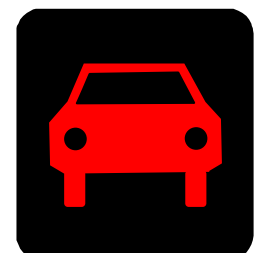
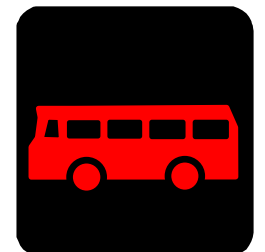




Pla de mobilitat urbana sostenible

2017 - 2022

Document V. Document Ambiental Estratègic ([YbYf`&\$% Ł



CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Hugo Moreno Moreno

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

Carmelo Rivero Ojeda

Geògraf

Tècnic de l'Oficina de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Ajuntament de Vilassar de Mar

Àngel Font i Catalán

Regidor de Governació i Mobilitat

Sandra Mayo Chao

Cap de Serveis Territorials

Roger Marsal Solsona

Tècnic de mobilitat

Lluís Lopez Garcia

Inspector Cap Policia Local

Equip redactor

EIPO, S.L.

Jordi San Millan Filbà

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Xavi Sotomayor Serrano

Enginyer de Forests

Amb el suport de l'equip tècnic d'EIPO, S.L.



ÍNDEX

ÍNDEX.....	1
1. INTRODUCCIÓ	2
1.1. ANTECEDENTS.....	2
1.2. OBJECTE DE L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC.....	2
2. CONTINGUTS I OBJECTIUS DEL PMUS	3
2.1. ÀMBIT, CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMUS.....	3
2.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES	5
2.2.1. Planejament Sectorial.....	5
2.2.2. Plans locals.....	8
3. MOBILITAT. DIAGNOSI AMBIENTAL.....	10
3.1. MOBILITAT	10
3.1.1. Parc de vehicles i dades de motorització	10
3.1.2. Xarxes de mobilitat	10
3.1.3. Repartiment modal.....	12
3.1.4. Fluxos de mobilitat	13
3.1.5. Accidentalitat	15
3.2. VECTORS AMBIENTALS	16
3.2.1. Emissions i consums associats al transport.....	17
3.2.2. Qualitat de l'aire	18
3.2.3. Contaminació acústica	18
3.3. CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI AMBIENTAL.....	19
4. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS I INDICADORS AMBIENTALS DEL PLA.....	21
4.1. OBJECTIUS AMBIENTALS QUE TENEN RELACIÓ AMB EL PMU	21
4.1.1. Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM).....	21
4.1.2. Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM)	21
4.2. OBJECTIUS AMBIENTALS I INDICADORS DEL PMU	21
4.2.1. Objectius Principals:.....	21
4.2.2. Objectius Complementaris:.....	22
4.3. VALORS AMBIENTALS OBJECTIUS	24
5. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES	25
5.1. DESCRIPCIÓ D'ALTERNATIVES.....	25
5.2. AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES	27
6. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA	29
6.1. AVALUACIÓ AMBIENTAL.....	29
6.2. RELACIÓ DELS OBJECTIUS AMB LES ACTUACIONS PROPOSADES	34
6.3. PRIORITZACIÓ DE LES PROPOSTES.....	47
7. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA.....	50
7.1. ADEQUACIÓ DELS OBJECTIUS DEL PMU ALS OBJECTIUS DEL PDM.....	50
7.2. ESTALVI GLOBAL DE LES MESURES ADOPTADES.....	51
8. INDICADORS DE SEGUIMENT.....	51
LLISTAT D'ACRÒNIMS.....	53
ANNEXES	54
Annex 1. Parc de vehicles Ambimob.....	54

1. INTRODUCCIÓ

1.1. ANTECEDENTS

La Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, estableix que els plans i programes sectorials elaborats per les diferents administracions públiques en els àmbits del transport i l'ordenació del territori entre d'altres àmbits, requereixen l'elaboració per part del promotor d'una avaluació ambiental estratègica per la seva aprovació.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat de Catalunya, també estableix la necessitat d'una Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) als instruments de planificació establerts per la Llei (article 17), entre els quals es troben els plans específics, com el PMUS.

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) constitueixen el marc per a l'aplicació dels objectius de mobilitat a Catalunya, concebudes com un instrument de planificació a integrar en els plans i programes de mobilitat derivats. En concret, la missió específica de les DNM és constituir un filtre entre la diagnosi de la situació actual de cada pla i el programa d'actuacions corresponent.

En aquest sentit, el present estudi ambiental estratègic s'emmarca en el procés de l'avaluació ambiental del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).

1.2. OBJECTE DE L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC

El PMUS té per objecte traçar una estratègia per assolir que la mobilitat, tant de les persones com de les mercaderies, sigui més accessible, eficient, segura, sostenible i més respectuosa amb el medi ambient.

El present Estudi ambiental estratègic (EAE) és part integrant del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Vilassar de Mar i defineix la seva avaluació ambiental estratègica. L'avaluació ambiental estratègica (AAE) és l'instrument preventiu que permet integrar els aspectes ambientals i de sostenibilitat en la presa de decisions sobre els criteris i orientacions proposats pel PMUS i que, potencialment, poden provocar efectes sobre el medi ambient, tant positius com negatius.

L'EAE ha d'identificar, descriure i avaluar les repercussions sobre el medi ambient i la salut humana que es poden derivar de l'aplicació del PMUS, amb l'objectiu d'incorporar els aspectes ambientals en l'elaboració del Pla.

El contingut de l'EAE que ve definit a la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, com a mínim ha de ser el següent:

- a) Definició de l'avaluació ambiental estratègica, el seu marc normatiu i procés.
- b) Descripció breu del contingut i objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Vilassar de Mar i la relació amb altres plans i programes connexos.
- c) Diagnosi dels aspectes ambientals significatius sobre els quals el pla pot tenir incidència.
- d) Es defineixen i jerarquitzen els objectius jurídics en matèria ambiental relacionats amb la mobilitat a Vilassar de Mar.
- e) Establiment dels objectius i indicadors ambientals a aconseguir.
- f) Descripció i avaluació dels possibles impactes ambientals de les alternatives considerades; l'alternativa zero i la pròpia alternativa del pla.
- g) Avaluació global del PMUS.
- h) Presentació de mesures de seguiment i control ambiental del pla i un informe de viabilitat econòmica.
- i) Presentació d'un resum de caràcter no tècnic dels continguts de l'informe de Sostenibilitat Ambiental.

2. CONTINGUTS I OBJECTIUS DEL PMUS

2.1. ÀMBIT, CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMUS

El municipi de Vilassar de Mar forma part de la comarca del Maresme i s'inclou dins l'àmbit metropolità de Barcelona. El terme municipal té una extensió de 4,0 km², i limita: a l'est, amb el mar; al nord-est, amb Cabrera de Mar; al nord i nord-oest, amb els municipis de Cabrils i Vilassar de Dalt respectivament; i a l'oest i sud-oest, amb els termes de Premià de Dalt i Premià de Mar.



Fig. 1. Localització del municipi de Vilassar de Mar

El municipi té una població de 20.185 habitants (dades del padró municipal d'habitants. Xifres oficials 2014), i una densitat de població de 5.046 hab/km². Aplega el 4,61 % de la població comarcal del Maresme, essent un dels 5 municipis més poblats de la comarca.

	Superfície (Km ²)	Població (hab)	Densitat (hab/Km ²)
VILASSAR DE MAR	4,0	20.185	5.046
EL MARESME	398,5	437.919	1.099
PROVÍNCIA DE BARCELONA	7.726	5.523.784	715
CATALUNYA	32.108	7.518.903	234

Taula 1. Font: IDESCAT. Anuari estadístic de Catalunya. 2014

En quant a la mobilitat, la seva situació a cavall de Barcelona i Mataró, fa que les comunicacions siguin molt bones. L'autopista C-32 i la carretera N-II, asseguren les comunicacions ràpides amb Barcelona. La carretera C-60 permet la comunicació amb el Vallès; i les carreteres B-502 i BV-5022 uneixen la vila amb els pobles interiors de la comarca, Argentona i Cabrils, respectivament.

Cal destacar també la línia ferroviària de Barcelona a Girona, que passa pel litoral i té a Vilassar de Mar dues estacions, una al bell mig del nucli urbà, a tocar de la Riera de Cabrils; i l'altra, en el llinar amb el terme municipal de Cabrera de Mar.

El **contingut** del PMUS en el seu procés d'elaboració:

- 1) Presentació pública a l'inici del PMUS, recollida d'informació i treball de camp, i redacció del Document Inicial Estratègic.
- 2) Anàlisi de l'oferta i demanda del sistema de transport.
- 3) Caracterització de la mobilitat. Diagnosi participada de la situació actual i futura.
- 4) Objectius i estudi d'alternatives. Propostes participades, programa d'actuació i càlcul d'indicadors.
- 5) Tràmits i modificacions.

Els objectius del PMUS

Els objectius del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible es defineixen a partir d'uns paràmetres de mobilitat i ambientals, avaluats a l'inici de la redacció del Pla (2017) i que han d'acollir un determinat valor l'any horitzó (2022) per millorar les condicions de l'entorn.

El contingut dels PMUS s'han d'adequar als criteris establerts pels Plans directors de mobilitat i del seu àmbit, i si s'escau, pels plans específics.

En el cas del PMUS de Vilassar de Mar, es considera que ha d'assolir els objectius fixats pel Pla Director de Mobilitat en la Regió Metropolitana de Barcelona.

Els objectius per al PMUS de Vilassar de Mar són:

1. Mobilitat a peu i accessibilitat

- Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants, garantint els criteris d'accessibilitat.
- Estendre la zona de prioritat per a vianants al centre de Vilassar de Mar.
- Millorar la seguretat i accessibilitat per creuar les infraestructures del municipi.
- Impulsar l'estudi i la potenciació dels camins escolars i senyalització dels mateixos.
- Potenciar i adequar els itineraris per a persones amb mobilitat reduïda.

2. Mobilitat en bicicleta

- Fomentar la mobilitat no contaminant.
- Completar la xarxa d'itineraris i carrils bici que permetin connectar els diferents punts i sectors del propi municipi i municipis veïns.
- Promoure l'ús quotidià de la bicicleta sobretot als centres educatius, laborals, etc.

3. Mobilitat en transport col·lectiu

- Racionalitzar i optimitzar l'oferta del transport col·lectiu urbà i interurbà.
- Aconseguir un servei de qualitat que representi una bona alternativa al vehicle privat millorant la infraestructura de les parades.
- Millorar l'accessibilitat en tota l'oferta urbana i interurbana de transport col·lectiu.
- Garantir una bona informació dels serveis de transport públic del municipi, tant als usuaris actuals com a la resta de població.

4. Mobilitat en transport privat (circulació)

- Actualitzar les ordenances municipals, per tal de potenciar una mobilitat més sostenible i segura.
- Promoure l'ús racional del vehicle privat.
- Jerarquitzar la xarxa viària, pacificant les zones amb vies no principals.

5. Mobilitat en transport privat (estacionament)

- Establir estratègies d'aparcament considerant les necessitats dels residents i la rotació.
- Reequilibrar el nombre de places d'aparcament, incrementant la proporció de places fora de la via pública.
- Revisar l'actual normativa urbanística de reserva d'aparcaments en edificis d'habitatge fins a incrementar-la i ajustar-la a l'índex de motorització actual.
- Crear zones d'aparcament per a vehicles pesants fora del centre del municipi.

6. Distribució urbana de mercaderies

- Aconseguir una distribució urbana de mercaderies regulada i eficaç, compatible amb l'activitat econòmica i respectuosa amb els altres usos de la via pública.
- Estudiar els espais de càrrega i descàrrega a les diferents zones del municipi.
- Potenciar la vigilància i control en l'ús de les zones de càrrega i descàrrega, vetllant pel compliment dels horaris i la limitació temporal de l'estacionament.
- Definir i senyalitzar clarament els itineraris permesos per als vehicles pesants destinats al transport de mercaderies.

7. Intermodalitat

- Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport en cada tram de la cadena de transport.
- Potenciar la intermodalitat entre la bicicleta i la resta de modes de transport, però especialment amb el ferrocarril.
- Afavorir la intermodalitat entre el transport urbà i l'interurbà, tant en els punts de parada com en l'ajust horari.

8. Seguretat viària

- Fer seguiment d'un Pla Local de Seguretat Viària amb objectius i indicadors i presentar anualment un pla d'actuació.
- Estudiar els punts de concentració d'accidents del municipi, així com els punts de percepció de risc d'accident, en un pla Local de seguretat viària.
- Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris dels diferents modes de transport, reduint la sinistralitat.
- Estendre la pacificació del trànsit rodat a dins del municipi, introduint les zones 30 i zones de prioritat per a vianants
- Dissenyar l'espai viari, d'acord amb les mesures d'accessibilitat i seguretat dels col·lectius que necessiten especial atenció pel que fa a la mobilitat (PMR, gent gran, infància).

9. Medi ambient

- Fomentar les campanyes de control de detecció de vehicles que infringeixen les normes d'emissions i acústiques.
- A partir del mapa de capacitat acústica i del mapa sònic elaborar un pla d'actuacions per reduir la contaminació acústica.
- Promoure l'ús de vehicles que utilitzin energies alternatives i no contaminants, en particular els impulsats per energia elèctrica.
- Introduir l'ús de tecnologies més netes i renovables al transport públic, als vehicles municipals i als de les companyies de serveis contractades.

10. Planificació urbanística

- Plantejar la necessitat d'ampliar la xarxa viària urbana per millorar la connexió del sistema urbà i el seu entorn.
- Afavorir un urbanisme compacte que minimitzi les distàncies a recórrer en els desplaçaments per mobilitat quotidiana i que afavoreixi els modes de transport més sostenibles.
- Afavorir un entramat urbà que permeti la coexistència de diferents modes de transport en condicions de seguretat màximes.

