



**Estudi de  
mobilitat urbana  
sostenible**

**VILASSAR DE DALT**

**Horitzó 2026**

*Propostes*

*Octubre 2020*





# 0. LÍNIES ESTRATÈGIQUES D'ACTUACIÓ

1. A PEU

2. BICICLETA

3. TRANSPORT PÚBLIC

4. VEHICLE PRIVAT

# 0. 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 jerarquització de la xarxa viària.

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

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

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

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



## OBJECTIUS

1. Potenciar i facilitar que la mobilitat a peu sigui el mode prioritari al casc urbà.

2. Millorar l'accessibilitat i seguretat dels itineraris per a vianants, prioritzant els de major demanda i a l'entorn d'escoles i centres cívics.

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

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

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

## ESTRATÈGIES

- Les característiques físiques i urbanístiques del municipi juntament amb el caràcter històric lligat a la salut i esport enllacen molt bé amb la necessitat de **donar prioritat al mode a peu a tot el centre urbà.**
- Es proposen **criteris bàsics de disseny de la xarxa** de vianants que han d'orientar les futures actuacions a l'espai públic.
- Els **beneficis van dirigits a tota la població, però en particular dones en la seva diversitat, infants, joves, gent gran i persones dependents**, afavorint els modes més sostenibles i reduint la contaminació.



## 1.1. Criteris d'adequació de la xarxa bàsica

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

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

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

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

**Qualitat ambiental:** La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit.

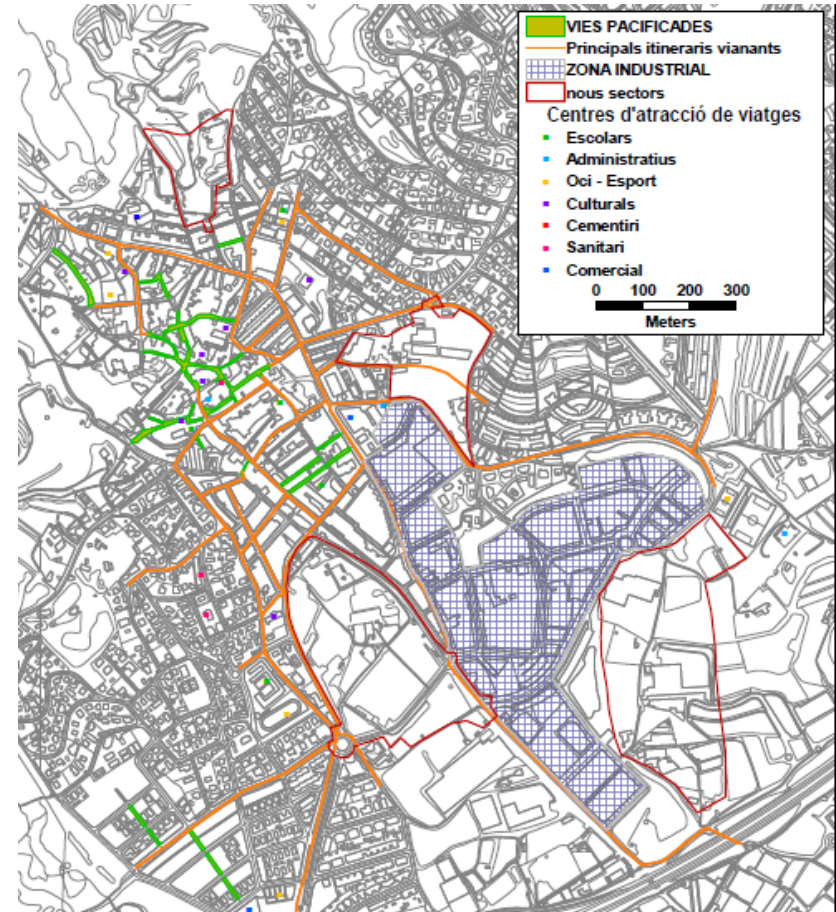
**Amplada de les voreres:** d'acord amb la Orden estatal VIV/561/2010, l'amplada mínima lliure d'obstacles hauria de ser d'1,8 m.

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

**Il·luminació adequada**

**Senyalització dirigida als vianants**

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



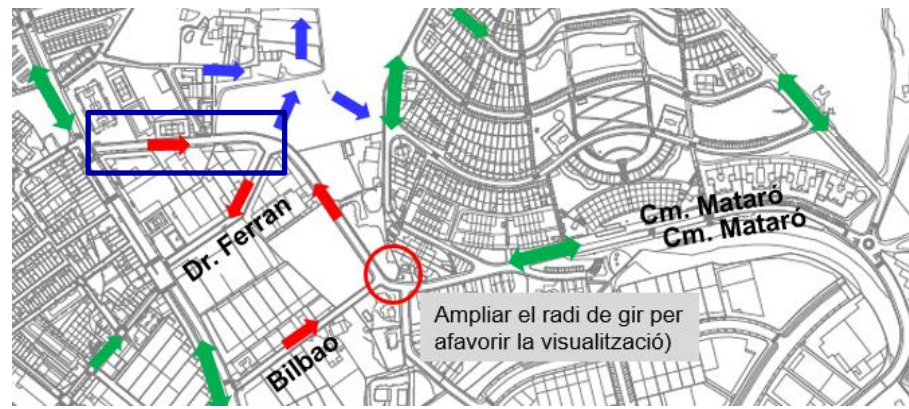
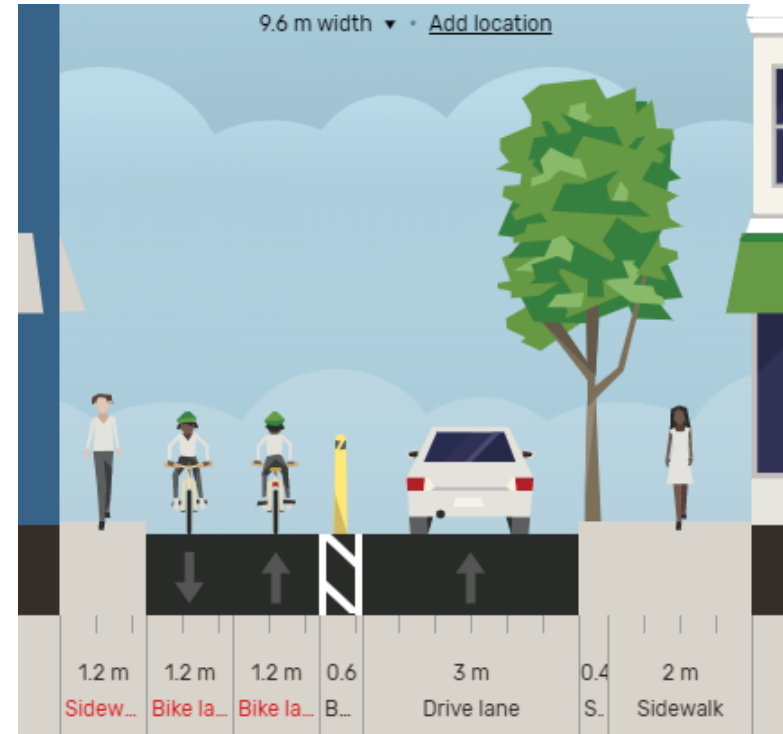
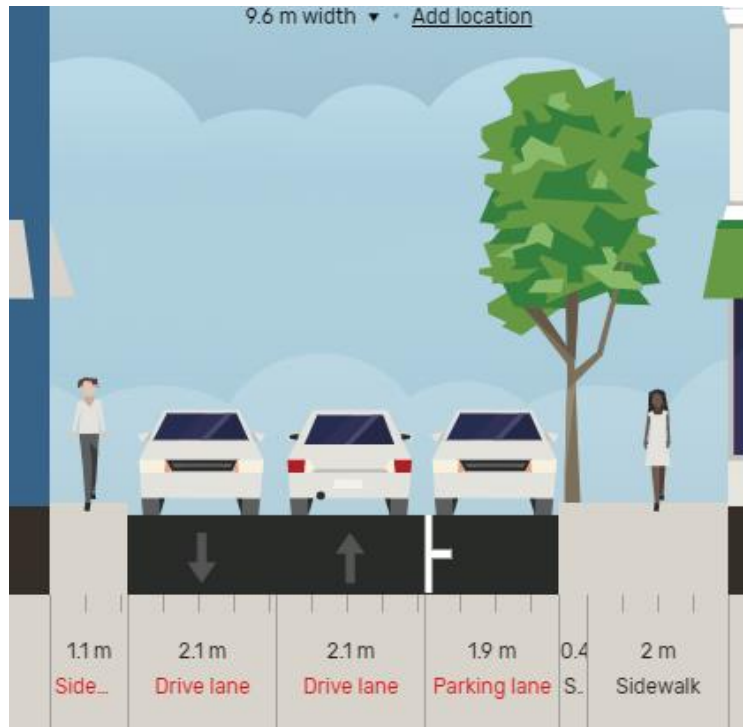
En carrers on l'**arbrat** sigui un problema per manca de secció, i es mantingui un cordó d'aparcament, l'**arbrat** pot coincidir amb aquesta franja, intercalant cada x places d'aparcament un espai per plantació. Aquesta solució es pot combinar en alguns alternant de costat la situació de l'aparcament i l'**arbrat**.

# 1. A peu



## 1.2. Millora dels itineraris de connexió amb els barris i aparcaments

Camí de Mataró entre Riera de Targa i Ravalet:



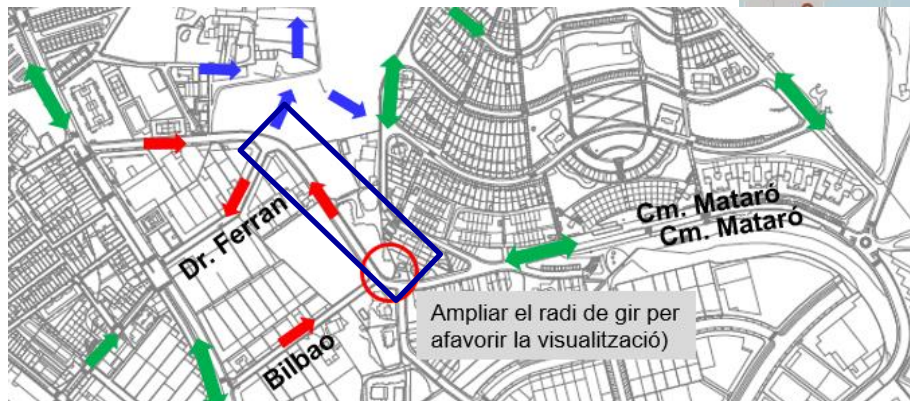
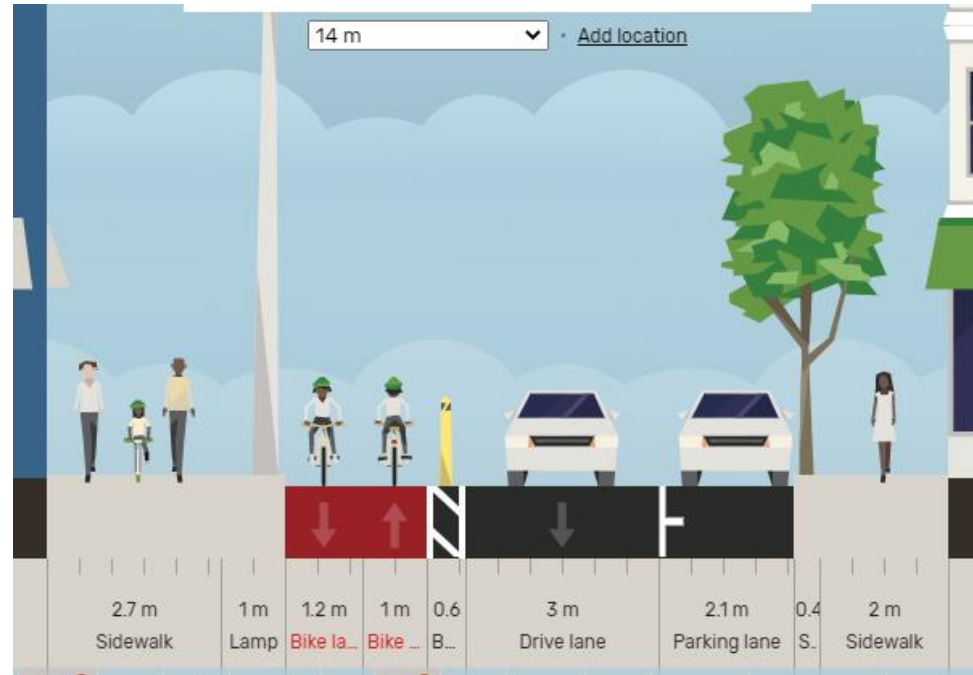
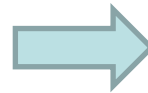
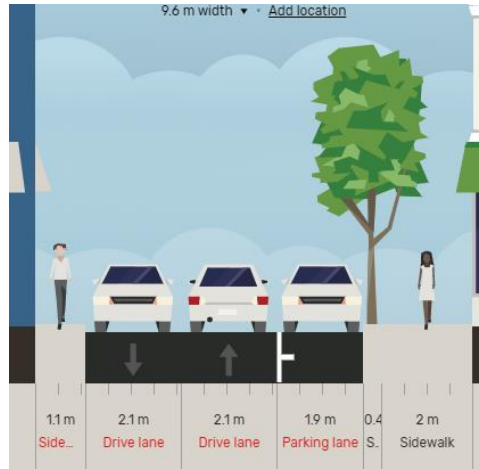
# 1. A peu



