



## VILASSAR DE DALT

**Estudi de  
mobilitat urbana  
sostenible**

**2019 - 2025**

*Diagnosi de mobilitat*

*JULIOL 2019*



**Diputació  
Barcelona**

[vilassar.cat](http://vilassar.cat)



**Ajuntament  
Vilassar de Dalt**





**CALENDARI ESTUDI DE MOBILITAT**

**TERRITORI I SOCIOECONOMIA**

**MODE A PEU**

**MODE BICICLETA**

**MODE TRANSPORT PÚBLIC**

**MODE VEHICLE PRIVAT. CIRCULACIÓ**

**APARCAMENT**



## Principals estudis previs:

Camins escolars  
POUM  
Pla Accessibilitat  
PLSV  
Pla Turisme  
Dades zona blava  
IDESCAT  
Estudi de gènere



*Recollida d'informació*

*Treball de camp*

*Tractament de dades*

*Diagnosi tècnica*

**Diagnosi participada \***

**Propostes tècniques**

**Propostes participades\***

**Document definitiu**

**MARÇ -**

**ABRIL**

**MAIG**

**JUNY - JULIOL**

**SETEMBRE - OCTUBRE**

**SETEMBRE -OCTUBRE**

**NOVEMBRE**

**DESEMBRE**



## Planificació supramunicipal

PDM RMB 2018-2025  
Pla de mobilitat Maresme  
PITC  
Pla de millora de la qualitat de l'aire

**\* Segons la tipologia de procés participatiu serà necessari el suport d'una empresa especialitzada**



# Territori i socioeconomia

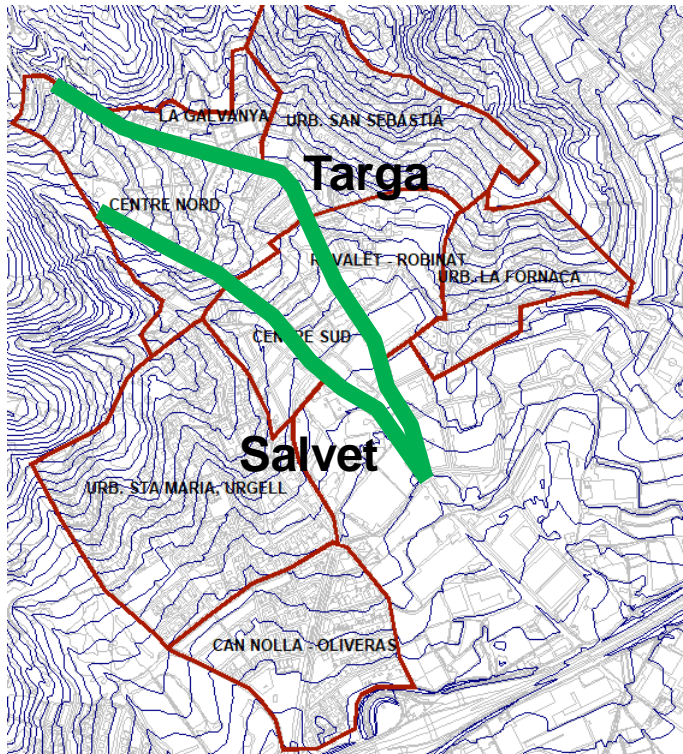


La seva situació a la falda de la Serra Litoral fa que tingui una orografia accidentada amb desnivells importants a l'oest, est i nord.

El municipi s'estructura pel centre del terme a ambdós costats de les Rieres de Targa i Salvet.

El terme municipal té una superfície de 8,86 km<sup>2</sup> i una població de 9.033 habitants (2018), que suposen una densitat de 1.019 hab./km<sup>2</sup>. Aquest valor és similar al dels municipis no costaners del Baix Maresme com Cabriels (1.042), Premià de Dalt (1.587) o Alella (1.019).

El creixement urbanístic en els últims anys s'ha produït pel sud, reduint la distància amb els municipis "de mar" que alhora, també han crescut pel nord. Aquesta dinàmica és comú al Maresme, generant unes necessitats de desplaçaments longitudinals que no disposen d'una xarxa viària preparada.



# Territori i socioeconomia



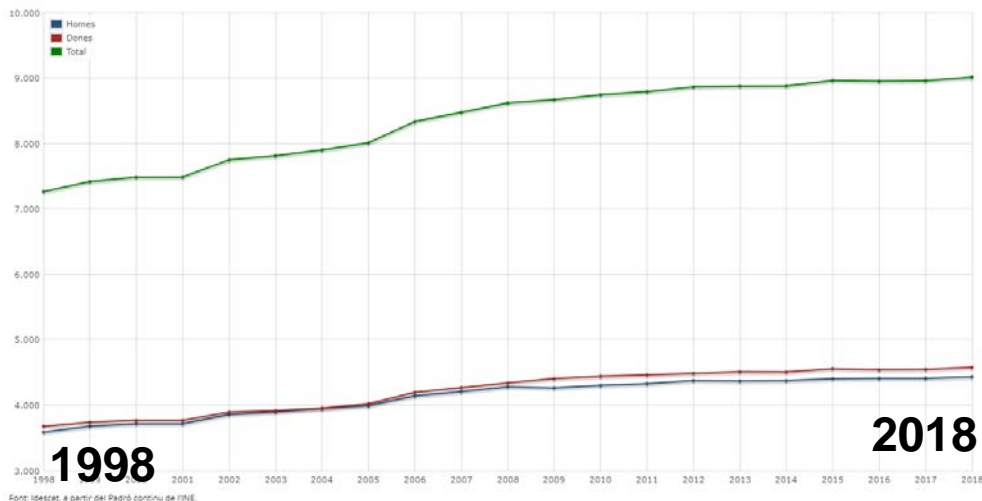
Al municipi hi viuen uns 9.000 habitants l'any 2018. En els últims 10 anys, la població s'ha mantingut estable per sota dels 9.000 habitants amb un creixement del 4,5% de 2008 – 2018.

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

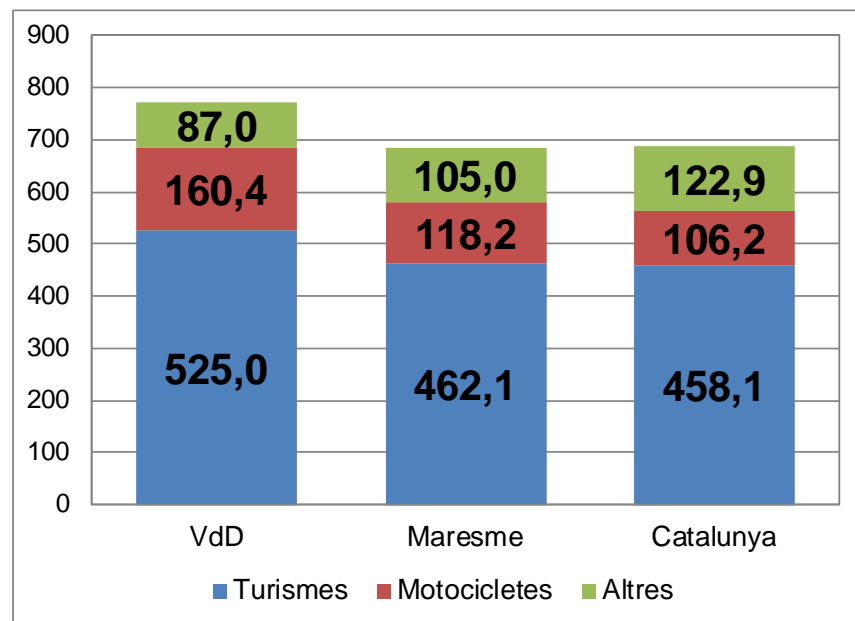
L'índex de motorització es situa als 772 vehicles / 1.000 hab., un 13% superior a la mitjana comarcal. Aquest increment es fa molt palès en el cas de les motocicletes (160), un 36% superior a la mitjana comarcal. Aquest fet pot ser degut a dos factors: proximitat amb BCN que facilita viatges amb moto i les pendents existents al municipi.

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

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



## Motorització (Vehicles 1000 hab.)



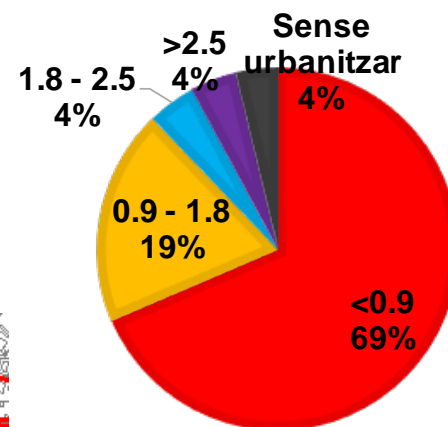
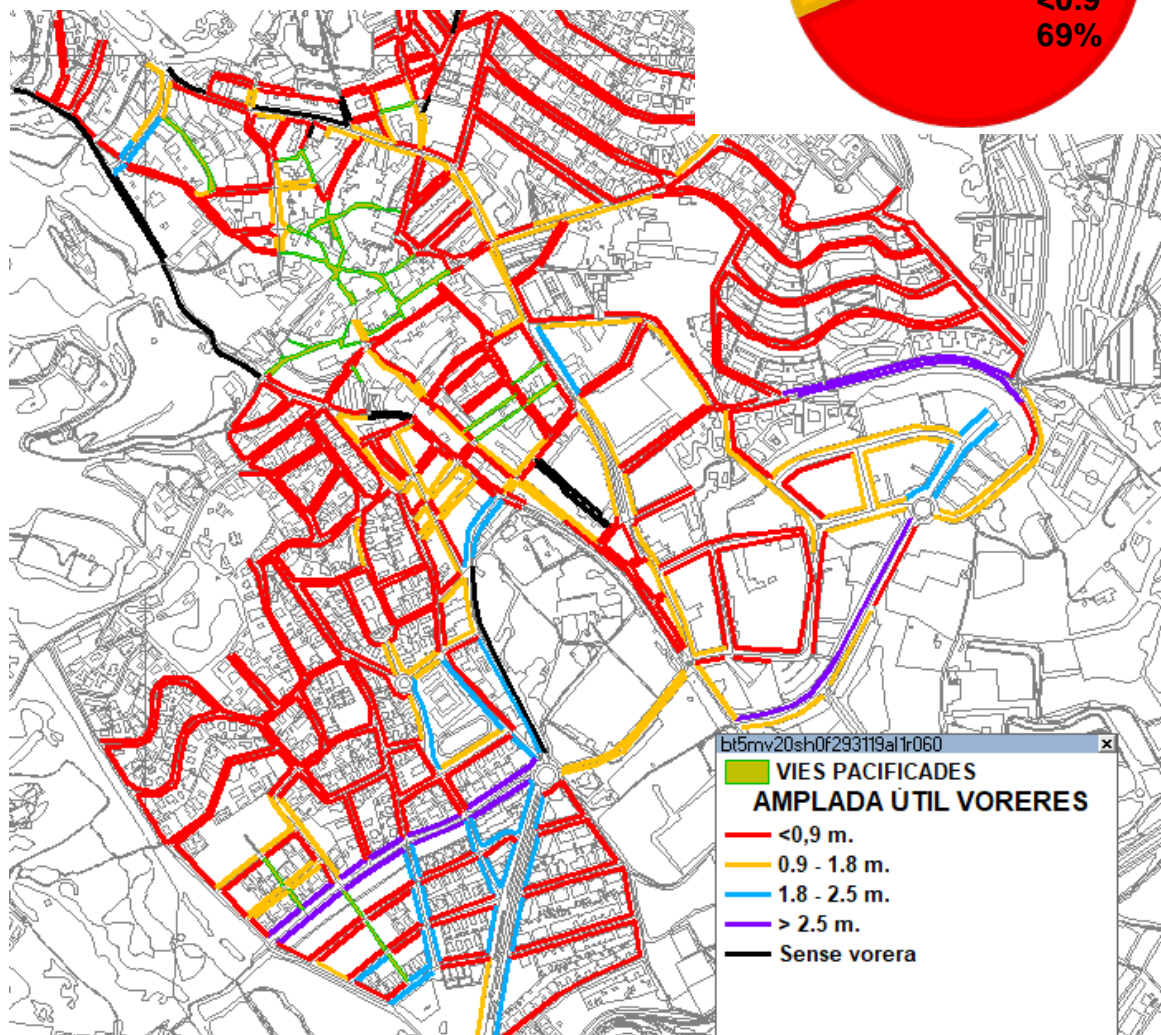




## Amplada útil de voreres

-La major part de les voreres no compleixen l'amplada útil mínima de Codi d'accessibilitat de català (69% menys de 0,9m).

-S'ha prioritzat la ubicació de cordons d'aparcament i dobles sentits de circulació a l'ampliació de voreres, molt afectades per la ubicació de diversos elements reductors de la seva amplada útil (arbres, pals, etc.)





## Zona per a vianants

- S'han habilitat uns 12.000 m<sup>2</sup> de carrers amb prioritat per a vianants

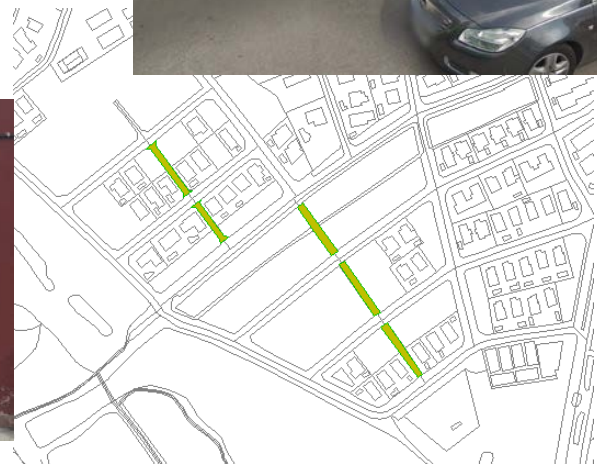


-Es permet la circulació a tots els vehicles (amb excepcions puntuals) al llarg de tot el dia.

-La major part de carrers són de plataforma única.

-S'han pacificat carrers amb jardineres com Murillo, Sort.

-Tot i que els carrers que accedeixen a la Plaça de Vila estan pacificats, la mateixa plaça inclou zona blava, taronja i places de C/D.



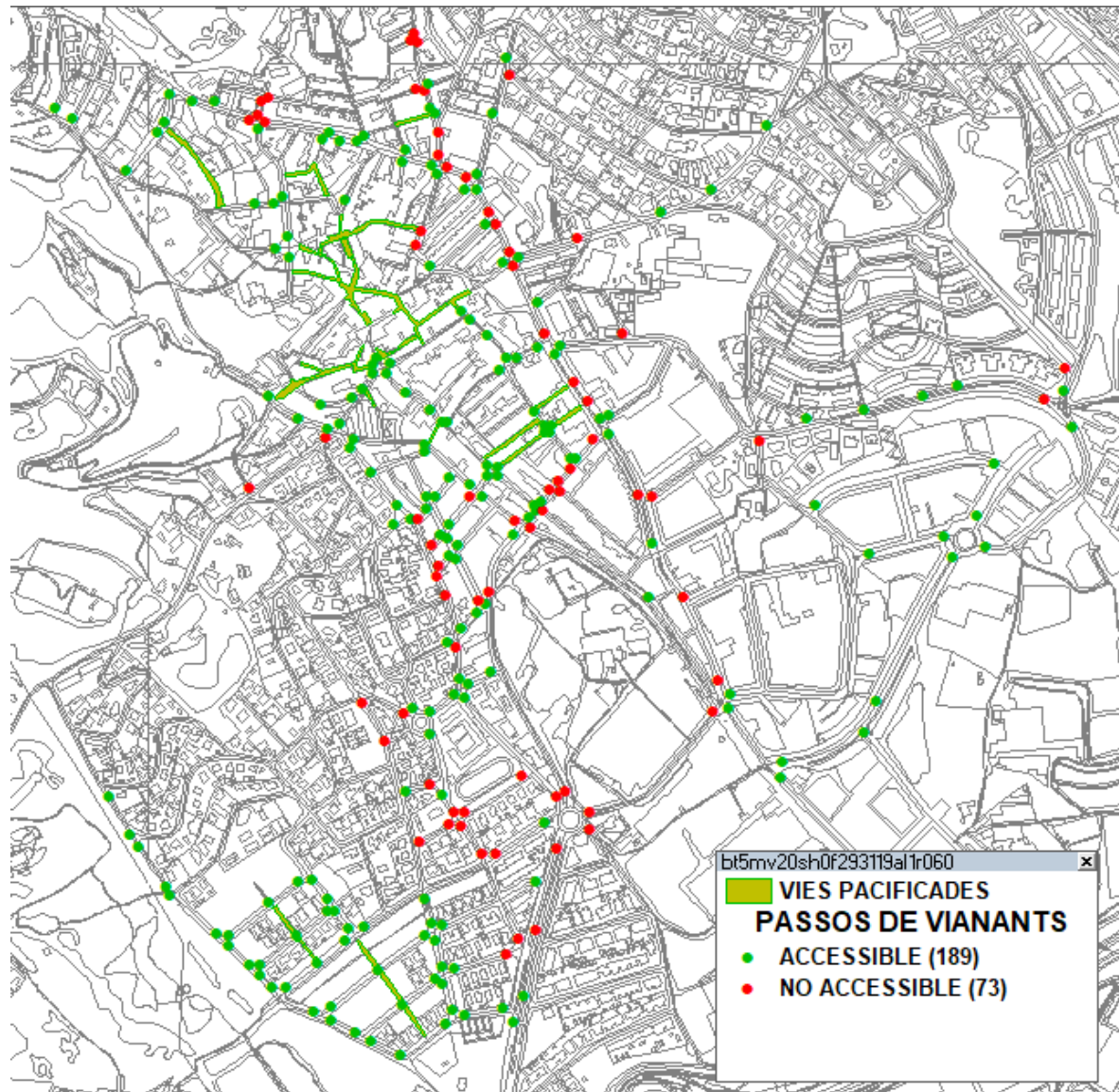
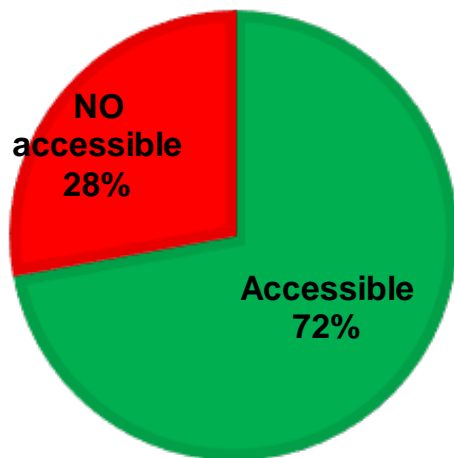


## Passos per a vianants

-Dels 262 passos per a vianants analitzats, un 72% disposen d'unes condicions mínimes d'accessibilitat

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

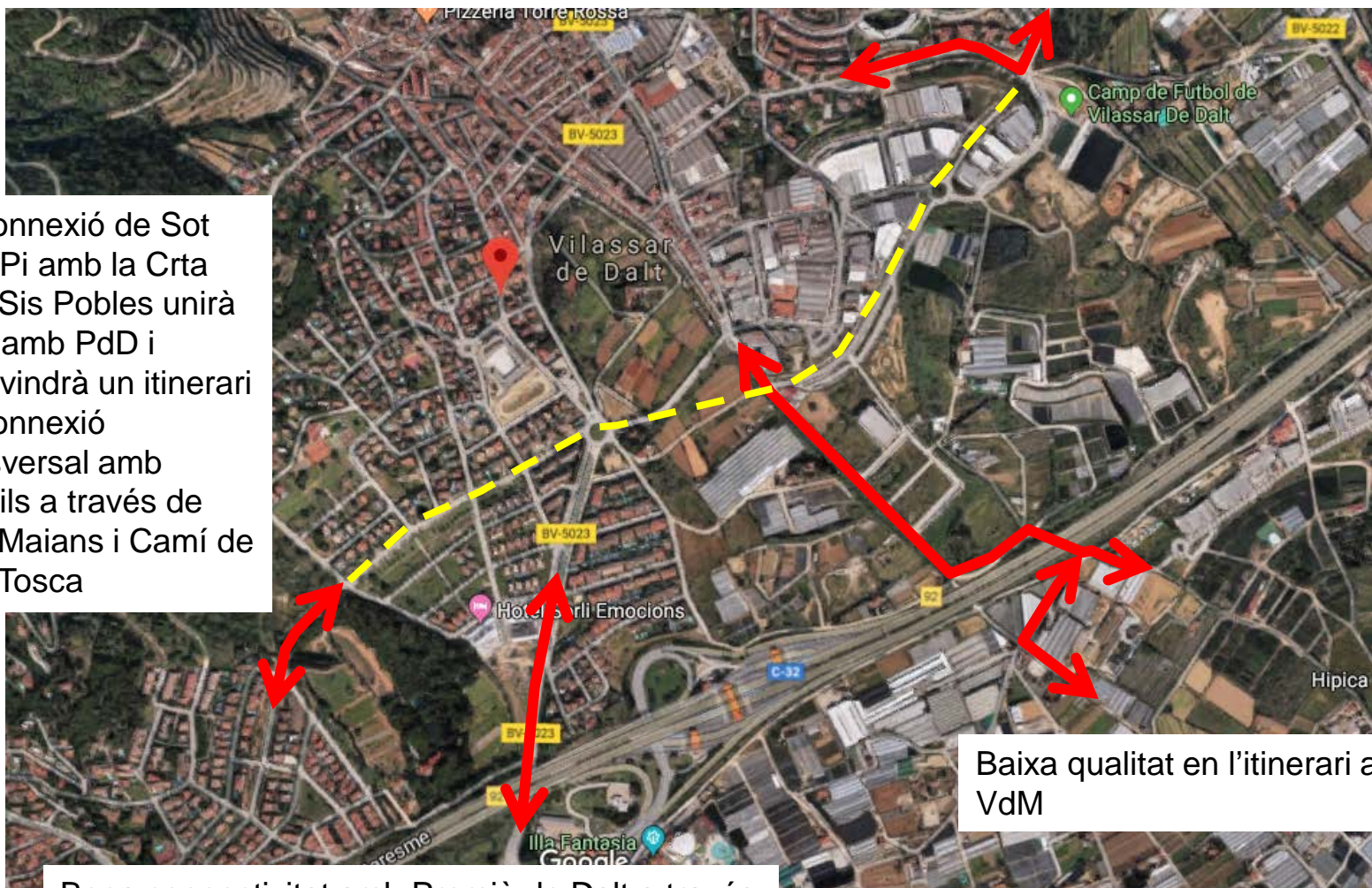
-La major part de carrers de les urbanitzacions de San Sebastià, Santa Maria i Comtes d'Urgell no disposen de passos per a vianants





## Connectivitat amb els municipis veïns

Les connexions es produeixen per la part sud de Vilassar de Dalt. Pel nord, l'Avinguda San Sebastià connecta amb Cabrils i el Camí de la Cisa amb Premià de Dalt, però ambdós amb forts pendents.