11. Informació, formació i educació

- Millorar la informació, la formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.
- Millorar el sistema per informar el ciutadà, abans i durant la realització de les obres que afectin la via pública, de les rutes alternatives que es poden utilitzar.
- Dur a terme campanyes de conscienciació dels ciutadans, a través dels mitjans de comunicació, les administracions i les entitats ciutadanes per tal de reforçar l'ús de mesures preventives específiques per maximitzar la seguretat viària per a cada mode de transport.

- Establir convenis amb associacions de comerciants i els establiments turístics per potenciar el transport públic.
- Millorar la mobilitat a les zones industrials.
- Establir convenis amb les empreses i els treballadors/es per potenciar els modes sostenibles de transport.
- Establir convenis amb associacions de comerciants i els establiments turístics per potenciar l'ús de la bicicleta.
- Promoure la participació de les associacions i les entitats del municipi i la ciutadania en l'organització i la difusió de campanyes per promoure la mobilitat sostenible.

També mencionar l'objectiu de la reducció d'emissions de GEH. A les Direccions Nacionals de Mobilitat es va establir una reducció del 20%.

2.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES

2.2.1. Planejament Sectorial

El PMU es relaciona amb altres plans i programes sectorials:

Sisè Programa d'Acció de la Unió Europea:

Destaca l'objectiu de continuar amb el protocol de Kyoto, on s'estableix una reducció de les emissions en un 8% per al període 2008-2012, respecte a l'any 1990, mentre que a partir d'aquest període es farà necessària una reducció més intensa, d'entre el 20% i el 40%. Per portar a terme aquest objectiu el Programa estableix diverses propostes, entre les quals figura: "integrar els objectius del canvi climàtic a las diferents polítiques comunitàries, especialment a les polítiques d'energia i transport".

Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2011-2020

El Pla té com a objectiu bàsic augmentar l'oferta de transport públic de forma significativa per tal d'aconseguir una major demanda en detriment de la del vehicle privat.

A nivell d'Infraestructures de Mobilitat el Pla preveu en l'àmbit d'influència de Vilassar de Mar:

- La construcció d'una nova línia ferroviària orbital "Mataró – Granollers – Mollet – Terrassa – Martorell – Vilanova i la Geltrú.

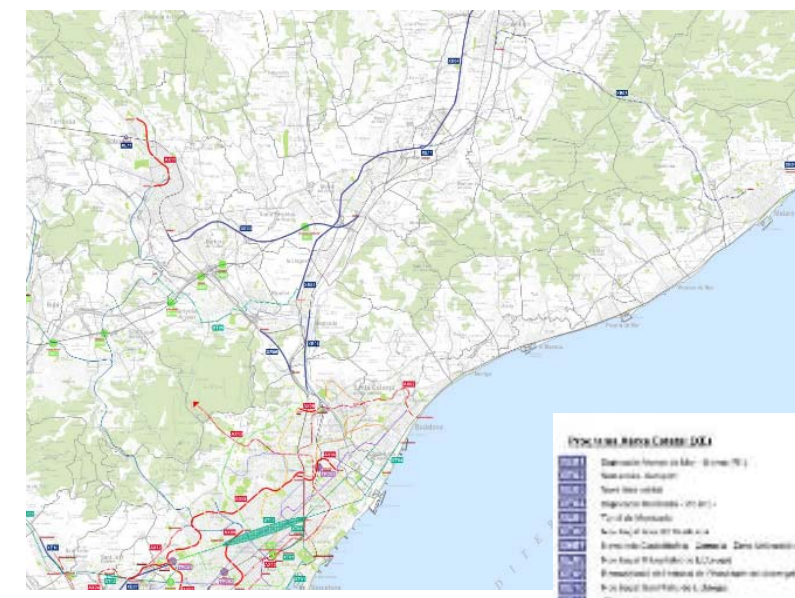


Fig. 2. Actuacions del PDI.

Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya defineix de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per a Catalunya en l'horitzó temporal de l'any 2026, i té el propòsit d'ampliar-lo amb la resta d'infraestructures, portuàries i aeroportuàries a curt termini, per tal de constituir un pla complet d'infraestructures de Catalunya.

A nivell d'Infraestructures de Mobilitat el Pla preveu en l'àmbit de Vilassar de Mar:

- Nova línia ferroviària orbital "Mataró – Granollers – Mollet – Terrassa – Martorell – Vilanova i la Geltrú.
- El trasllat de la línia actual de Ferrocarril Barcelona – Mataró envers l'interior del municipi.
- Trasllat de la N-II al corredor de la C-32.
- Prolongació de la C-60 (Mataró – La Roca del Vallès), fins a les Franqueses del Vallès.

Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM) 2013-2018.

Té per objectiu planificar la mobilitat de la regió tenint present tots els modes de transport, el paisatge, les mercaderies, fomentant els desplaçaments dels modes no motoritzats.

El PDM 2013-2018 inclou 10 objectius prioritaris:

- Afavorir el transvasament modal cap a modes més sostenibles.
- Incrementar l'eficiència del sistema de transports.
- Minimitzar la distància dels desplaçaments.
- Reduir les externalitats del sistema de transports.
- Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport.
- Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic.
- Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat.

- Reduir l'accidentalitat.
- Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat.
- Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Aquests objectius s'estructuren en 9 eixos d'actuació que es desenvolupen en 75 mesures:

- EA1 - Planificació coordinada de l'urbanisme i la mobilitat (5 mesures).
- EA2 - Una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada (11 mesures).
- EA3 - Gestió de la mobilitat amb el transvasament modal com a prioritat (13 mesures).
- EA4 - Un transport ferroviari de més qualitat (5 mesures).
- EA5 - Transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient (11 mesures).
- EA6 - Noves infraestructures ferroviàries en el marc d'un sistema logístic modern (7 mesures).
- EA7 - Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat (7 mesures).
- EA8 - Eficiència energètica i ús de combustibles nets (8 mesures).
- EA9 - Coneixement i participació en l'àmbit de la mobilitat (8 mesures).

Per tal d'efectuar amb major detall la prioritització dels objectius ambientals i en conseqüència de les mesures a aplicar, el PDM fixa una sèrie de subàmbits d'estudi. El Municipi de Vilassar de Mar s'inclou en el subàmbit d'especial incidència del transport de mercaderies.

Aquest àmbit ve definit per aquells municipis que per la seva estructura productiva (bàsicament industrial) o per ser travessades per infraestructures viàries de primer ordre i concentrar activitat econòmica i/o volum important de població, concentren la major part del trànsit de mercaderies pesants de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).

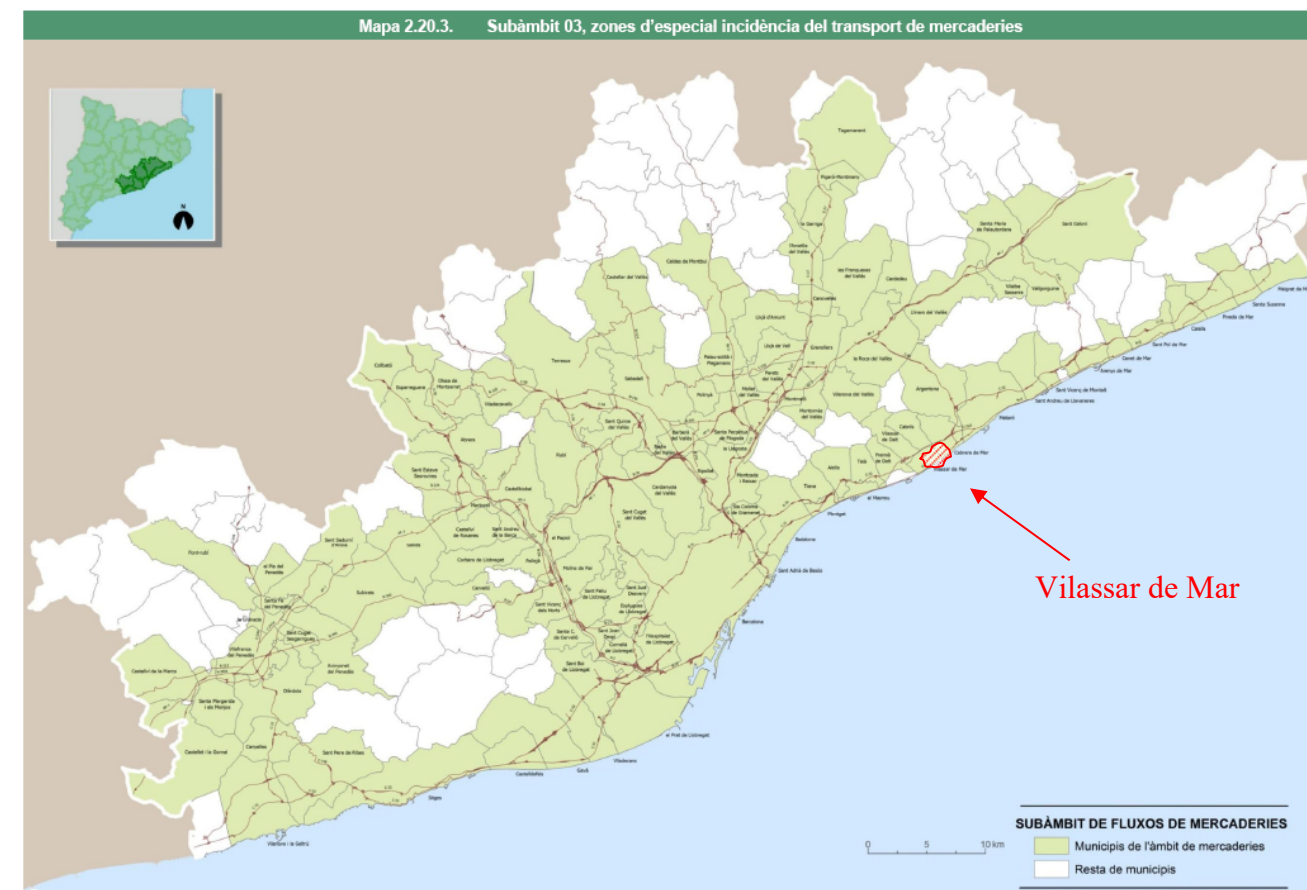


Fig. 3. Subàmbit de Fluxos de Mercaderies. Font: PDM (2013-2018).

Determinació dels principals objectius en aquest subàmbit:

- Objectiu marc 1.2: Potenciar el transvasament modal del transport de mercaderies vers el mode ferroviari
- Objectiu marc 2.2: Assolir un sistema més eficient de transport de mercaderies
- Objectiu ambiental 1.1.: Reduir el consum energètic (en el trànsit de mercaderies)
- Objectiu ambiental 1.2.: Reduir el consum de derivats del petroli (en el trànsit de mercaderies)
- Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució del sistema de mobilitat de mercaderies al canvi climàtic
- Objectiu ambiental 3.1: Reduir l'emissió de contaminants atmosfèrics locals resultants del transport de mercaderies

El Municipi de Vilassar de Mar s'inclou en el subàmbit de la 2ª Corona Metropolitana. Aquest subàmbit s'inclou fruit de l'anàlisi dels corredors de mobilitat identificats en el document del PDI 2011-2020. Aquest subàmbit va molt lligat al desenvolupament de la futura línia orbital ferroviària.

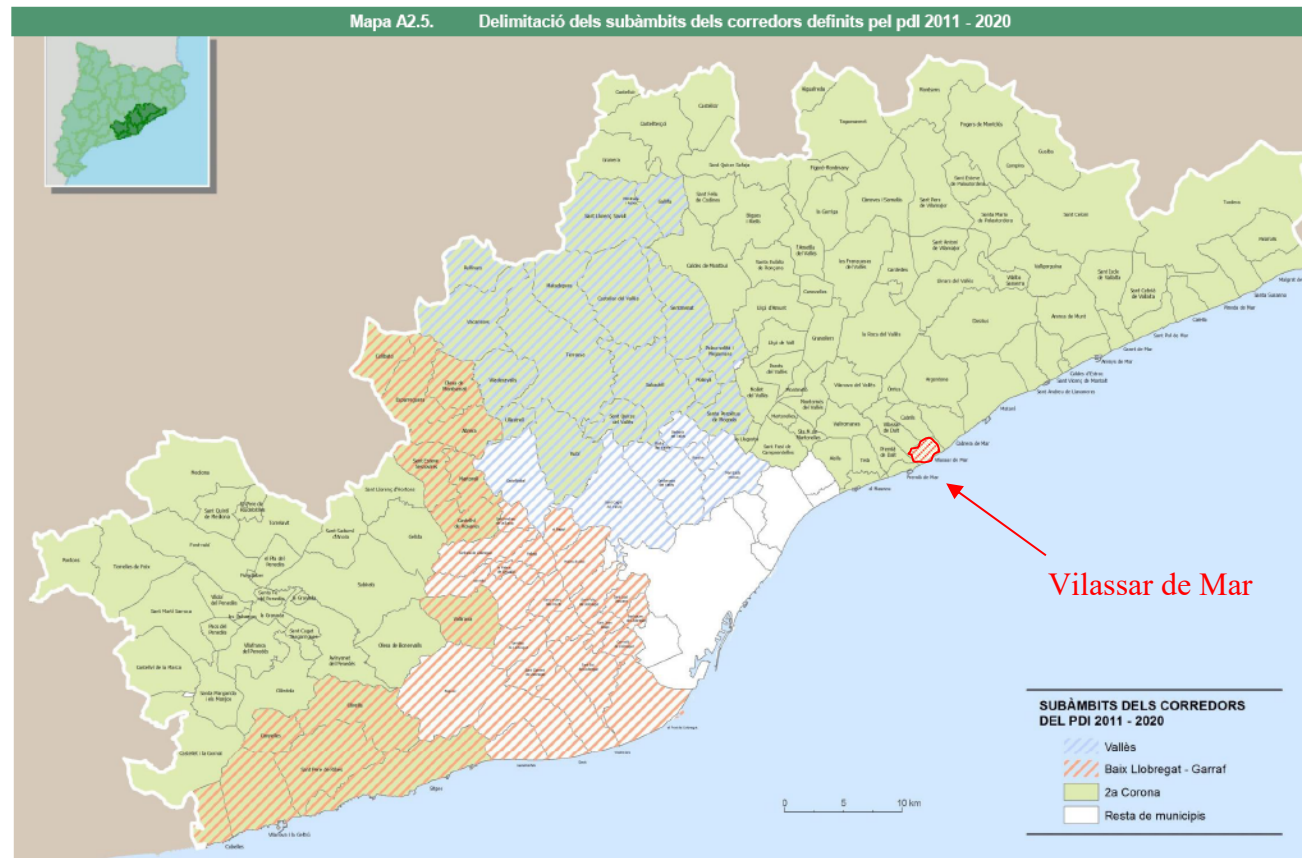


Fig. 4. Subàmbit de la 2ª Corona Metropolitana. Font: PDM (2013-2018).