## 1.2. Millora dels itineraris de connexió amb els barris i aparcaments

Camí de Mataró tram Can Reig. Subjecte a l'ampliació de la vorera nord:

S'ha ampliat la secció del carrer, de 9,6m a 14 metres contemplant l'ampliació de la vorera de Can Reig



(\* En funció a la proposta d'execució del PP Can Reig s'ajustarà aquesta proposta

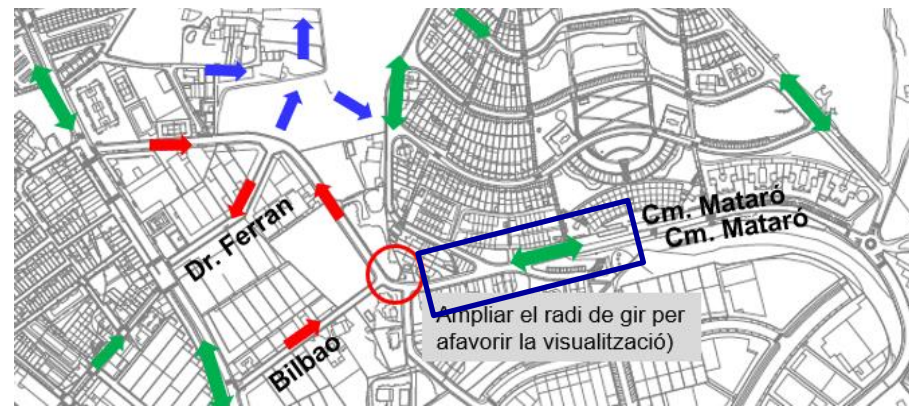
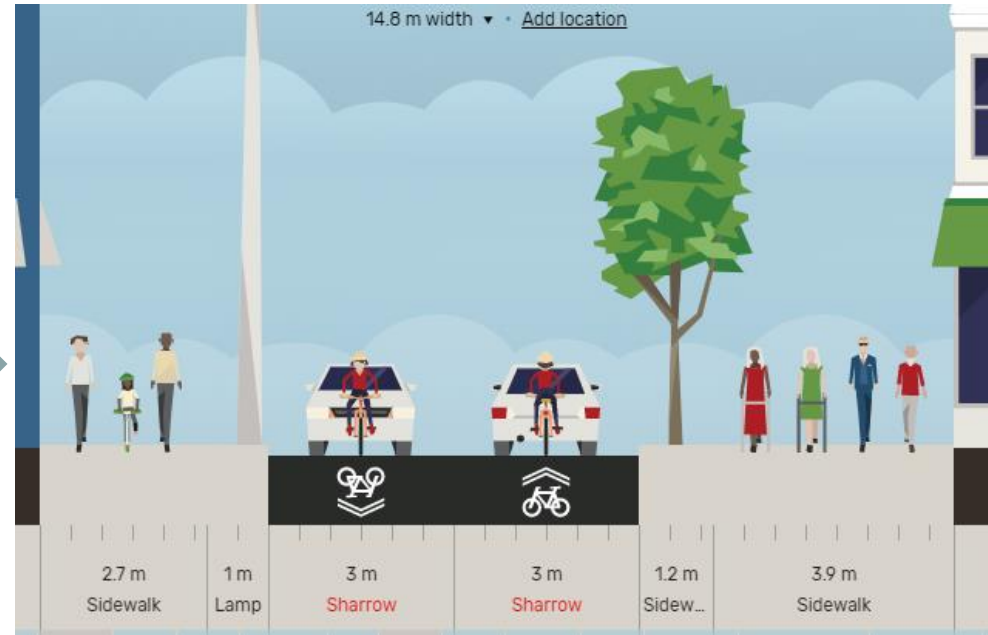
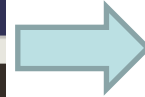
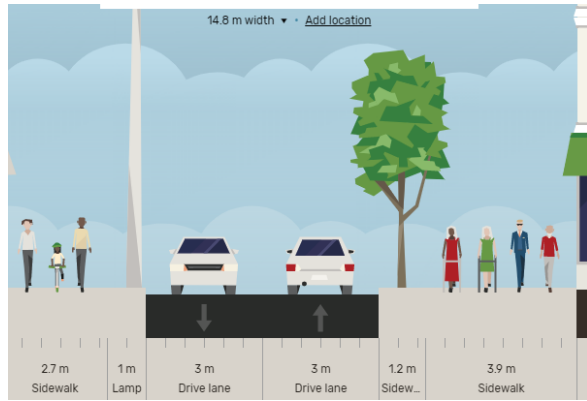


# 1. A peu



## 1.2. Millora dels itineraris de connexió amb els barris i aparcaments

Camí de Mataró tram Fornaca.

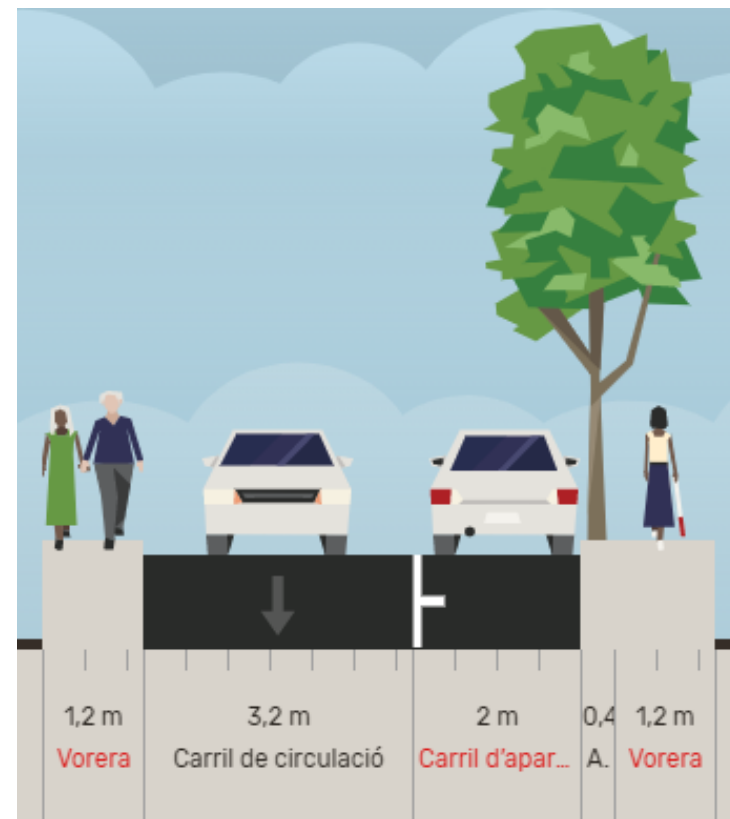
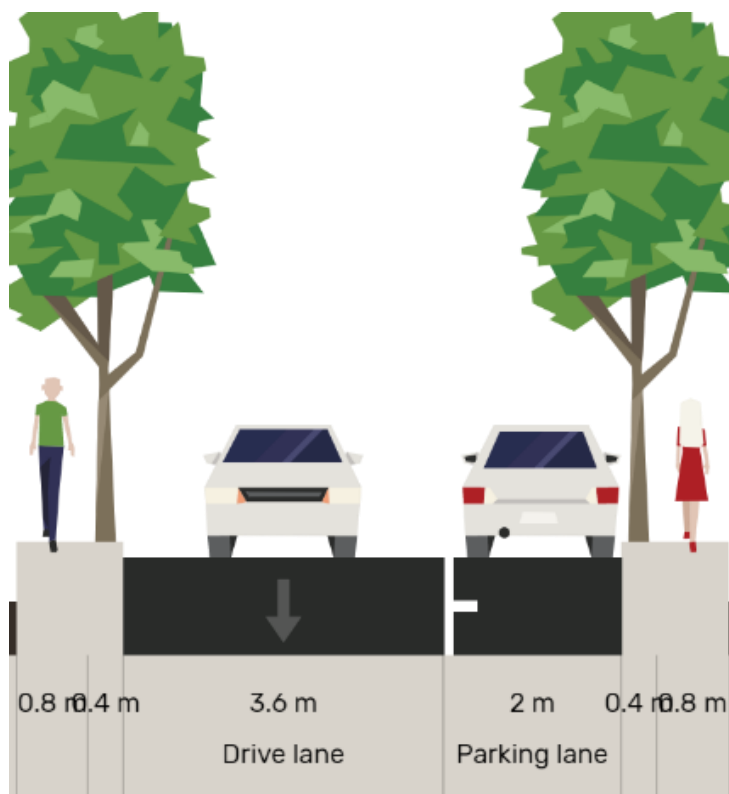


# 1. A peu



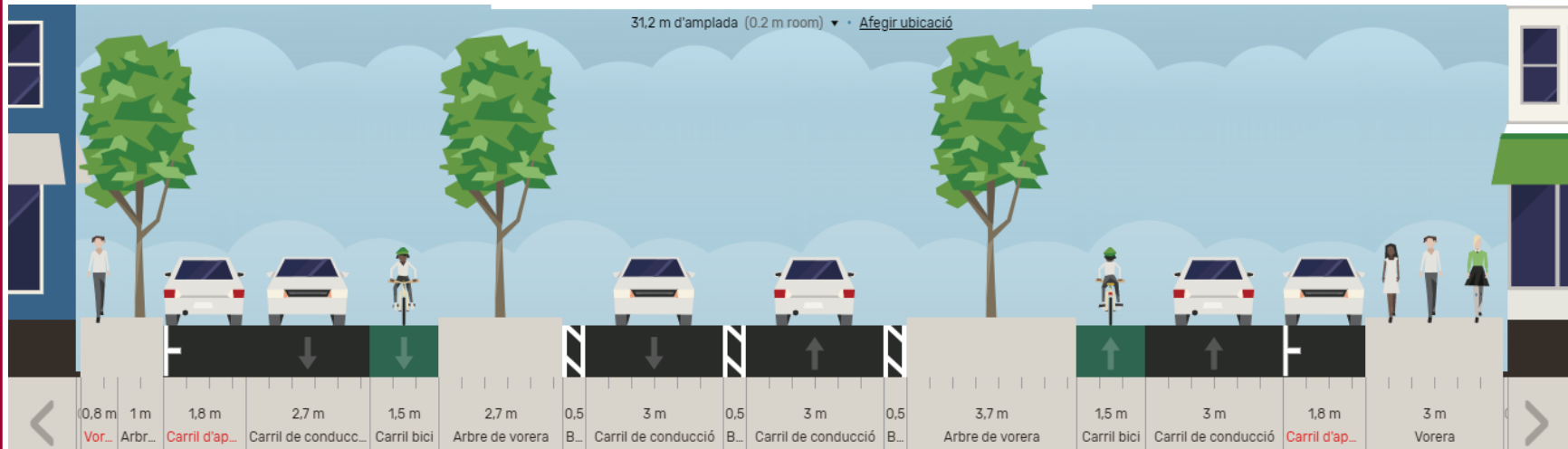
## 1.2. Millora dels itineraris de connexió amb els barris i aparcaments

Santiago Rusinyol:





## BV – 5023. Tram amb laterals. Situació actual



La continuïtat de l'itinerari de la BV 5023 des de Premià de Mar fins a Vilassar de Dalt es produeix per la banda oest, ja que per l'est, el voral no està preparat per a la mobilitat a peu amb les mínimes condicions necessàries de seguretat. Per aquest motiu es proposa ampliar la vorera del lateral oest.

Respecte el carril bici, es proposa centralitzar la circulació de bicis pel costat est per connectar-se amb el carril bici del Camí del Sot d'en Pi, suprimint el carril bici del lateral est (veure proposta pàgina següent).