La connexió de Sot d'en Pi amb la Crta dels Sis Pobles unirà VdD amb PdD i esdevindrà un itinerari de connexió transversal amb Cabrils a través de Can Maians i Camí de Can Tosca

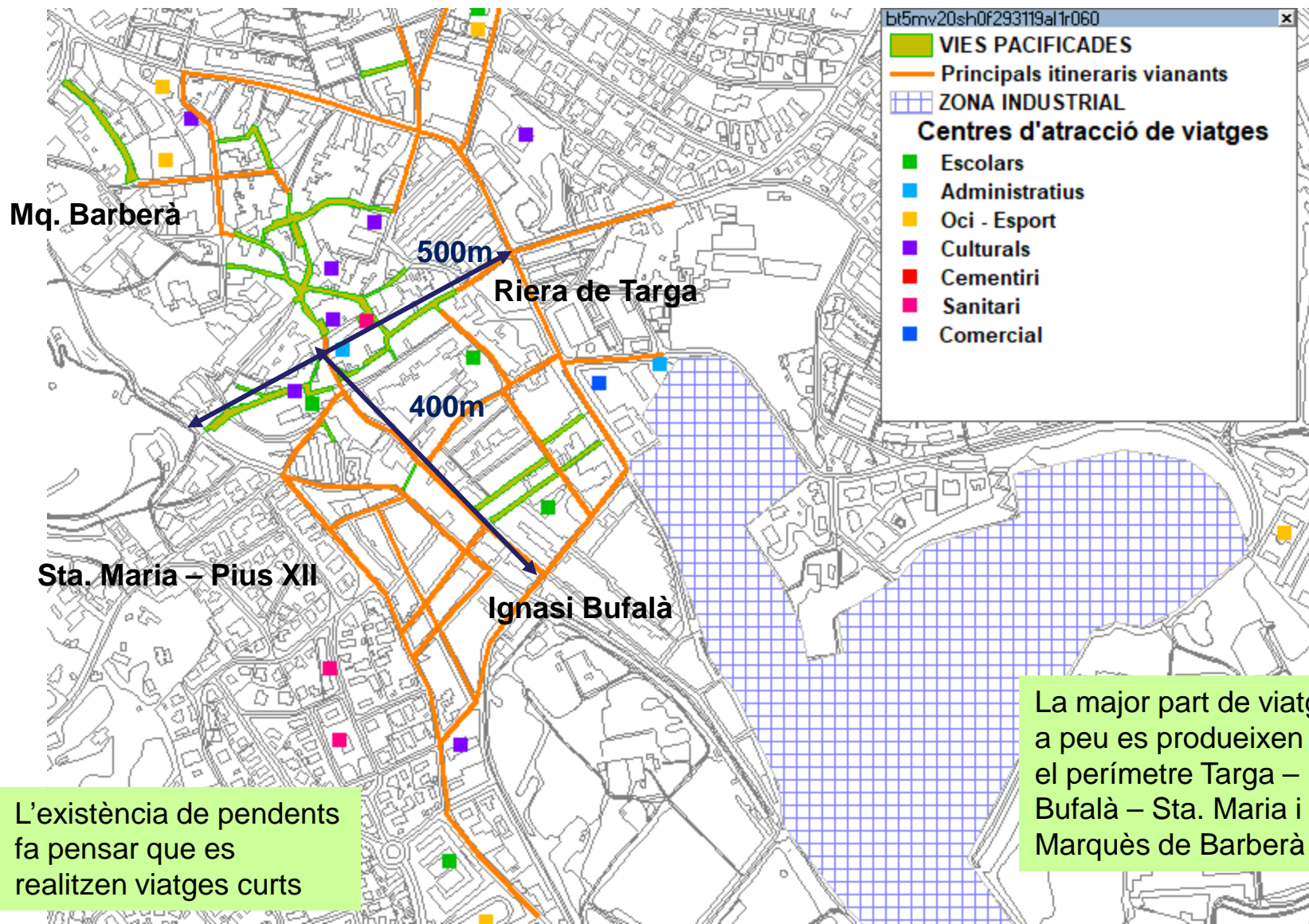
Baixa qualitat en l'itinerari amb VdM

Bona connectivitat amb Premià de Dalt a través d'un itinerari segregat a la Crta. BV5023



## Itineraris per a vianants

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



L'existència de pendents fa pensar que es realitzen viatges curts

La major part de viatges a peu es produeixen dins el perímetre Targa – I. Bufalà – Sta. Maria i Marquès de Barberà



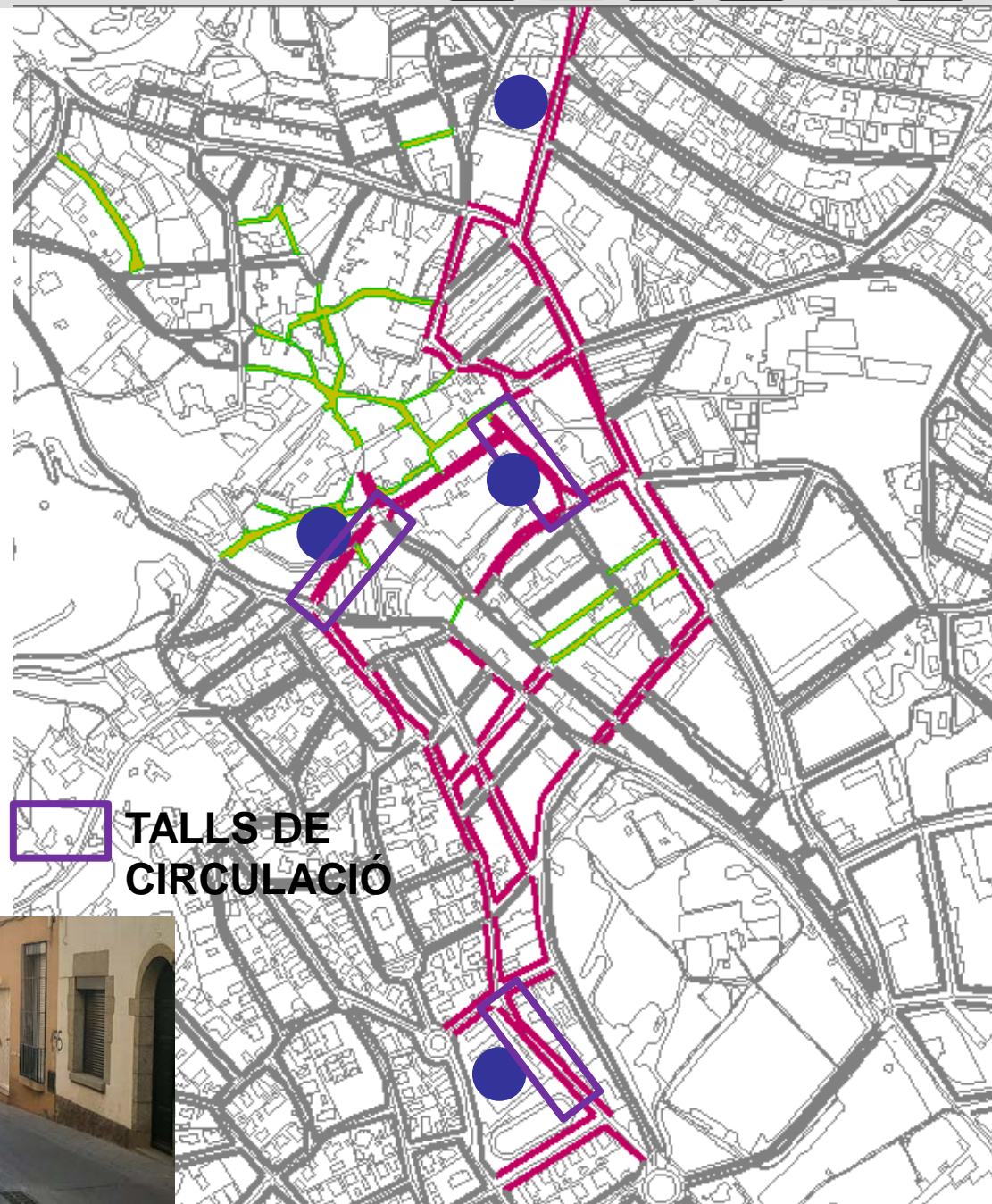
## Itineraris escolars

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

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

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

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



TALLS DE CIRCULACIÓ





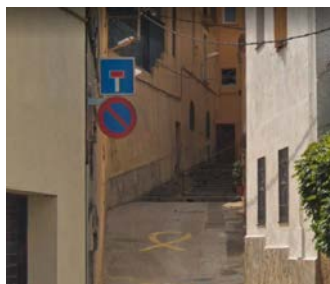
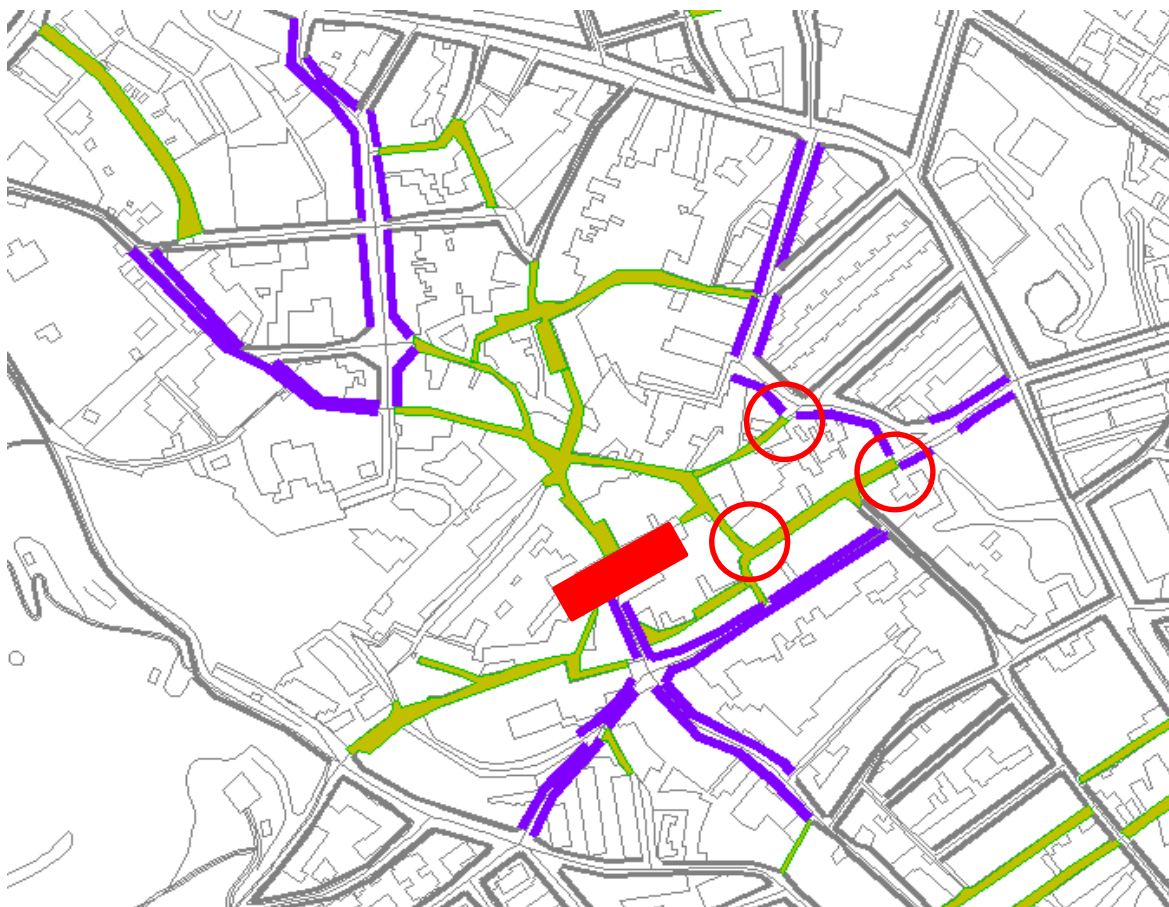
## Itineraris d'accés a la Plaça de la Vila

-Tot i que la major part d'itineraris recorren per l'illa de vianants, la circulació de vehicles superior a la que hauria de ser per una illa de vianants afecta als desplaçaments de vianants especialment als carrers Nou i Mestre Viladrosa.

-El doble sentit de circulació al tram del carrer Nou, entre Llessamí i Sant Antoni, és clarament perjudicial per als vianants que sovint es veuen afectats per vehicles mal estacionats.

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

-Els itineraris que accedeixen pel nord de la Plaça tenen menys pendents que els del sud.

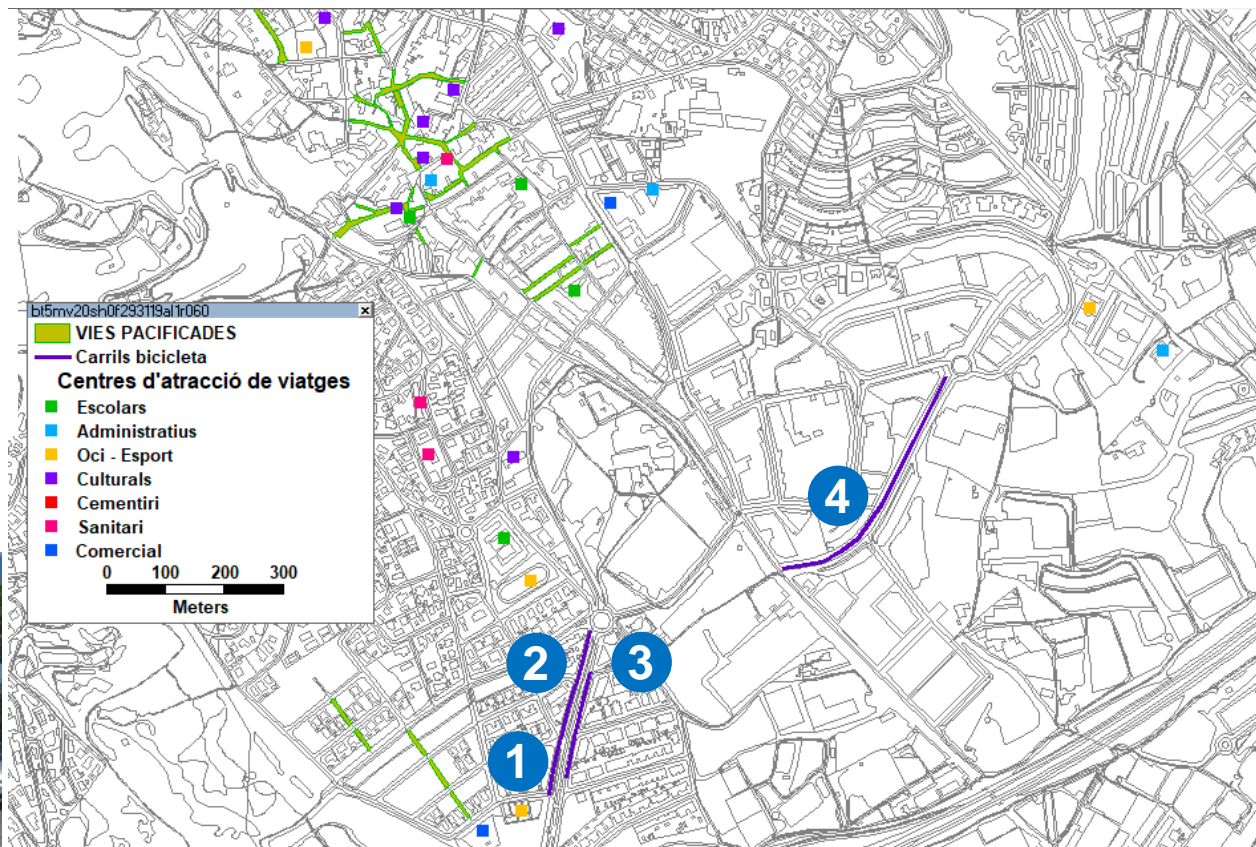


# Mode bicicleta



## Oferta actual per a bicicleta

No existeix una xarxa connectada per a la circulació de bicicletes. Només s'han adaptat tres trams aïllats: un al sector industrial de Vallmorena (vorera bici) i dos al sector de Can Nolla, que sumen 950 metres





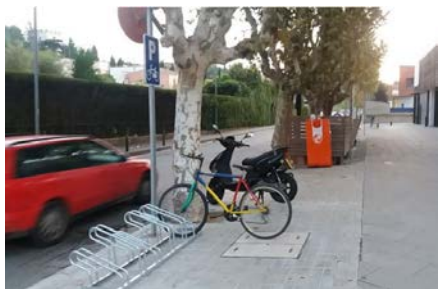
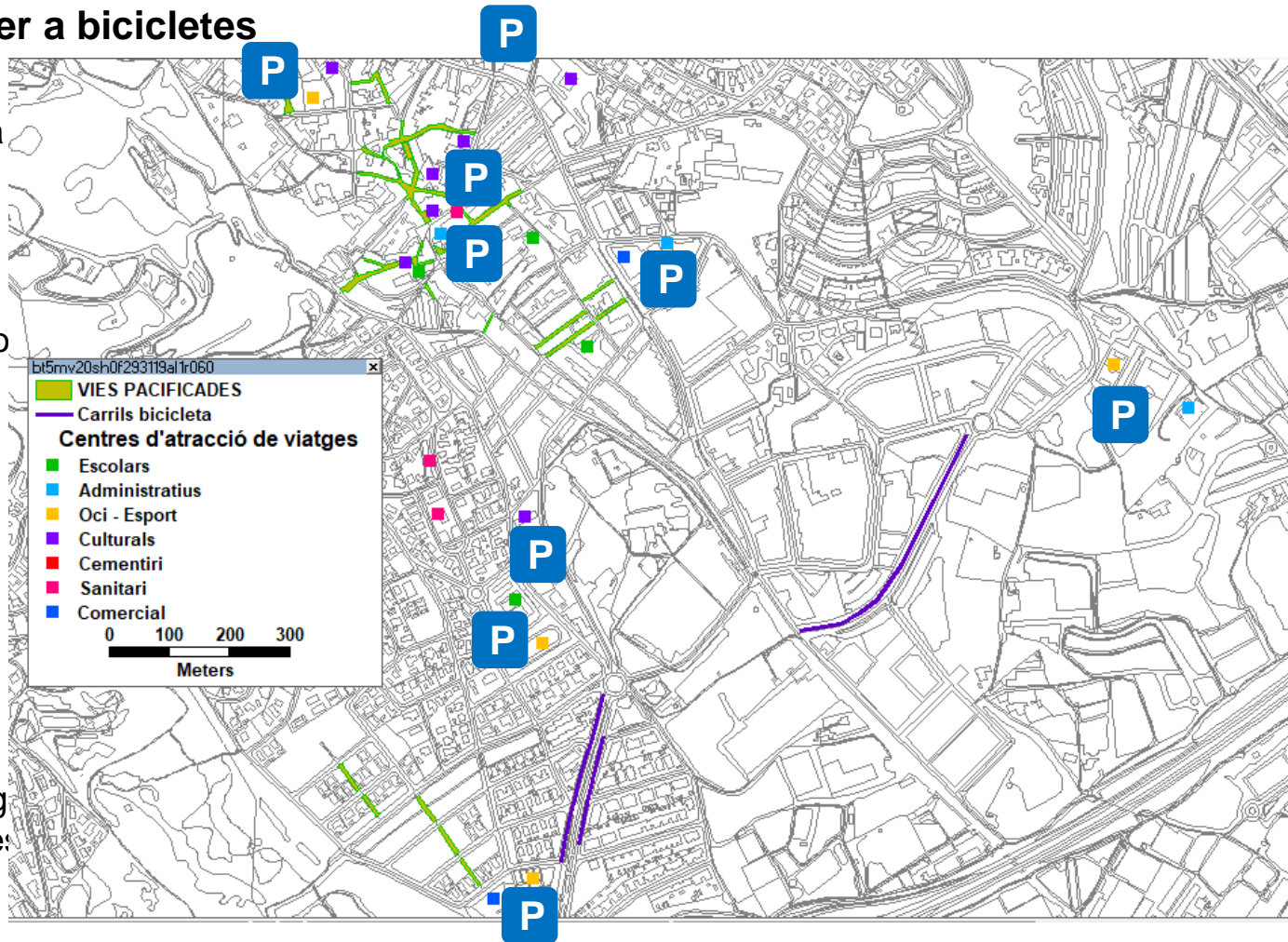


## Aparcaments per a bicicletes

S'han habilitat 9 aparcaments bicis a l'entrada dels principals equipaments.

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

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





# Mode transport públic



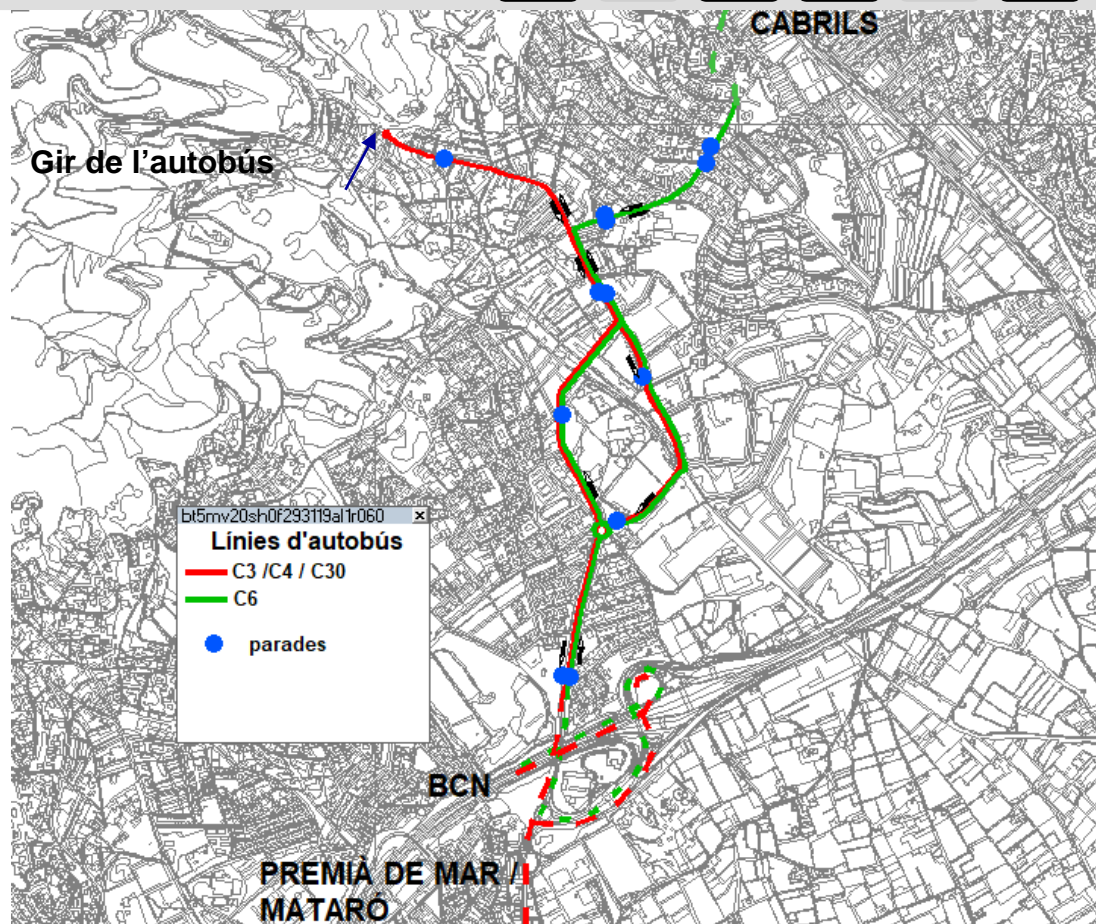
## Oferta de serveis

No hi ha cap servei col·lectiu (excepte taxi) que permeti viatjar amb un origen i una destinació dins el municipi.