El PDM determina els principals objectius en aquest subàmbit :

- Objectiu marc 1.1: Promoure, en els desplaçaments de l'àmbit de la segona corona, un transvasament modal d'usuaris del vehicle privat vers els modes no motoritzat i el transport públic.
- Objectiu marc 2.1: Fomentar un ús més eficient del sistema de transport de passatgers, en aquest cas especialment en el vehicle privat.
- Objectiu marc 4: Garantir l'accessibilitat al sistema de transport públic en aquest subàmbit.

Pla de transport de viatgers a Catalunya, 2020 (PTVC).

És el Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.

Els objectius aplicables a Vilassar de Mar serien

- En relació a la millora de la xarxa ferroviària preveu:
 - Reduir l'ocupació dels trens en hora punta, augmentant la capacitat del sistema.
 - Reestructurar la xarxa millorant l'eficiència del sistema.
- Per al transport per carretera:
 - Millora de la connexió entre els municipis de la comarca i la seva capital.
 - Crear nous serveis
 - Augmentar la freqüència de pas dels serveis
 - Creació d'una oferta conjunta de bus i tren
 - Millora de la coordinació horària bus – tren i bus – bus.

- Millora de la informació als usuaris.
- Millores tarifàries.

Pla Estratègic de la Bicicleta (PEB) de Catalunya (2008-2012)

És un document amb línies estratègiques per establir eines efectives de planificació, desenvolupat per promoure la bicicleta com a mode de transport, lleure, esport i turisme.

El document defineix 9 línies estratègiques que inclouen les accions a realitzar:

- Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial
- Millorar les infraestructures de circulació i de seguretat
- Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris
- Impulsar el desenvolupament de normativa específica
- Desenvolupar actuacions per afavorir la intermodalitat
- Desenvolupar programes d'educació, formació i informació
- Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció
- Fomentar mecanismes de coordinació i participació
- Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control

Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya (PESV) 2014 – 2020

L'objectiu principal d'aquest pla és la reducció del nombre de morts en accidents de trànsit en un 50% respecte del 2010. Aquest objectiu principal es basa en 5 objectius estratègics:

- 1. Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc
- 2. Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)
- 3. Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura
- 4. Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats
- 5. Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital
- 6. R+D+i a la seguretat viària

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM)

Les directrius han de servir per elaborar la resta d'instruments de planificació de la mobilitat:

- Els plans directors de mobilitat, que tenen per objecte l'aplicació territorialitzada de les directrius nacionals de mobilitat.
- Els plans específics, que tenen per objecte l'aplicació sectorialitzada de les directrius per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el de mercaderies.
- Els plans de mobilitat urbana, que són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

L'estratègia és desenvolupada per un conjunt de 28 directrius agrupades en diferents perspectives.

Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya (PECAC) 2012-2020

Aquest Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 aborda la nova orientació que l'actual Govern de la Generalitat de Catalunya vol donar a la política energètica catalana, integrant-ne aquells aspectes de la mitigació del canvi climàtic relacionats amb l'energia.

Indica que en els propers anys cal equilibrar els següents objectius:

- Garantir la seguretat i qualitat del subministrament.
- Establir un model competitiu econòmicament, i amb menys dependència exterior.
- Respectar el medi ambient.
- Un pes més gran de les energies renovables.
- Reduir el consum dels combustibles fòssils.
- Millorar l'eficiència en la utilització de l'energia.

Per tal d'afrontar els reptes, el PECAC preveu l'adopció de les següents estratègies bàsiques que permetin assolir els objectius fixats:

OPCIONES ESTRATÈGIQUES	
1.	Les polítiques d'estalvi i d'eficiència energètica seran claus per assegurar l'assoliment d'un sistema energètic sostenible per a Catalunya.
2.	Les energies renovables com a opció estratègica de present i de futur per a Catalunya.
3.	La política energètica catalana ha de contribuir als compromisos de l'Estat Espanyol de reducció de gasos d'efecte hivernacle en el si de la Unió Europea.
4.	La consolidació del sector de l'energia com a oportunitat de creixement econòmic i creació de feina qualificada.
5.	La millora de la seguretat i la qualitat del subministrament energètic i el desenvolupament de les infraestructures energètiques necessàries per assolir el nou sistema energètic de Catalunya.
6.	Les polítiques energètiques i ambientals catalanes han de tenir estratègies coherents per assolir un futur sostenible per a Catalunya, integrant el seu desenvolupament social, econòmic i ambiental.
7.	Accelerar l'impuls a la R+D+i de noves tecnologies en l'àmbit energètic.
8.	L'actuació decidida de la Generalitat de Catalunya i les altres administracions públiques catalanes envers el nou model energètic com a element exemplaritzant i de dinamització.
9.	Portar la política energètica al màxim nivell estratègic.
10.	La implicació de la societat civil en la construcció del nou model energètic del país: formació, informació, participació i inclusió dels sectors socials més desfavorits econòmicament.

Fig. 5. Estratègies del PECAC.

El Pla preveu el compliment dels compromisos derivats del paquet "Energia i Canvi Climàtic" de la Unió Europea.

Resum de les actuacions a nivell supramunicipal

Es recull a continuació un quadre resum de les mesures previstes en el planejament supramunicipal i l'horitzó d'aplicació en relació al present PMUS.

Pla	Actuació	Escenari PMUS
PDI, PITC	Línia Ferroviària orbital	2027
PTM, PITC	Trasllat Línia Ferrocarril Barcelona-Mataró envers l'interior	2027
PTM	Plataforma BUS-VAO a la C-31 Barcelona-Mataró	2027
PITC	Trasllat de la N-II al corredor de la C-32	2027
PITC	Prolongació C-60 fins a les Franqueses del Vallès	2027
PDM	Desenvolupament d'una xarxa d'infraestructures per a la bicicleta	2027
PDM	Park&Ride estacions de Renfe	2027
PDM	Incentius als vehicles pesants "nets"	2027
PDM	Plans específics de mobilitat i xarxa de vianants i ciclistes als P.I.	2027
PDM	Integració portals web del cotxe compartit	2027
PTVC	Per al transport ferroviari: - Reduir l'ocupació dels trens en hora punta, augmentant la capacitat del sistema. - Reestructurar la xarxa millorant l'eficiència del sistema. Per al transport per carretera: - Millora de la connexió entre els municipis de la comarca i la seva capital. - Crear nous serveis - Augmentar la freqüència de pas dels serveis - Creació d'una oferta conjunta de bus i tren - Millora de la coordinació horària bus – tren i bus – bus. - Millora de la informació als usuaris. - Millores tarifàries.	2021

2.2.2. Plans locals

- Pla Local de Seguretat Viària de Vilassar de Mar

Defineix com a objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Vilassar de Mar, una reducció del nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes respecte la mitjana dels anys anteriors.

Es recolza en la definició de 8 mesures estratègiques a implantar:

- 1. Adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària segons les funcions assignades en la jerarquització de la xarxa viària desenvolupada pel municipi
- 2. Millorar la senyalització
- 3. Aplicar mesures de protecció dels vianants, amb l'objectiu de prevenir atropellaments
- 4. Configuració d'itineraris segurs per a bicicleta

- 5. Elements reductors de velocitat a l'àmbit urbà
- 6. Millorar la seguretat de les rotondes urbanes
- 7. La seguretat viària a l'entorn escolar
- 8. Actuacions en punts i trams de concentració d'accidents o amb sensació de perill

3. MOBILITAT. DIAGNOSI AMBIENTAL

En aquest apartat s'analitzen els aspectes més rellevants de la mobilitat actual, des de la perspectiva de la sostenibilitat i sobre els que el PMUS pot tenir incidència.

Es defineix la situació ambiental actual de Vilassar de Mar amb l'objectiu d'establir un model que avalui els efectes ambientals de la mobilitat.

Es tracten els problemes ambientals derivats de la mobilitat motoritzada. Per establir els criteris de sostenibilitat ambiental de la mobilitat de Vilassar de Mar s'hauran d'avaluar les següents externalitats del sistema:

- El consum energètic del transport.
- Les emissions de CO₂.
- Les emissions de contaminants atmosfèrics.
- La contaminació acústica.
- L'accidentalitat.

La metodologia del Pla parteix de la definició d'un escenari objectiu, amb els impactes ambientals produïts i quantificats per un conjunt d'indicadors. A partir de l'escenari objectiu actual i tendencial, el pla presenta les seves propostes d'actuació.

3.1. MOBILITAT

3.1.1. Parc de vehicles i dades de motorització

El Parc de Vehicles de Vilassar de Mar està format per 11.919 vehicles, segons dades del Padró de vehicles de 2014 de l'Ajuntament. D'aquests, 8.479 són turismes, 2.209 són ciclomotors i motocicletes, 1.133 són camions i 98 són tractors.

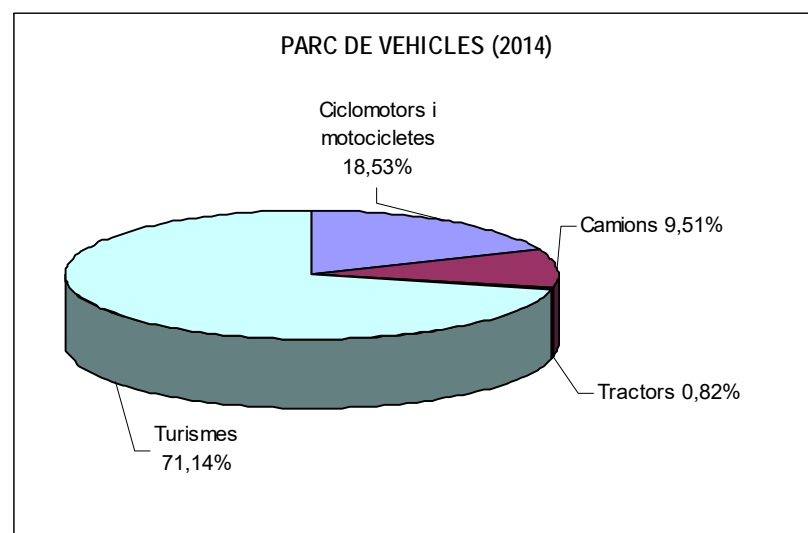


Fig. 6. Parc de vehicles (2014). Font: Padró de vehicles municipal (2014)

Durant els últims anys no es pot parlar d'una evolució del parc de vehicles, amb una tendència a l'estancament en els darrers 5 anys.

L'índex de motorització global del municipi al 2014 era de 590 vehicles/1.000 habitants. Pel que fa a l'índex de motorització de turismes, l'any 2014 fou de 420 turismes/1000 habitants.

Com la població ha augmentat i l'índex del parc de vehicles s'ha mantingut estancat, la tendència en l'evolució de l'índex de motorització és a la baixa.

L'eina AMBIMOB 2.0 disposa en les seves bases de dades del parc de vehicles de Vilassar tant a nivell del parc censat com del parc circulant que mostren un parc lleugerament superior que per l'any 2016 està format per 13.484 vehicles. D'aquests 10.803 són turismes, 2.598 són ciclomotors i motocicletes i 83 són camions. Aquest parc circulant reflexa que la proporció de turismes i motocicletes és força superior a les dades del padró municipal mentre que el nombre de vehicles pesants circulants és molt més reduït.

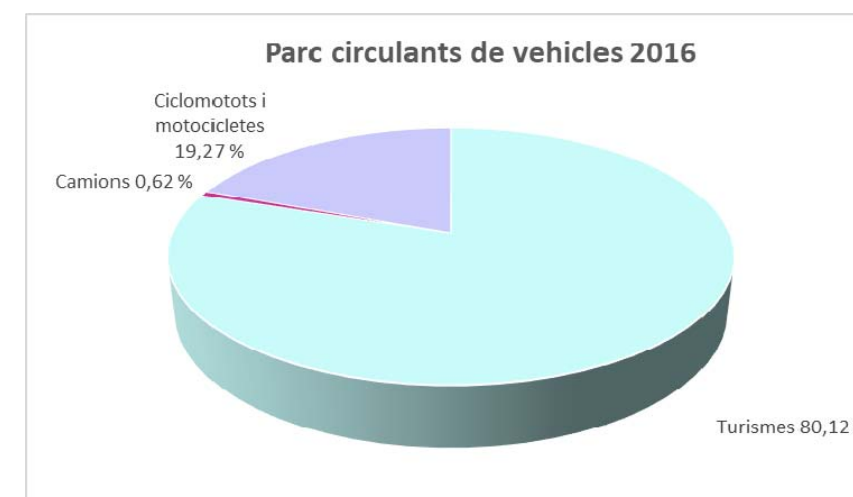


Fig. 7. Parc de vehicles circulant (2016). Font: AMBIMOB

Les dades mostren les tipologies de vehicles i combustibles que en el cas de turismes el 45,38% corresponen a vehicles de benzina i el 54,37% a vehicles dièsel. Els turismes híbrids o amb combustibles alternatius de GLP únicament representen el 0,25% del parc de turismes. A nivell de vehicles pesants gairebé el 100% del parc presenta tecnologia dièsel.