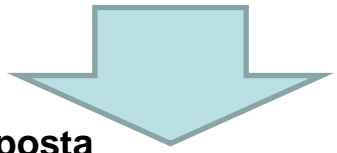
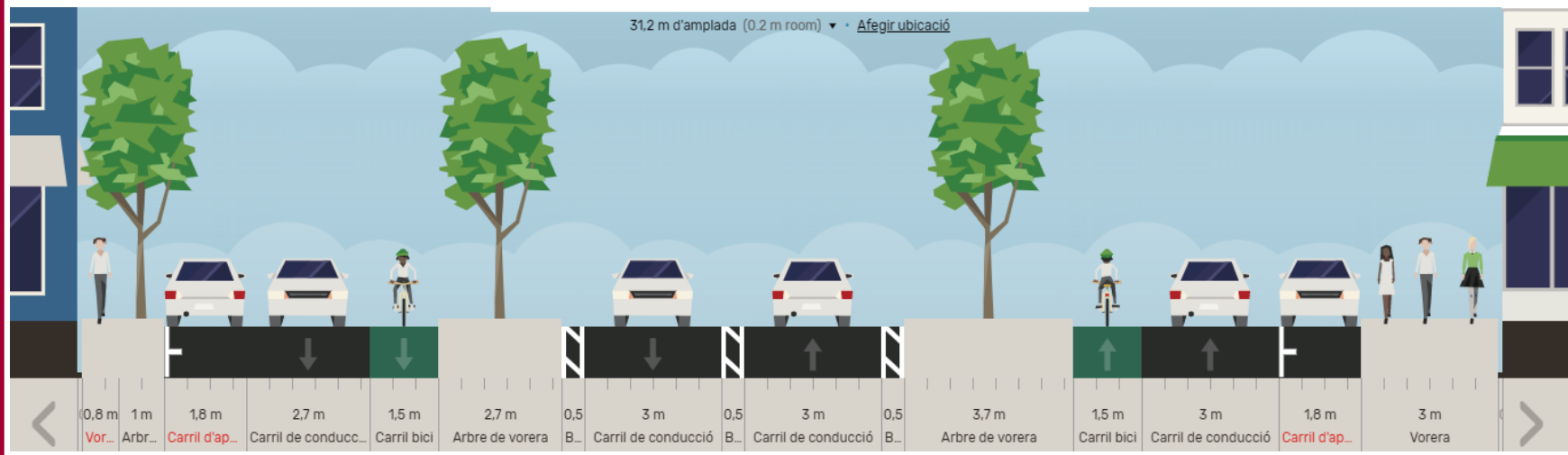
D'altra banda, s'ha analitzat la possibilitat d'encaixar una rotonda amb mitjes llunes a la rotonda del Sorli Emocions. Tanmateix, no hi ha espai suficient per encaixar-la. Es recomana realitzar una cruïlla semaforitzada o analitzar amb major detall diferents alternatives de disseny.



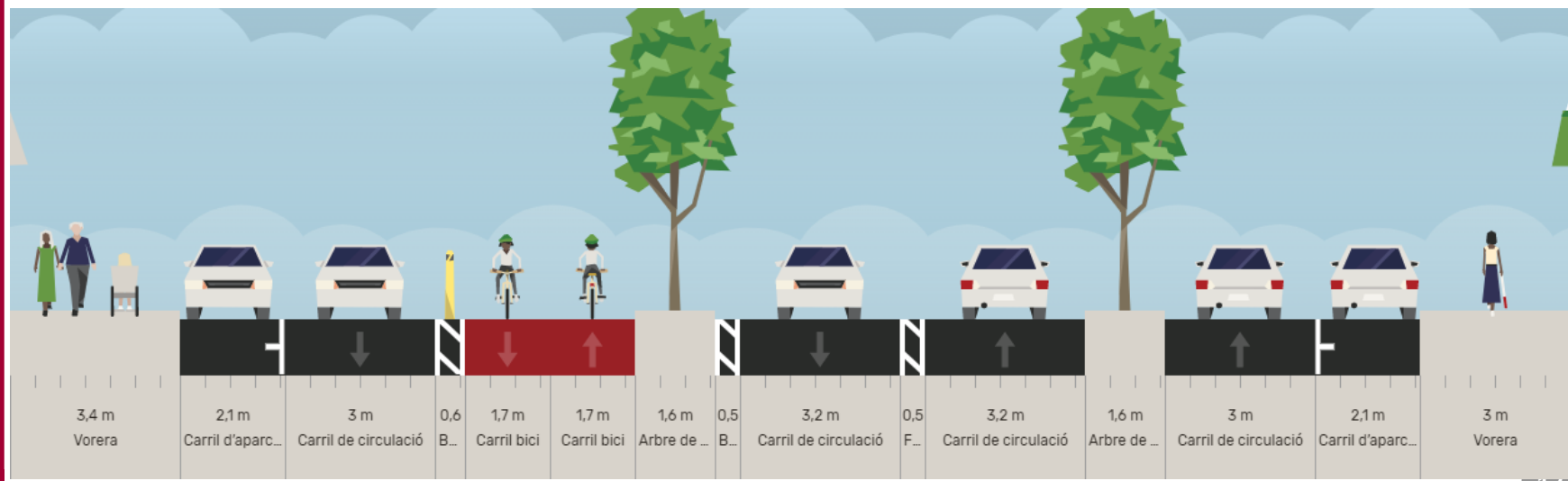
# 1. A peu



## BV – 5023. Tram amb laterals. Situació actual



## BV – 5023. Tram amb laterals. Proposta



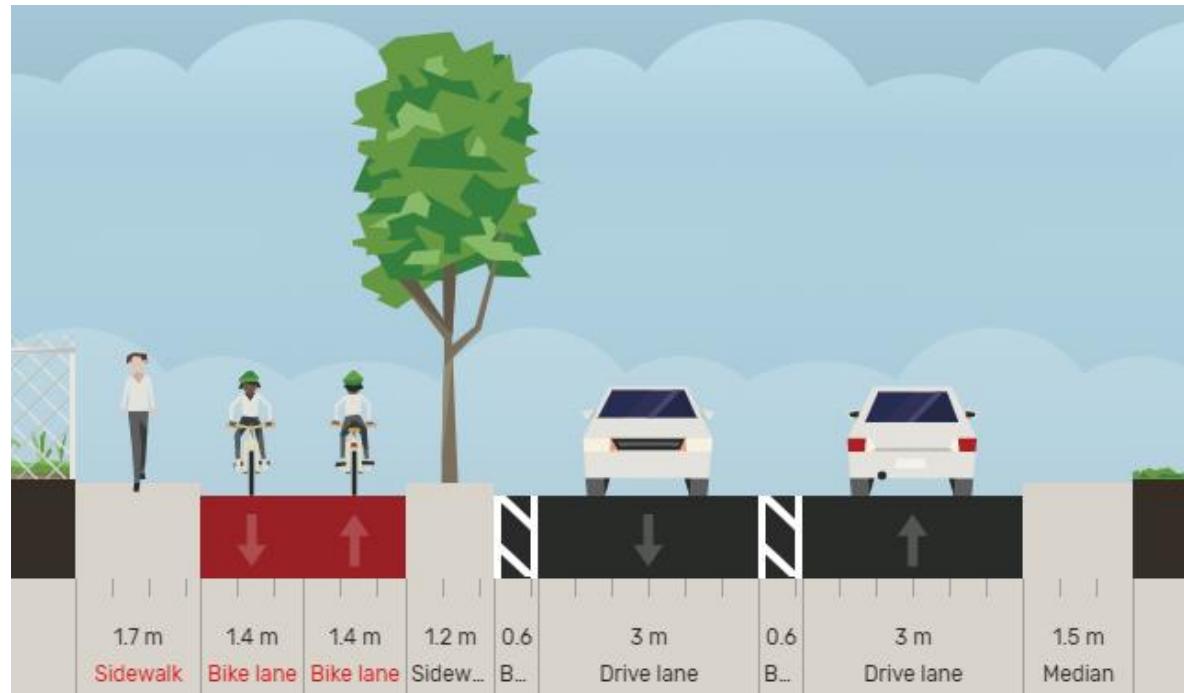
# 1. A peu



## BV – 5023. Tram SENSE laterals. Situació actual



## BV – 5023. Tram SENSE laterals. Propostes



# 1. A peu



## Mestre Salamero (Joan Maragall – Av. Santa Maria)

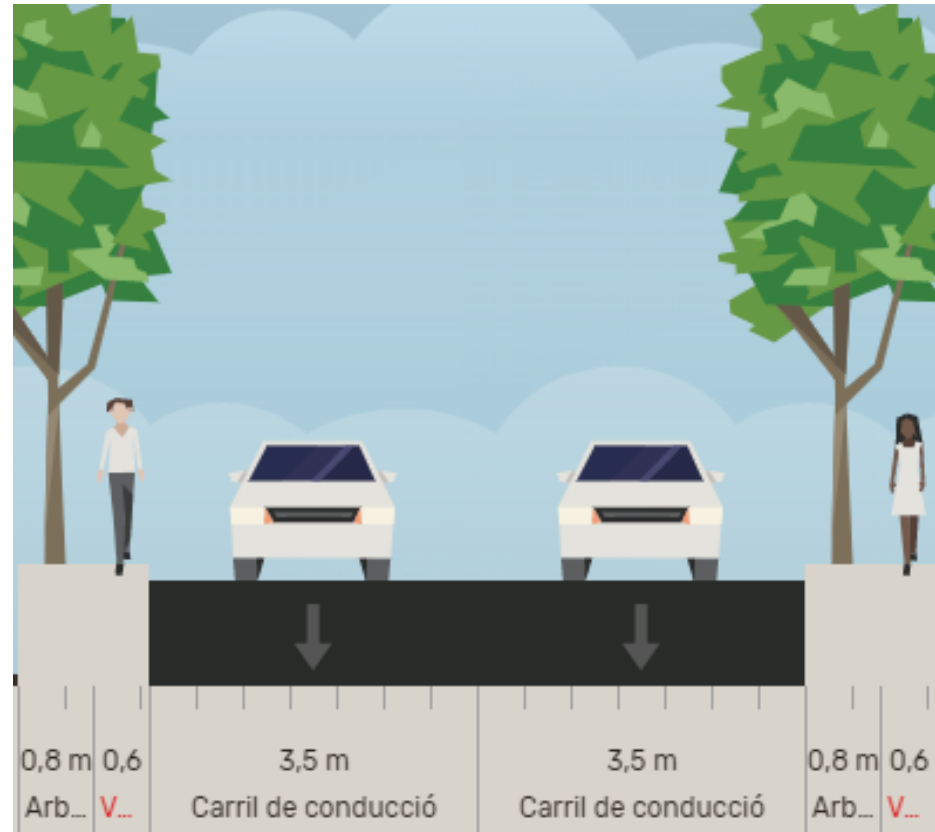
La secció d'aquest carrer impossibilita els desplaçaments a peu donat que les voreres:

-L'amplada de les voreres és gairebé inferior al Codi d'Accessibilitat

-Les arrels dels arbres estan envaint i destrossant la poca vorera existent.

-Tant la calçada com la vorera estan permanentment envaïdes per cotxes mal aparcats que agreugen l'estat de conservació de la vorera.

Per aquest motiu, es recomana suprimir un carril de circulació (eliminant el sentit de circulació cap a la rotonda) i ampliar les voreres d'ambdós costats. En el cas que es vulgui mantenir el doble sentit de circulació caldria suprimir l'arbrat.



# 1. A peu



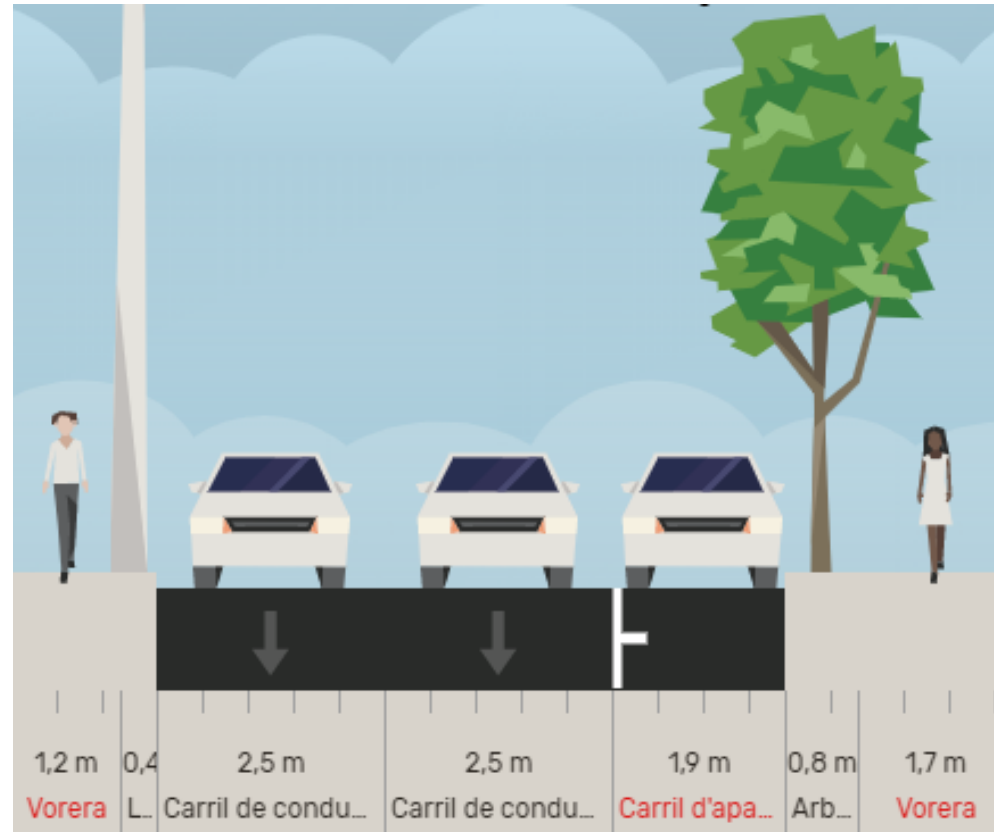
## Mestre Salamero (Av. Santa Maria – Pius XII)

La millora de l'espai per a vianants en aquest tram situat just a sobre de l'Escola F. Macià té 3 opcions:

A- Suprimir els 0.8m d'espai d'arbrat que ampliaria l'amplada útil de la vorera del costat de l'escola a 2,6m.