La línia interurbana més important és la C3/C4 que uneix VdD amb Bcn. Ho fa de forma directe per autopista (23+21 exp diàries) i passant per PdM (17+19)

La línia que uneix VdD amb l'Hospital de Mataró (C-30) és molt poc competitiva respecte el vehicle privat degut al seu recorregut per PdM, VdM i CdM.

El servei nocturn que connecta VdD amb BCN té un recorregut molt llarg i sinuós ja que abans d'arribar circula per Alella, El Masnou, Teià, PdM, VdM, Cabrils amb diverses parades



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

(\*) Nits de divendres i dissabtes

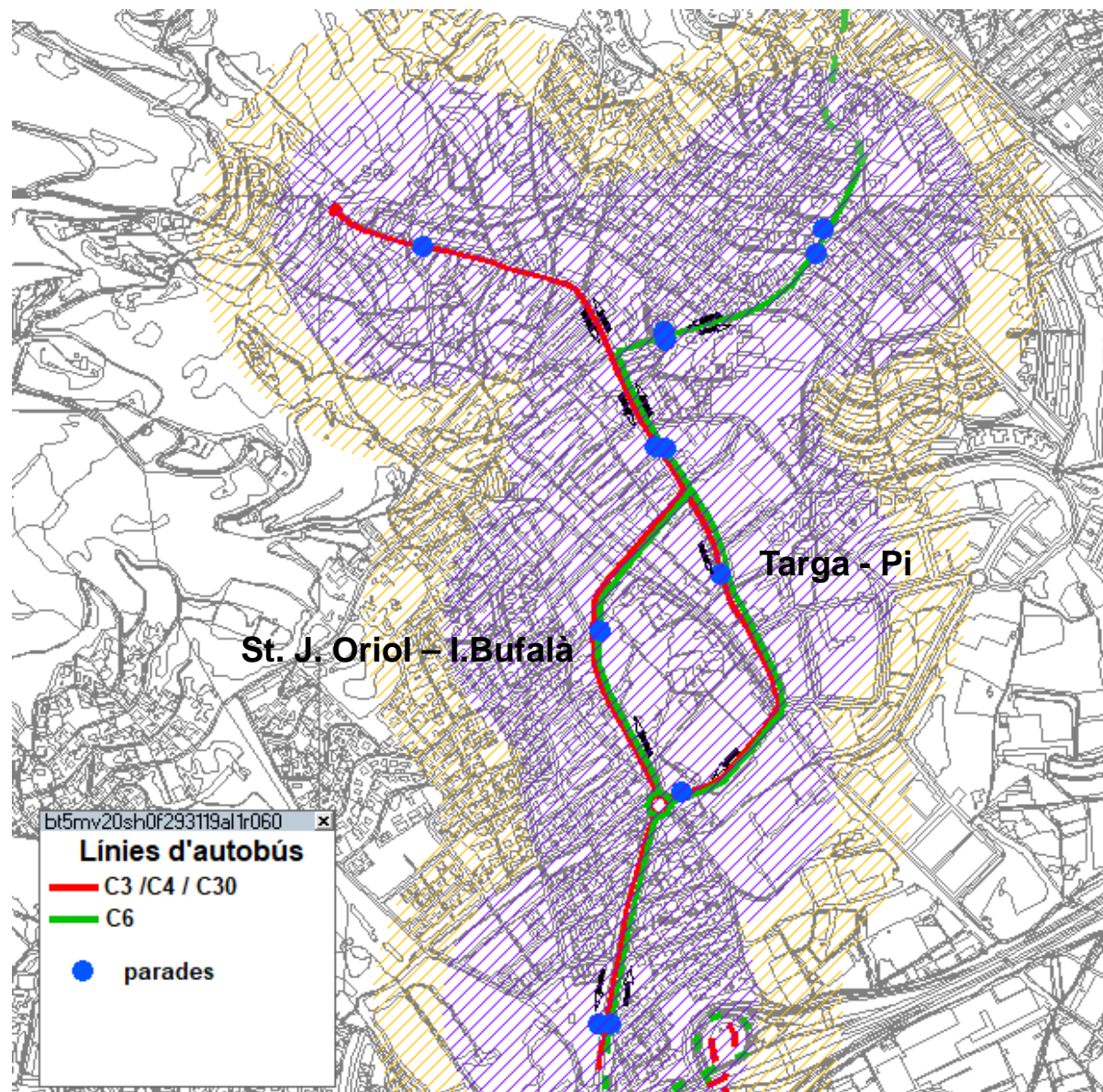


## Cobertura dels serveis

El radi de cobertura mínim de les parades d'un servei d'autobusos interurbà és de 450 metres (en groc al plànol). Tanmateix, tenint en compte els pendents existents, s'ha creat una segona corona de 300 metres (en lila al plànol) per caracteritzar millor la cobertura.

El nivell de cobertura a la població és bo (95% a 450m, i 82% a 300m.).

Baixa cobertura al P.I. Vallmorena, només cobert per la parada de Targa amb Pi (-únicament en sentit Barcelona-). Així, doncs, les arribades al P.I estan molt penalitzades com també ho estan les sortides a la parada de Sant Josep Oriol amb I. Bufalà



● <450m

● <300m



# Mode transport públic

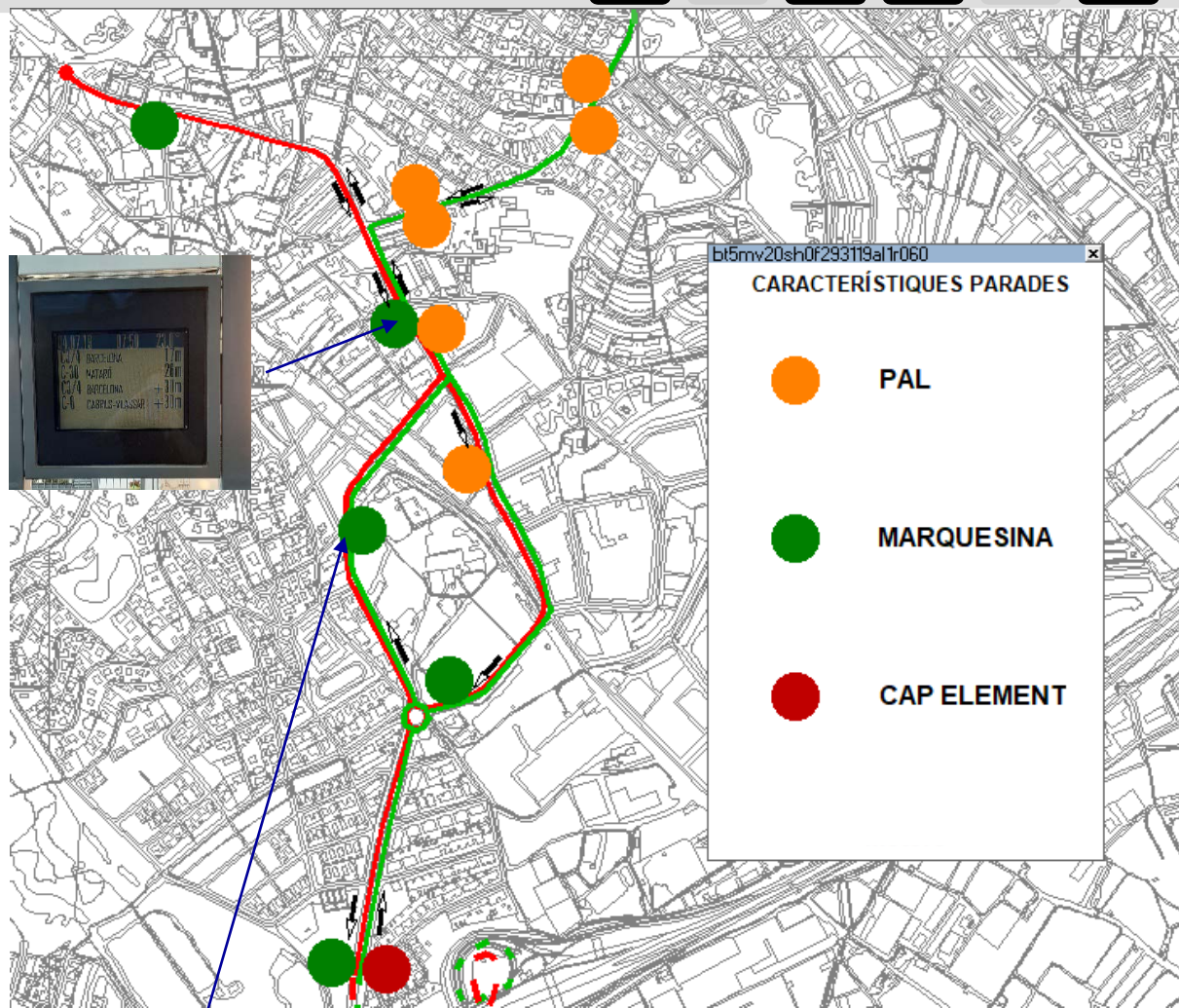


## Parades

Les parades més utilitzades per la demanda disposen de marquesina. La de Targa també inclou una pantalla amb informació variable.

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

La parada sense cap element només és utilitzada per baixades de passatge.



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



# Mode transport públic



## Conflictes de recorregut

Canvi de sentit marxa enrere a Targa amb Dr. Emili Masriera (tram sense sortida a Targa).



Els troncs d'alguns arbres de la Riera de Targa estan entrant en l'espai de la calçada i això està dificultant la circulació dels autobusos. Aquest aspecte ha estat indicat per alguns conductors.

Saturació total de la parada de la Riera de Targa en hora punta. Manca espai de marquesina o bancs





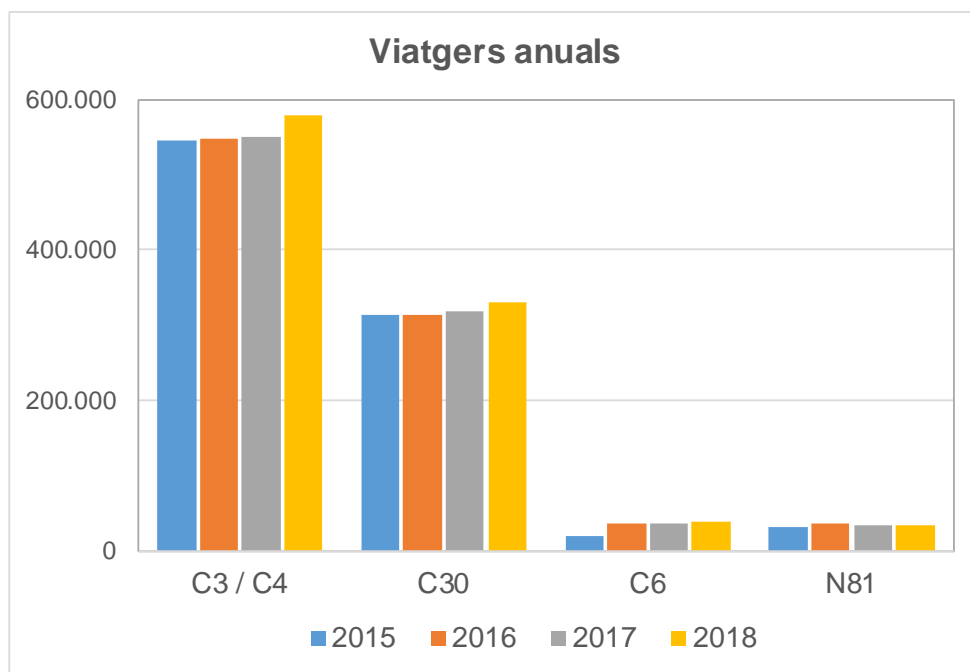
## Demanda dels serveis

La línia amb un major nombre de viatgers és la C3/C4 amb prop de 580.000 viatgers anuals l'any 2018.

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

## DEMANDA ANUAL DE LES LÍNIES D'AUTOBÚS

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







## Vehicles i recorreguts

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

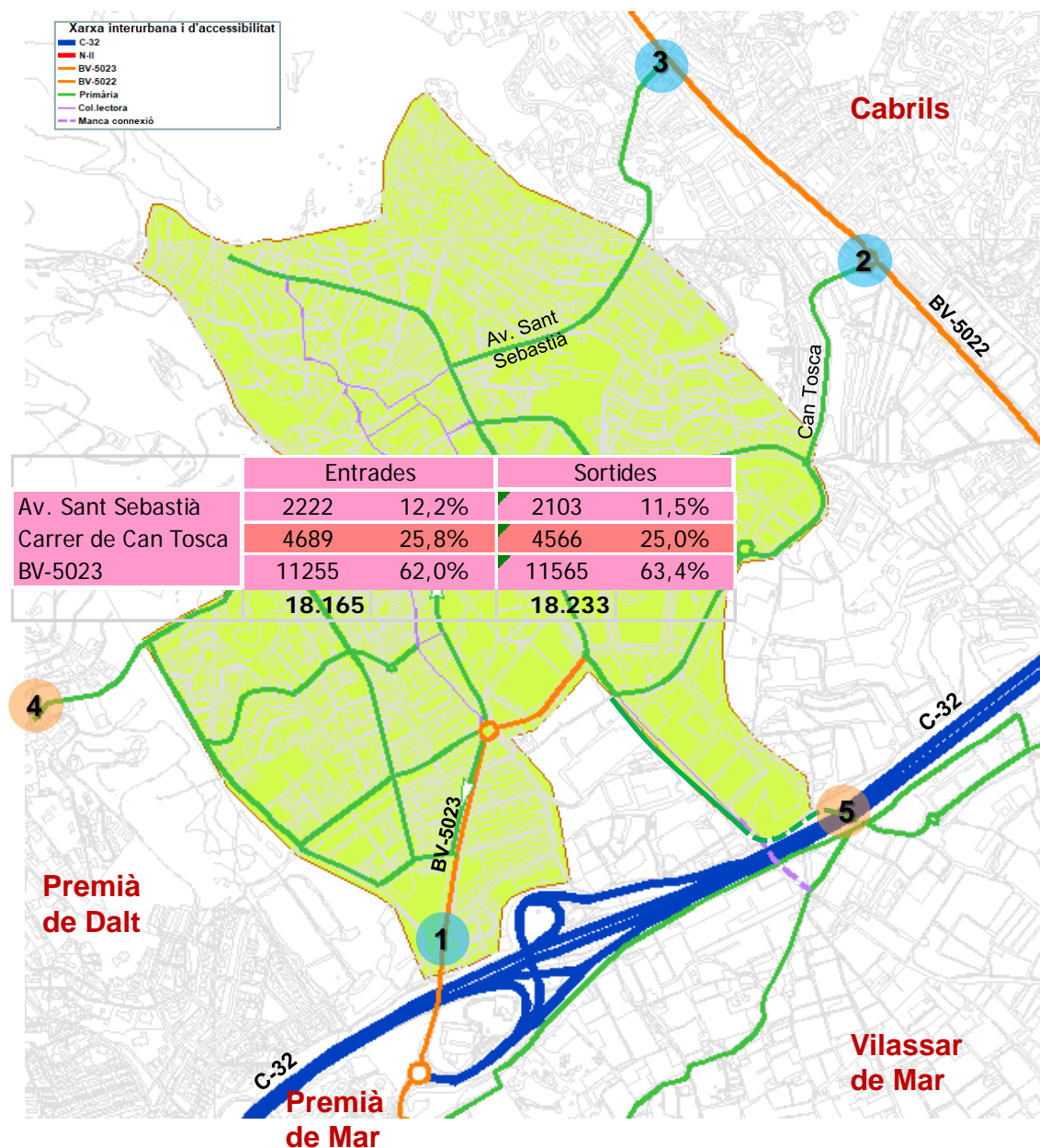
Si relacionem aquesta xifra amb el nombre de viatgers, el servei públic transporta 1,05 viatgers anuals /km.

Tots els vehicles utilitzats són accessibles i de gasoil.

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

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

# Mode vehicle privat (circulació). Accessos



Des del punt de vista de l'accessibilitat amb la resta del territori, el municipi de Vilassar està connectat a través de **tres accessos principals**

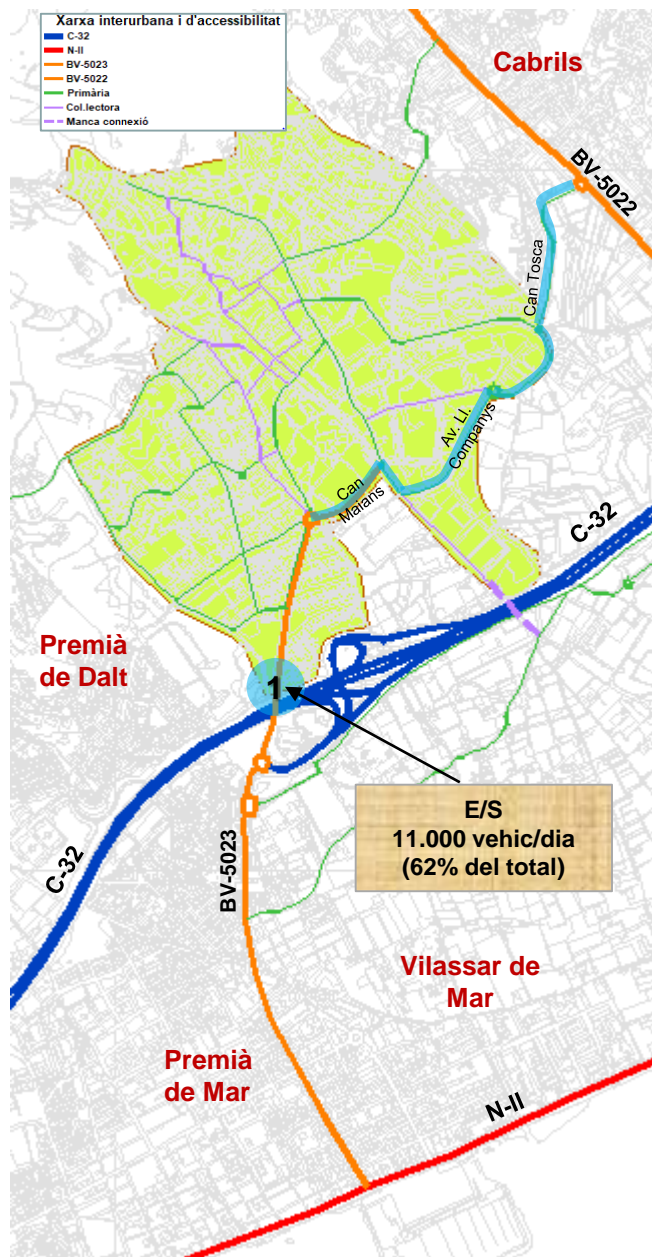
- (1) BV-5023 (connexió amb Premià de Dalt i de Mar)
- (2) Carrer de Can Tosca cap a la BV-5022 (Cabriils)
- (3) Av. Sant Sebastià cap a la BV-5022 (Cabriils/Vilassar de Mar)

I **dos accessos de rang inferior:**

- (4) Carrer de La Cisa-5022 (Premià de Dalt)
- (5) Carrer Torrent de Vilassar cap al Camí del Mig (Premià de Mar/de Dalt i Vilassar de Mar)

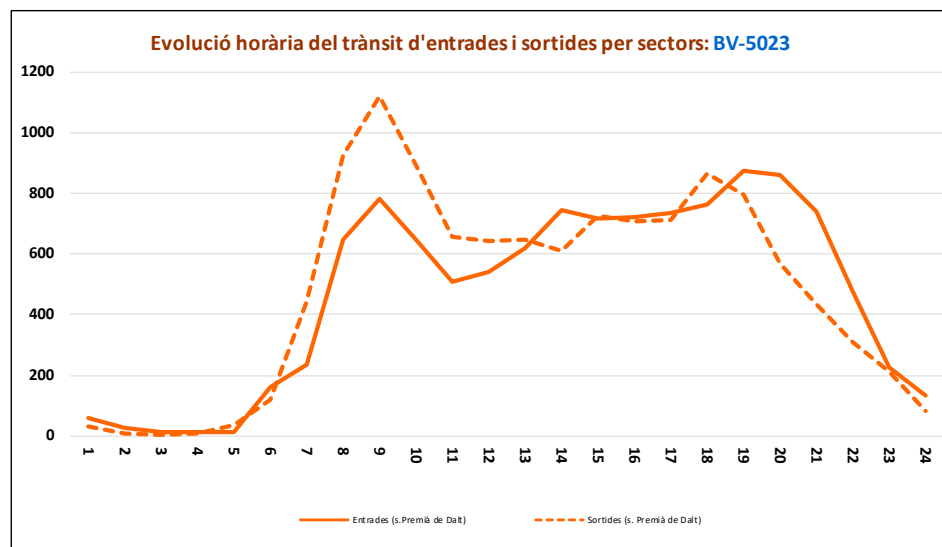


# Mode vehicle privat (circulació). Accessos



## (1) BV-5023 (connexió amb Premià de Dalt i de Mar)

- Principal via de connexió amb la resta del territori a través de Premià de Dalt i Premià de Mar (connexió directa amb la C-32 i amb la N-II).
- És utilitzada també pels residents de Cabriels per accedir a la xarxa interurbana principal en sentit Barcelona: els vehicles han de travessar Vilassar de Dalt a través de: **Can Tosca-Carrer Salvador Albert i Riera- Av. Lluís Companys- Carrer Torrent de Vilassar- Can Maians** (es produeixen situacions de congestió sobretot al matí)
- **Cada dia entren i surten aproximadament 11.000 vehicles (Vilassar de Dalt + Cabriels).** Al matí l'IHP (8:00 a 9:00) les sortides representen el 9,7% (1.118 vehicles) mentre que les entrades el 7% (784 vehicles). En canvi a la tarda la diferència entre les entrades i sortides no és tan acusada.