A l'annex 1 es presenta la taula completa del Parc de vehicles disponible de l'eina AMBIMOB.

3.1.2. Xarxes de mobilitat

Xarxa de vianants

La xarxa principal de vianants de Vilassar de Mar, presenta la següent tipologia de vies:

- Exclusiva per vianants: A la xarxa principal hi ha 1,18 km d'aquesta tipologia, es tracten de vies de plataforma única o passejos entre dues calçades en vials de gran amplada.

- **Prioritat invertida:** Zones regulades amb el senyal S-28 del codi, dins la xarxa principal hi ha 0,78 km.
- **Convencional:** La resta de vies de la xarxa principal que no estan sotmeses a cap tipus de regulació especial. La secció del vial presenta la vorera i la calçada a diferent nivell.

Xarxa de ciclistes

En total s'han comptabilitzat 2,7 km d'oferta de vies ciclistes, el que representa un 6,3% del total de la xarxa viària de Vilassar de Mar. Les tipologies presents són:

- **Vorera bici:** present a l'Avda. Lluís Companys i en el tram superior del c/ Sant Artur, amb una longitud total de 0,64 km i bidireccional.
- **Carril bici:** present a la calçada del Torrent de la Santa, entre l'Avda. Lluís Companys i el c/ Sta. Eugènia, amb una longitud de 0,25 km, bidireccional i sense elements de separació amb el trànsit de vehicles.
- **Carrer de convivència:** La resta de la xarxa de vies ciclables, 1,81 km, són carrers en prioritat invertida o exclusius per a vianants i bicicletes, situats principalment en el casc antic del municipi.

Xarxa de transport públic

La xarxa de transport públic que dona servei a Vilassar de Mar es resumeix a la següent taula:

XARXA DE TRANSPORTS PÚBLICS DE VILASSAR DE MAR		Operador	Línies	Recorregut
TREN		RENFE	R1	Molins de Rei – Maçanet-Massanes
AUTOBÚS	Urbà	MOVENTIS / CASAS	C13	Circular: Plaça Carles Trias – Ajuntament
	Interurbà diürn	MOVENTIS / CASAS	C10	Mataró – Barcelona (Per N-II)
		MOVENTIS / CASAS	C12	Cabrils – Vilassar de Mar
		MOVENTIS / CASAS	C16	Cabrera – C. Comercial Cabrera
		MOVENTIS / CASAS	C30	Mataró – Vilassar de Dalt
	Interurbà nocturn	MOVENTIS / CASAS	N-80	Barcelona – Mataró
		MOVENTIS / CASAS	N-81	Barcelona – Vilassar de Dalt

Taula 2. Oferta de transport públic per modes de transport

Xarxa Ferroviària

A Vilassar de Mar hi ha dues estacions de tren que pertanyen a la línia R1 de Rodalies de RENFE. L'estació de Vilassar de Mar està situada al bell mig del nucli urbà, molt pròxima a la Riera de Cabrils, i l'estació de Cabrera de Mar – Vilassar de Mar està situada al llinar amb el terme municipal de Cabrera de Mar.

La línia R1 de Rodalies de Catalunya, està operada per RENFE Rodalies, i connecta Molins de Rei amb Maçanet-Massanes, des de la comarca del Baix Llobregat fins a La Selva, amb un recorregut total de 90 km que voreja la costa del Maresme, creuant el cor de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Xarxa d'Autobús interurbà

A Vilassar de Mar circulen 4 línies d'autobús interurbà en horari diürn i 2 línies en horari nocturn. Totes elles estant operades per l'empresa MOVENTIS / SARBUS/ CASAS

- Línia C10. Barcelona – Mataró (per N-II)
- Línia C12. Cabrils – Vilassar de Mar
- Línia C16. Cabrera – Centre Comercial Cabrera
- Línia C30. Vilassar de Dalt – Mataró
- Línies N80 i N81. Barcelona – Mataró i Barcelona – Vilassar de Dalt

Xarxa d'autobusos urbans

A Vilassar de Mar circula una única línia d'autobús urbà, la C13, que circula tots els dies de la setmana exceptuant diumenges. Funciona amb dos recorreguts circulars, un de curt que és el més habitual i un de llarg només en hores puntes, per donar servei als complexes escolars de la ciutat.

Xarxa de vehicles privats

La classificació de la xarxa viària destinada al trànsit de vehicles privats motoritzats es realitza d'acord amb la següent jerarquia:

Accessos i vies interurbanes

Són les vies interurbanes i els accessos des d'elles al municipi. En el cas de Vilassar de Mar dins d'aquesta categoria s'inclouen les següents vies:

- **Carretera C-32.** És una via metropolitana d'alta capacitat que influeix al municipi de Vilassar de Mar, per la seva proximitat i per les connexions que facilita.
- **Carretera N-II.** És la principal via interurbana a l'àmbit d'estudi. Constitueix el límit est del nucli urbà, connecta amb d'altres vies interurbanes – carreteres BV-5022 i BV-502 – i també amb els nuclis urbans de major rellevància: Mataró, Premià de Mar i Barcelona.

- Carretera BV-5022. Enllaça Cabriels amb Vilassar de Mar i la carretera N-II.
- Carretera BV-502. Enllaça Cabrera de Mar i Argentona amb Vilassar de Mar i la carretera N-II.
- Camí del Mig: Enllaça Vilassar de Mar amb Premià de Mar i Premià de Dalt pel costat sud i amb Cabrera de Mar i Mataró pel costat nord.

Vies principals urbanes (xarxa primària)

S'estableix una xarxa de vies principals urbanes (xarxa primària) que garanteix la continuïtat de les rutes bàsiques. Sobre aquesta xarxa primària s'analitzaran les principals característiques de l'oferta per a vehicles.

Aquesta xarxa bàsica permet els desplaçaments de major longitud dins la zona urbana, garantint la connectivitat amb la xarxa exterior, i formant una xarxa d'estructura reticular.

La xarxa bàsica de vehicles de Vilassar de Mar, suposa el 42% del total de la xarxa viària urbana.

Vies secundàries urbanes (xarxa secundària col·lectora)

Són les vies secundàries urbanes que no es troben incloses a la xarxa primària. Aquestes vies defineixen l'esquema dels barris o de les cel·les interiors de la xarxa primària i les connecten amb aquesta xarxa principal.

Vies veïnals (xarxa secundària veïnal o local)

Són la resta de la xarxa viària, que correspon a vies secundàries, veïnals o locals.

Aparcaments

S'ha comptabilitzat l'oferta total d'aparcaments a la ciutat. S'ha distingit la tipologia de places, d'acord amb la classificació definida a les directrius:

A la via Pública	No regulat	Fila/semibateria/bateria	4.677
	Regulat	Zones de C/D	79
		Zona blava	162
		Altres reserves	79
Fora de la via pública	Ús privat	Garatge comunitari	4.115
		Garatge unifamiliar	844
	Ús públic	Exteriors (solars)	792
		En immobles	329
TOTAL			11.077

Taula 3. Tipologia places d'aparcament. Elaboració pròpia

3.1.3. Repartiment modal

Les últimes dades que es disposen respecte la mobilitat en el municipi de Vilassar de Mar són les corresponents a l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 (EMQ/06), en la qual s'estimà que cada dia es realitzaven en el municipi 80.058 desplaçaments.

	Desplaçaments/dia		
	Resident	No resident	Total
Intern municipi	31.591	332	31.923
Connexió amb el municipi	29.351	18.784	48.135
Total a Vilassar de Mar	60.942	19.116	80.058
Externs	5.716	No aplica	5.716
Total desplaçaments	66.658	19.116	85.774

Taula 4. Desplaçaments/dia per tipus l'any 2006. Font: EMQ/06

L'evolució de la mobilitat a Vilassar de Mar es pot estimar que haurà estat similar als altres municipis de la comarca del Maresme, pels quals es disposa de dades més recents en alguns casos, amb enquestes efectuades l'any 2014. Comparant les dades disponibles del 2006 amb les més actuals, s'observa que la mobilitat dels residents en els municipis del Maresme s'ha mantingut amb valors aproximadament constants, doncs només s'ha reduït en un 1,2%. Donat que aquest valor és significativament inferior als marges d'error inherents al mètode estadístic usat per a la determinació de la mobilitat, es consideren representatius de la realitat actual les dades recollides en la EMQ/06.

Els desplaçaments que afecten a Vilassar de Mar es realitzen, principalment, en vehicle privat (54%), seguit pels modes no motoritzats. En el cas exclusiu dels no residents, més del 90% dels desplaçaments es realitza amb transport privat, per només el 7,5% en transport públic.

	Desplaçaments/dia					
	Resident		No resident		Total	
Peu + bici	25.061	41,1%	291	1,5%	25.352	31,7%
Transport públic	10.057	16,5%	1.438	7,5%	11.495	14,3%
Transport privat	25.824	42,4%	17.387	91,0%	43.211	54,0%
Total desplaçaments	60.942	100%	19.116	100%	80.058	100%

Taula 5. Repartiment modal any 2006. Font: EMQ/06

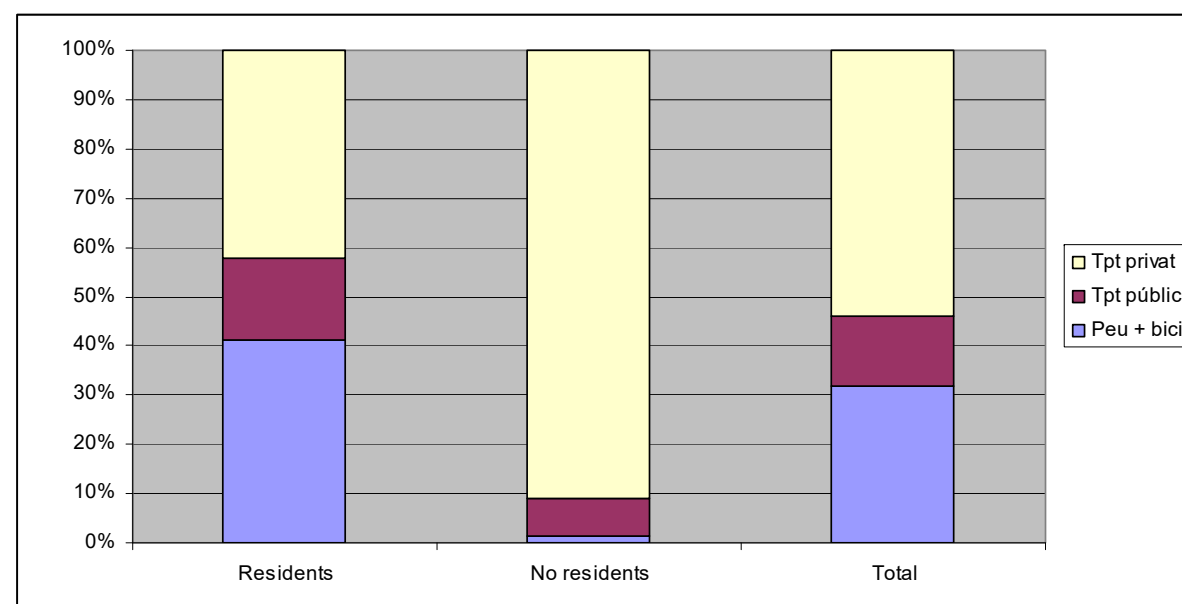


Fig. 8. Repartiment modal any 2006. Font: EMQ/06

Respecte a l'origen i destinació dels desplaçaments, un 37% són interns al municipi, un 56% són de connexió amb altres municipis i un 7% són desplaçaments externs, de residents de Vilassar de Mar que efectuen sense tenir origen ni final en el municipi.

3.1.4. Fluxos de mobilitat

Per tal de detectar les majors potencialitats de canvis modals, s'analitzen els principals fluxos de desplaçament i les distribucions modals del mateixos.

Fluxos de mobilitat interna

A nivell intern del municipi no es destaquen uns fluxos principals de mobilitat. Donades les característiques del municipi amb moderades dimensions i una escassa dispersió de la trama urbana, la major part de la mobilitat interna es realitza en modes no motoritzats (76,81%), amb una escassa utilització del transport públic (1,25%) i una moderada utilització dels desplaçaments en vehicle privat (21,22%).

Les pròpies característiques favorables del municipi abans esmentades, fa que la potencialitat dels desplaçaments interns sigui important per millorar la major utilització de modes no motoritzats en detriment del vehicle privat, mitjançant mesures de push (mesures de regulació de l'aparcament i pacificació de les vies urbanes) & pull (mesures de millora dels itineraris peatonals i ciclistes) i increment de les carrers peatonals o de prioritat peatonal.

L'oferta de transport públic urbà així com el resultat de la participació ciutadana mostren una cobertura plena de la zones residencials del municipi i grau de satisfacció elevat del usuaris. La potencialitat de millora d'aquest mode en detriment del vehicle privat és doncs moderada, tot i que es preveuen mesures per la millora del servei.

Fluxos de mobilitat de connexió

Dels més de 48.000 viatges diaris que es realitzen de connexió entre Vilassar de Mar i altres municipis, la majoria tenen com a destí o origen Mataró (12.446 viatges/dia) i Barcelona (11.879 viatges/dia), que en conjunt representen el 50% de les connexions en un dia feiner.