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

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



# 1. A peu

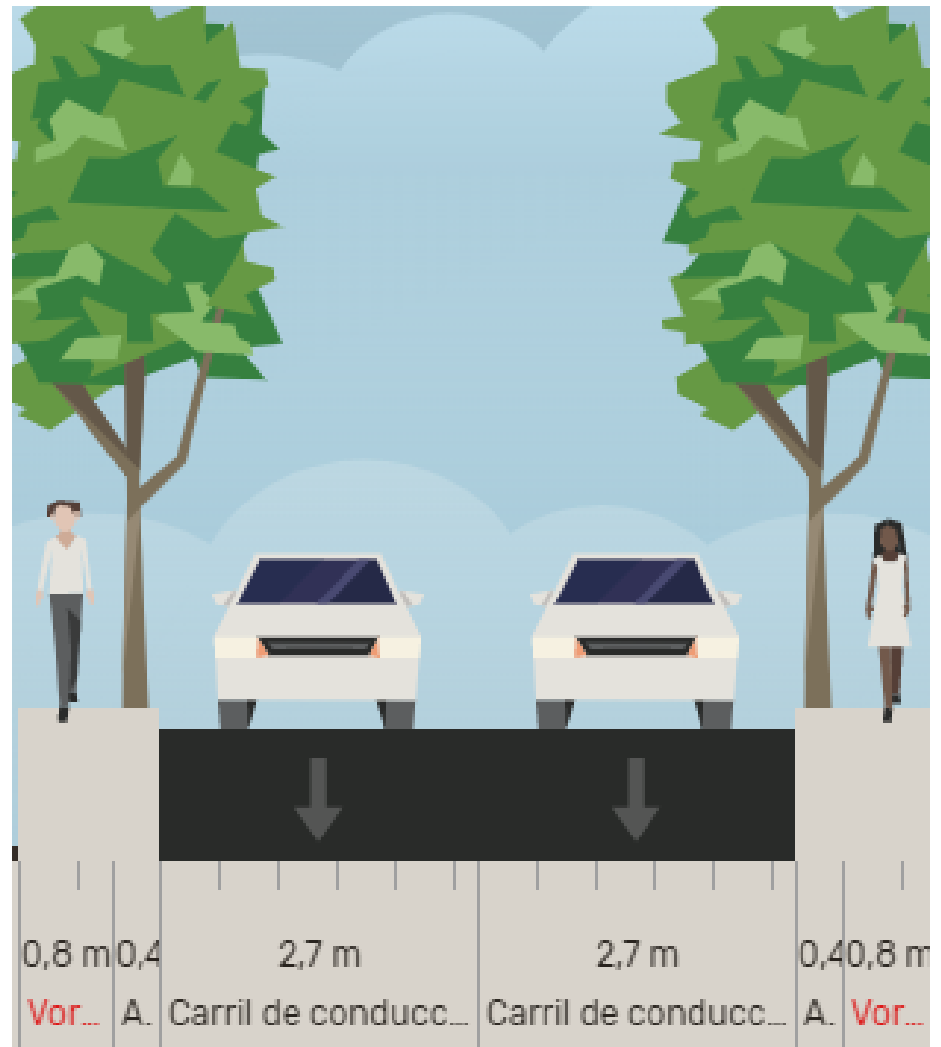


## Ramon i Cajal

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

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

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

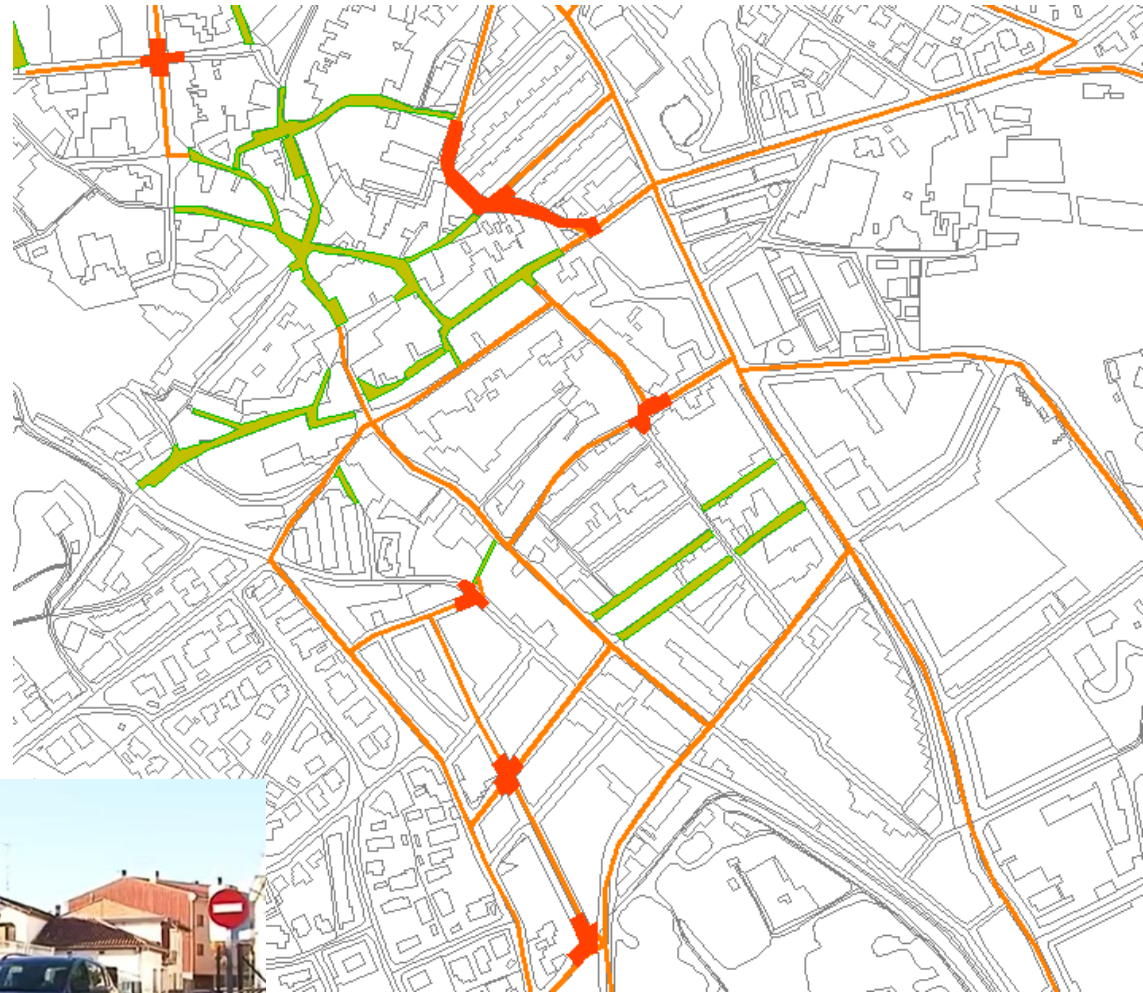






## 1.3. Alçaments de cruïlles

- Riera Salvat – J. Pifarrer
- Josep Oriol – Murillo
- Josep Oriol – Can Pons
- Canyamar – Sant Genís
- Ignasi Iglesias –Llessamí
- Marqués de Barberà – Sants Martirs

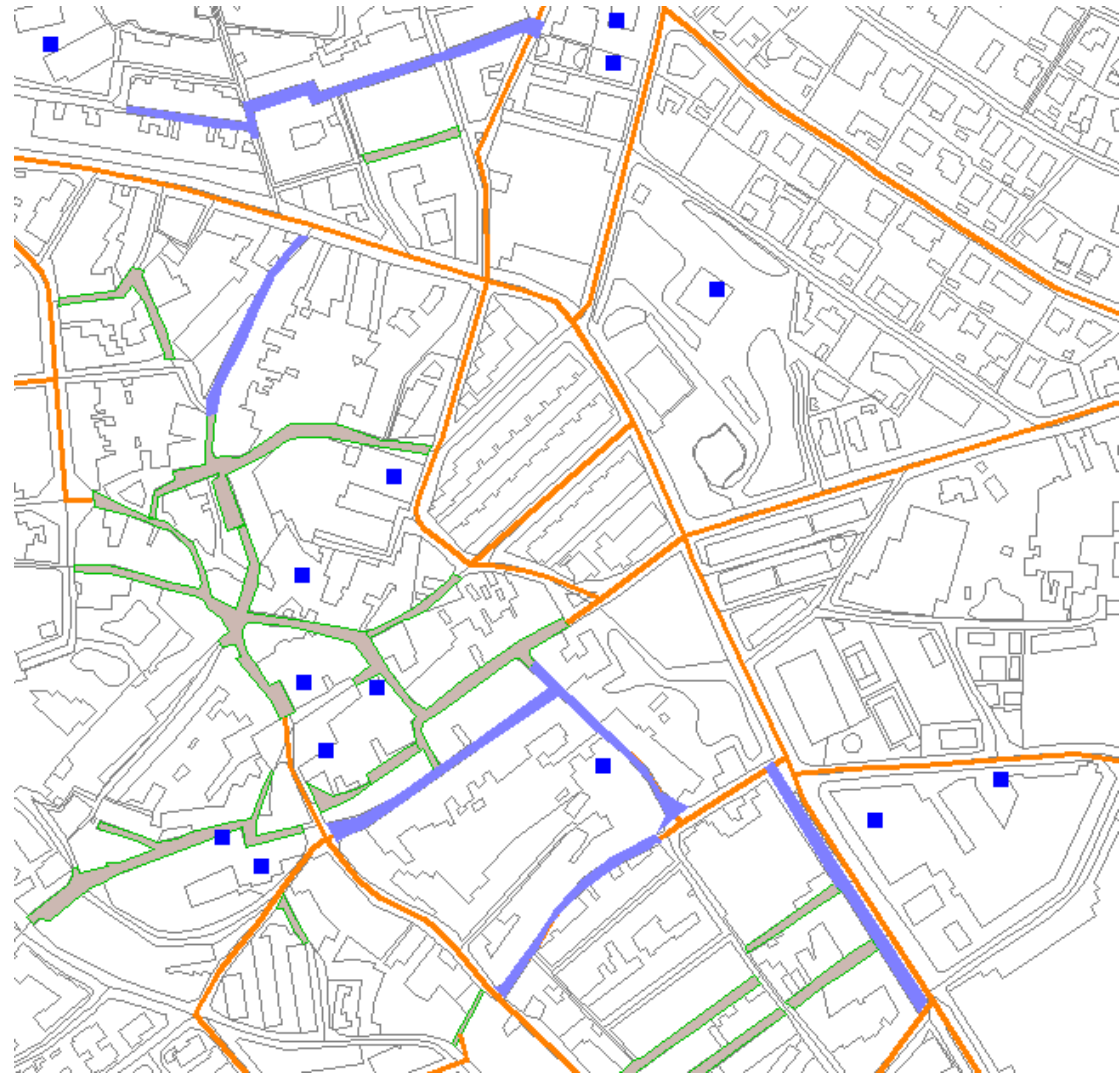




## 1.4. Plataforma única

- Rafel Riera i Prats
- Sant Antoni (St. Genís – Nou)
- Anselm Clavé
- Sant Genís (Canyamar – M. Moreno)
- Salvador Riera
- Abat Oliva – Llibertat – Verge Fuensanta

La reconversió per a vianants de la Plaça de la Vila es contempla dins l'apartat de vehicle privat





## 1.5. Millores als entorns escolars

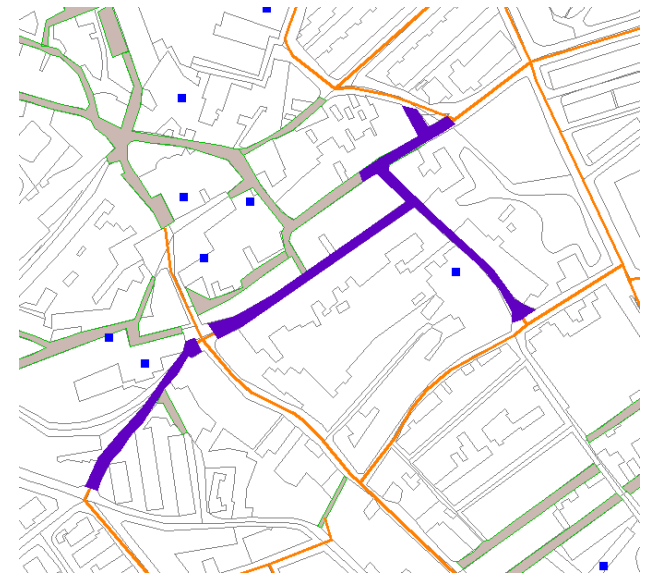
### IES Jaume Almera

- Ampliació de la vorera al C. Can Rafart suprimint el cordó d'aparcament des de la Riera de Targa fins la porta d'entrada.
- Places petó i ves al C. Can Rafart per sobre la porta d'entrada
- Col·locació de passos de vianants alineats a Can Rafart
- Senyalització de velocitat màxima a 20 Can Rafart
- Aparcament en zig zag a Santiago Russinyol
- Senyalització horitzontal escolar Can Rafart i S. Russinyol