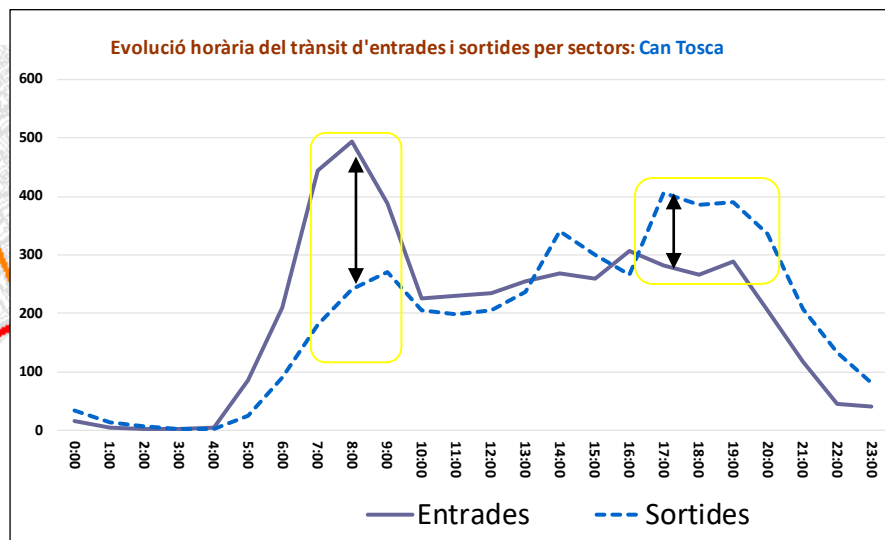


# Mode vehicle privat (circulació). Accessos



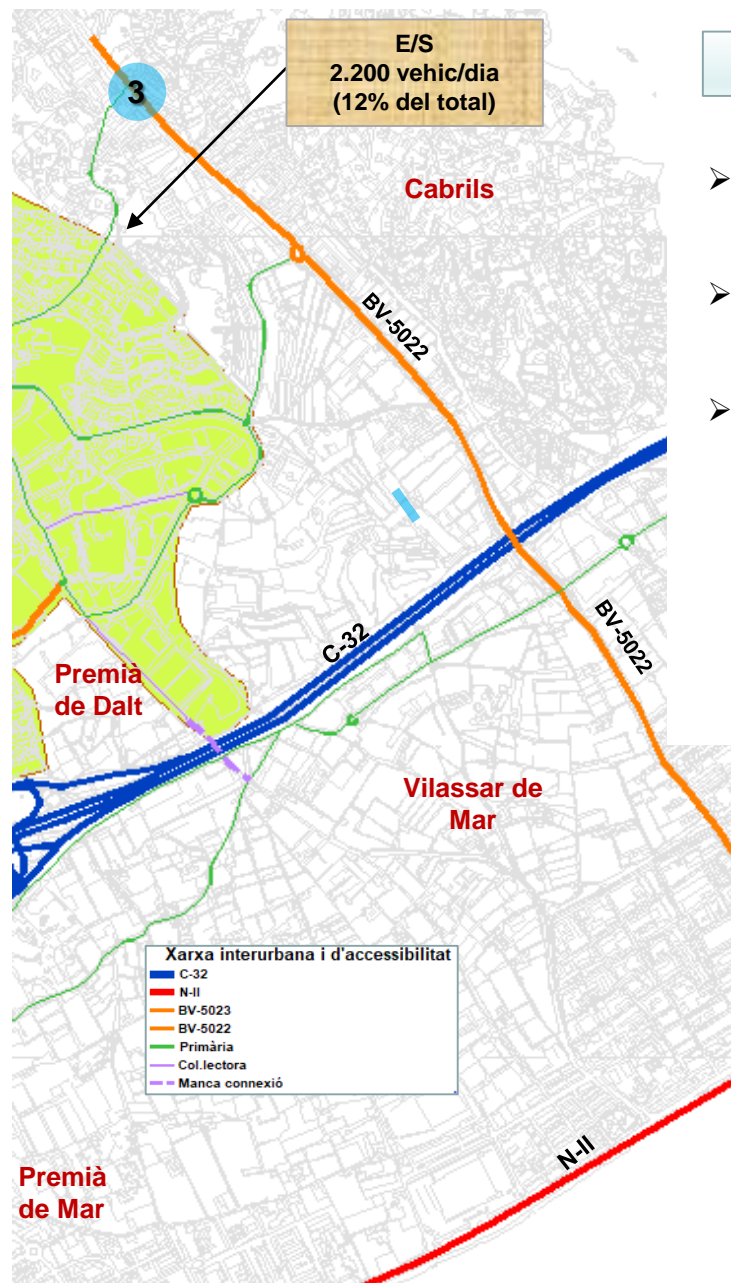
## (2) Carrer de Can Tosca (connexió amb Cabriels)

- Principal via de connexió amb Cabriels i Vilassar de Mar (connexió directe amb la BV-5022 i de forma indirecte amb la N-II)
- Aquest itinerari és utilitzat: a) **pels residents de VdD en relació amb el municipi de Mataró i voltants així com els del Vallès (C-60)** i b) **pels residents de Cabriels en relació a la C-32**
- **Cada dia entren i surten per aquest accés aproximadament 4.600 vehicles.** Al matí l'IHP (8:00 a 9:00) les entrades són molt superiors a les sortides (10,5% vs 5,3%). En canvi a la tarda (IHP; 17:00 a 18:00) la diferència no és tan acusada i el comportament és oposat, és a dir, les sortides són superiors a les entrades tot i que no de forma tan acusada (8,9% vs 6,0%)
- **Aproximadament el 38% del trànsit és de pas entre Cabriels i la C-32 (hipòtesis: trànsit de 6 a 10 del matí)**



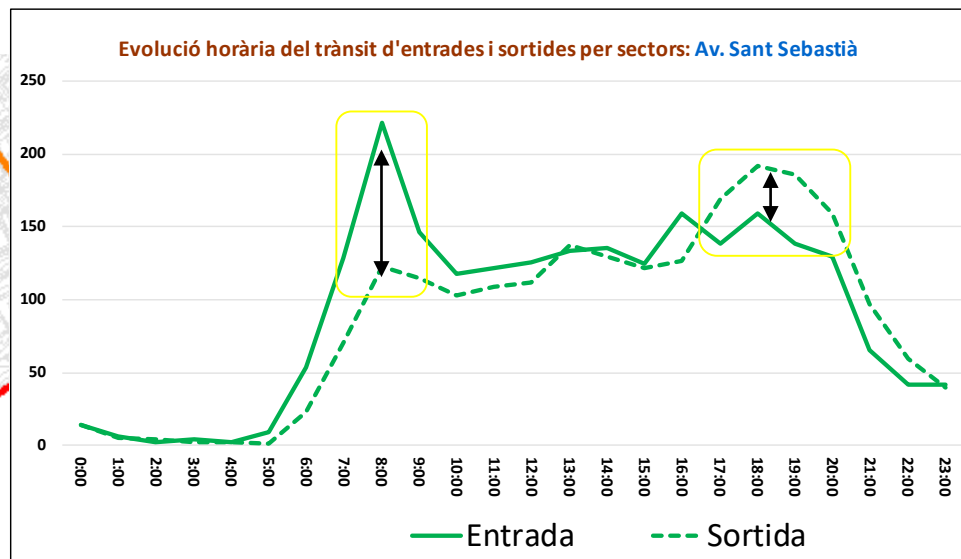


# Mode vehicle privat (circulació). Accessos

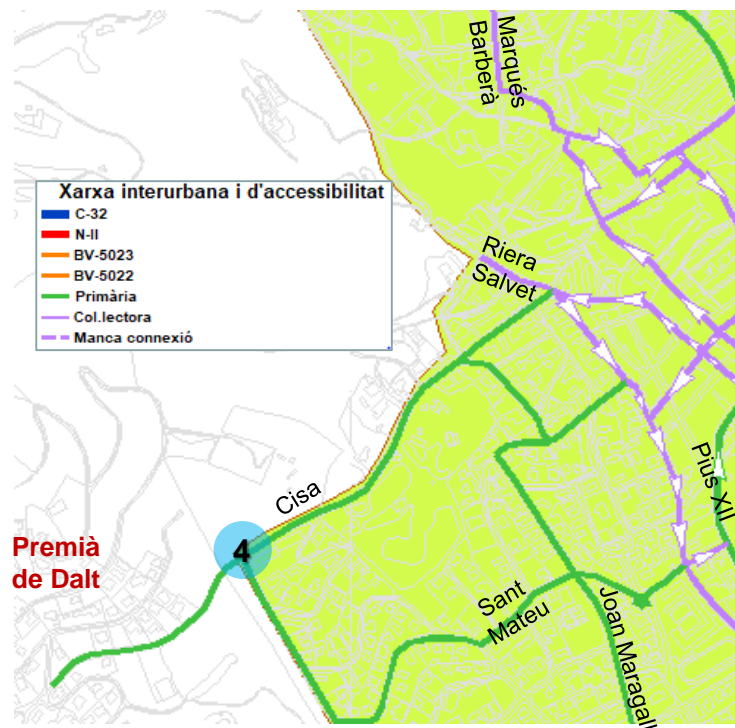


## (3) Avinguda Sant Sebastià (connexió amb Cabrils)

- Principal via de connexió entre Cabrils i el centre de Vilassar de Dalt (connexió de caràcter Intermunicipal)
- Connexió directe amb la BV-5022 i de forma indirecta amb la N-II.
- Cada dia entren i surten per aquest accés aproximadament 2.200 vehicles. Al matí l'IHP (8:00 a 9:00) les entrades són molt superiors a les sortides (9,9% vs 5,8%). En canvi a la tarda (IHP; 18:00 a 19:00) la diferència no és tan acusada i el comportament oposat, és a dir, les sortides són superiors a les entrades tot i que no de forma tan acusada (9,1% vs 7,20%)



# Mode vehicle privat (circulació). Accessos



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

- Connexió secundària entre el sector nord-est de Premià de Dalt i el sector nord-oest de Vilassar de Dalt (urbanitzacions)
- No té connexió directe amb la xarxa interurbana
- Tot i que no s'han realitzat aforaments les intensitats són baixes
- Les característiques urbanístiques i topogràfiques de la zona (pendents entre el 5 i 10%, trams llargs sense interseccions i voreres estretes o inexistents en alguns trams) inciten negativament a circular a per sobre la velocitat permesa (30 km/h)



Carrer de la Cisa



Carrer de la Cisa. Elements reductors velocitat

Actualment, aquest vial disposa d'elements reductors de velocitat al llarg del seu recorregut



# Mode vehicle privat (circulació). Accessos

## (5) Torrent de Vilassar (connexió amb VdM)

- Accés entre el sector Industrial de Vilassar de Dalt i Vilassar de Mar/Premià de Mar
- Tot i que hi ha connexió directe amb el Camí del Mig a través del carrer Torrent de Vilassar i el pas soterrat per la C-32 aquest no és accessible ( carrers sense urbanitzar i sense amplada suficient pel doble sentit)



Carrer Torrent de Vilassar



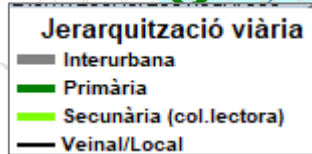
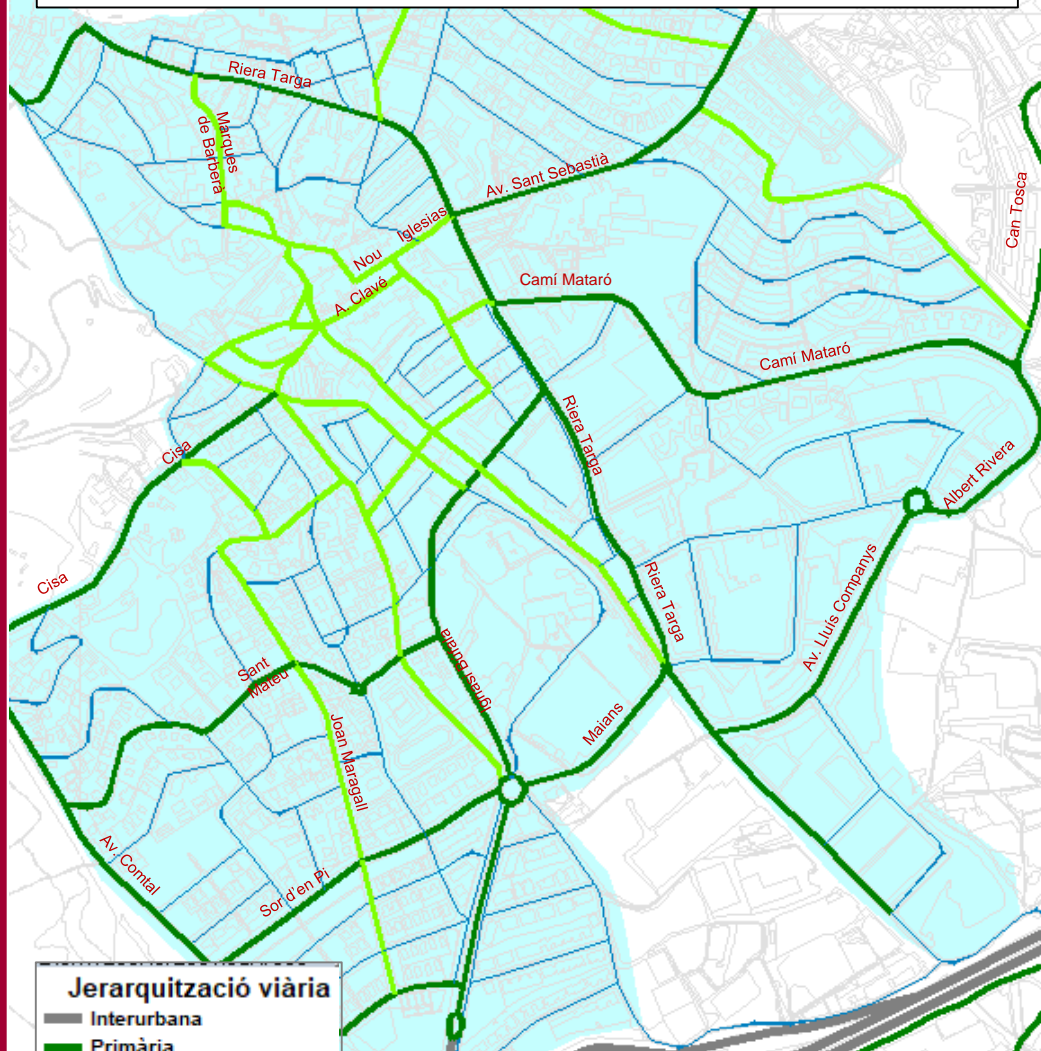
Pas soterrat C-32



Camí del Mig

# Mode vehicle privat (circulació). Jerarquització viària

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



## X. PRIMÀRIA

- Predomini del doble sentit
- Bona connectivitat tot i que manca al sector central accessibilitat longitudinal (est-oest)
- Algunes d'aquestes vies tenen per una banda amples de carril sobredimensionats (Maians, Ll. Companys,...) mentre que d'altres els carrils són massa estrets com és el cas del camí de Mataró

## X. SECUNDÀRIA (COL.LECTORA)

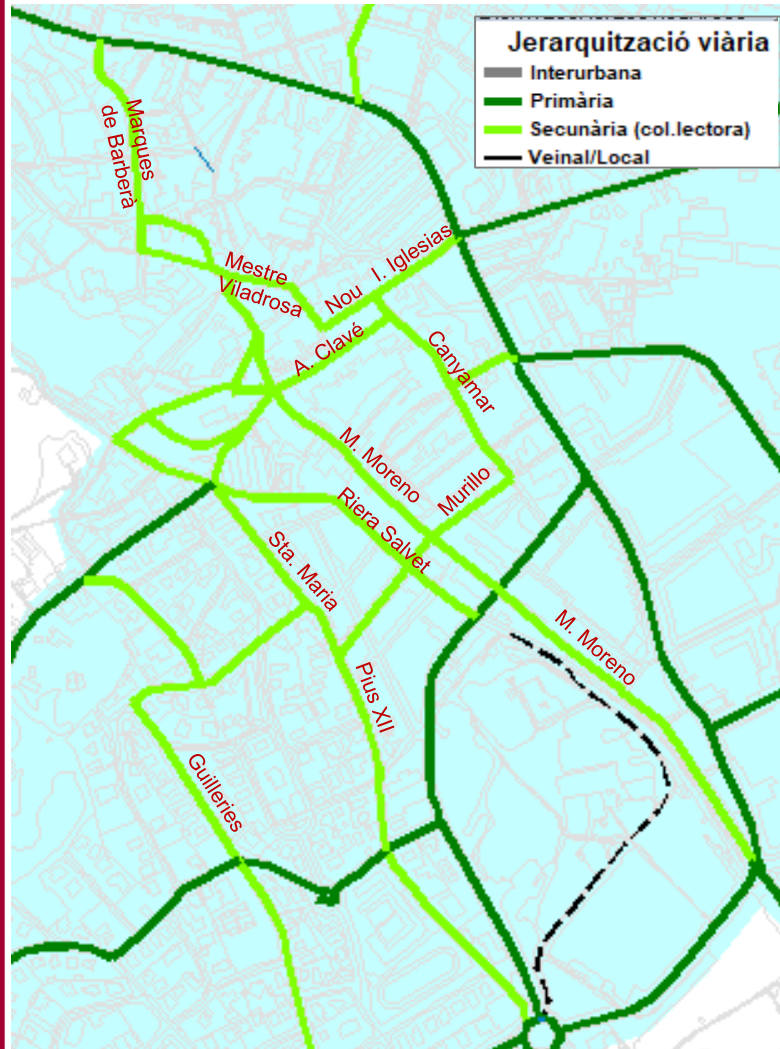
- La major part tenen un únic sentit de circulació
- Bona connectivitat entre els diferents barris.
- Algunes d'aquestes vies de doble sentit no tenen l'ample suficient perquè dos vehicles puguin circular alhora

## X. LOCAL/VEINAL

- La major part té doble sentit
- Xarxa interior dels barris
- Accessibilitat veinal



