrega) que es desplacen cada dia a Vilassar de Dalt, tot establint nous enclavaments a:

- **Camí Elena i Els Tints**, al servei del polígon existent Serra d'en Pons.
- **Narcís Monturiol**, al servei del polígon existent Serra d'en Pons.
- **Els Tints**, al servei del polígon Serra d'en Pons

	codi	nom sector	comentaris	gestió	nº places
A2 - APARCAMENTS DE DIA (ÚS TERCIARI I INDUSTRIAL)	A2.1	Narcís Monturiol	Ja executat, UA4 de les NNSS 1992, però pendent de formalitzar la cessió i l'adequació.	existent	65
	A2.2	Narcís Monturiol	Ja executat, UA4 de les NNSS 1992, però pendent de formalitzar la cessió i l'adequació.	existent	35
	A2.3	Mercat de Can Robinat	Aparcament de gestió privada (2 plantes soterrani)	executat	175
	A2.4	Camí Elena	Aparcament de cessió per a l'ús industrial.	nou	70
	A2.5	Riera de Vilassar	Aparcament de cessió per a l'ús industrial a afegir al A2.1.	nou	85
	A2.6	Els Tints	Aparcament de cessió per a l'ús industrial.	nou	30
Total					460

Aparcaments de vespre i nit (A3)

Manquen àrees d'aparcament regulades per a l'ús propi dels ciutadans residents a Vilassar de Dalt, especialment a l'àrea central on resulta també difícil ubicar aparcaments privats dins dels edificis.



	codi	nom	comentaris nou ús	gestió	nº places
A3 – APARCAMENTS DE VESPRE I NIT (ÚS RESIDENCIAL)	A3.1	Can Robinat	També pot tenir funcions d'intercanviador de transports i d'aparcament de proximitat a equipament.	existent	VEURE A2.3
	A3.2	Plaça del Teatre	Dins el PMU de can Mañé i Plaça del Teatre.	existent	30
	A3.3	Can Bruguera	Afectat per la servitud d'accés a Can Bruguera pel carrer Ignasi Iglesias.	existent	VEURE A1.1
	A3.4	Torrent Daniel	Residents de l'àmbit.	nou	20
	A3.5	Les Sedes	Compatible amb el seu ús ocasional com espai lliure.	nou	20
	A3.6	Can Reig Ravalet	Residents de l'àmbit.	nou	40
	A3.7	Can Jaumetó	Aparcament (soterrat) compatible amb el seu ús en superfície com espai lliure.	nou	20
Total					130

Aquest POUM proposa la possibilitat d'obtenir places addicionals afavorint l'establiment de convenis d'aparcament en els solars privats actualment sense edificar, disponibles al centre, per així alliberar la via pública de la servitud de l'aparcament i també aprofitant com a complementaris els aparcaments de dia.

Aparcaments addicionals (A4)

A les àrees de nou desenvolupament urbanístic, el nou POUM preveu unes places d'aparcament addicionals a les estrictament necessàries per tal d'absorbir els ciutadans visitants, els segons vehicles particulars i les necessitats desateses dels barris més propers. En cas contrari es repetiria l'experiència d'altres zones del municipi amb els carrers plens de vehicles damunt les voreres.



S'han establert nous enclavaments d'aparcament adicional a :

- **Torrent Daniel**
- **Can Reig**
- **Can Colomer**

	codi	nom	comentaris nou ús	gestió	nº places
A4 - APARCAMENT ADDITIONAL (URBANITZABLE)	A4.1	Torrent Daniel	Suport adicional a La Galbanya.	nou	45
	A4.2	Can Reig (La Fornaca)	Suport adicional a La Fornaca.	nou	60
	A4.3	Can Colomer	Suport adicional a La Cisa.	nou	45
Total					150

Aparcament per als nous equipaments (A5)

Els nous equipaments públics de cessió que s'executin els propers anys sempre incorporaran, segons el nou POUM, una reserva propera de places d'aparcament. Aquesta exigència, però, en el cas dels PMU i el PEu es farà compatible amb els espais lliures propers. S'han establert nous enclavaments a:

- **Els Tints**
- **Can Reig**

aparcaments públics	codi	nom	comentaris nou ús	gestió	nº places
A5 - NOUS EQUIPAMENTS	A5.1	Els Tints	Compatible amb el seu ús ocasional com espai lliure.	nou	VEURE A2.6
	A5.2	Can Reig	Lligat al nou equipament de l'antic Escorxador.	nou	30
Total					30