### Escola Sant Jordi – Escola Nova Immaculada

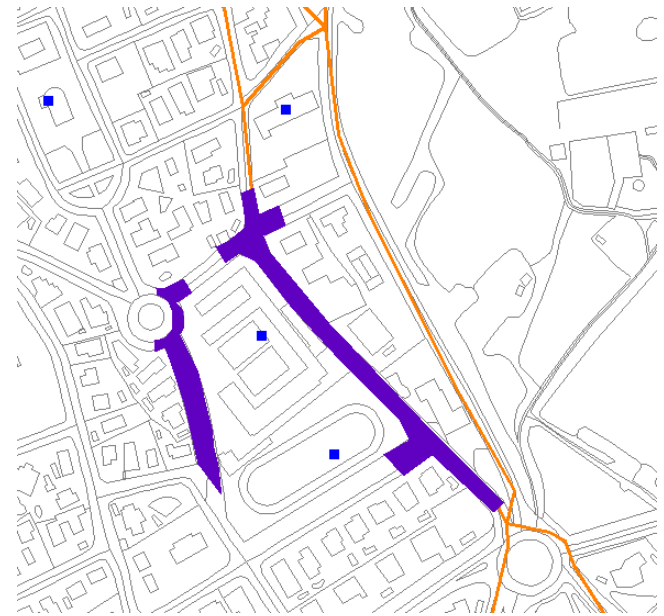
- Plataforma única A. Clavé i Sant Antoni
- Ampliació del tall de circulació fins el carrer Nou
- Places petó i ves a Can Bruguera – M. Moreno
- Alçament de la cruïlla Sant Antoni – Sant Genís
- Senyalització de velocitat màxima a 20 Can Rafart
- Senyalització horitzontal escolar Sant Genís





## Escola i CEIP Francesc Macià

- Sentit únic de baixada Pius XII (rotonda – Mestre Salamero)
- Ampliació de vorera amb mesures de baix cost a Pius XII (pilones abatibles)
- Places petó i ves a Av. Santa Maria
- Pas de vianant alçat Reina Elisenda – Pius XII
- Senyalització de velocitat màxima a 20 Pius XII
- Senyalització horitzontal escolar Pius XII, Santa Maria, Mestre Salamero



## Escola infantil

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





### OBJECTIUS

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

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

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

### ESTRATÈGIES

Els pendents dificulten la utilització d'aquest mitjà pel municipi. Tanmateix, els beneficis que genera aquest mitjà respecte el vehicle privat (més barat, no contamina, afavoreix la salut, etc.) està incrementant la seva presència a molts municipis de la RMB, ja sigui per motius de mobilitat obligada o altres.

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



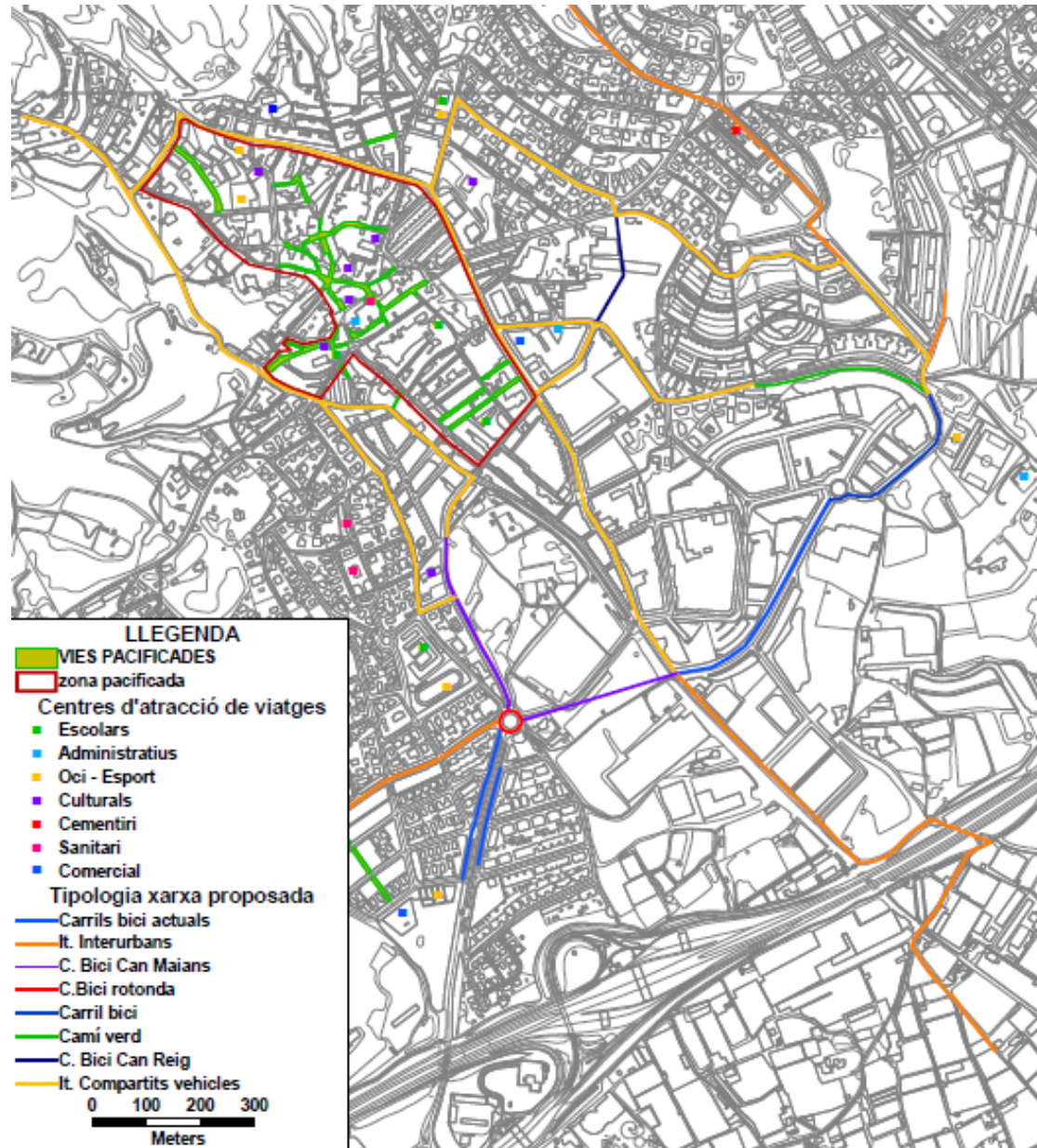
## 2.01. Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable

- En els carrers de la xarxa bàsica per a vehicles s'hauria d'afavorir un itinerari ciclable segregat del trànsit motoritzat i també segregat dels vianants. Per exemple: nous desenvolupaments urbanístics
- Els carrers de la xarxa pedalable senyalitzats com a velocitat màxima 30 Km/h s'acceptaran com a itineraris de convivència sempre que es converteixin en un sol sentit de circulació per a vehicles. La tipologia d'aquesta xarxa pot ser diferent segons el carrer. Per exemple: Camí de Mataró, Santiago Rusinyol
- Els carrers de la xarxa pedalable senyalitzats com a residencials, de prioritat invertida (de plataforma única) o dins la zona pacificada, **les bicicletes podran circular en tots dos sentits**. Caldrà incorporar la senyalització vertical i horitzontal necessària per habilitar la circulació de bicicletes en tots dos sentits.
- Cal **senyalitzar la xarxa ciclable** per tal d'afavorir la continuïtat de la mateixa, especialment quan hi ha un canvi en la tipologia de xarxa.





## 2.02. Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes



## 2.03. Aparcament segur per a bicicletes a l'aparcament del mercat

Es proposa habilitar unes places d'aparcament per a bicicletes a l'interior de l'aparcament del supermercat Sorli Discau al mercat municipal.

La centralitat de la localització, la proximitat a la parada d'autobús més utilitzada i d'itineraris ciclables doten el punt d'una elevada atracció per a les persones usuàries que utilitzen la bicicleta per anar a treballar al llarg del dia.

Cal promoció, acord amb el mercat i establir unes condicions tarifàries favorables.







### 2.04. Lloguer de bicicletes elèctriques per a empreses del polígon industrial

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

D'altra banda, es proposa també ampliar la cessió de bicicletes a treballadors municipals per fomentar l'ús de la bicicleta.

Es podria utilitzar l'aparcament del Sorli per guardar bicicletes i fomentar acords amb empreses per fomentar espais d'aparcament segurs dins les empreses. Es pot ampliar el plantejament a altres espais del municipi.

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





## OBJECTIUS

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

6. Ampliar la cobertura territorial del transport públic.

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

## ESTRATÈGIES

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

Es proposa oferir una alternativa de transport públic a les persones residents amb majors dificultats de mobilitat i millorar les condicions d'accessibilitat del servei actual.

# 3. Transport públic



## 3.01. Introducció d'un servei a la demanda

La manca de previsió d'un cert volum de demanda descarta les possibilitats d'establir un servei urbà regular per els seus elevats costos. Tanmateix, en els últims anys s'estan duent solucions imaginatives per donar una alternativa de transport públic a aquelles persones usuàries amb dificultats per moure's.

Per aquest motiu, es proposa introduir un servei de taxi a la demanda com a pas previ a la creació d'una línia d'autobús a la demanda si s'assoleix la demanda adequada.

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

El servei cobriria l'anada i la tornada des del domicili –o, en el seu defecte, el lloc indicat en el moment d'efectuar la reserva– i algun dels equipaments públics municipals o parada d'autobús.

El servei es prestaria tots els dies de la setmana.

El servei estaria bonificat per l'ajuntament.

**TAXI**  
**A DEMANDA**

**Cost per trajecte 2 euros**  
**De dilluns a divendres de 8 a 20 h**  
Destinat a major de 65 anys  
i persones amb mobilitat reduïda d'un 33%  
Reserva prèvia mínima de 24 h,  
a l'Ajuntament de Teià (935 40 93 50)

**ELS TITULARS DELS TAXIS SÓN:**

Francesc Cañete (607 49 81 11)  
David Centeno (670 22 58 12)  
Marc Llaberia (670 25 47 29)



A Teià es va crear un servei semblant al que es proposa l'any 2017

# 3. Transport públic



## 3.02. Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades

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

A Riera de Targa es detecten:

- Passos de vianants no adaptats
- Espai d'espera insuficient a Rafael Riera.
- Elements inaccessibles a la mateixa parada: cal desplaçar la font d'acord amb el Pla d'accessibilitat.



A I. Bufalà es detecten:

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





## 3.03. Establiment de parada al polígon industrial

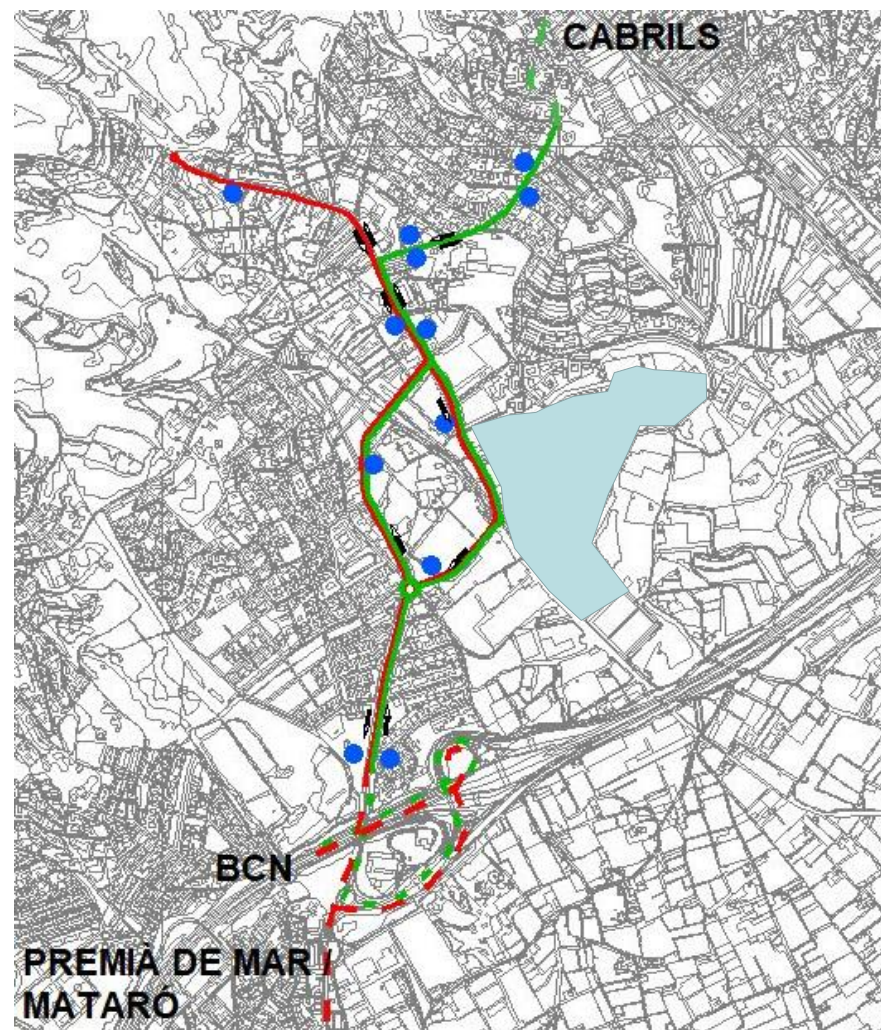
Es proposa:

-Establir alguna parada a Riera de Targa a prop del polígon industrial.