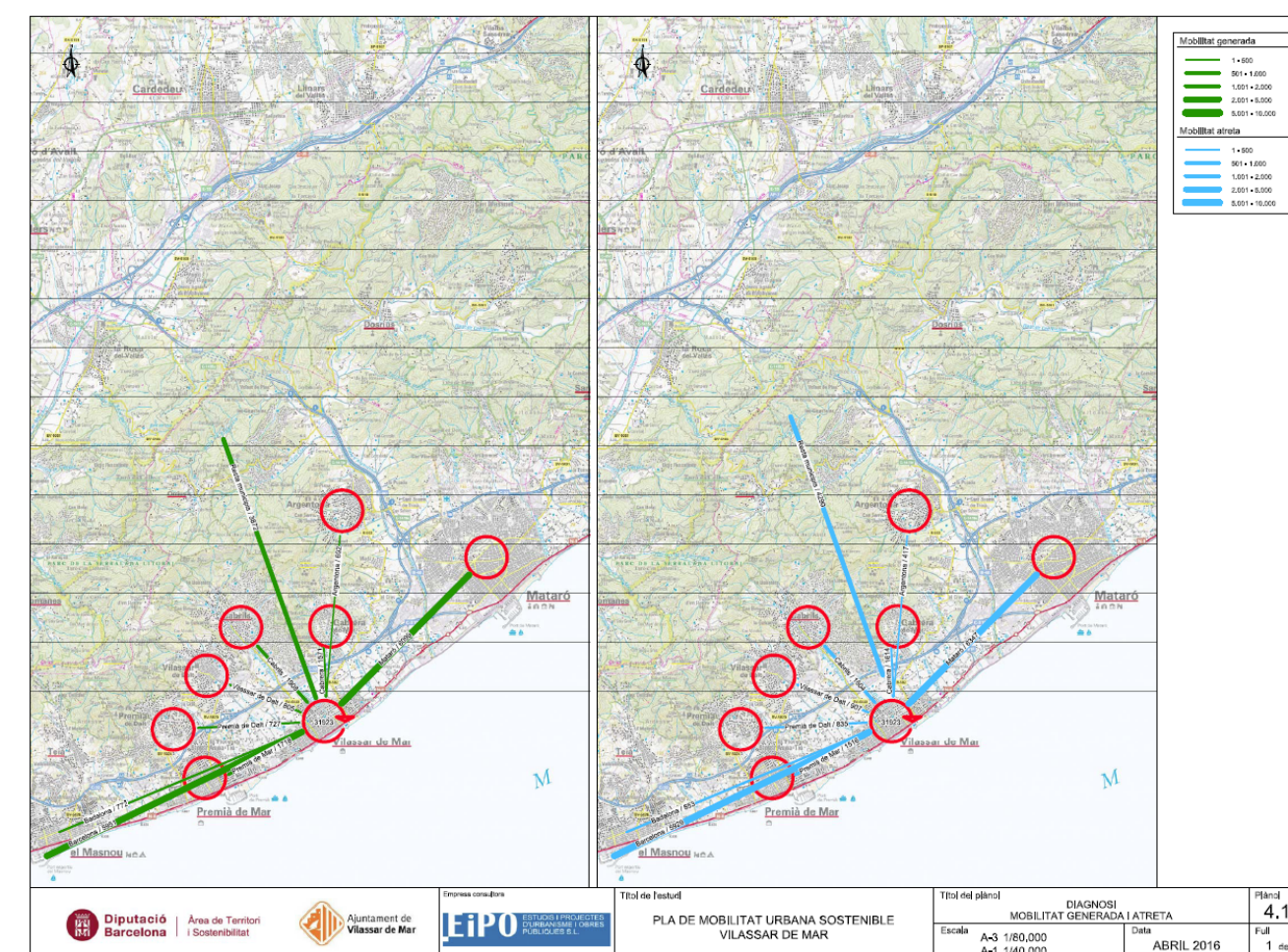


Fig. 9. Mobilitat generada i atreta. Font: EMQ/06

La resta de municipis suposen moviments de menys de 4.000 viatges/dia, essent els més importants amb els municipis més propers a Vilassar de Mar. La suma de les connexions amb Cabrils, Premià de Mar, Cabrera de Mar, Vilassar de Dalt, Premià de Dalt i Argentona suposen 14.223 viatges/dia, un 30% del total. En quan a les connexions amb els altres municipis de la comarca del Maresme, són uns 3.790 viatges/dia, un 7,9%.

Pel que respecte a l'aproximadament, el 10% de connexions restants es produeixen bàsicament amb municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona (Badalona, El Prat de Llobregat, Sant Adrià del Besós, Esplugues de Llobregat, etc.) i en menor quantitat amb municipis del Vallès Oriental (Granollers, Sant Celoni, etc.).

Municipi de connexió	Viatges diaris	%
Mataró	12.446	25,9
Barcelona	11.879	24,7
Cabrils	3.512	7,3
Premià de Mar	3.233	6,7
Cabrera de Mar	3.185	6,6
Vilassar de Dalt	1.712	3,6
Premià de Dalt	1.562	3,2
Badalona	1.424	3,0
Argentona	1.019	2,1
Resta del Maresme	3.790	7,9
Resta de la província de Barcelona	3.556	7,4
Fora de la província de Barcelona	817	1,7
Total desplaçaments	48.135	100%

Taula 6. Fluxos de connexió amb Vilassar de Mar. Font: EMQ/06

Pel que respecte a les connexions amb municipis de fora de la Província de Barcelona (Lleida, Girona, Tarragona o fora de Catalunya), només representen un 1,7%.

A la següent taula es mostra el repartiment modal per a les principals connexions de Vilassar de Mar amb d'altres municipis. Es comprova que el repartiment de viatges entre transport privat i públic és molt diferent segons el municipi de connexió. Tot i que en el total de les connexions el transport públic representa un 23% del total, en el cas concret de Barcelona aquest s'eleva fins al 62,4%, essent clarament superior a l'ús del vehicle privat. En canvi a les connexions amb Mataró i la resta de municipis de la comarca, l'ús del vehicle privat és predominant, amb un 90% dels viatges.

L'ús de modes de transport no motoritzats és molt baix, essent inferior al 3% en el cas dels municipis més propers a Vilassar de Mar, doncs la connectivitat amb aquests nuclis és inadequada, especialment degut a les característiques de les carreteres existents com són la N-II, la B-502 i la BV-5022, amb un elevat trànsit de vehicles i sense espai reservat per a vianants o bicicletes.

	Desplaçaments/dia							
	Peu + bici		Transport públic		Transport privat		Total	
Mataró	0	0%	1.253	10,1%	11.193	89,9%	12.446	100%
Barcelona	0	0%	7.413	62,4%	4.466	37,6%	11.879	100%
Municipis més propers a Vilassar de Mar	382	2,7%	847	6,0%	12.994	91,3%	14.223	100%
Resta de connexions	218	2,3%	1.584	16,6%	7.784	81,1%	9.587	100%
Total connexions	600	1,2%	11.097	23,1%	36.437	75,7%	48.135	100%

Taula 7. Repartiment modal dels principals fluxos de connexió. Font: EMQ/06

Les potencialitats de canvi modal presenten doncs diferències significatives en cada cas.

Vilassar de Mar - Barcelona:

Tot i representar el segon flux en nombre de desplaçaments, per darrere de Mataró, la distància entre ambdós nuclis fa que el nombre de veh-km generats per aquest flux, sigui el més important.

Per la distància entre ambdues (30km) les potencialitats dels modes no motoritzats són nul·les. Contràriament les potencialitats del transport públic són elevades amb una xarxa de rodalies de ferrocarril i una xarxa de transport interurbà que ofereixen una gran cobertura d'aquesta ruta. Cal doncs aprofundir en les mesures de potenciació del transport públic en aquest flux en detriment del vehicle privat. Bona part de les mesures en aquest cas per la millora de l'oferta de transport corresponen a actuacions previstes en el planejament de rang superior (fora de l'àmbit de les competències municipals), però a nivell municipal s'han de preveure les millores necessàries detectades a nivell de la participació ciutadana en especial en la millora dels accessos a les estacions de ferrocarril i la potenciació de la intermodalitat facilitant l'accés en modes no motoritzats per els desplaçaments d'accés a la xarxa de transport públic.

Vilassar de Mar – Mataró:

En tractar-se Mataró de la capital comarcal actua com a gran pol d'atracció regional generant el major nombre de desplaçaments per als residents de Vilassar de Mar. Tot i les potencialitats dels modes de transport no motoritzats (distància de 6km) i del transport públic amb una bona cobertura del servei, el transport en vehicle privat és amb molta diferència el mode actual preferent per aquest desplaçament (89,9%).

La potencialitat de transvasament vers els modes no motoritzats requereix la millora dels itineraris ciclistes, actualment pràcticament inexistents per la presència de trams no practicables, principalment fora del propi municipi de Vilassar de Mar. Les propostes municipals de la millora d'aquesta xarxa ciclable urbana, en especial en l'eix del Passeig Marítim i la N-II, hauran d'anar acompanyades d'actuacions en els municipis veïns.

La potencialitat de transvasament vers els modes de transport públic amb una bona oferta d'autobús interurbà i rodalies de Renfe, és gran en aquest sentit. La potenciació d'aquest mode de transport s'ha de realitzar amb mesures de dissuasió del vehicle privat i mesures per afavorir la utilització del transport públic millorant els accessos i itineraris no motoritzats als punts d'accés al transport públic. Aquestes mesures a nivell municipal de Vilassar han d'anar acompanyades igualment de mesures similars a nivell de Mataró.

Municipis propers:

Es corresponen amb els municipis del Maresme que linden o són propers a Vilassar de Mar. Tot i aquesta proximitat la utilització del mode de transport amb vehicle privat és el més emprat amb una gran diferència (91,3%).

Existeix per tant un potencial important de transvasament des del transport amb vehicle privat envers els modes no motoritzats i el transport públic. D'una banda els municipis adjacents en la franja costanera a l'est Cabrera de Mar i oest Premià de Mar, per proximitat i facilitat topogràfica tenen un elevat potencial per el transvasament vers el modes no motoritzats, establint millores en la xarxa ciclable del municipi així com els municipis adjacents, especialment establint una bona continuïtat de l'itinerari al llarg del Passeig Marítim i la N-II.

En altres municipis de l'interior comarcal l'increment de la distància i el relleu menys favorable, disminueixen el potencial vers els modes no motoritzats però mantenen un elevat potencial de transvasament vers el transport públic. L'oferta de transport públic existent és important amb Vilassar de Mar, Cabrera de Mar i Cabriels, que constitueixen en els tres municipis propers els principals atractors/generadors de viatges. La potenciació d'aquest mode de transport s'ha de realitzar amb mesures de dissuasió del vehicle privat i mesures per afavorir la utilització del transport públic millorant els accessos i itineraris no motoritzats als punts d'accés al transport públic. Aquestes mesures a nivell municipal de Vilassar han d'anar acompanyades igualment de mesures similars a nivell dels municipis propers.

Resta de connexions:

Es tracta d'un nombre important de desplaçaments amb origen/destinació heterogènia però bàsicament centrada en el la Àrea Metropolitana de Barcelona i els municipis principals de la zona propera del Vallès Oriental. Les distàncies d'una banda, i la manca d'enllaços directes de l'altre fa que el mode de transport amb vehicle privat sigui el mode preferent en aquests desplaçaments (81,1%). Tot i la heterogeneïtat existeix un potencial de transvasament del vehicle privat vers els modes de transport públic, a través de la millora de la intermodalitat. La major part de les actuacions en aquest àmbit corresponen a actuacions previstes en el planejament de rang superior (fora de l'àmbit de les competències municipals).

Mobilitat de pas

Les vies urbanes de Vilassar de Mar suporten un elevat volum de desplaçaments de pas realitzats en vehicle privat i generats/atrets principalment per els desplaçaments entre municipis veïns amb Mataró i entre municipis veïns amb Barcelona. Tot i que aquests desplaçaments no estan caracteritzats en detall amb les dades disponibles, s'ha realitzat una estimació en base a les IMD existents dels fluxes generats per aquests desplaçaments a les principals vies urbanes del municipi.

- N-II. S'estima en 14.000 vehicles/dia per sentit.
- Av. Progrés (entre Ctra. Cabriels i Ctra. Argentona). S'estima en 4.000 vehicles/dia per sentit.
- Ctra. Argentona. S'estima en 3.000 vehicles/dia per sentit.
- Ctra. Cabriels (entre Av. Progrés i Av. Lluís Companys). S'estima en 2.000 vehicles/dia per sentit
- Ronda Vilassar i Av. Lluís Companys. S'estima en 2.000 vehicles/dia en sentit ascendent.
- Ctra. Cabriels (entre Av. Lluís Companys i N-II). S'estima en 2.000 vehicles/dia en sentit descendent

El nombre total de desplaçaments s'ha estimat en 30.000 desplaçaments/dia el que suposa una gran incidència en el municipi.

Tot i no disposar de dades respecte la utilització d'altres modes de transport per aquests desplaçaments, és evident que existeix una elevada potencialitat per al transvasament d'aquests desplaçaments vers el mode de transport públic, donat que majoritàriament aquests desplaçaments es realitzen al llarg de l'eix costaner entre Mataró i Barcelona, on existeix una bona oferta de transport públic i en petita mesura envers els modes no motoritzats. La major part de les actuacions en aquest àmbit corresponen a actuacions previstes en el planejament de rang superior (fora de l'àmbit de les competències municipals).

3.1.5. Accidentalitat

El novembre de 2012 l'Ajuntament de Vilassar de Mar va redactar el Pla Local de Seguretat Viària del Municipi. (Annex A.D. del PMUS).

L'evolució de l'accidentalitat en els tres anys en estudi, 2009 – 2011, ha estat positiva. L'any 2009 es van registrar 52 d'accidents i el 2011 el número d'accidents s'havia reduït fins als 39.

El pla identifica 3 punts i 1 tram de concentració d'accidents:

- Intersecció entre l'avinguda Escultor Monjo i el carrer Santa Maria.
- Intersecció entre el carrer Cristòfol Colom i el carrer Riera d'en Cintet.
- Intersecció entre el carrer Enric Granados i el Carrer Santa Elena.
- Tram de la carretera de Cabriels (BV-5022) entre el carrer Manel Roca i el Carrer Pau Casals.

El pla també identifica un punt, on tot i no detectar-se una elevada accidentalitat, mostra una sensació d'inseguretat per al usuari, localitzat al tram de la Ronda de Vilassar entre els carrers de Santa Eulàlia i Santa Eugènia, i lligat a la presència en aquest punt de l'Escola primària Els Àlocs.