# Mode vehicle privat (circulació). Xarxa col·lectora



Marqués Barberà



Canyamar



Anselm Clavé



Manuel Moreno



Riera Salvet

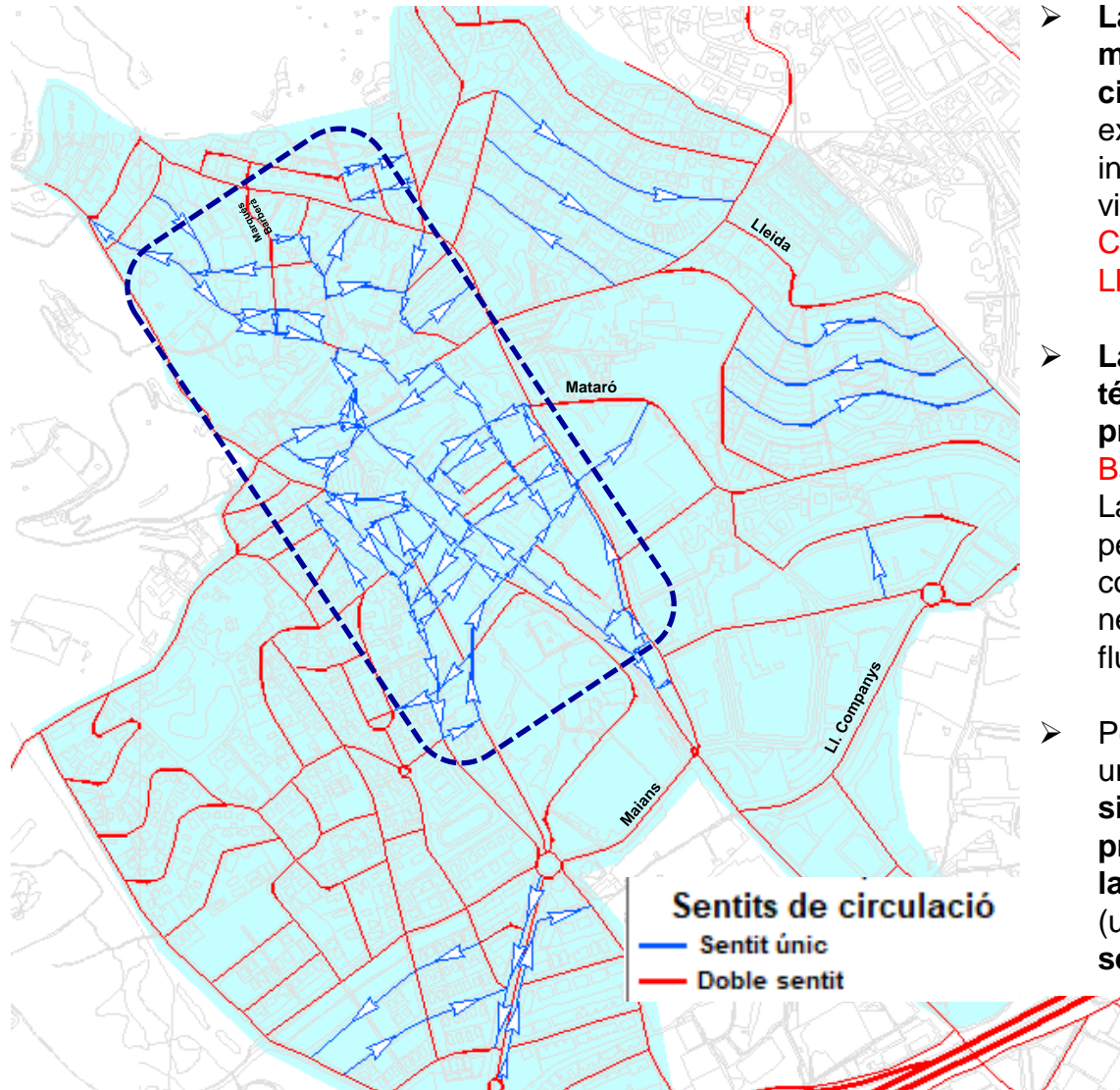


Sta. Maria

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

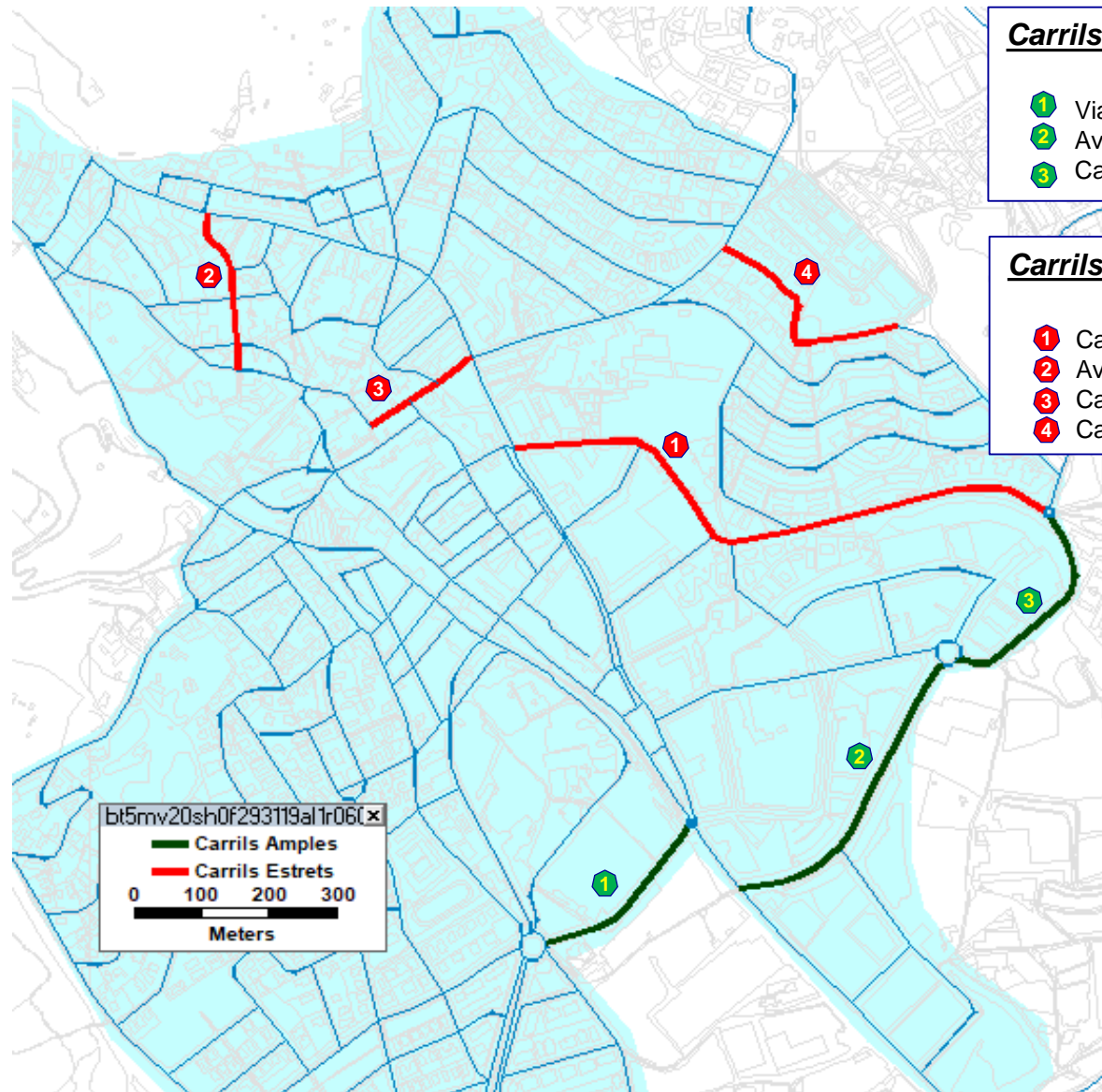


# Mode vehicle privat (circulació). Sentits de circulació



- La xarxa primària presenta majoritàriament doble sentit de circulació. En alguns casos l'amplada excessiva dels carrils és un factor que incideix negativament en la seguretat vial: **vial de Can Maians, Av. Lluís Companys, Camí de Mataró, carrer Lleida,...**)
- La major part de la xarxa col·lectora té sentit únic tot i que alguns trams presenten doble sentit: **Marques de Barberà i carrer Nou/Ignasi Iglesias**. La secció actual d'aquests vials no permet el pas de dos vehicles en contrasentit al mateix temps incidint negativament en la seguretat i fluïdesa de la via.
- Per les característiques topogràfiques i urbanístiques la xarxa viària local situada al centre del municipi hi predomina el sentit únic mentre que la situada als barris perifèrics (urbanitzacions) presenta doble sentit de circulació.

# Mode vehicle privat (circulació). Secció de calçades



## Carrils excessivament amples

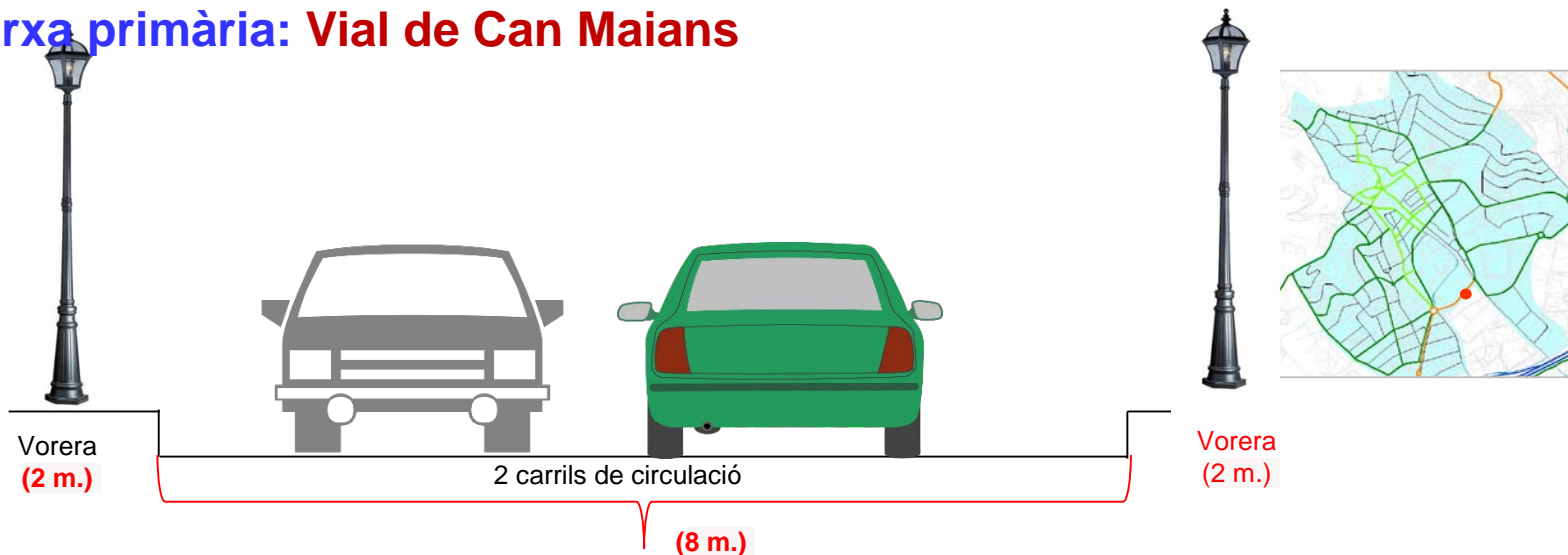
- 1 Vial Can Maians
- 2 Av. Lluís Companys
- 3 Carrer Salvador Albert i Riera

## Carrils excessivament estrets

- 1 Camí de Mataró
- 2 Av. Marqués de Barberà
- 3 Carrer Nou/Ignasi Iglesias
- 4 Carrer Lleida



## Xarxa primària: Vial de Can Maians

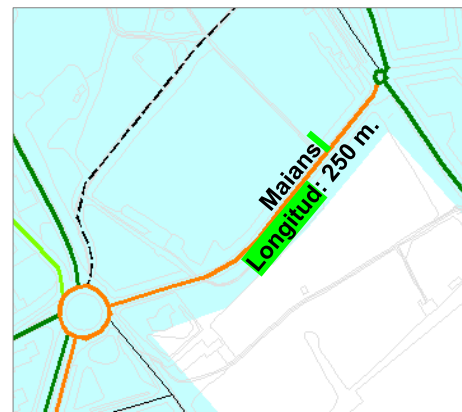


- Amplada útil per els vianants insuficient (1.5 m.)
- Carrils de circulació excessivament amples (4 m.), longitud del tram entre interseccions elevat (250 m.), amb manca de passos de vianants intermedis

Tots aquests factors incideixen negativament en la seguretat vial dels usuaris i incrementen la probabilitat que els vehicles circulin per sobre la velocitat permesa



Vial Can Maians

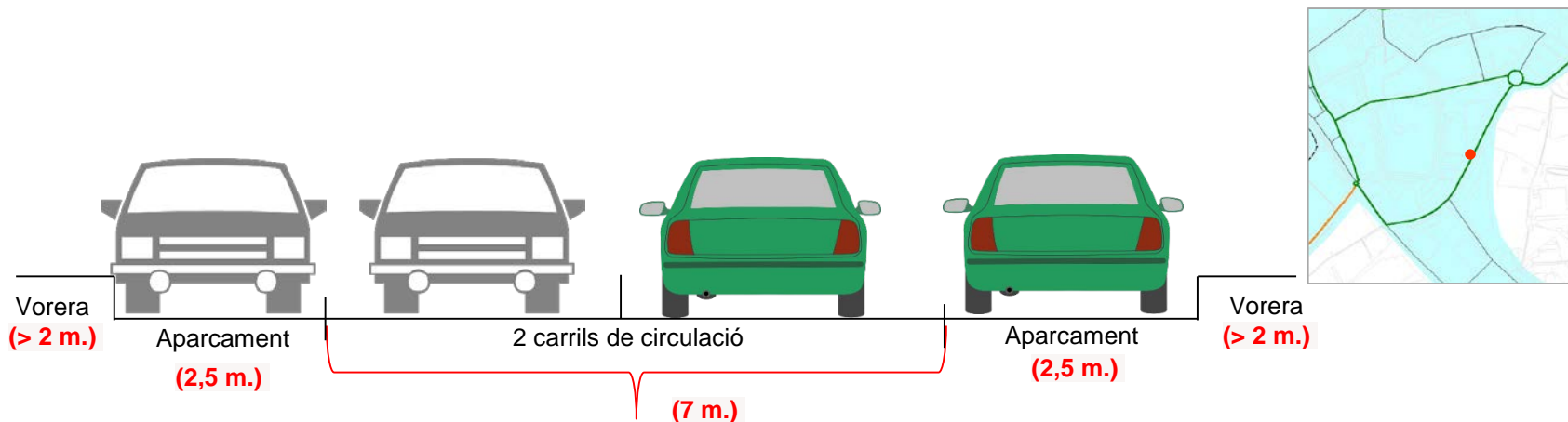


Longitud de tram sense passos de vianants





## Xarxa primària: Av. Lluís Companys

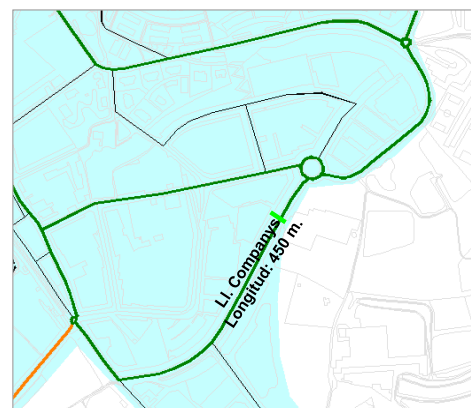


- Voreres accessibles
- Carrils de circulació amples (3,5 m.), longitud del tram entre interseccions elevat (450 m.) amb manca de passos de vianants intermedis.
- Carrils d'estacionament sense utilitzar

Tots aquests factors incideixen negativament en la seguretat vial dels usuaris incrementen la probabilitat que els vehicles circulin per sobre la velocitat permesa



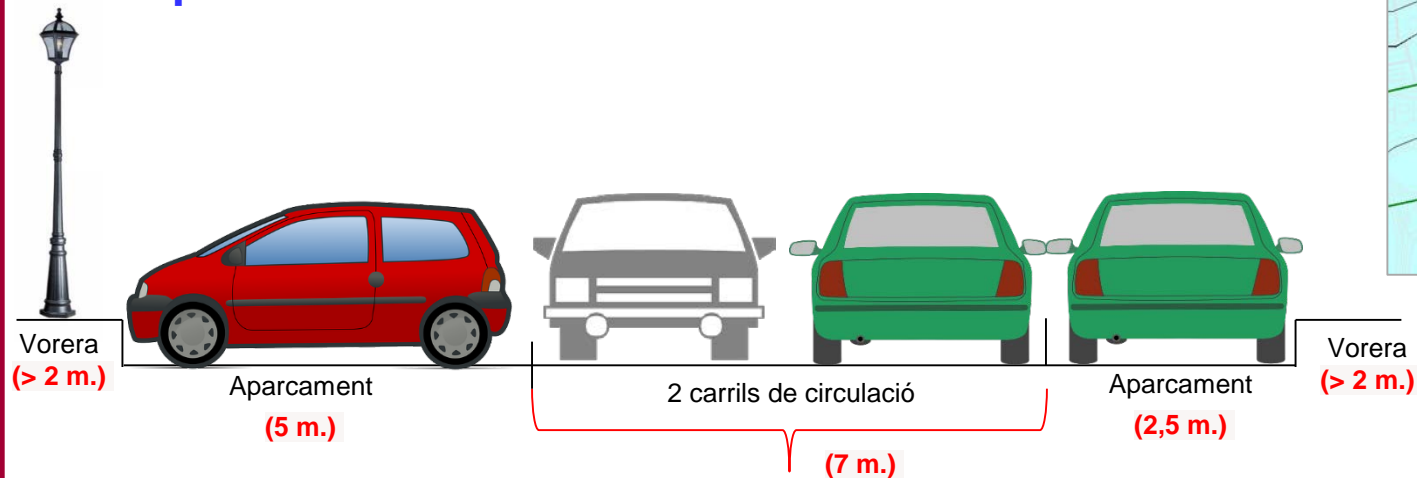
Av. Lluís Companys



Longitud de tram sense passos de vianants



## Xarxa primària: Carrer Salvador Albert Riera

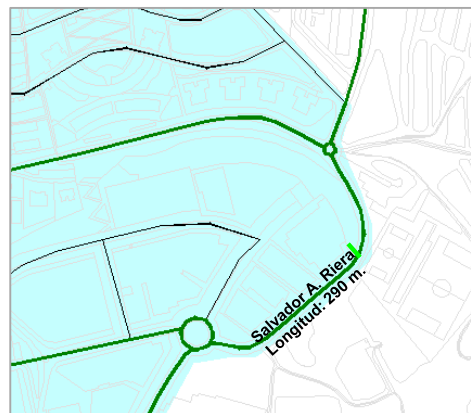


- Voreres accessibles
- Carrils de circulació amples (3,5 m.), longitud del tram entre interseccions elevat (290m.) amb manca de passos de vianants intermedis

Tots aquests factors incideixen negativament en la seguretat vial dels usuaris incrementen la probabilitat que els vehicles circulin per sobre la velocitat permesa



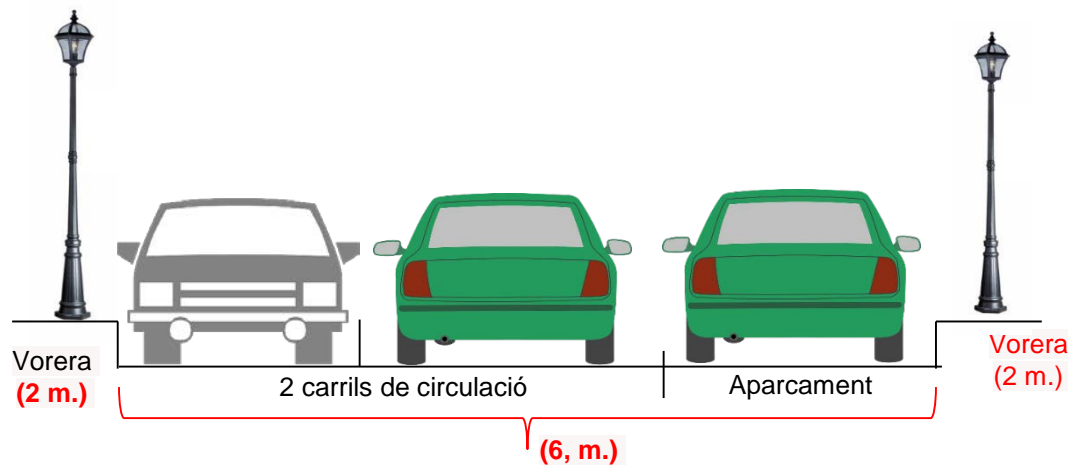
Carrer Salvador Albert Riera



Longitud de tram sense passos de vianants



## Xarxa primària: Camí de Mataró



- Voreres accessibles
- Carrils de circulació estrets (2 m.) ja que la secció permet l'estacionament + manca de passos de vianants en la major part del traçat

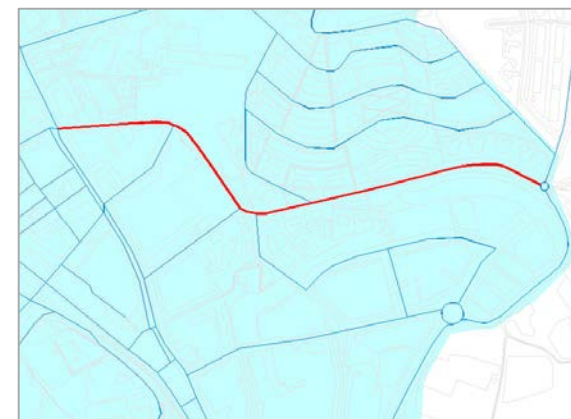
Tots aquests factors incideixen negativament en la seguretat vial dels usuaris; dificultat perquè dos vehicles circulin al mateix temps en contrasentit + impossibilitat de creuar per part dels vianants de forma segura



Camí de Mataró (I)



Camí de Mataró (II)

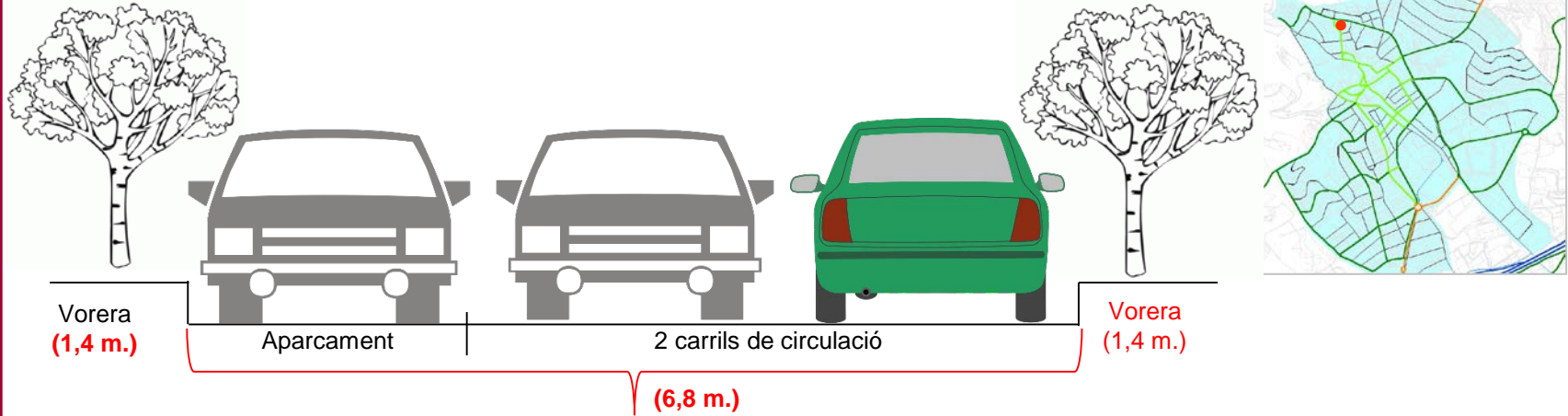


Manca passos de vianants en tots els trams





## Xarxa col·lectora: Marquès de Barberà (secció I)



- Amplada útil per els vianants insuficient (0.5 m.)
- Carrils de circulació amb amplada insuficient (2,3 m)

Dificultat per garantir de forma segura els itineraris a peu + dificultat de pas de dos vehicles alhora en contra sentit



Vorera no accessible (arbrat)



Calçada insuficient (2 carrils de circulació i un d'aparcament)

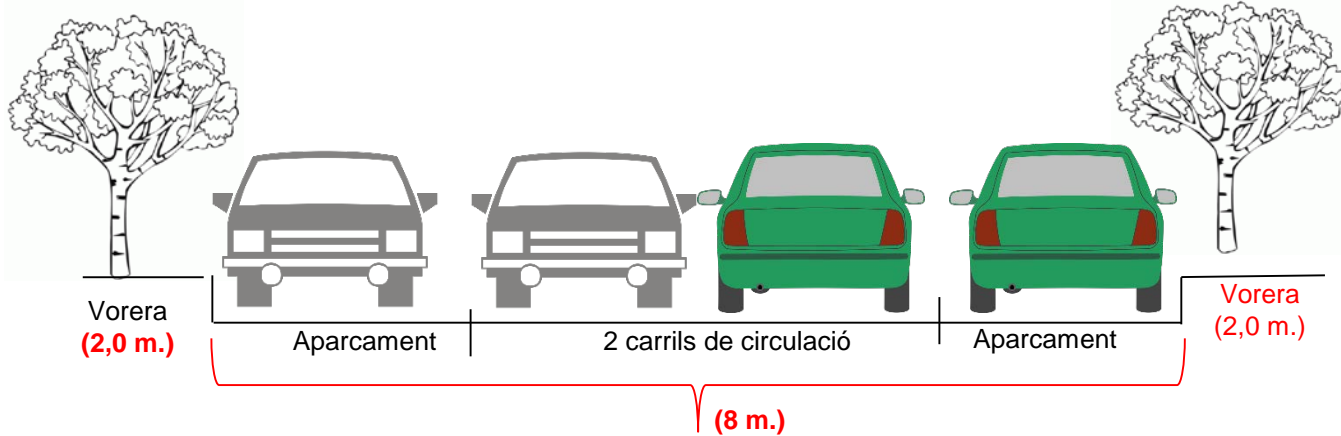


Vorera no accessible (arbrat)

# Mode vehicle privat (circulació). Seccions



## Xarxa col·lectora: Marquès de Barberà (secció II)



- Amplada útil per els vianants insuficient (1m.)
- Carrils de circulació amb amplada insuficient (2 m.)