-Modificar el recorregut d'algunes expedicions que coincideixin amb els principals torns d'entrada i sortida de les persones treballadores. Enloc de passar per l. Bufalà, passarien per el vial de Can Maians i Riera de Targa.

Cal saber els principals torns d'entrada i sortida de persones treballadores.

L'elevada capacitat d'aparcament del polígon pot dificultar la mesura



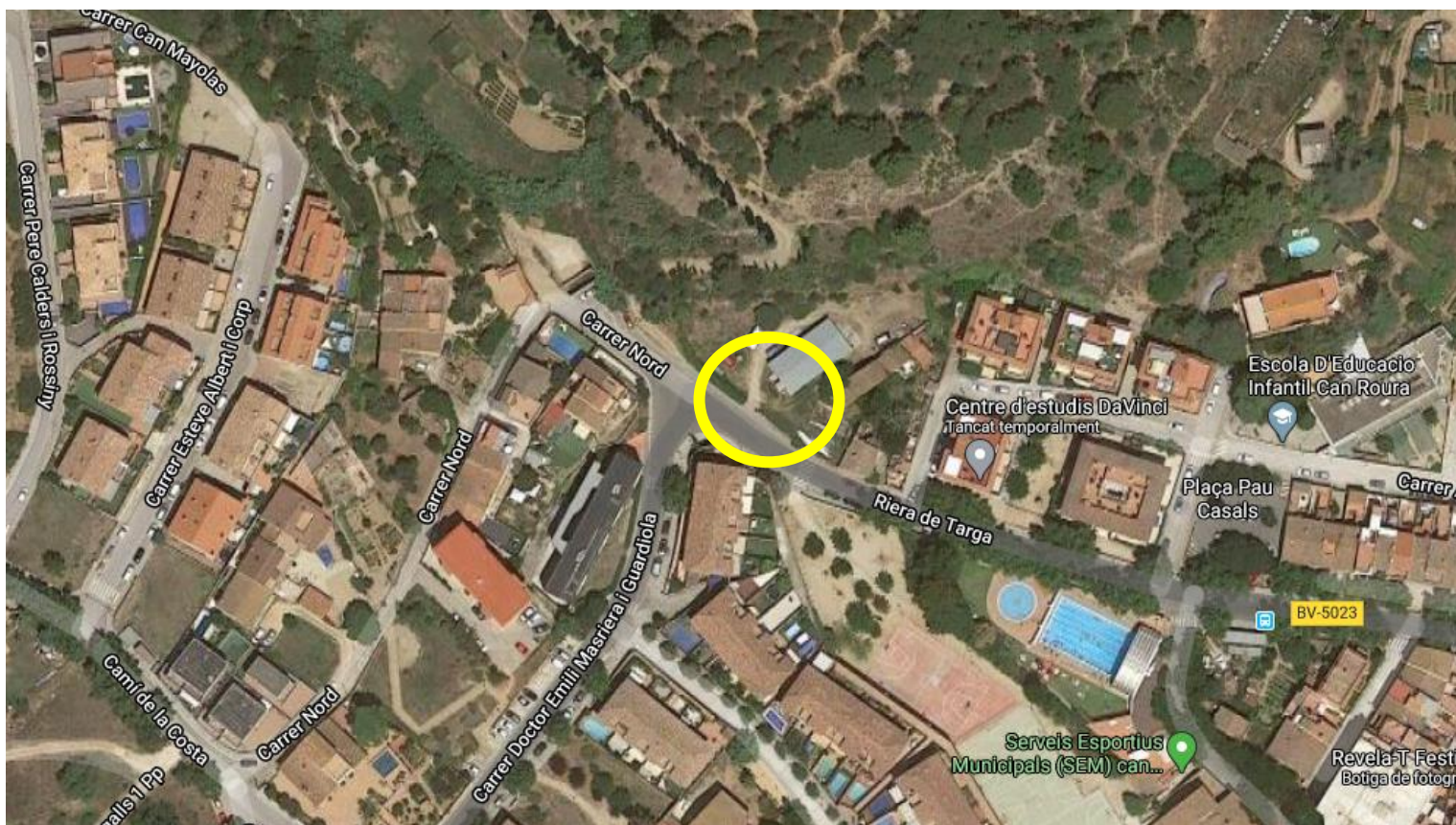
Recorregut actual

# 3. Transport públic



## 3.04. Rotonda Riera de Targa – Emili Masriera

Es proposa col·locar una rotonda a la part alta de R. Targa (Emili Masriera) perquè els autobusos puguin realitzar un canvi de sentit. Actualment, el gir que realitzen marxa enrere els autobusos és una solució poc ortodoxa, però és la millor opció degut a la manca d'alternatives viàries.





### OBJECTIUS

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

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

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

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

### ESTRATÈGIES

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

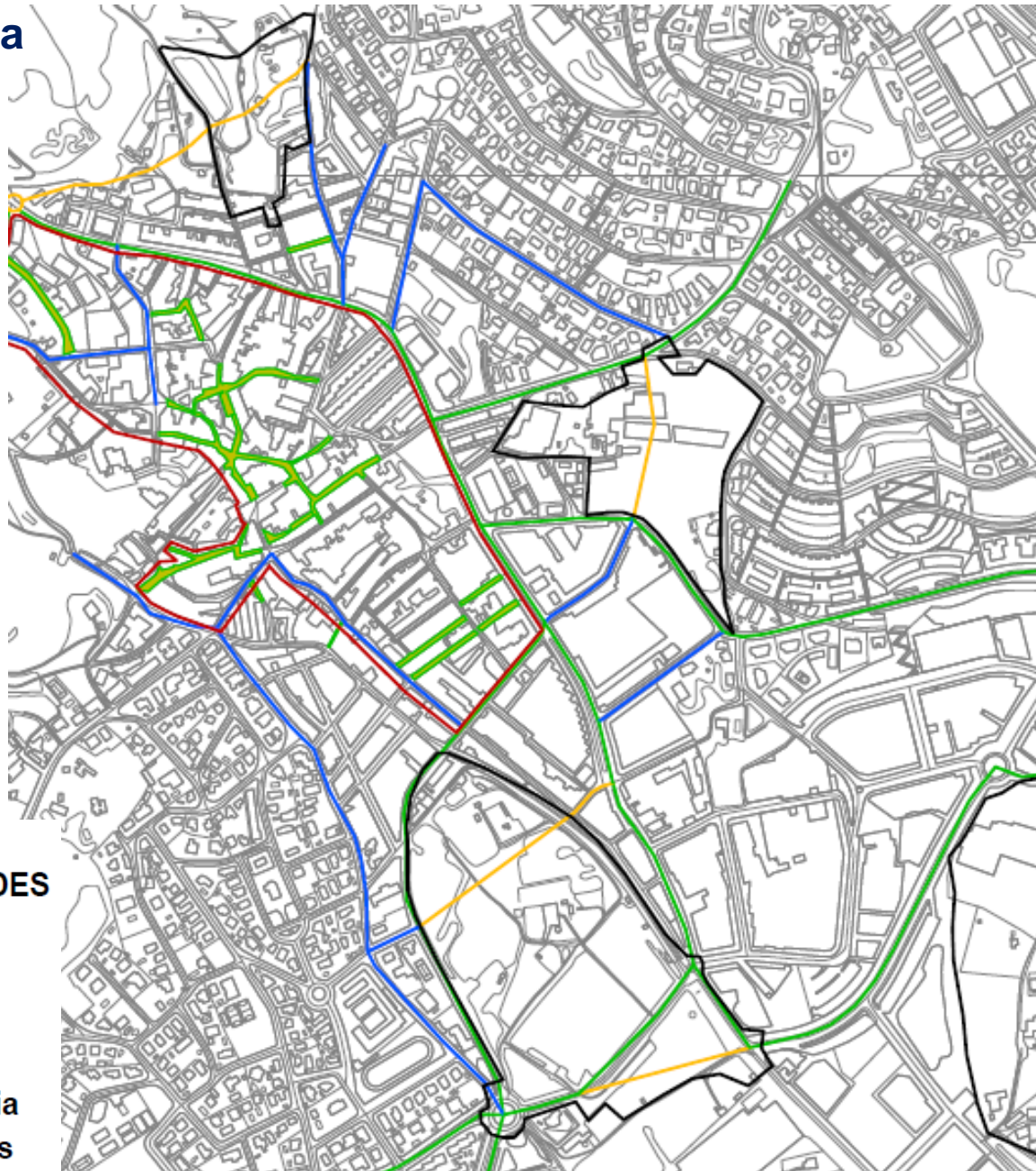
Es contempen diverses accions que permetran recuperar espai pel vianant amb lleugeres afectacions a la circulació i aparcament del vehicle privat (creació d'una zona pacificada i restringida, sentits únics, etc.)







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

# 4. Vehicle privat



## 4.01. Nova jerarquia viària



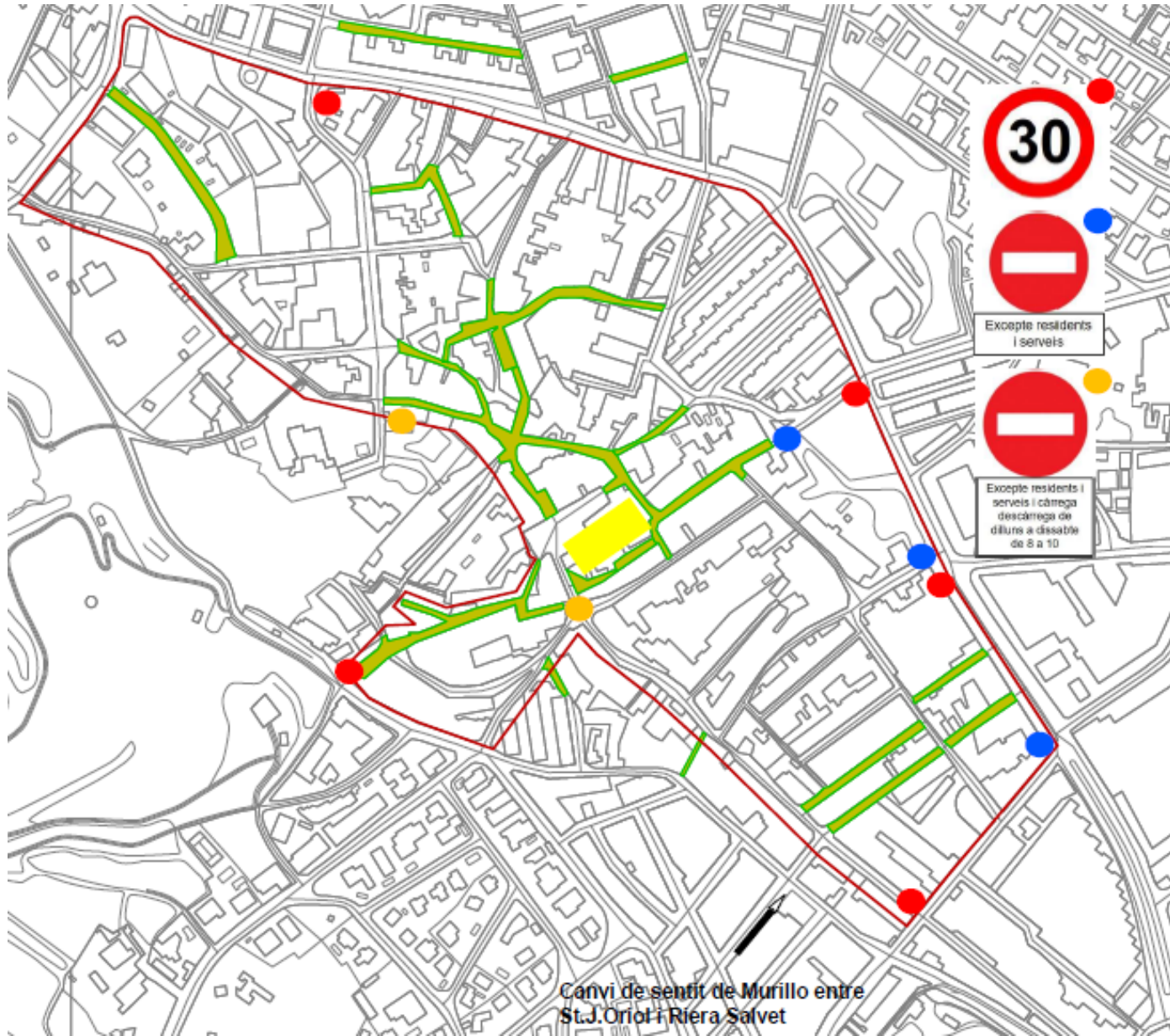
- LLEGENDA**
-  VIES PACIFICATEDES
  -  zona pacificada
  -  nous sectors
- Tipus de xarxa**
-  Xarxa primària
  -  Xarxa secundària
  -  Vies planificades