Segons les dades indicades per la Policia Local de Vilassar de Mar, durant l'any 2014 hi hagué un total de 32 víctimes, de les quals 28 lleus i 4 greus, sense cap accident mortal. Es comprova per tant, que s'està acomplint amb l'objectiu establert pel Pla Local de Seguretat Viària.

Mes	2014												Totals 2014
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Sense Víctimes	2	3	1	3	2	3	0	0	2	1	2	1	20
Lleus	3	2	5	5	3	2	4	1	1	2	0	1	29
Greus	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	4

Taula 8. Accidentalitat Vilassar de Mar. Any 2014. Font: Dades municipals.

Segons les dades indicades per la Policia Local de Vilassar de Mar, durant l'any 2017 es van produir 55 accidents amb 5 accidents greus, 32 accidents lleus i 18 accidents sense víctimes, amb uns registres semblants a l'any 2014.

Mes	2017												Totals 2017
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Sense Victimes	6	2	1	1	2	1	2	1	0	0	1	1	18
Lleus	1	1	0	5	3	4	6	0	5	2	4	1	32
Greus	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	5

Taula 9. Accidentalitat Vilassar de Mar. Any 2017. Font: Dades municipals.

L'objectiu del Pla és una reducció en el nombre d'accidents i de víctimes respecte la mitjana dels anys anteriors.

3.2. VECTORS AMBIENTALS

Per l'avaluació dels vectors ambientals s'ha realitzat la modelització de l'escenari actual a través del programari AMBIMOB 2.0 facilitat pel Departament de Territori i Sostenibilitat.

- Parc de vehicles:

El mateix programari incorpora el Parc de vehicles en les seves bases de dades fins a l'any 2016, i són les que han estat emprades en aquesta diagnosi.

- Mobilitat vehicles:

Per adquirir les dades de mobilitat segregades per mobilitat urbana i interurbana, així com per tipologies de vehicles s'han adoptat les següents hipòtesis:

- Es disposa de les dades d'aforaments de la xarxa viària bàsica de l'interior del municipi a partir de la qual a través de les IMD i les longituds s'obtenen els Km/dia realitzats en l'interior del municipi. D'aquestes dades dels aforaments s'han descomptat els volums de vehicles estimats que corresponen a desplaçaments de pas no imputables al municipi de Vilassar de Mar; aquests desplaçament de pas no imputables són els següents:

- N-II. S'han descomptat de les IMD un volum de 14.000 vehicles/dia en ambdós sentits.
- Av. Progrés (entre Ctra. Cabriels i Ctra. Argentona). S'han descomptat 4.000 vehicles/dia en ambdós sentits.
- Ronda Vilassar i Av. Lluís Companys. S'han descomptat 2.000 vehicles/dia. Sentit pujada.
- Ctra. Cabriels (entre Av. Progrés i Av. Lluís Companys). S'han descomptat 2.000 vehicles/dia. Ambdós sentits.
- Ctra. Cabriels (entre Av. Lluís Companys i N-II). S'han descomptat 2.000 vehicles/dia. Sentit baixada.
- Ctra. Argentona. S'han descomptat 3.000 vehicles/dia. Ambdós sentits.

- Per obtenir els Km/any es consideren 252 dies laborables i 113 dies festius amb una estimació de trànsit del 75% respecte els dies laborals.
- Un cop obtinguts els Km/any de la xarxa bàsica s'afegeix un factor per considerar la resta de la vialitat del municipi. La resta de vialitat representa una longitud de vies total lleugerament superior a la xarxa bàsica ja considerada, però tenint en compte que el trànsit d'aquestes vies es molt inferior, i majoritàriament de caràcter local, s'ha estimat un factor del 30 % per incorporar els Km/any de la resta de vialitat.
- A partir de les EMQ obtenim els percentatges del 91% per a vehicles privats, 5% per a vehicles pesants i 4 % per a motocicletes, pel que fa a mobilitat urbana i 90%, 7% i 3%, respectivament, per a mobilitat interurbana.
- Pel que fa a les distàncies/any dels transport públic tant urbà com interurbà han estat facilitades per la pròpia empresa gestora del servei, i aquests volums són restats del total estimat per a vehicles pesants, urbans d'una banda i interurbans de l'altre.
- Finalment a partir de EMQ es pot discernir entre els % de desplaçaments que corresponen a mobilitat urbana (39,87%) i mobilitat de connexió (60,13%).
- El grau d'ocupació de vehicles és de 1,2 persones/vehicle.

Amb aquestes dades s'obté una mobilitat global del municipi resumida en la següent taula:

	Cotxes	Furgonetes	Motos	Camions	Autobusos	Total
Mobilitat urbana (km/any)	9.118.986	1.524.265	467.835	530.109	54.685	11.695.880
Mobilitat interurbana (km/any) dins el municipi de Vilassar de Mar	13.601.683	2.273.561	529.175	1.234.741		17.639.160
Mobilitat interurbana (km/any) fora el municipi de Vilassar de Mar	78.017.524	13.040.855	3.035.279	6.999.812	82.507	101.175.977
Mobilitat de pas (Km/any)	40.226.573	6.723.988	1.565.019	3.651.710		52.167.290
TOTAL	140.964.766	23.562.668	5.597.308	12.416.372	137.192	182.678.306

Taula 10. Mobilitat global de municipi de Vilassar de Mar en Km/Any

La Mobilitat global de vehicles a Vilassar de Mar s'estima en 182,7 milions Km/any.

- Mobilitat Bicicletes:

Per obtenir les dades de mobilitat s'han adoptat les següents hipòtesis:

- A partir dels aforaments realitzats, tenint en compte les IMD i les longituds, s'han obtingut els Km/dia.
- S'ha considerat que els desplaçaments en bicicleta són equivalents en dia laborable o festiu; i per tant es multipliquen els Km/dia per 365 dies.
- Un cop obtinguts els Km/any de la xarxa bàsica s'afegeix un factor del 30% per considerar la resta de la vialitat del municipi.

La mobilitat global en bicicletes a Vilassar de Mar s'estima en 390.598 Km/any.

Mobilitat Peatonal:

Per a obtenir les dades de mobilitat s'han adoptat les següents hipòtesis:

- A partir dels aforaments realitzats, tenint en compte les IMD i les longituds, s'han obtingut els Km/dia.
- Per obtenir els Km/any es consideren 252 dies laborables i 113 dies festius amb una estimació de trànsit del 50% respecte els dies laborals.
- Un cop obtinguts els Km/any de la xarxa bàsica s'afegeix un factor del 30% per considerar la resta de la vialitat del municipi.

La mobilitat global de vianants a Vilassar de Mar s'estima en 6.189.045 Km/any.

3.2.1. Emissions i consums associats al transport

A partir de les dades anteriors i a través del propi programari AMBIMOB 2.0, obtenim les següents dades:

Emissions:

Les emissions derivades del trànsit rodat suposen l'emissió de 39.809 tn/any de CO2 equivalent, la major part de les quals, el 79%, corresponen amb les emissions derivades de la mobilitat interurbana.

Desglossats per contaminants obtenim el següent detall:

2016 ACTUAL	(kg/any)												(tep/an y)	(tones/ any)
	CO	VOC combustió	NMVO comb.	CH ₄	NO _x	NO	NO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM _{2.5}	PM ₁₀	PM combustió	Consum	CO ₂
v=30 km/h	268.796	36.898	33.752	3.146	110.578	86.671	23.908	1.072	1.273	5.449	7.121	3.660	9.952	31.395
v=60 km/h	40.429	6.180	5.773	407	31.415	25.051	6.364	157	691	1.444	1.895	926	2.666	8.414
v= 120km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL (t/any)	309.225	43.078	39.525	3.553	141.994	111.722	30.272	1.229	1.965	6.894	9.016	4.586	12.618	39.809

Taula 11. Emissions derivades del trànsit rodat Vilassar de Mar. Any 2016 Font: AMBIMOB 2.0

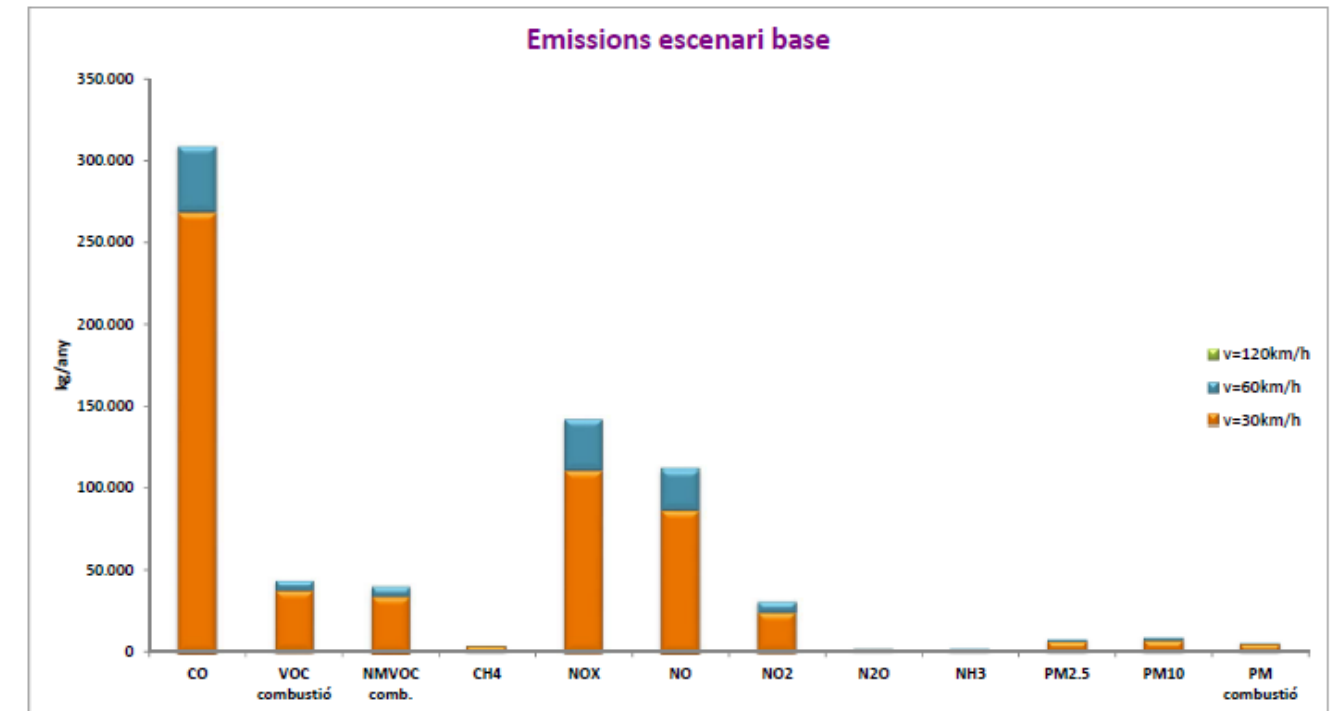


Fig. 10. Emissions derivades del trànsit rodat Vilassar de Mar. Any 2012 Font: AMBIMOB 2.0

Consums energètics:

Els consums derivats del trànsit rodat són de 12.618 tep/any, la major part dels quals, el 79%, corresponen amb les emissions derivades de la mobilitat interurbana.

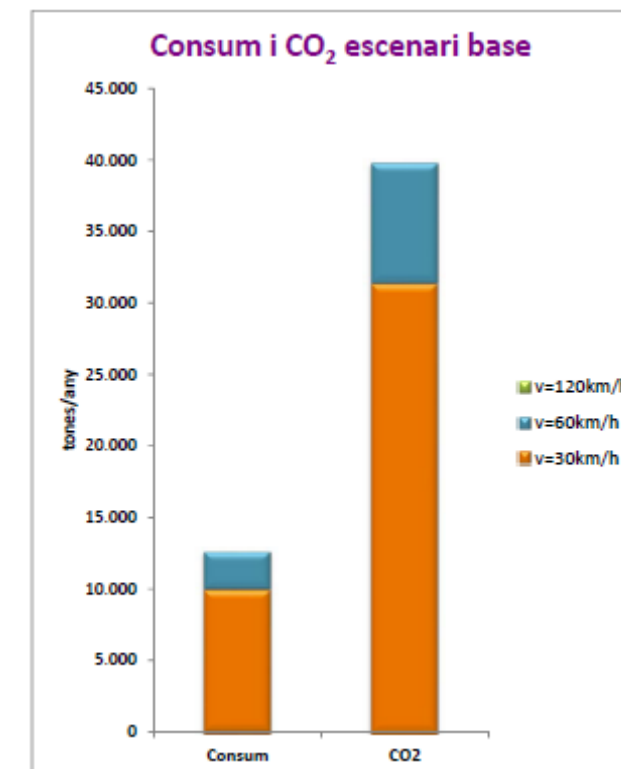


Fig. 11. Consums derivats del trànsit rodat Vilassar de Mar. Any 2016 Font: AMBIMOB 2.0

3.2.2. Qualitat de l'aire

Vilassar de Mar es troba a la zona de qualitat de l'aire 7. Maresme.

Per l'Avaluació de la Qualitat de l'Aire s'empren les dades de les estacions que disposa la Xarxa de Vigilància i Previsió de Contaminació Atmosfèrica de Catalunya (XVPCA) dins a la zona afectada durant els darrers 5 anys (2011-2015).

ZQA 7: Maresme			
Municipi	Ubicació	Automàtica	Manual
Mataró	Cros		PM10
Mataró	C/. Pablo Iglesias, 63		PM10
Mataró	Pg. Molins, 38	SO2, CO, NOx, O3, PM10	Benzè
Mataró	Laboratori d'Aigües		PM10, PM2.5
Tiana	Ajuntament		PM10, Metalls, B (a)p

Taula 12. Estacions de la XVPCA de la zona.