Dificultat per garantir de forma segura els itineraris a peu + i el pas de dos vehicles alhora en contra sentit



Vorera no accessible (arbrat)



Calçada insuficient (2 carrils de circulació i 2 d'aparcament)

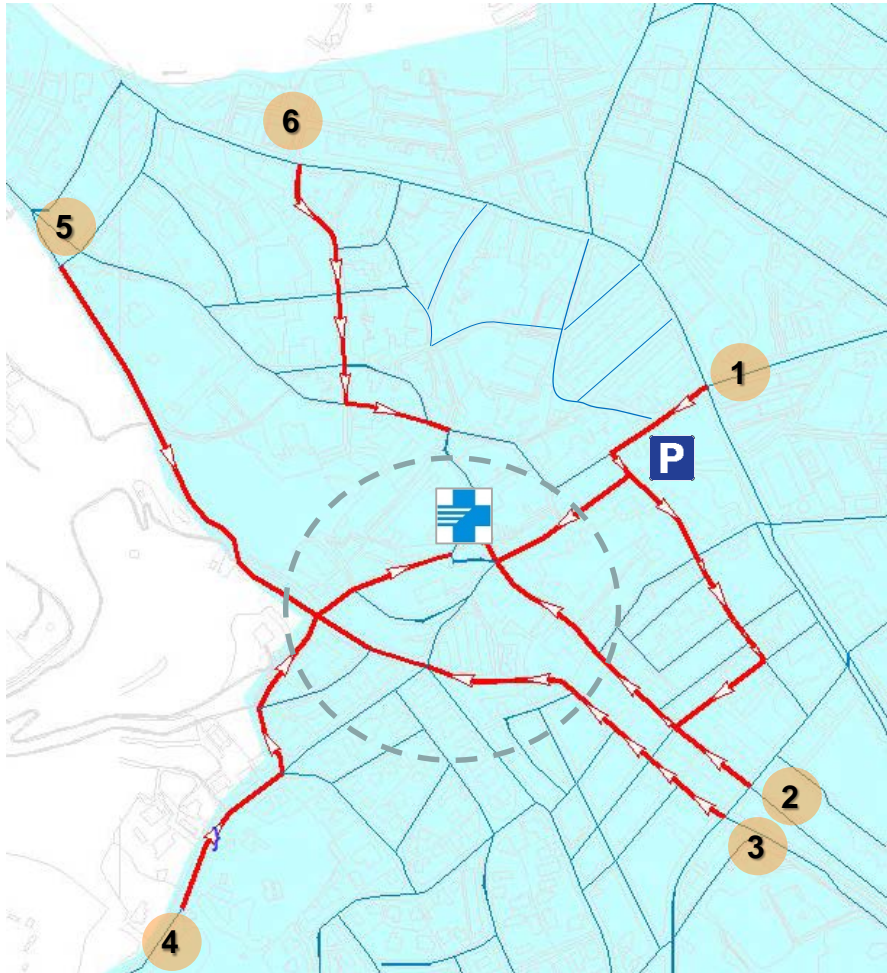


Vorera no accessible (arbrat)



# Mode vehicle privat (circulació). Entrades i sortides centre

## Entrades al centre



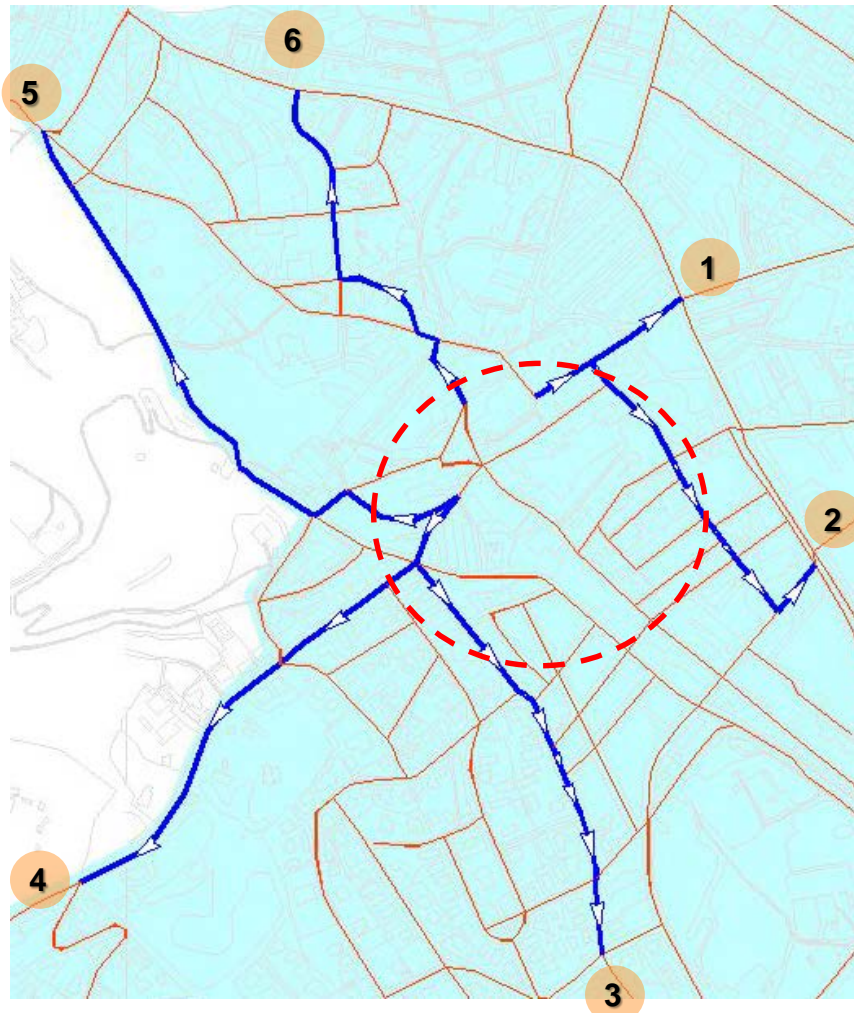
1. **Carrer Nou/Ignasi Iglesias- Sant Antoni- Anselm Clavé:** itinerari principal des de Riera Targa juntament amb Marqués Barberà
2. **Carrer Moreno**
3. **Riera Salvat** } accés principal vessant sud municipi.
4. **Carrer de la Cisa- Av. Mare de Deu de la Cisa:** itinerari principal des de sector urbanitzacions.
5. **Camí de la Costa:** accés secundari des de la vessant nord
6. **Carrer Marqués de Barberà:** accés principal des de Riera Targa.

- L'existència del CAP a la Plaça de la Vila i altres equipaments, l'orografia del casc antic i la ubicació de possibles zones d'aparcament fan necessari i obligatori l'accés amb vehicle privat a aquest servei a més de garantir l'accessibilitat veïnal.
- No obstant, des del punt de vista de la sostenibilitat i l'equilibri amb la resta de modes (sobretot el mode a peu) és excessiva la facilitat per accedir des de qualssevol punt del municipi al centre urbà amb vehicle privat, tenint en compte el desequilibri existent en relació a l'espai públic existent.



# Mode vehicle privat (circulació). Entrades i sortides centre

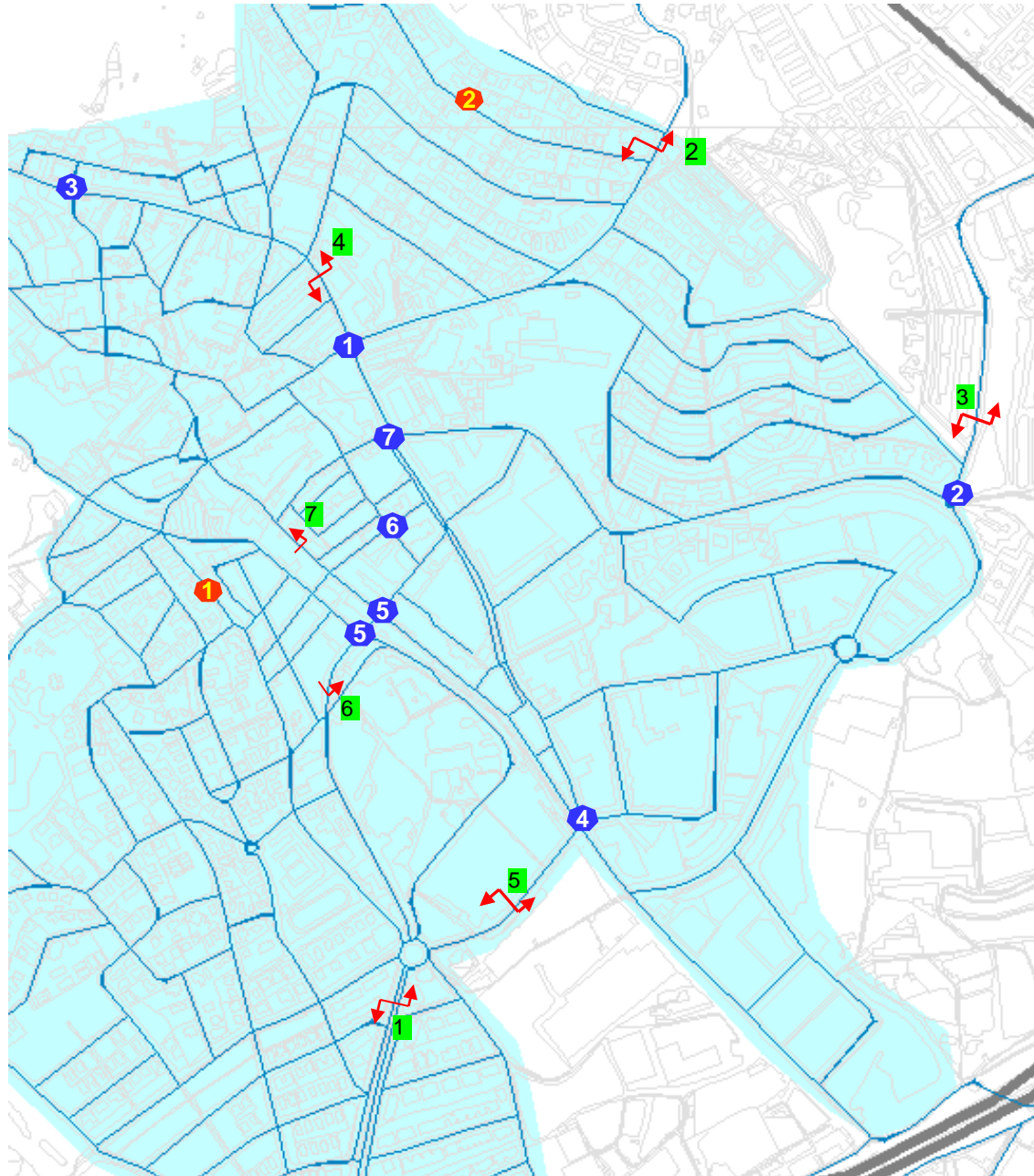
## Sortides des del centre



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



# Mode vehicle privat (circulació). Punts d'aforament



## Aforaments automàtics (24h)

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

## Radar ("smiling")

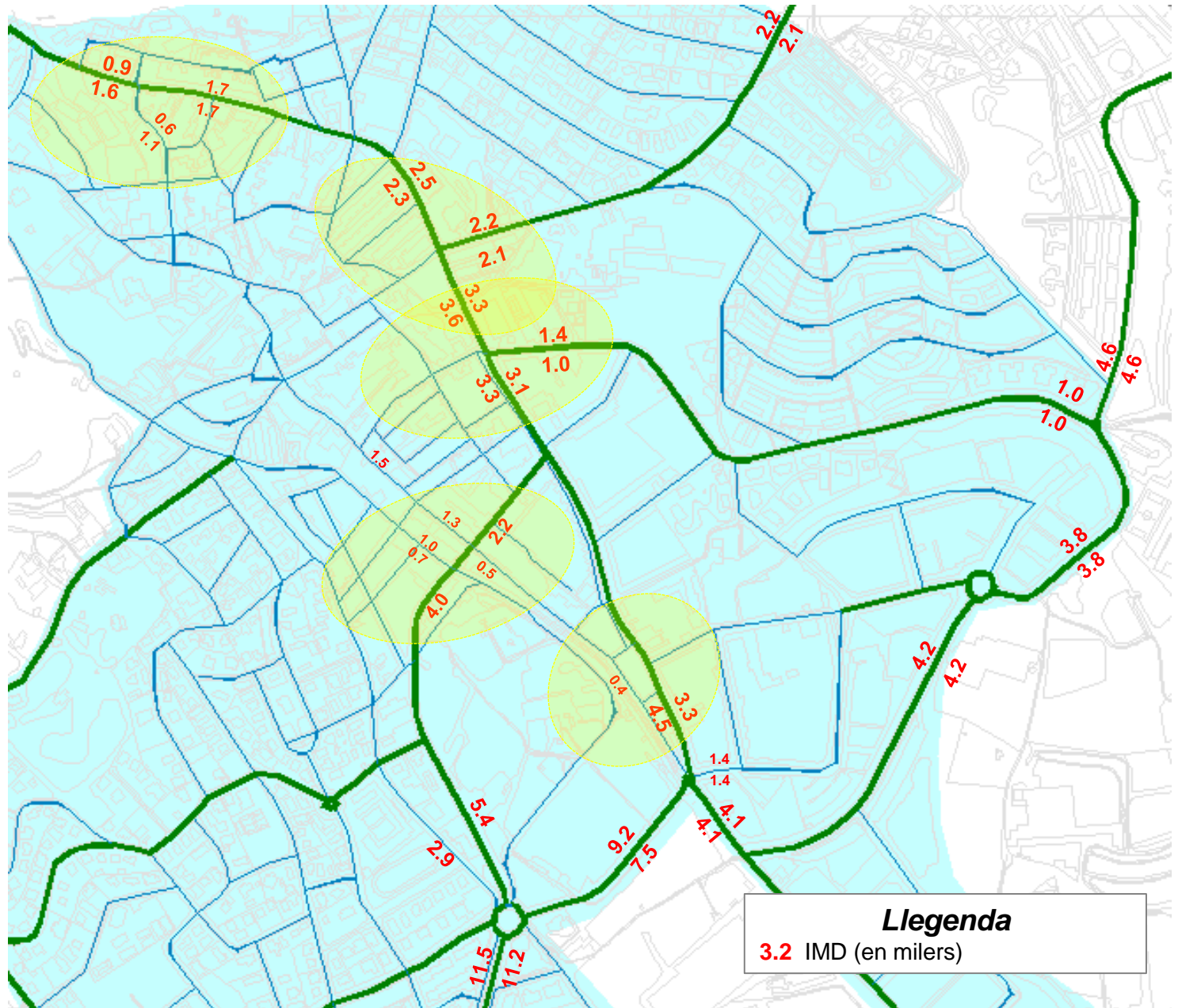
1. Sta. Maria (passat Riera Salvet)
2. Ramon i Cajal (tram central)

## Aforaments manuals (4 h)

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

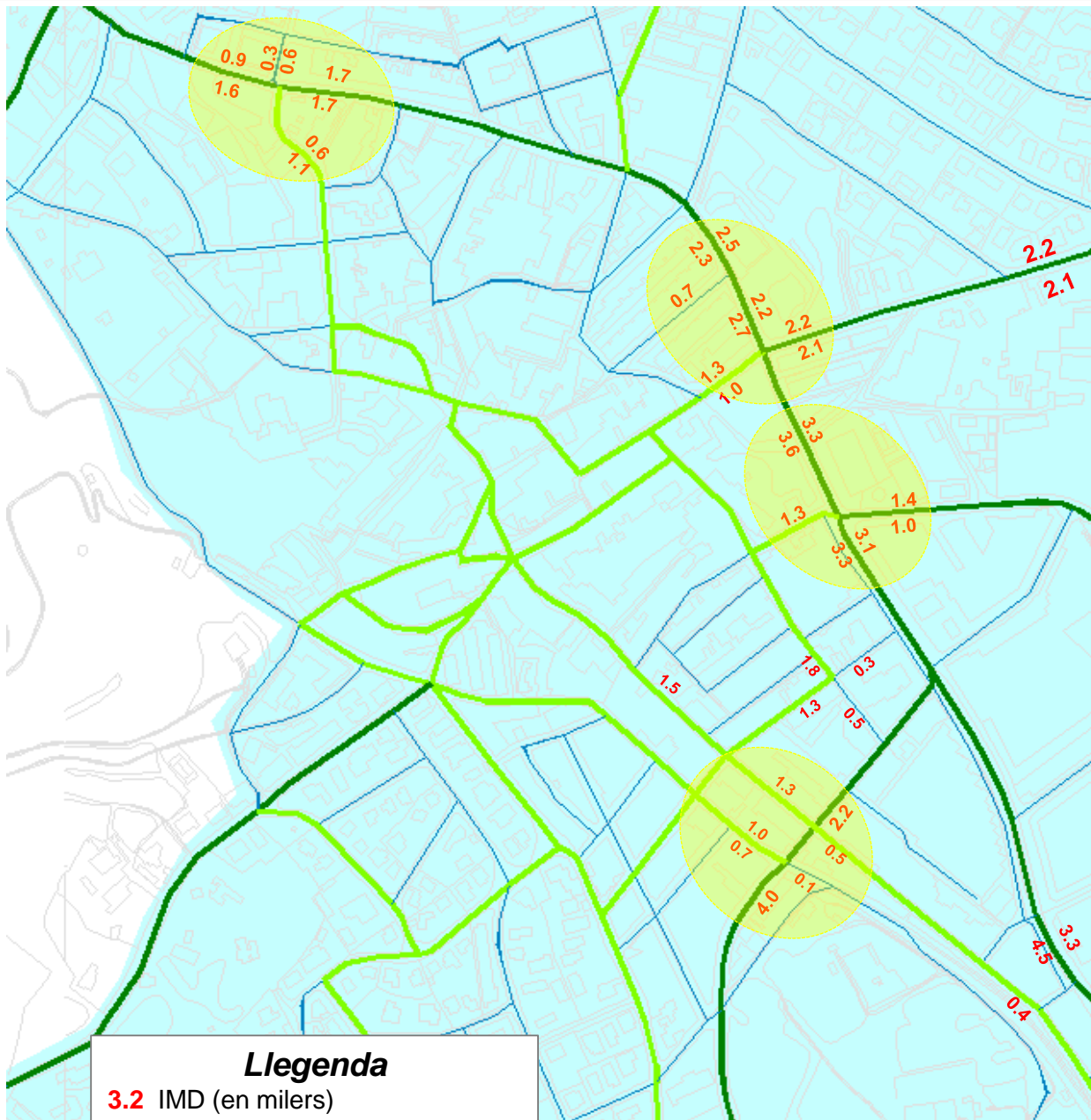


# Mode vehicle privat (circulació). Intensitats (I)





# Mode vehicle privat (circulació). Intensitats (II)



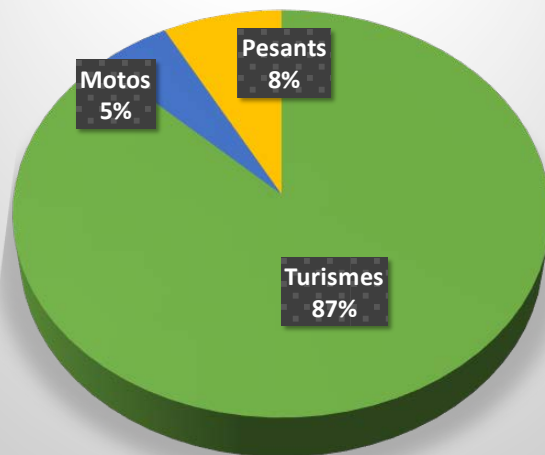
# Mode vehicle privat (circulació)

## Carrer Murillo

### VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

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

### COMPOSICIÓ DEL TRÀNSIT AL CARRER MURILLO



El nombre de pesants que circula pel carrer Murillo és relativament baix (aproximadament el 8%) a l'igual que el percentatge de motocicletes (5%).