# 4. Vehicle privat



## 4.02. Àrea pacificada i restringida





## 4.03. Reconversió per a vianants de la Plaça de la Vila

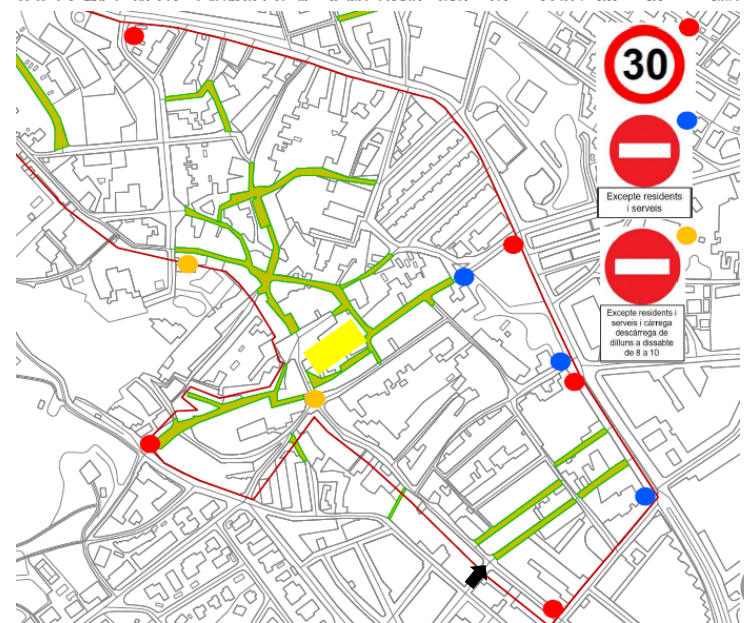
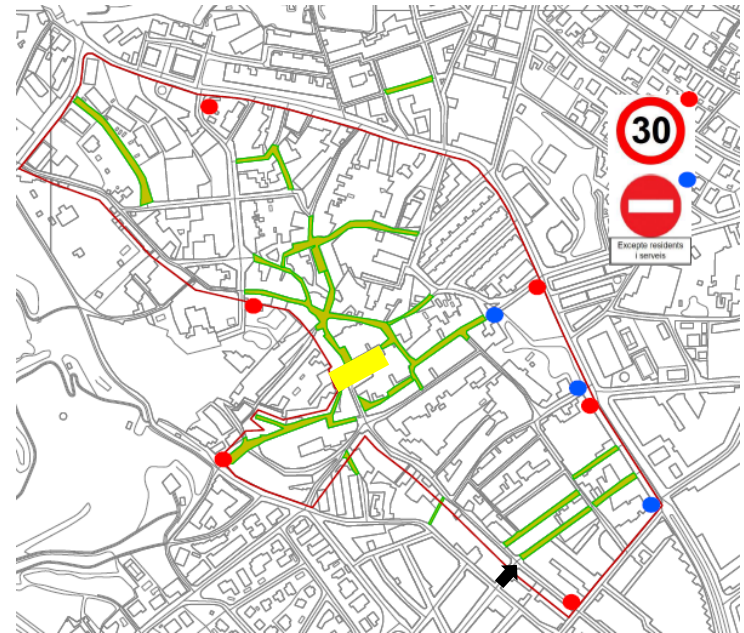
### FASE I

La creació d'una zona pacificada i restringida a residents on la persona no resident només podrà accedir a la plaça a través de Manel Moreno, pretén dissuadir l'accés en cotxe a la Plaça, sense cap més restricció.

En aquesta fase, es poden realitzar actuacions de millora de l'espai per a vianants que suposin una pèrdua de places d'aparcament a la plaça a partir d'actuacions d'urbanisme tàctic. L'ampliació de l'aparcament de Can Bruguera pot esdevenir el moment adequat per realitzar aquesta mesura.

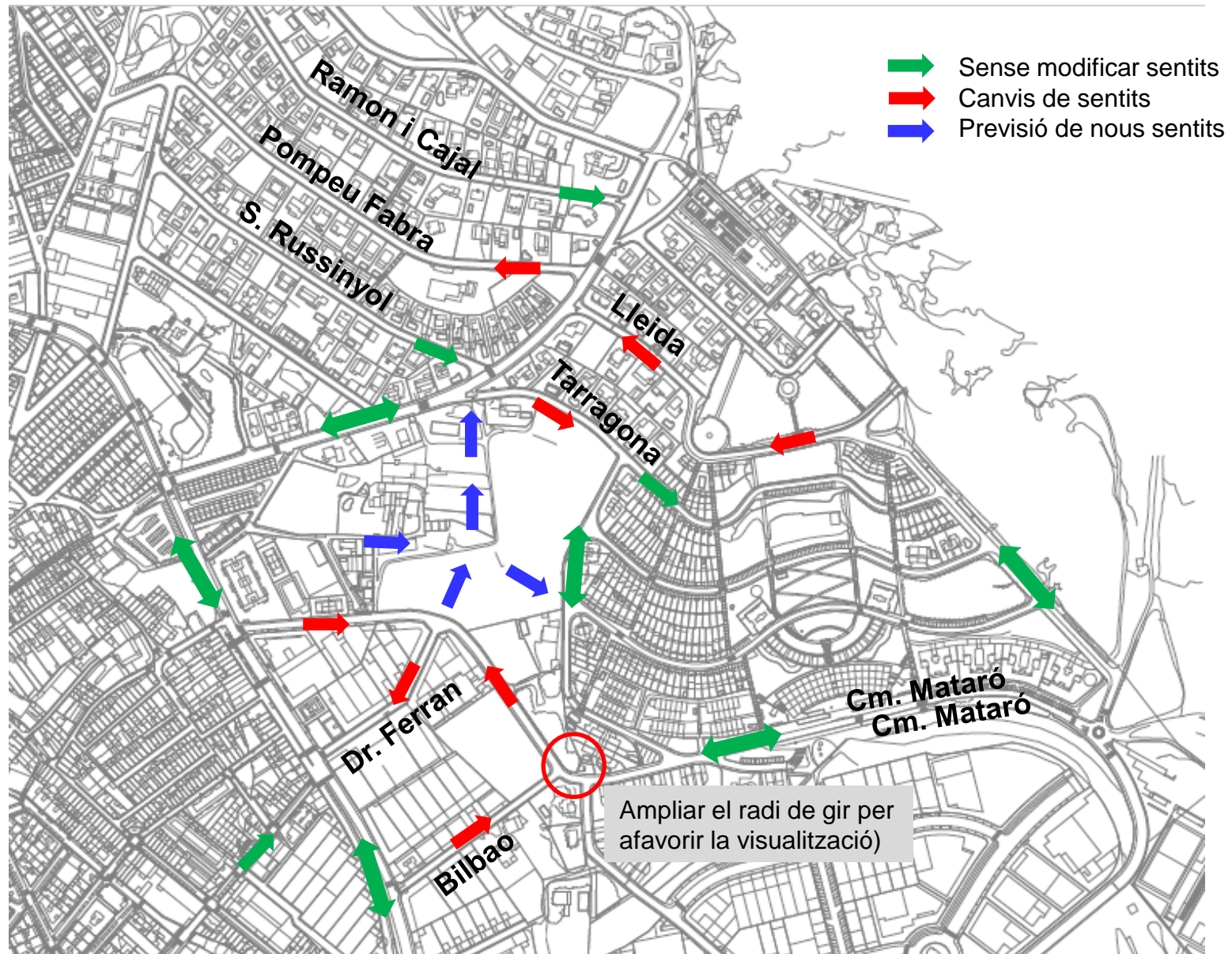
### FASE II

En el cas de trasllat del CAP, caldrà instal·lar una nova senyal a M. Moreno amb A. Clavé prohibint la circulació excepte residents, serveis i restringint l'horari de càrrega i descàrrega. Aquestes excepcions es poden perfilar. En el cas que la senyal no sigui suficient per evitar el trànsit de pas, caldrà col·locar una càmera.





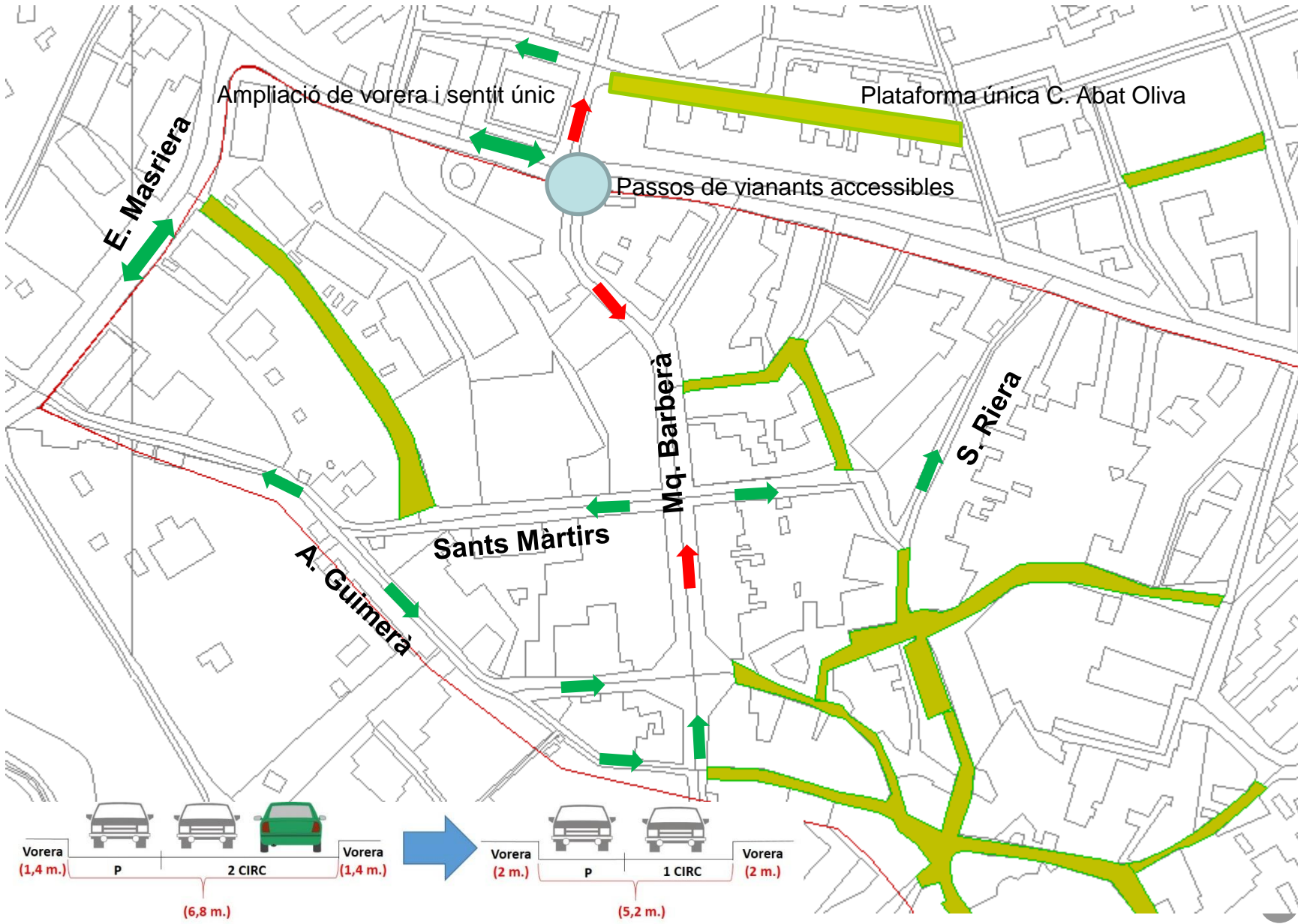
## 4.04. Canvis de sentits de circulació. Camí de Mataró i entorn