D'acord amb les dades dels darrers 5 anys d'aquestes estacions la valoració de la qualitat de l'aire és:

Els nivells mesurats pel diòxid de nitrogen, monòxid de carboni, diòxid de sofre, benzè, plom, PM10 i PM 2.5 són inferiors als valors límit legistats establerts per la normativa vigent.

Respecte als nivells mesurats d'arsènic, cadmi, níquel i benzo(a)pirè no s'han superat els valors objectiu establerts a la legislació.

Respecte les mesures d'ozó troposfèric, no s'ha superat el valor objectiu per a la protecció de la salut humana, ni el valor objectiu per a la protecció de la vegetació, però sí que s'han produït superacions del líndar d'informació horari a la població durant els anys 2013 i 2015 a l'únic punt de mesurament de la zona ubicat a Mataró. D'altra banda, no s'ha superat en cap ocasió el líndar d'alerta en aquesta ubicació.

Respecte a l'avaluació dels nivells de la resta de contaminants establerts a la normativa, a partir de l'inventari d'emissions i les condicions de dispersió de la zona, s'estima que els nivells són inferiors als valors límit.

3.2.3. Contaminació acústica

Vilassar de Mar té un Mapa Capacitat Acústica, aprovat definitivament el 21 de maig de 2012.

D'acord amb el Decret 176/2009, la zonificació per a l'elaboració dels mapes de capacitat acústica ha d'incloure les zones acústiques següents:

- Zona de sensibilitat acústica alta (A): comprèn tots aquells sectors del territori que requereixen una protecció alta contra el soroll. S'hi poden incloure els espais d'interès natural, els centres docents, hospitalaris, geriàtrics, biblioteques o altres usos similars, habitatges situats al medi rural i àrees amb predomini del sòl d'ús residencial.
- Zona de sensibilitat acústica moderada (B): comprèn els sectors que admeten una percepció mitjana del soroll. S'hi poden incloure àrees on coexisteixen sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents, àrees amb predomini de sòl d'ús terciari i àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial.

- Zona de sensibilitat acústica baixa (C): comprèn els sectors del territori que admeten una percepció elevada del nivell sonor. Comprèn les àrees amb predomini del sòl d'ús terciari, recreatiu i d'espectacles.

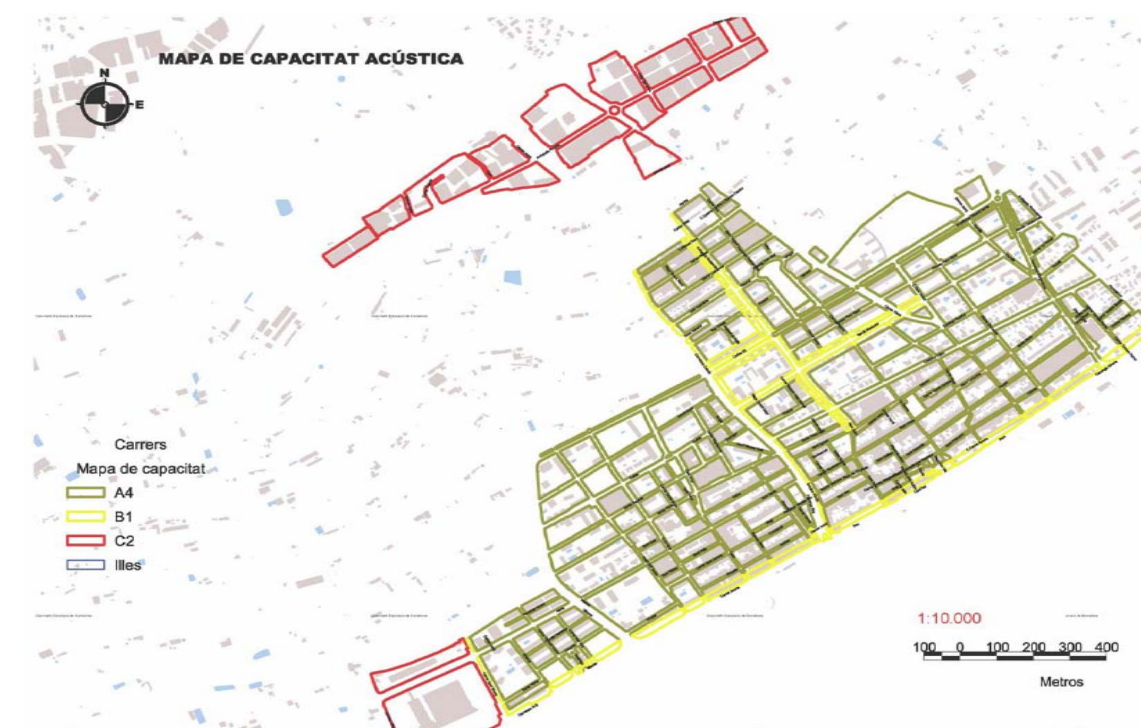


Fig. 12. Mapa de Capacitat Acústica de Vilassar de Mar. Font: Aj. Vilassar de Mar.

Majoritàriament el municipi es classifica com:

- Zona A4.
- 9,7 Ha són Zona B1 (Zona de Sensibilitat Acústica moderada) corresponent als carrers amb major circulació de vehicles i amb activitats.
- 23,7 Ha són zona C2 (Zona de Sensibilitat Acústica Baixa) la qual inclou únicament al polígon industrial.

Els nivells admesos per a les diferents zones són:	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	Ld (7h-21h)	Le (21h-23h)	Ln (23h-7h)
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)			
(A1) Espais d'interès natural i altres	-	-	-
(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45
(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47
(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)			
(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existent	65	65	55
(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55
(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial	65	65	55
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAIXA (C)			
(C1) Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58
(C2) Predomini de sòl d'ús industrial	70	70	60
(C3) Àrees del territori afectades per sistemes generals d'infraestructures de transport o altres equipaments públics	-	-	-

Ld, Le i Ln= índex d'immissió de soroll pel període de dia, vespre i nit respectivament.

De forma complementària s'ha realitzat una petita campanya de mostreig dels nivells sonors existents en diferents punts del municipi amb els següents resultats.

Punt de mesura	L _{eq}	L _{peak}	L ₉₀	Trànsit			Observacions
				Lleugers	Motos	Pesants	
1	76,9	107,2	60,4	153	16	16	Pas de 1 tren de rodalies. Pas d'una ambulància amb sirena.
2	64,8	97,6	59,5	50	3	1	Cruïlla semaforitzada. Tallagespa de fons
3	66,4	96,1	52,9	36	4	1	Escola propera
4	61,1	95,0	50,9	32	0	0	Soroll de fons arbrat mogut pel vent
5	60,1	85,3	50,1	15	2	2	
6	71,5	95,3	63,3	142	17	15	Cruïlla semaforitzada. Pas de 2 trens de rodalies.
7	71,4	103,5	54,5	29	4	0	Soroll de fons arbrat mogut pel vent
8	64,5	96,6	54,7	60	1	3	Cruïlla semaforitzada
9	64,7	94,2	48,8	51	8	2	
10	63,5	99,4	51,9	10	3	0	Afluència peatonal. Repicar campanes església.
11	66,8	97,1	57,7	20	1	4	Camió fent maniobres
12	64,0	92,2	50,6	28	3	1	Obres de reasfaltat del C/. Lluís Jover. No treballen en el moment de la mesura
13	65,9	98,0	54,4	22	5	2	Mercat municipal carrer superior. Obres edificacions properes
14	62,1	86,8	53,9	52	1	3	Cruïlla semaforitzada
15	67,3	95,3	55,3	55	1	4	
16	73,8	99,4	63,9	167	12	12	Trànsit fluid
17	67,3	95,3	55,3	55	1	4	Cruïlla semaforitzada
18	66,8	99,4	60,3	97	2	5	

Taula 13. Nivells de soroll mesurats a Vilassar de Mar. Font: Elaboració pròpia

Localització:

Cruïlla 1. N-II a l'alçada del C/. del Torrent d'en Cuyàs. Zona B1. El nivell mesurat 76,9 supera els 65 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 2. Ronda de Vilassar / C/. de Maria Vidal. Zona A4. El nivell mesurat 64,8 supera els 60 dB de Ld per a zones A4.

Cruïlla 3. Ronda de Vilassar / C/. de Santa Eulàlia. Zona A4. El nivell mesurat 66,4 supera els 60 dB de Ld per a zones A4.

Cruïlla 4. Av. Lluís Companys / Via Octaviana. Zona A4. El nivell mesurat 61,1 supera els 60 dB de Ld per a zones A4.

Cruïlla 5. C/. de Sant Artur / C/. de Santa Maria. Zona A4. El nivell mesurat 60,1 supera els 60 dB de Ld per a zones A4.

Cruïlla 6. N-II / Av. de l'Escultor Monjo. (BV-5022). Zona B1. El nivell mesurat 71,5 supera els 65 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 7. Av. de l'Escultor Monjo. (BV-5022) / C/. de Cristòfol Colom. Zona B1. El nivell mesurat 71,4 supera els 65 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 8. BV-5022 / Av. de Carles III. Zona B1. El nivell mesurat 64,5 no supera els 65 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 9. BV-5022 / C/. de Manuel Roca. El nivell mesurat 64,7 no supera els 65 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 10. C/. de Montserrat / C/. de Sant Joan. Zona A4. El nivell mesurat 63,5 supera els 60 dB de Ld per a zones A4.

Cruïlla 11. Av. de Montevideo / C/. de Narcís Monturiol. Zona B1. El nivell mesurat 66,8 supera els 65 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 12. Av. de Montevideo / C/. de Lluís Jover. Zona B1. El nivell mesurat 64,0 no supera els 65 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 13. C/. de Cristòfol Colom. / C/. de Ca la Duana. Zona A4. El nivell mesurat 65,9 supera els 60 dB de Ld per a zones A4.

Cruïlla 14. Av. de l'arquitecte Eduard Ferrés / C. de la Riera d'en Cintet. Zona A4. El nivell mesurat 62,1 supera els 60 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 15. C/. de Santa Elena / C. de la Riera d'en Cintet. Zona A4. El nivell mesurat 67,3 supera els 60 dB de Ld per a zones A4.

Cruïlla 16. N-II / Ctra. d'Argentona (B-502). Zona A4. El nivell mesurat 73,8 supera els 60 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 17. C/. de Cristòfol Colom. / Ctra. d'Argentona (B-502). Zona A4. El nivell mesurat 67,3 supera els 60 dB de Ld per a zones B1.

Cruïlla 18. Av. de l'arquitecte Eduard Ferrés / Ctra. d'Argentona (B-502). Zona A4. El nivell mesurat 66,8 supera els 60 dB de Ld per a zones B1.

Indicar que les mesures són puntuals per períodes de 5 minuts i per tant no és plenament comparable al Ld corresponent a un període de 10 hores.

Condicions de Mesura:

Mesures realitzades el 11-06-2015. Entre les 9 :45 i les 14 :30.

Temps solejat amb presència de núvols prims. Marinada significativa en les zones de la N-II i principals avingudes. T^a entre 23-27 °C.

A banda de la N-II el trànsit és en general força pacificat. Hi ha nombroses cruïlles sense semaforitzar dels carrers interiors on es produeix la detenció/arrencada de vehicles, que genera un soroll puntual significatiu que es repeteix periòdicament.

Destacar que els nivells detectats es situen al voltant o per sobre dels 60-65 dbA, fixats com a límit d'immissió de soroll per a l'horari diürn en zones de sensibilitat acústica alta (A) i moderades (B), predominants en els punts de mesura.

3.3. CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI AMBIENTAL

Com a principals conclusions, es pot dir que la mobilitat urbana dels residents de Vilassar de Mar és sostenible, doncs gran part dels desplaçaments es realitzen amb mitjans no motoritzats, peu o bicicleta, però l'ús del transport públic és molt escàs. En quan a les connexions amb l'exterior, dels residents i no residents,

aquesta es pot considerar força sostenible amb Barcelona, en que més del 60% dels viatges es realitzen amb transport públic, però no pas amb la resta de municipis, doncs la taxa d'ús del vehicle privat en les connexions amb Mataró i altres municipis del Maresme és del 90%.

El trànsit rodat de Vilassar suposa l'emissió de 39.809 tn/any equivalents de CO₂. El Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona calcula emissions de CO₂ degudes al transport en el període 2004-2012 que oscil·len entorn als 7.000.000 -8.000.000 Tn/any. Prenent de base aquests valors i els valors calculats en el present estudi, podem considerar que la mobilitat a Vilassar de Mar genera 0,53 % de les emissions degudes al transport a la Regió Metropolitana de Barcelona.

A nivell de consums energètics la mobilitat de Vilassar de Mar suposa el consum de 12.618 tep/any, suposant la mobilitat interurbana el 79% dels consums derivats del trànsit.

Vistos els resultats de la diagnosi les propostes de millora que derivin del present Pla han d'anar encaminades principalment a la millora de l'eficiència i l'afavoriment del transport públic de la mobilitat interurbana, donat que la mobilitat interna del municipi es considera força eficient i sostenible.

A nivell acústic la campanya puntual de mesures realitzades, posen de manifest que els sorolls derivats del trànsit generen uns nivells puntuals en general superiors als Ld permesos per a zones A4 i B1 predominants al municipi. Les mesures derivades del present Pla han d'anar dirigides a millorar l'eficiència d'aquest trànsit en la vialitat interior del municipi per afavorir una disminució d'aquests nivells.

4. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS I INDICADORS AMBIENTALS DEL PLA

En base als problemes detectats en la diagnosi, es defineixen els objectius ambientals del PMUS. Aquests objectius permetran avaluar el grau de compliment del Pla.

4.1. OBJECTIUS AMBIENTALS QUE TENEN RELACIÓ AMB EL PMU

4.1.1. Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM)

Aprovades pel Decret 362/2006, de 3 d'octubre, les Directrius Nacionals de Mobilitat tenen com a objectiu configurar un sistema de transport més eficient per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional, augmentar la integració social tot aportant una accessibilitat més universal, incrementar la qualitat de vida i millorar les condicions de salut dels ciutadans, aportar una major seguretat en els desplaçaments i establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.