No obstant, les característiques de disseny de la via, sobretot pel que fa a l'amplada de la calçada, poden dificultar el pas d'aquest tipus de vehicles (pesants)



# Mode vehicle privat (circulació). Intensitats i congestió

TIPUS	TRAM	ENTRE	I	IMD	%IS
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Av. Sant Sebastià	Carrer Quintana	2226	50%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Quintana	Av. Sant Sebastià	2682	60%
Secundària	Carrer Ignasi Riera	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Llessami	1299	15%
Secundària	Carrer Ignasi Riera	Carrer Llessami	Riera de Targa (BV-5023)	964	11%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Av. Sant Sebastià	Carrer Emili Saleta	3651	58%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Emili Saleta	Av. Sant Sebastià	3223	51%
Primària	Av. Sant Sebastià	Riera de Targa (BV-5023)	Passatge Parc	1877	22%
Primària	Av. Sant Sebastià	Passatge Parc	Riera de Targa (BV-5023)	2184	26%
Secundària	Carrer de Sant Genís	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Sant Antoni	216	4%
Secundària	Carrer de Sant Genís	Carrer Sant Antoni	Riera de Targa (BV-5023)	1295	23%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer de Sant Genís	Carrer del Ravalet	3669	44%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer del Ravalet	Carrer de Sant Genís	3331	40%
Primària	Camí de Mataró	Carrer Doctor Ferran	Riera de Targa (BV-5023)	1547	18%
Primària	Camí de Mataró	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Doctor Ferran	856	10%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer del Sol	Carrer de Sant Genís	3165	38%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer de Sant Genís	Carrer del Sol	3029	36%
Primària	Camí de Mataró	Carrer de Can Tosca	Carrer S. Espriu	1018	12%
Primària	Camí de Mataró	Carrer S. Espriu	Carrer de Can Tosca	977	12%
Primària	Carrer Salvador Riera	Camí de Mataró	Av. Lluís Companys	3841	46%
Primària	Carrer Salvador Riera	Av. Lluís Companys	Camí de Mataró	3827	45%
Accessos	Carrer de Can Tosca	Camí de Mataró	Carrer J. S. Papasseit	4594	73%
Accessos	Carrer de Can Tosca	Carrer J. S. Papasseit	Camí de Mataró	4650	74%
Secundària	Carrer Marqués Barberà	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Pau Piferrer	1054	19%
Secundària	Carrer Marqués Barberà	Carrer Pau Piferrer	Riera de Targa (BV-5023)	582	10%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Marqués Barberà	Carrer Escales de Barberà	1746	21%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Escales de Barberà	Carrer Marqués Barberà	1743	21%
Secundària	Plaça Pau Casals	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Avi Riera	568	10%
Secundària	Plaça Pau Casals	Carrer Avi Riera	Riera de Targa (BV-5023)	321	6%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Marqués Barberà	Carrer Avi Riera	857	12%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Avi Riera	Carrer Marqués Barberà	1579	19%
Secundària	Carrer Canyamars	Carrer Murillo	Carrer Vidal i Barraquer (BV-5023)	536	10%
Secundària	Carrer Murillo	Carrer Rafael Riera i Prats	Carrer Canyamars	270	5%
Secundària	Carrer Canyamars	Carrer de la Sort	Carrer Murillo	1806	32%
Secundària	Carrer Murillo	Carrer Canyamars	Carrer Manuel Moreno	1539	27%
Secundària	Carrer Narcís Monturiol	Riera Targa	Carrer Joan de la Cierva	1388	25%
Secundària	Carrer Narcís Monturiol	Carrer Joan de la Cierva	Riera Targa	1413	25%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer Narcís Monturiol	Carrer dels polls d'en Maians	3278	39%
Primària	Riera de Targa (BV-5023)	Carrer dels polls d'en Maians	Carrer Narcís Monturiol	4525	54%
Secundària	Carrer Manuel Moreno	Carrer dels polls d'en Maians	Carrer Narcís Monturiol	404	7%
Primària	Vial de Can Maians	Carrer Manuel Moreno	Ignasi de Bufalà	9205	109%
Primària	Vial de Can Maians	Ignasi de Bufalà	Carrer Manuel Moreno	7486	89%
Primària	Carrer Torrent de Vilassar	Carrer Manuel Moreno	Av. Lluís Companys	4143	49%
Primària	Carrer Torrent de Vilassar	Av. Lluís Companys	Carrer Manuel Moreno	4185	50%
Secundària	Riera Salvat	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer Rafael de Casanova	1008	18%
Secundària	Riera Salvat	Carrer Rafael de Casanova	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	727	13%
Primària	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer de Can Pons	Riera Salvat	4033	48%
Secundària	Riera den Salvat	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer de Can Pons	273	5%
Secundària	Carrer Manuel Moreno	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer Indústria	504	9%
Primària	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer Manuel Moreno	Passatge del Pi	2207	39%
Secundària	Carrer Manuel Moreno	Carrer Ignasi de Bufalà (BV-5023)	Carrer Murillo	1355	24%





# Seguretat viària. PLSV (Octubre 2018)

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

- PPR 1. Intersecció de l'Av. Mare de Deu de la Cisa i de la Riera d'en Salvet (s'ha produït un accident)
- PPR 2. Intersecció en rotonda de la Riera Targa- carrer Manuel Moreno- Narcís Montoriol

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

- Intersecció carrer de Rafart- Pompeu Fabra
- Intersecció carrer Bilbao- Camí de Mataró
- Revolt tancat a meitat del tram del carrer Lleida

		Evolució	Estat de l'actuació
PPR 1	Intersecció de l'av. Mare de Déu de la Cisa i de la Riera d'en Salvet.	Augment	S'ha actuat parcialment
PPR 2	Intersecció en rotonda de la Riera Targa, el carrer de Manuel Moreno i el carrer de Narcís Monturiol.	Es manté a 0	S'ha actuat parcialment
A	Intersecció del carrer de Can Rafart amb el de Pompeu Fabra.		Executada
B	Intersecció del carrer de Bilbao amb el Camí de Mataró.		Pendent
C	Revolt tancat a meitat del tram del carrer Lleida.		S'ha actuat parcialment
	Zona d'Ignasi de Bufalà amb Mestre Salamero.		Executada
	Entorn de les escoles Francesc Macià, Inmaculada i Sant Jordi.		S'ha actuat parcialment

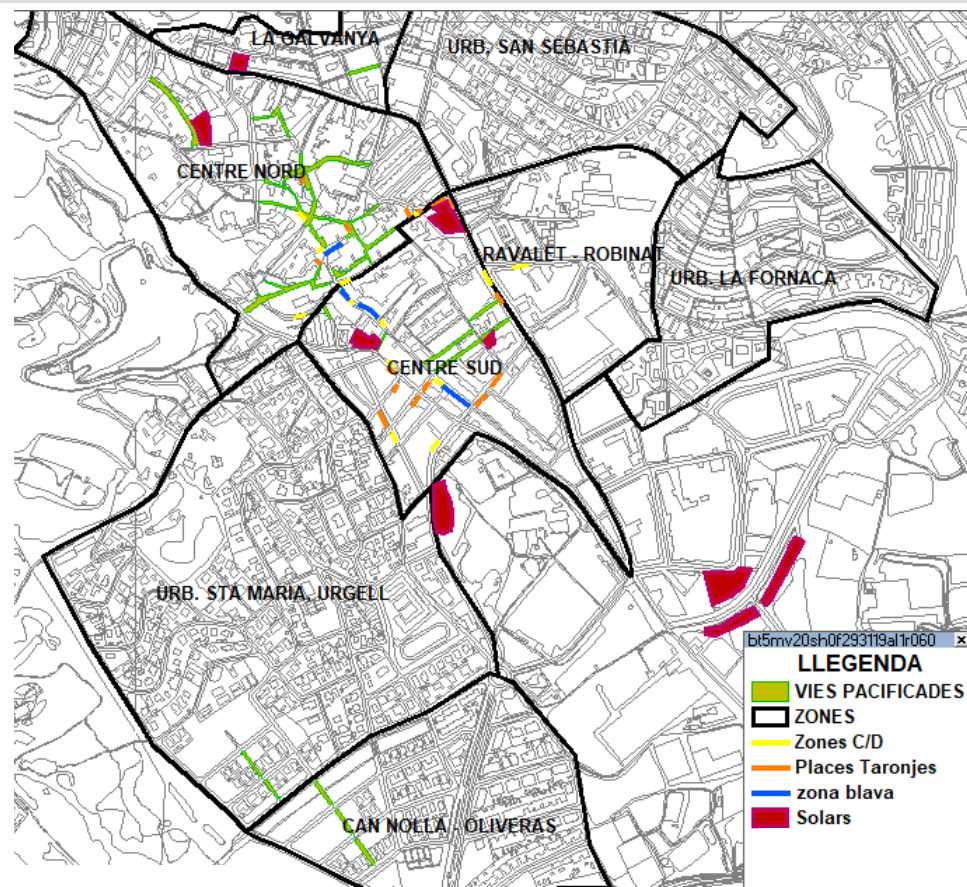




## Oferta d'aparcament

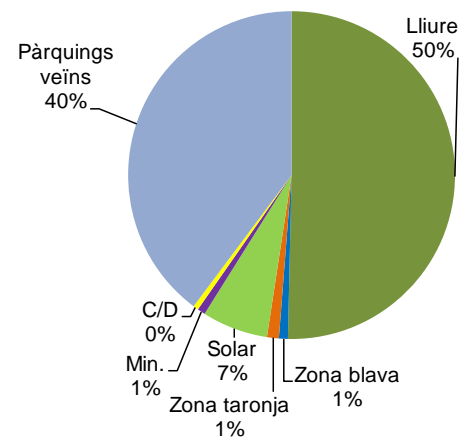
En conjunt s'han detectat unes 4.872 places d'aparcament de les quals el 60% es localitza a la calçada. La major part d'oferta a la calçada es correspon a places lliures, algunes de les quals es situen en carrers amb voreres molt estretes. Complementàriament a les places lliures s'han habilitat diversos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

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



### OFERTA D'ESTACIONAMENT RESIDENCIAL

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





# Aparcament

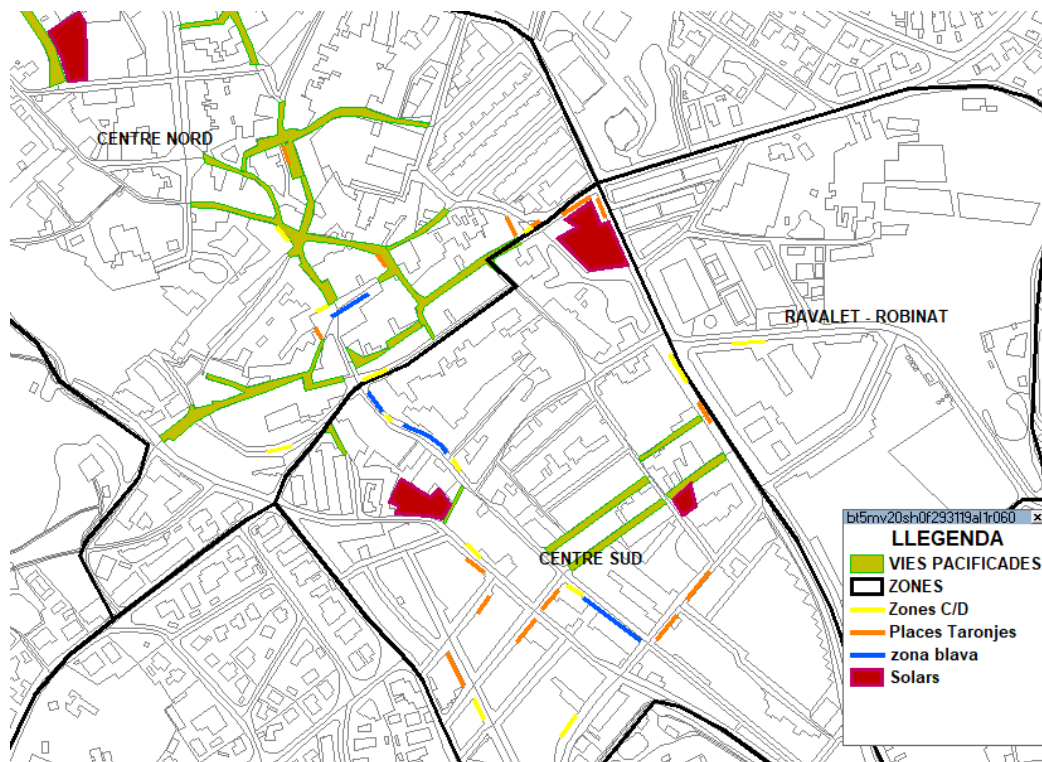


## Oferta regulada d'aparcament

S'han habilitat 100 places d'aparcament a la calçada destinades a la demanda de curta durada:

- 43 de zona blava, regulades de dilluns a divendres de 9 a 14 i de 17 a 20 i els dissabtes de 9 a 14h, amb una tarifa horària de 0,95€/h i una durada màxima permesa de 2 h. Es localitzen a la Plaça de la Vila i Manel Moreno

- 57 places de zona taronja (gratuïtes) amb estacionament limitat a 45 minuts de dilluns a dissabtes de 8 a 13h i de 16 a 20. Es localitzen en diversos trams davant de comerços.



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

L'anul·lació de denúncies per superar el temps permès a la zona blava és de 4,75€, molt baixa respecte a una denúncia a la zona taronja (60€).



HORARIS / HORARIO	
DILLUNS A DIVENDRES / LUNES A VIERNES	
9,00 a 14,00 - 17,00 a 20,00	
DISSABTE / SÁBADO 9,00 a 14,00	
DIUMENGES I FESTIUS / DOMINGOS Y FESTIVOS GRATUÏT/GRATUITO	
IMPORT / IMPORTE	
Mínim 15m.	
30 m	0,20 €
1:00 h	0,50 €
1:30 h	0,95 €
Màxim 2:00 h	1,45 €
S'admeten fraccions	2,00 €
	0,05 €

Anul·lació per superar el temps permès / Anulación por superar el tiempo permitido: **4,75€\***

Monedes acceptades / Monedas aceptadas: 5, 10, 20, 50, 1, 2

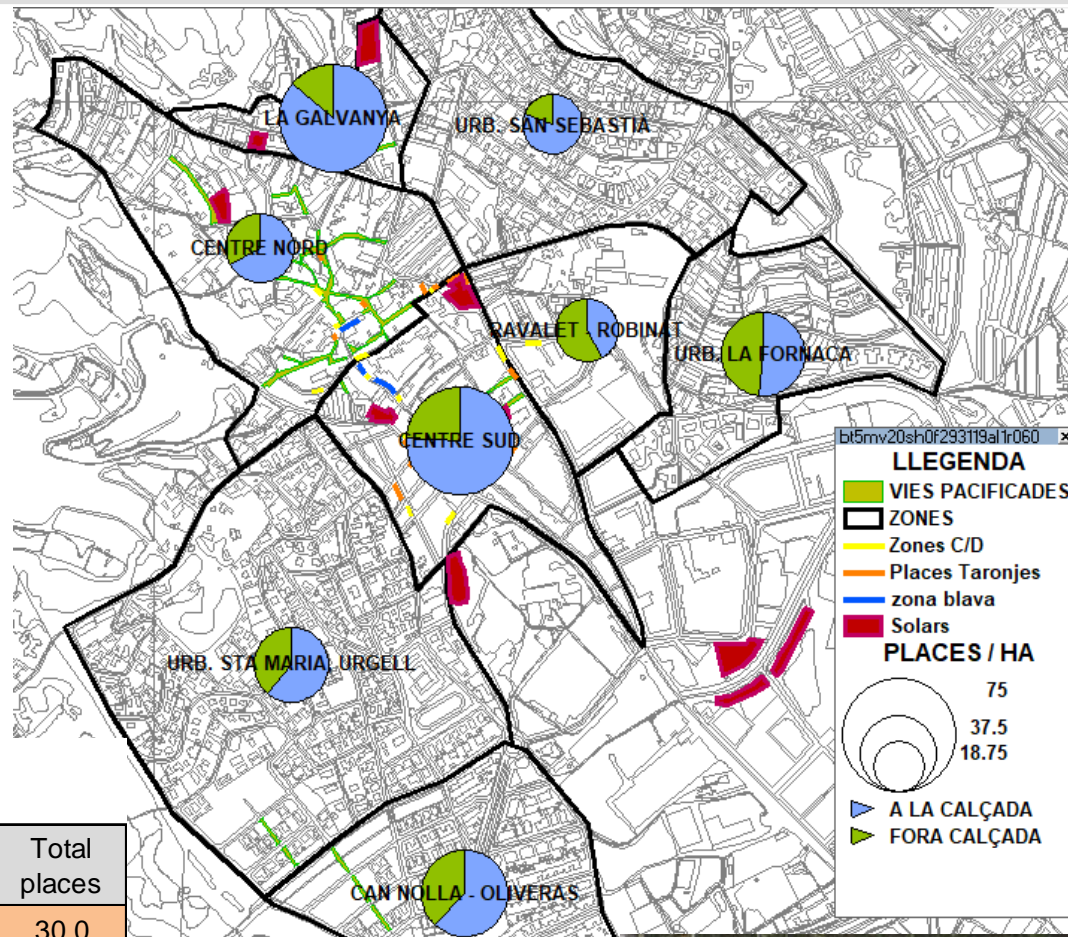




## Concentració d'oferta

Hi ha molta més concentració de l'oferta a la calçada (20 places/ha) que fora calçada (13,2 places/ha) i en totes les zones. Hi ha carrers on l'aparcament dificulta la circulació de vehicles (Camí Mataró) o manté voreres amb amplades útils de <0,9m

Les zones amb major concentració d'oferta a la calçada (Centre Sud i La Galvanya) són també les més denses i amb carrers amb dèficit de voreres importants.



## OFERTA D'ESTACIONAMENT RESIDENCIAL (Places/Ha)

Zona	Places calçada	Places fora calçada	Total places
1. Centre N.	20,1	9,9	30,0
2. Centre S.	50,6	16,1	66,7
3. La Galvanya	57,0	9,1	66,0
4. Urb. S. Sebastia	20,0	4,8	24,9
5. Ravalet - Robinat	11,2	15,5	26,7
6. Urb. La Fornaca	22,5	21,0	43,5
7. Urb. Can Nolla - Olivera	28,7	17,5	46,1
8. Urb. Sta. Maria - Urgell	22,4	14,3	36,7
<b>Total</b>	<b>20,0</b>	<b>13,2</b>	<b>33,2</b>



Cm. Mataró. El doble sentit no permet aparcament.



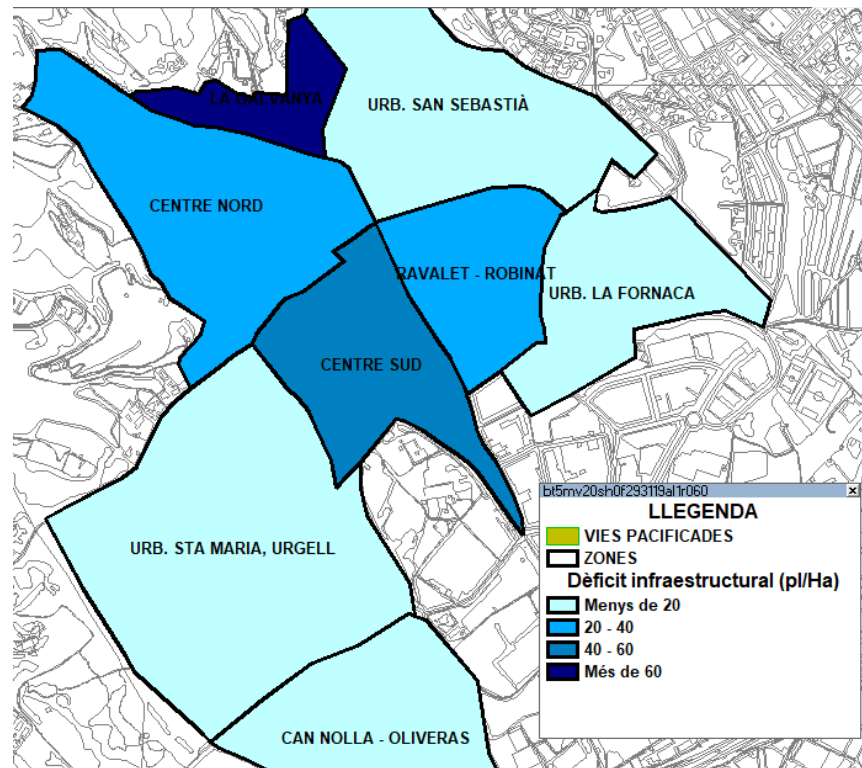
C. Quintana. L'amplada de vorera no permet aparcament.



## Balanç d'aparcament residencial

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

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



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



## Ocupació nocturna

Fruit de l'inventari nocturn de les principals ofertes d'aparcament per a residents se'n desprèn:

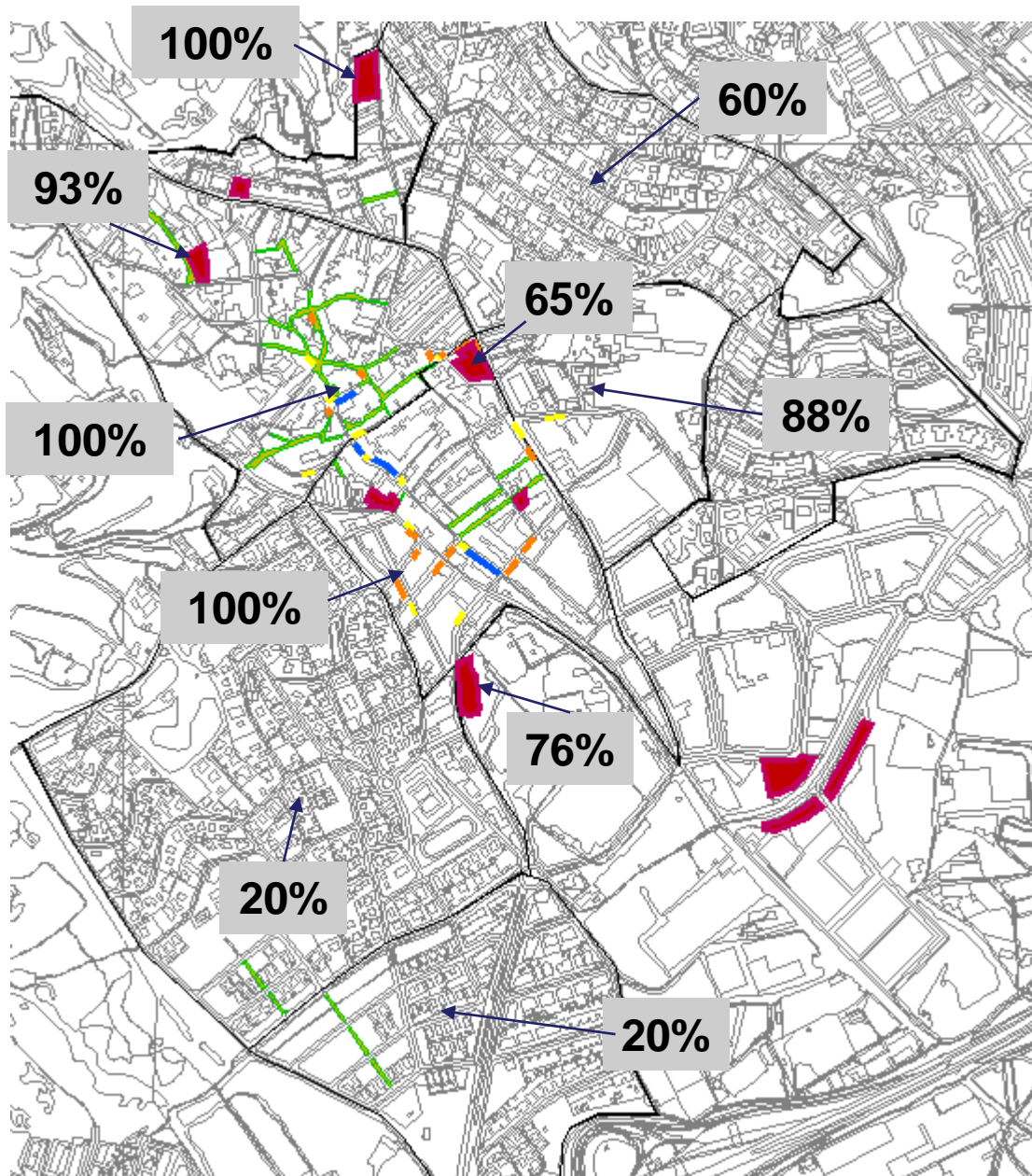
-Saturació total de l'oferta no regulada al Barri d'en Salvet (100%), però aparcament no saturat a Ignasi de Bufalà (76%).

-Saturació de les places d'aparcament a la calçada i l'aparcament al barri de La Galvanya.

-Ocupació mitjana de l'aparcament de Can Bruguera (65%) i major ocupació a les places del Ravalet.

-Baixa ocupació de les places no regulades de les urbanitzacions

-Plaça de la Vila amb aparcament complet.