Aparcaments als nodes intercanviadors (A6) (“park and ride”)

Aquest POUM ha potenciat l'existència a Vilassar de Dalt de nodes intercanviadors que permetin el pas dels mitjans de transport privat al transport públic i viceversa. Es tracta de conjunts de parades de bus + aparcaments + taxi , àdhuc amb serveis . S'han establert nous enclavaments a :

- Can Roure
- Can Nolla

A6 - INTER- CANVIADORS	codi	nom	comentaris nou ús	gestió	nº places
	A6.1	Can Roure (plaça Pau Casals)	Actualment és una zona verda però sempre ocupada pels vehicles. Es proposa la seva reurbanització adequada al seu ús real.	canvi d'ús	25
	A6.3	Can Nolla	Es proposa la seva utilització com a intercanviador i aparcament de part del sòl de cessió existent.	canvi d'ús	120
Total					145

Aparcaments associats a la vialitat (A7)

Els vials de Vilassar de Dalt que disposen d'una secció de pas més generosa es troben destinats, actualment, únicament al trànsit, el qual adquireix en certs moments una velocitat inadequada per a una travessia urbana. El nou POUM proposa una reurbanització d'aquests vials que consideri l'ampliació de les actuals voreres i l'establiment de cordons d'aparcament. L'estretament de la secció actual d'aquest vials contribuirà a reduir l'excés de velocitat. En alguns casos es tracta de vials de doble direcció que, a curt termini, han d'esdevenir d'una sola direcció.



A7	codi	nom i matrícula	comentaris	gestió	nº places
- ASSOCIATS A LA VIALITAT	A7.1	Manuel Moreno	zona blava	existent	25
	A7.2	Plaça de la Vila	zona blava	existent	15
	A7.3	La Fornaca – C/ Tarragona	bateria	existent	30
	A7.4	La Fornaca – C/ Joan Oliver	bateria	existent	50
	A7.5	La Fornaca – C/ Salvador Espriu	bateria	existent	25
	A7.6	La Fornaca – Camí de Mataró	bateria	existent	50
	A7.7	La Fornaca – Fornes	bateria	existent	15
	A7.8	Can Nolla	bateria	existent	25
	A7.9	Sot d'en Pi	bateria	existent	60
	A7.10	Reina Elisenda	bateria	existent	25
	A7.11	Vallmorena I	bateria	existent	55
	A7.12	Vallmorena II	bateria	existent	55
	A7.13	La Galbanya	Bateria	existent	15
	A7.14	Riera de Vilassar	Cordó.	nou	270
	A7.15	Camí de Mataró	Cordó.	nou	60
	A7.16	Av. de la Cisa	Cordó.	nou	35
	A7.17	Av. St. Sebastià	Cordó.	nou	55
	A7.18	Riera Targa	Cordó.	nou	30
	A7.19	J.V. Foix	Cordó.	nou	40
	A7.20	Salvat Papasseit	Cordó.	nou	50
Total					985

- Simultaneïtats

Resulta evident que un mateix espai d'aparcament pot realitzar diverses funcions d'aparcament al llarg del dia. En aquesta document tan sols s'ha destacat l'ús més rellevant.

- Tractament paisatgístic dels nous aparcaments en superfície



La profusió, necessària d'altra banda, de més espais per a aparcament pot marcar notablement el nou paisatge urbà de Vilassar de Dalt tot i que millori la situació viària actual. És per aquest motiu que aquest POUM aconsella que els nous aparcaments de superfície que es condicionin a Vilassar de Dalt han de ser urbanitzats com autèntics espais lliures en combinació amb elements verds (arbres d'ombra, paviments de sauló, etc.), que redueixin l'impacte ambiental (temperatura, soroll, taques d'oli, cops, soroll, etc) propi d'aquestes superfícies.

3.3.5.3. CONCLUSIONS: CRITERIS, OBJECTIUS I SOLUCIONS GENERALS DEL POUM

1

Oferir alternatives reals al trànsit amb vehicle privat, tan per al trànsit intern com per als desplaçaments a fora del municipi.

2

Fer més eficient i útil el transport públic de viatgers i mercaderies.

3

Augmentar el nombre d'aparcaments, urbanitzats com espais lliures disponibles ocasionalment.