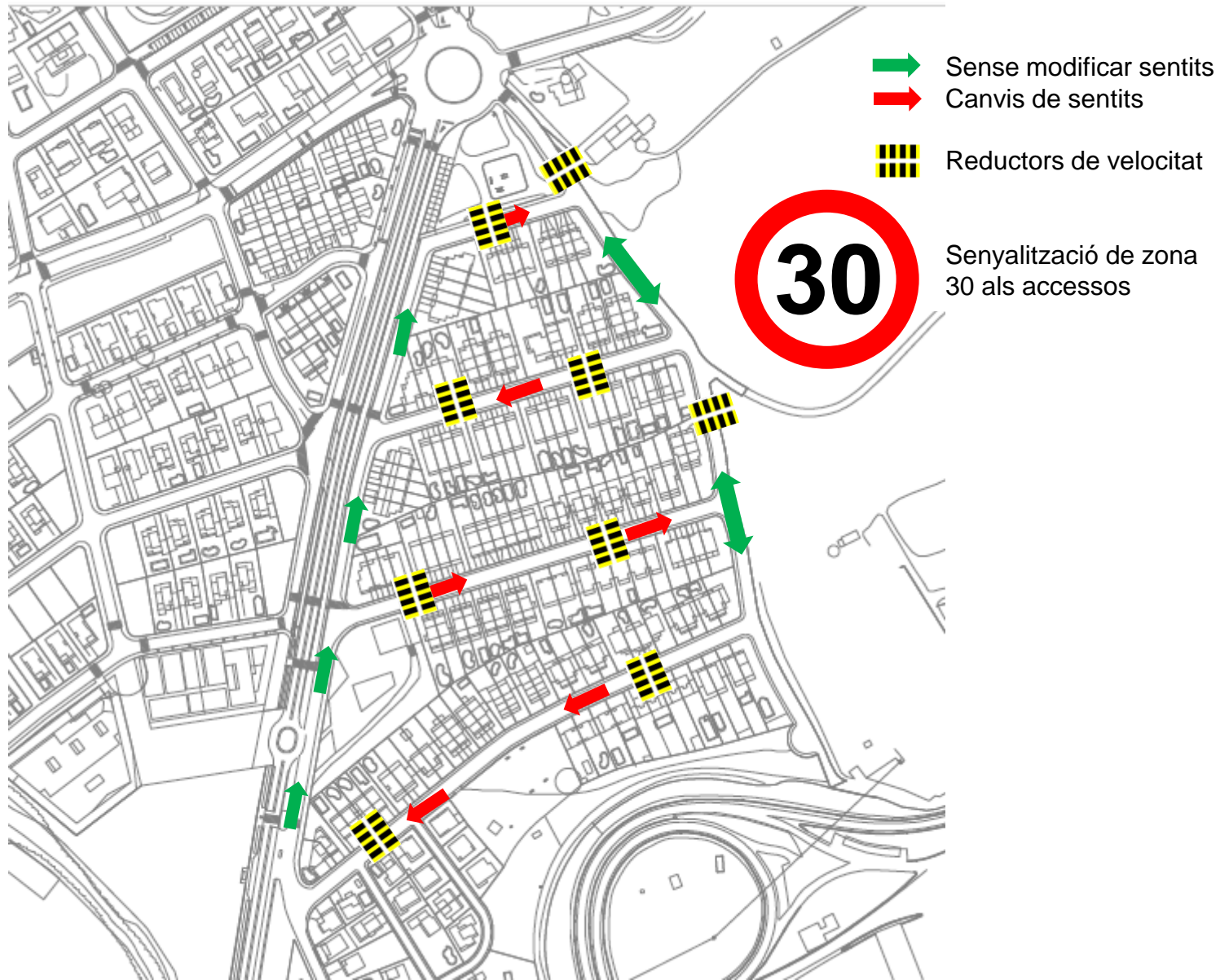
# 4. Vehicle privat



## 4.04. Canvis de sentits de circulació. Marquès de Barberà i entorn



## 4.04. Canvis de sentits de circulació. Barri de Les Oliveres



# 4. Vehicle privat



## 4.05. Necessitats de mobilitat dels nous desenvolupaments urbanístics

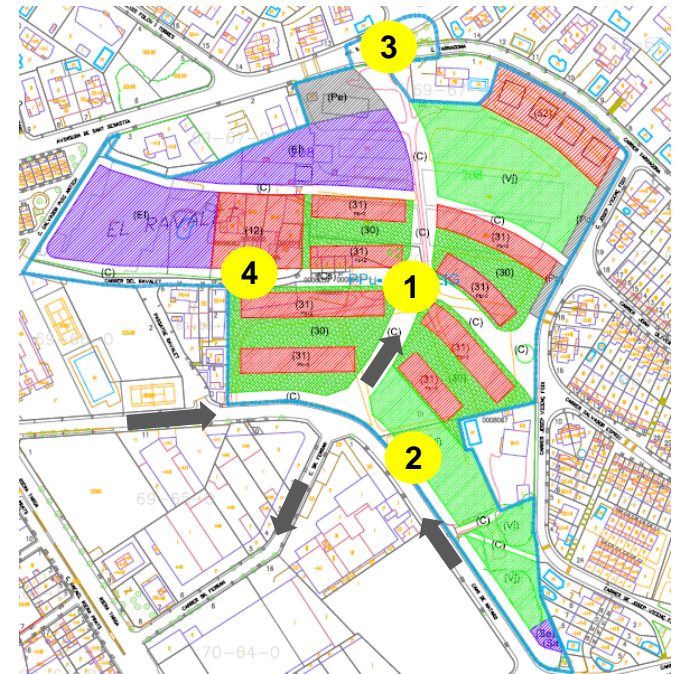
### PPU Can Reig

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

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

3-Semaforitzar cruïlla. Assegurar continuïtat dels vianants amb el carrer Santiago Russinyol (veure pàg.29)

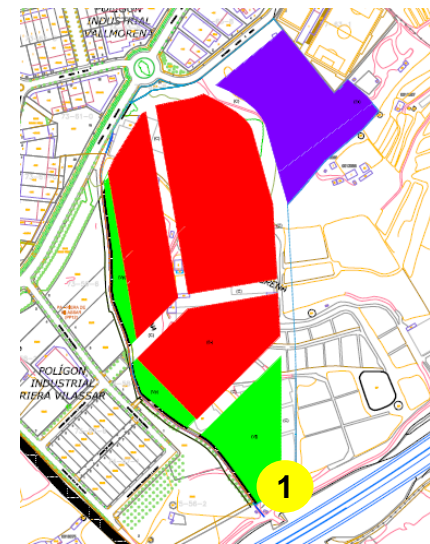
4-El carrer Salvador Espriu es preveu convertir en una via bàsica per als vianants donat el baix pendent.



### PPU Vallmorena

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

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



# 4. Vehicle privat

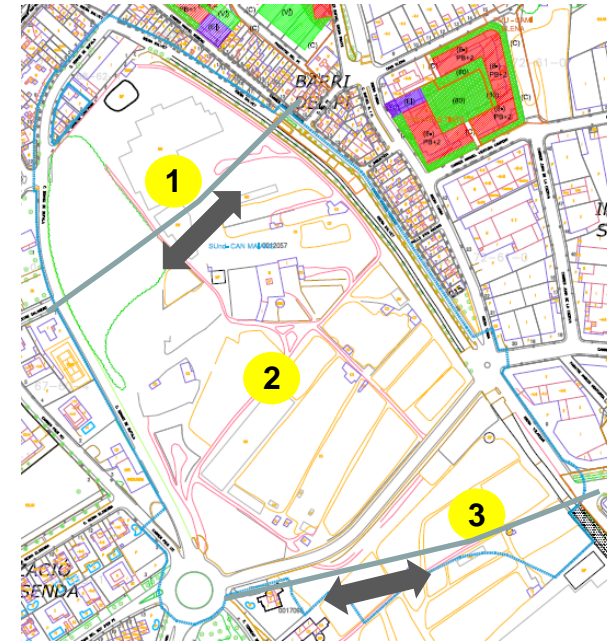


## PPU Can Maians

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

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

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

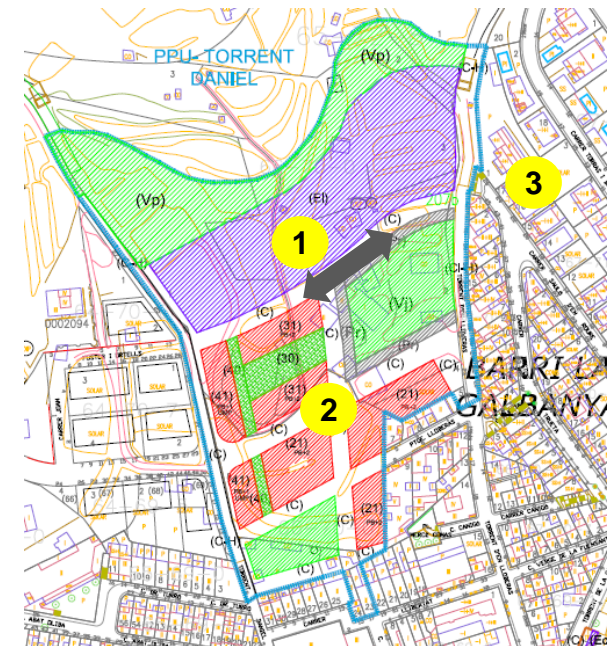


## PPU Torrent Daniel

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

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

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

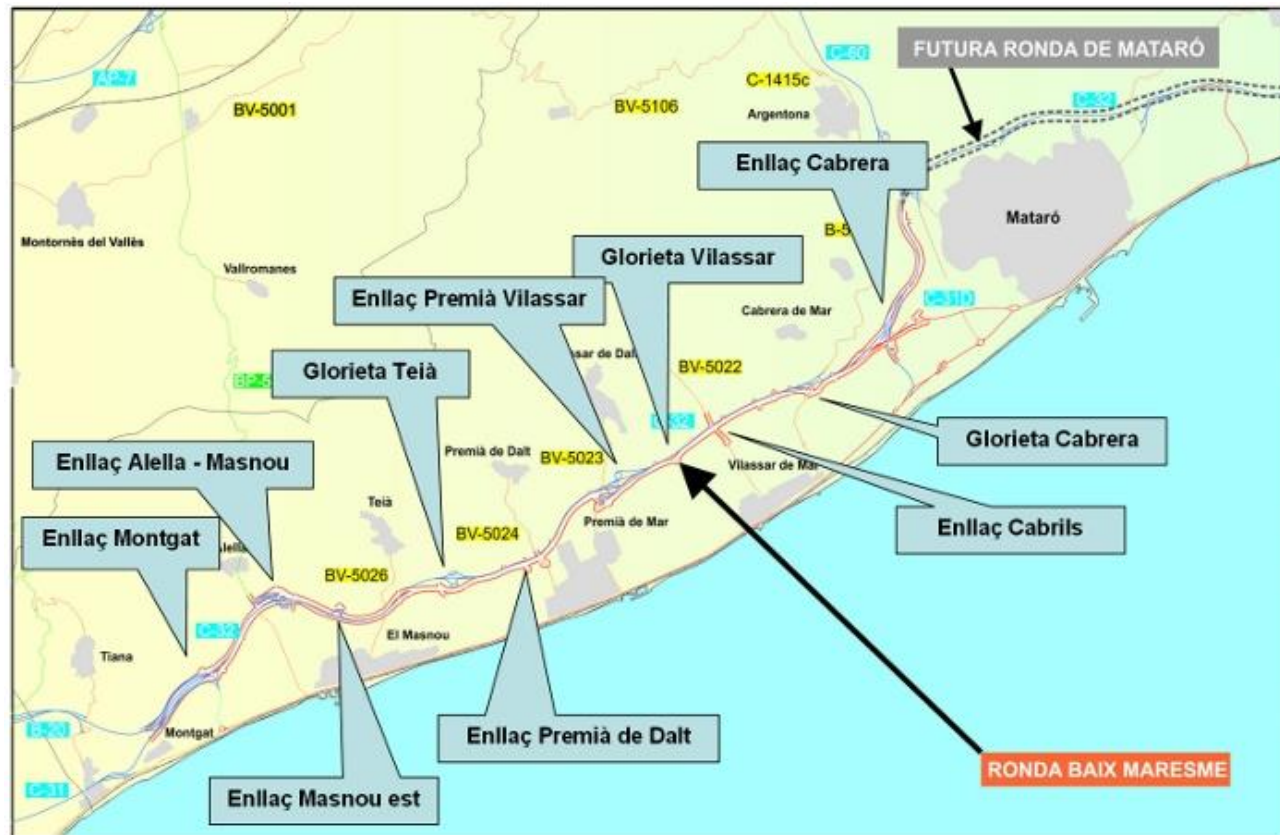




## 4.06. Ronda del Maresme

Es considera necessari el desenvolupament o l'adaptació d'una via (C-32) que permeti les connexions entre municipis del Maresme sense pagament. La manca d'una infraestructura viària intracomarcal està generant saturacions en vies no preparades com el vial de Can Maians, Camí del Mig i altres vies del Maresme que realitzen una funció que no els pertoca pel disseny de via.

La connexió transversal també és necessària per a mitjans com la bicicleta i anar a peu.



Estudi informatiu de la Ronda del Maresme 2010





## 4.07. Ampliació de l'aparcament de Can Bruguera

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

- Reduir el dèficit d'aparcament residencial detectat al Centre i a La Galvanya.

- Oferir una alternativa a les persones usuàries que estacionen a la Plaça de la Vila i altres carrers de l'entorn del centre que es poden veure afectats per l'ampliació de voreres que reduirà places d'aparcament.

- Dinamitzar l'activitat econòmica del poble ja que es situa al perímetre del centre.

- La seva localització, a la cruïlla entre Av. San Sebastià (una de les entrades del municipi) i la Riera de Targa (vial vertebrador de la mobilitat, és excel·lent per reduir la circulació de vehicles.

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



# 4. Vehicle privat



## 4.08. Altres actuacions vehicle privat

1-Senyalització dels principals aparcaments en superfície.

2-Instal·lació de reductors de velocitat en vies amb excés de velocitat (Can Maians, Lluís Companys, Salvador Albert Riera).

3-Supressió de la rotonda del Sorli i conversió en una cruïlla semaforitzada.

4-Els nous desenvolupaments urbanístics incrementaran la capacitat d'aparcament.

5- L'Avinguda Lluís Companys i la BV5023 al tram entre la rotonda del Sorli i sota el pont de l'autopista requereixen una reducció de l'amplada de la calçada per evitar excessos de velocitat. A la BV5023, ja s'ha realitzat una actuació prèvia en pintura.

6-Ampliació de l'aparcament de Can Jaumetó