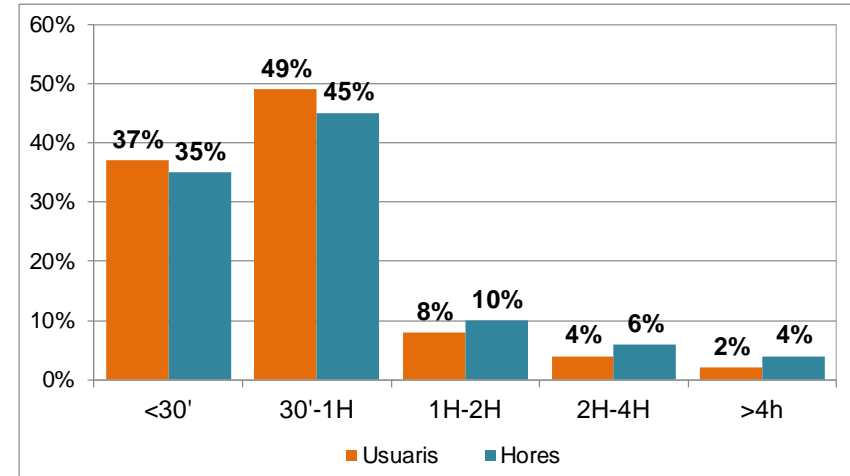
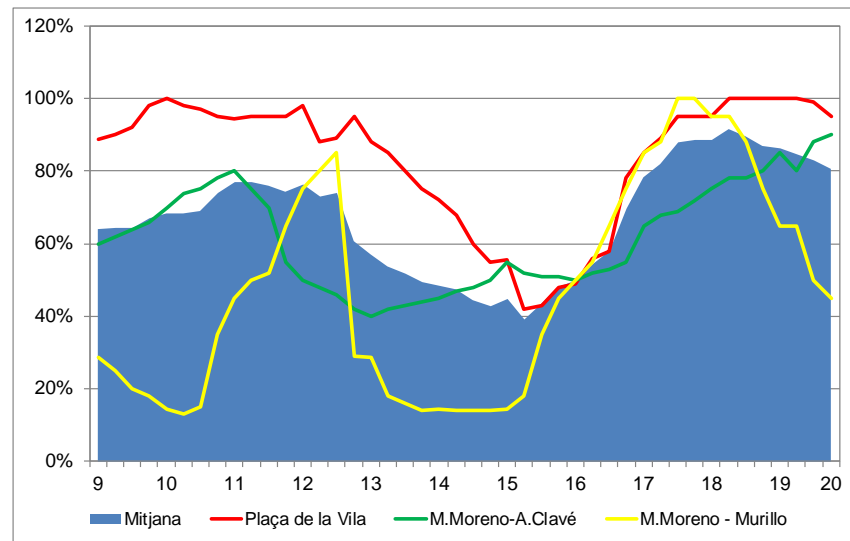
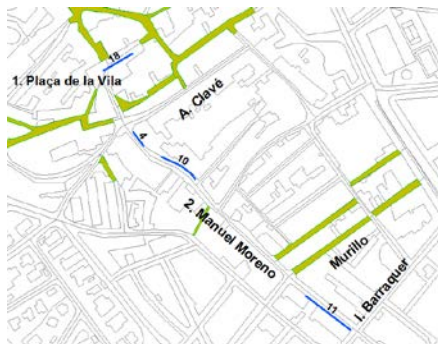
## Utilització de la zona blava

L'ocupació mitjana d'aquestes places es troba al 74% dins el període de regulació, amb un període punta de 18:30 a 20.

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

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

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



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

# Aparcament



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

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



M. Moreno - Murillo



M. Moreno - A. Clavé



Pl. Vila

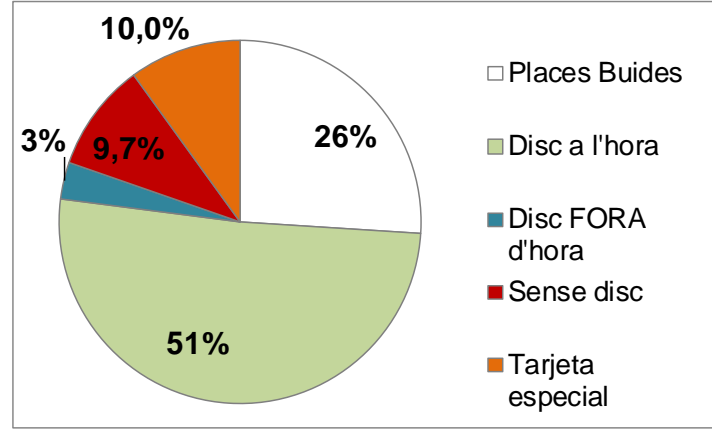
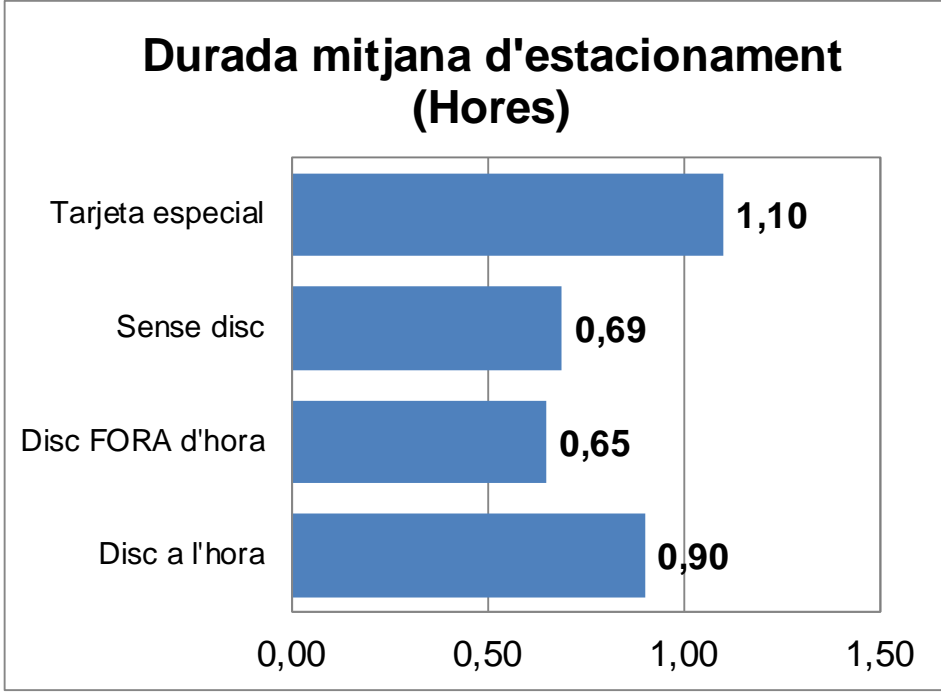
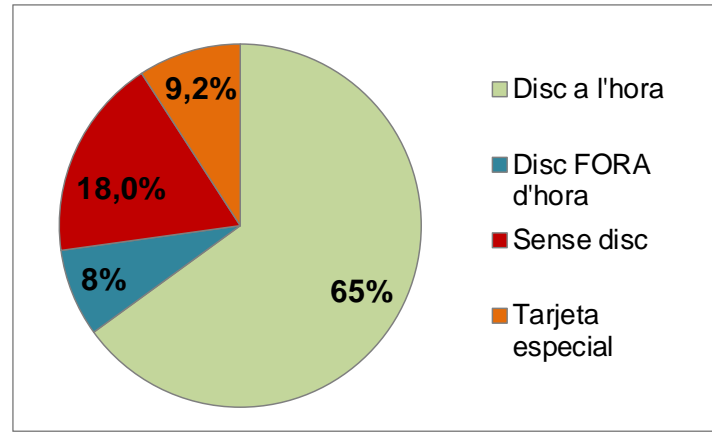
## UTILITZACIÓ ZONA BLAVA 2019 (GENER - MAIG)

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

# Anàlisi per modes de transport



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





# Anàlisi per modes de transport

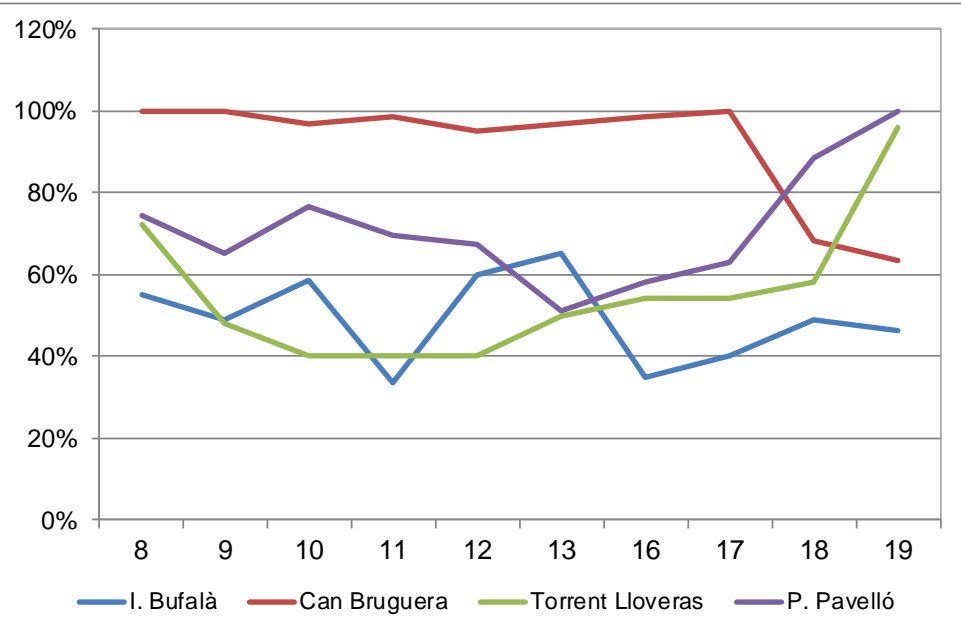
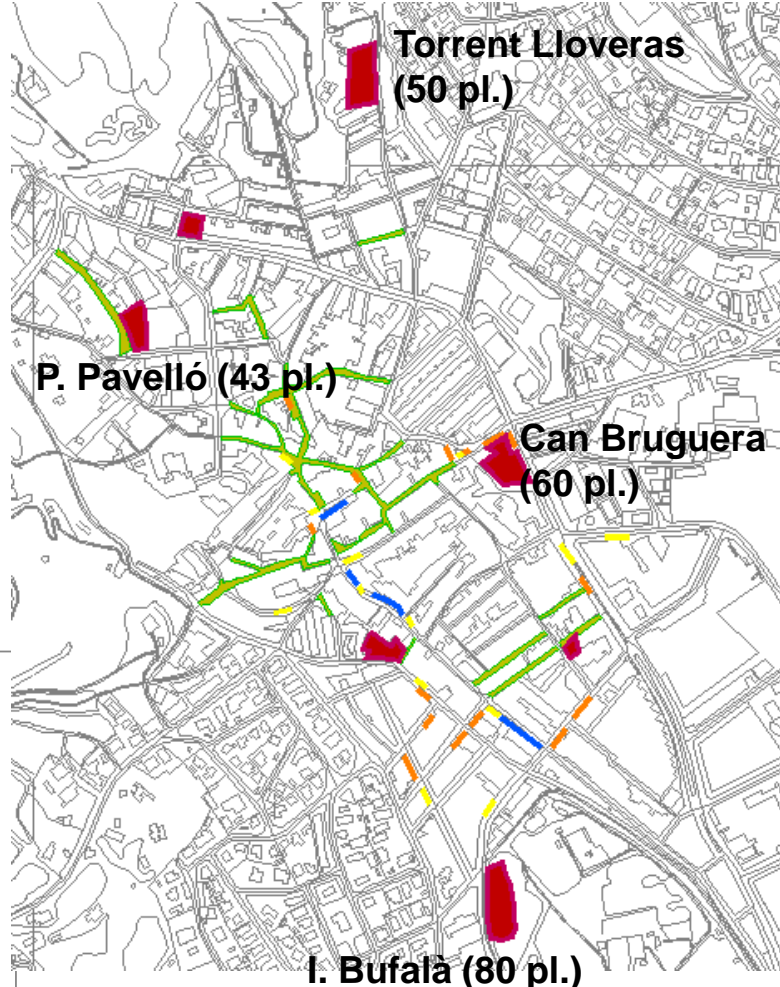


## Aparcaments en solars

Els aparcaments més utilitzats pels residents són el de Torrent Lloveras i l'aparcament del Pavelló. Durant el dia, disposen de places mentre que a partir de les sis es comencen a omplir fins la ocupació total a partir de les 19h. A la nit estan complets.

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

L'aparcament dels pins a I. Bufalà té una ocupació força homogènia entorn al 50% tant de dia com de nit



# Anàlisi per modes de transport

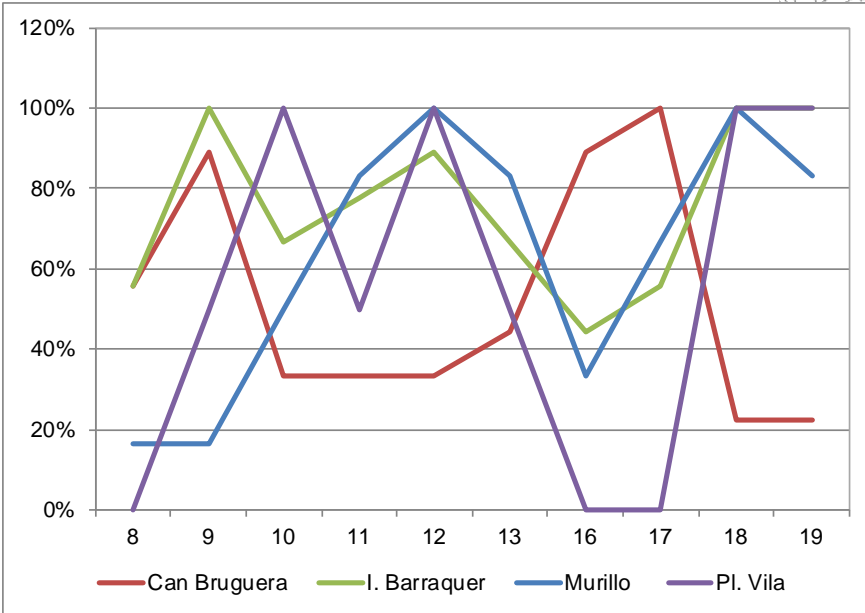
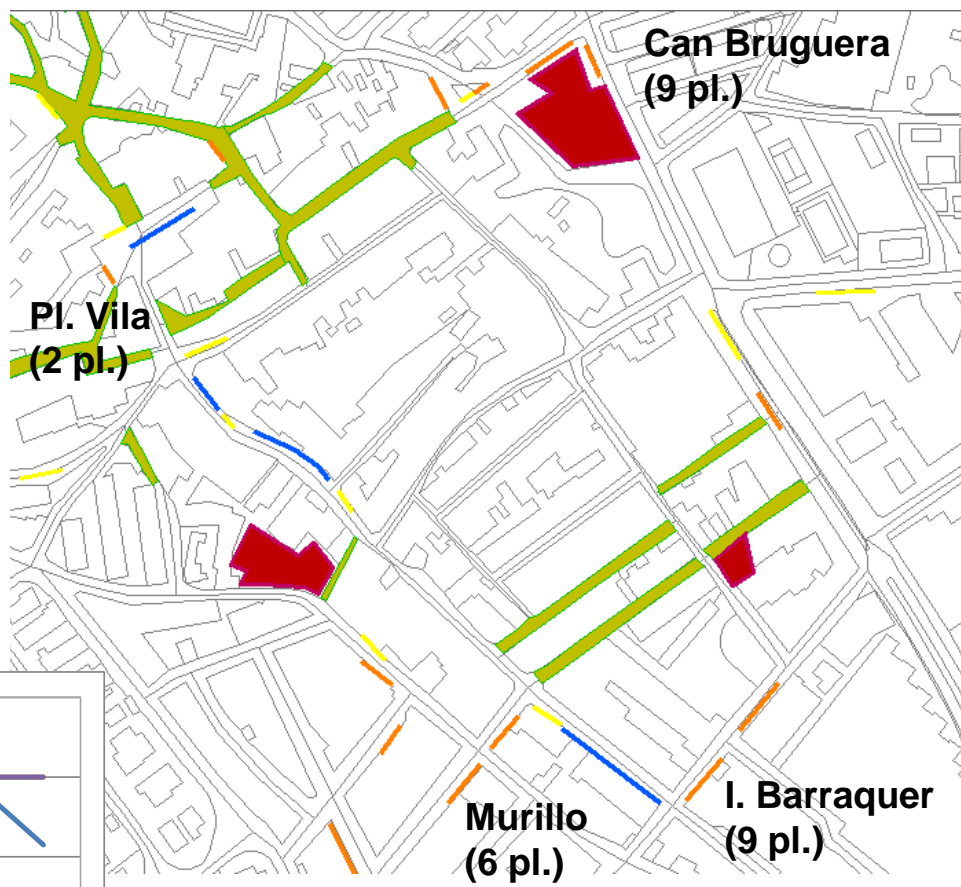


## Zona taronja

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

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

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



Pl. Vila (2 pl.)

# Anàlisi per modes de transport

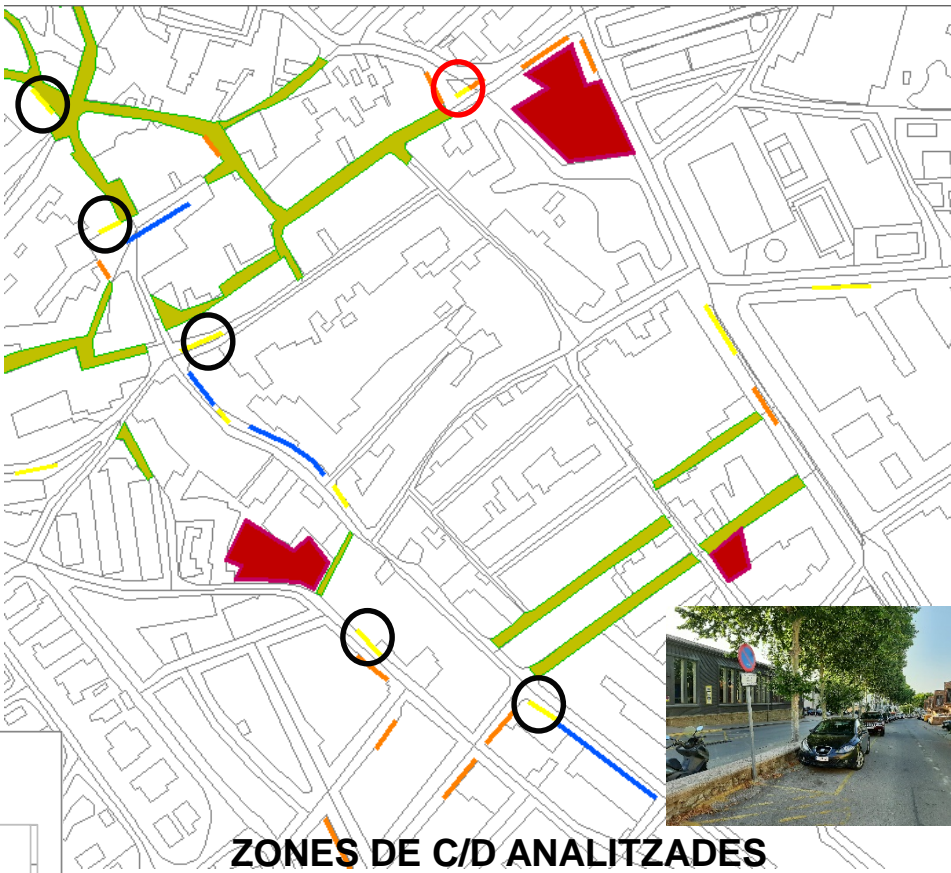


## Places de C/D

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

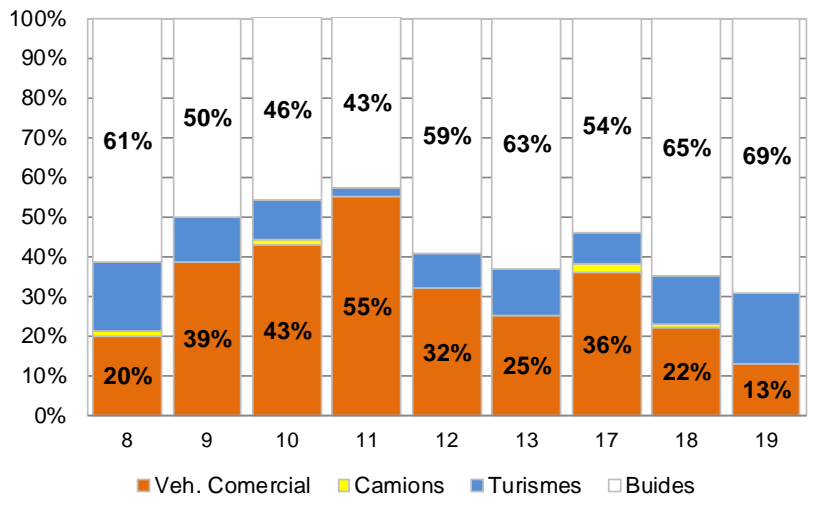
Donada la seva baixa capacitat, si dos vehicles, o més, necessiten estacionar algun d'ells acabarà fent-ho de forma il·legal.

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



ZONES DE C/D ANALITZADES

## Ocupació zones C/D



Zona C/D I. Iglesias (1 pl.)







# Línies estratègiques d'actuació



D'acord amb la diagnosi de l'estudi i l'escenari tendencial es proposen 11 grans reptes que a la vegada són oportunitats per aplicar actuacions que afavoreixin una mobilitat més sostenible al municipi:

1. Potenciar i facilitar que la mobilitat a peu sigui el mode prioritari al casc urbà.
2. Millorar l'accessibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants, prioritzant els de major demanda i a l'entorn d'escoles i centres cívics.
3. Creació d'una xarxa d'itineraris segurs i continus per a la bicicletes que permetin accedir als principals centres generadors de viatges.
4. Millorar les connexions dels itineraris no motoritzats amb els municipis veïns.
5. Millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús i els seus itineraris d'accés a peu.
6. Ampliar la cobertura territorial del transport públic.



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

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

9.Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris dels diferents models de transport.

10.Gestionar l'oferta i la demanda d'estacionament prioritzant l'estacionament dels residents i millorant les probabilitats de trobar plaça per visitants i compradors.

11.Millorar la informació, la formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.

Cadascun d'aquests 11 reptes contindrà unes actuacions que formaran part del programa d'actuacions