Les directrius han de servir per elaborar la resta d'instruments de planificació de la mobilitat:

- Els plans directors de mobilitat, que tenen per objecte l'aplicació territorialitzada de les directrius nacionals de mobilitat.
- Els plans específics, que tenen per objecte l'aplicació sectorialitzada de les directrius per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el de mercaderies.
- Els plans de mobilitat urbana, que són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

L'estratègia és desenvolupada per un conjunt de 28 directrius agrupades en diferents perspectives.

4.1.2. Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM)

El PDM 2013-2018 inclou 10 objectius prioritaris:

- Afavorir el transvasament modal cap a modes més sostenibles.
- Incrementar l'eficiència del sistema de transports.
- Minimitzar la distància dels desplaçaments.
- Reduir les externalitats del sistema de transports.
- Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport.
- Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic.

- Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat.
- Reduir l'accidentalitat.
- Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat.
- Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Aquests objectius s'estructuren en 9 eixos d'actuació que es desenvolupen en 75 mesures:

- EA1 - Planificació coordinada de l'urbanisme i la mobilitat (5 mesures).
- EA2 - Una xarxa d'infraestr. de mobilitat segura i ben connectada (11 mesures).
- EA3 - Gestió de la mobilitat amb el transvas. modal com a prioritat (13 mesures).
- EA4 - Un transport ferroviari de més qualitat (5 mesures).
- EA5 - Transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient (11 mesures).
- EA6 - Noves infraestr. ferrov. en el marc d'un sistema logístic modern (7 mesures).
- EA7 - Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat (7 mesures).
- EA8 - Eficiència energètica i ús de combustibles nets (8 mesures).
- EA9 - Coneixement i participació en l'àmbit de la mobilitat (8 mesures).

4.2. OBJECTIUS AMBIENTALS I INDICADORS DEL PMU

Els objectius ambientals definits com a principals són els més rellevants per aconseguir els objectius principals del PMUS: la reducció de la utilització del vehicle privat i la reducció dels gasos d'efecte hivernacle. D'acord amb aquests objectius principals i els objectius definits per els Plans de rang superior aplicables al present PMUS es proposen jeràrquicament els següents objectius ambientals principals, i altres que complementen ambientalment a aquests destinats a aconseguir, de forma indirecta, els principals.

4.2.1. Objectius Principals:

1. Facilitar el transvasament modal cap als modes més sostenibles.

Els desplaçaments en vehicle privat suposen encara el 54% dels desplaçaments globals del municipi, i per tant el transvasament d'aquests desplaçaments vers els modes més sostenibles és la prioritat del present PMUS.

Indicadors:

- Nombre de desplaçaments segons modes de transport. (Desplaçaments/any).
- Repartiment model dels desplaçaments (%)
- Veh-km recorregut en vehicle privat

2. Racionalització de l'ús del vehicle privat.

Per tal d'assolir el transvasament plantejat en l'objectiu anterior es fa necessari racionalitzar l'ús del vehicle privat a través de polítiques de dissuasió del seu ús i afavoriment de l'ús de modes més sostenibles.

Indicadors:

- Aparcament regulat en destinació (Nº de places)
- Tarifes aparcament (€/h)

3. Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor.

L'optimització de l'espai públic mitjançant la reducció de l'ocupació dels espais destinats principalment al vehicle privat en favor dels espais prioritaris o exclusius per a vianants i transport públic.

Indicadors:

- % d'espai públic urbà destinat al cotxe/moto (circulació i aparcament) i al vianant/bicicleta

4. Optimització del servei de transport públic.

Tot i la bona oferta de transport públic al municipi, la utilització d'aquest mode de transport encara es minoritària tant a nivell dels desplaçaments interns com a nivell dels desplaçaments de connexió amb la major part de destinacions. L'optimització de l'oferta, la millora de la cobertura, la competitivitat enfront el vehicle privat, la promoció del servei i la millora de la intermodalitat són necessaris per donar un impuls a la utilització del transport públic i afavorir el transvasament del vehicle privat envers aquest mode més sostenible.

Indicadors:

- Cobertura de la població (servei urbà/servei interurbà). (%)
- Proporció de vehicles del servei d'autobús urbà accessibles per a PMR. (%)

- Proporció d'estacions i parades de transport accessibles per a PMR. (%)

5. Minimitzar el consum d'energia.

El transport és un dels sectors de major consum energètic i per tant la seva reducció és un dels objectius principals del present PMU, com a eina principal que permetrà assolir també altres objectius complementaris com la reducció d'emissions.

Indicadors:

- Consum energètic total (Tep/any)

6. Minimitzar la distància dels desplaçaments.

Escurçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat, ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se amb modes més sostenibles, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats de vehicle privat. En aquest sentit és un objectiu prioritari alineat amb els quatre primers objectius que permeti també la consecució dels altres objectius principals i complementaris del PMU.

Indicadors:

- Distància mitjana dels desplaçaments urbans (Km)

4.2.2. Objectius Complementaris:

7. Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes".

L'increment de les energies renovables i energies netes en detriment del combustibles fòssils és igualment un objectiu principal del PMU per tal d'assolir també els objectius complementaris de reducció de les emissions i dels contaminants.

Indicadors:

- Proporció de combustibles derivats del petroli en el consum energètic. (%)

8. Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10.

Els paràmetres més rellevants a l'hora de determinar la qualitat de l'aire són les partícules en suspensió (PM10) i els òxids de nitrogen (NOx), ambdós provinents principalment del trànsit rodat a la ciutat.

Tot i que Vilassar no es troba inclòs en la Zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, i per tant en el subàmbit del Pla de Millora de Qualitat de l'Aire (PMQA), les emissions de contaminants atmosfèrics procedents del trànsit són igualment un dels principals factors d'empitjorament de la qualitat de l'aire, i per tant la reducció d'aquestes emissions és un dels objectius del PMU.

Indicadors:

- Emissions anuals de PM10. (Tm/any)
- Emissions anuals de NOX. (Tm/any)

9. Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Al igual que els contaminants atmosfèrics el transport és un dels principals emissors de gasos d'efecte hivernacle, i per tant la reducció d'aquests gasos és un dels objectius del PMU.

Indicadors:

- Emissions anuals de gasos d'efecte hivernacle en CO2 equivalent. (Tm/any)

10. Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat.

Tot i la millora general en la reducció de l'accidentalitat en els darrers anys, l'accidentalitat continua essent un dels principals efectes negatius de la mobilitat. Per tal de continuar amb aquesta millora del darrers anys, la reducció de l'accidentalitat és una dels objectius del present PMU.

Vilassar de Mar disposa d'un Pla Local de Seguretat Viària del Municipi redactat el novembre de 2012, l'objectiu del qual és una reducció en el nombre d'accidents i de víctimes respecte la mitjana dels anys anteriors.

Indicadors:

- Víctimes mortals anuals en accidents de trànsit. (Morts/any).
- Accidents anuals amb morts o ferits greus per vehicle/km. (Accidents / milió de vehicle-km i any)

11. Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica.

El trànsit en les zones urbanes suposa un dels principals factors del soroll ambiental. Vilassar disposa d'un Mapa de Capacitat Acústica, l'elaboració del qual posa de manifest que el nucli manté en general una bona qualitat acústica amb la major part dels carrers per sota dels nivells establerts en horari diürn i especialment nocturn. Apareixen però diferents punts de superació d'aquests líndars coincidint amb les vies de major trànsit, especialment la N-II i l'Av. Escultor Monjo. És per tant, objectiu del Pla reduir els nivells acústics existents derivats del trànsit de vehicles, especialment en aquells punts de superació dels líndars establerts.

Indicadors:

- Proporció de la població exposada a nivells diürns de soroll > 65 dBA

12. Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges.

Vilassar manté una zona urbana força compacta on es distribueixen els principals centres atractors de viatges en forma d'equipaments educatius, sanitaris, administratius i culturals. Com a únics centres atractors menys descentralitzats de la trama urbana es localitzarien el polígon industrial "Els Garrofers" al nord i el Mercat de la flor de Vilassar a l'oest.

Indicadors:

- Carrers amb prioritat per a vianants, en les diferents modalitats. (km)
- Km de carrers amb una amplitud útil de vorera superior a 2,5 m
- % de població amb accessibilitat a equipaments i serveis principals en menys de 15 minuts

4.3. VALORS AMBIENTALS OBJECTIUS

Els valors objectius ambientals tenen relació amb els establerts per el PDM 13-18 com a mínim assolible per el PMU. Aquests valors es recullen a la taula següent:

	Variació del valor objectiu / Valor 2017
Consum unitari del transport per carretera (Kwh/Km)	-2,70 %
Emissions CO2 (t/any)	-6,00 %
Emissions NOx (t/any)	-17,00 %
Emissions de partícules (t/any)	-17,00 %
Emissions NO2 (t/any)	-11,40 %
Reducció de la quota modal en vehicle privat	-9 %
Reducció de vehicles-km recorreguts en vehicle privat	-5,8 %

Taula 14. Valors ambientals objectiu aplicables al PMU. Font: PDM i Document d'abast

5. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES

5.1. DESCRIPCIÓ D'ALTERNATIVES

Per al desenvolupament del PMUS es consideren tres alternatives en base a l'aplicació o no de les diferents mesures previstes.

- **Alternativa A (Tendencial) :**

És l'alternativa zero o Escenari tendencial en cas de no aplicació de les mesures previstes en el pla. Aquest escenari planteja l'increment de la mobilitat global d'acord al creixement de la població estimat en un 2,61% durant la vigència del pla, així com en el desenvolupament de creixements urbanístics prevists en el POUM l'horitzó de desenvolupament dels quals és inferior a l'horitzó del pla. Corresponent als sectors de Can Vives i Manuel Roca – El Barato el desenvolupament dels quals suposaria un increment de 2.586 desplaçaments/any.

	Any 2017		Any 2022	
	Nº despl	%	Nº despl	%
Peu+bici	25.352	31,7	26.861	31,7
Transport públic	11.495	14,3	12.117	14,3
Vehicle privat	43.211	54,0	45.756	54,0
Total	80.058	100	84.734	100

Taula 15. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari tendencial. Elaboració pròpia.

Aquest escenari no preveu diferències significatives en el canvi modal llevat de petits canvis esdevinguts de la pròpia evolució de la societat en general, sense contemplar les propostes del PMU.

Mobilitat urbana

L'escenari tendencial del PMU a nivell urbà es tradueix en la següent distribució modal:

		Any base	Escenari
		2017	objectiu
Peu + bici	Nº despl	24752	26199
	%	77,54	77,54
Transport públic	Nº despl	398	421
	%	1,25	1,25
Transport privat	Nº despl	6773	7169
	%	21,22	21,22
Total	Nº despl	31923	33788
	%	100,00	100,00

Taula 16. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari actual i l'alternativa tendencial de la proposta. Elaboració pròpia

Mobilitat interurbana

L'escenari tendencial del PMU a nivell interurbà es tradueix en la següent distribució modal:

		Mataró	Barcelona	Municipis propers	Resta connexions	Total connexions
		Nº despl	%	Nº despl	%	Nº despl
Peu + bici	Nº despl	0	0	382	218	600
	%	0,00	0,00	2,69	2,27	1,25
Transport públic	Nº despl	1253	7413	847	1584	11097
	%	10,07	62,40	5,96	16,52	23,05
Transport privat	Nº despl	11193	4466	12994	7784	36437
	%	89,93	37,60	91,36	81,20	75,70
Total	Nº despl	12446	11879	14223	9586	48134
	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Taula 17. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari actual per als diferents fluxes principals. Elaboració pròpia.

		Mataró	Barcelona	Municipis propers	Resta connexions	Total connexions
		Nº despl	%	Nº despl	%	Nº despl
Peu + bici	Nº despl	0	0	405	230	635
	%	0,00	0,00	2,69	2,27	1,25
Transport públic	Nº despl	1327	7846	897	1676	11746
	%	10,07	62,40	5,96	16,52	23,06
Transport privat	Nº despl	11846	4727	13753	8239	38565
	%	89,93	37,60	91,35	81,21	75,70
Total	Nº despl	13173	12573	15055	10145	50946
	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Taula 18. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari tendencial per als diferents fluxes principals. Elaboració pròpia.

- **Alternativa B (optimista):**

Aquesta alternativa preveu a banda del desenvolupament dels creixements previstos en el POUM, i la incorporació de les mesures previstes en el present PMUS, el desenvolupament de mesures de millora de les infraestructures previstes a nivell supramunicipal que afavoririen un increment significatiu dels modes no motoritzats i del transport públic en detriment del transport privat:

- *Trasllat de l'actual línia de Ferrocarrils envers l'interior, permetent una millora del servei pròpiament així com el desenvolupament d'altres mesures complementàries per afavorir aquest mode, com el desenvolupament de zones de Park & Ride associades a les noves estacions.*
- *Desenvolupament de la nova línia orbital de ferrocarril Mataró - Granollers – Mollet – Terrassa – Martorell – Vilanova i la Geltrú. El desenvolupament d'aquesta línia permetria el transvasament envers el transport públic dels desplaçaments de connexió amb aquests municipis de la 2ª Corona.*
- *Habilitació d'una plataforma específica BUS-VAO al llarg de la C-31 entre Barcelona i Mataró per la potenciació del transport públic.*

El desenvolupament d'aquestes mesures tindrien per objectiu assolir la següent distribució modal.

	Any 2017		Any 2022	
	Nº despl	%	Nº despl	%
Peu+bici	25.352	31,7	32.199	35
Transport públic	11.495	14,3	19.489	19
Vehicle privat	43.211	54,0	33.046	46
Total	80.058	100	84.734	100

Taula 19. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari optimista. Elaboració pròpia

Mobilitat urbana

Pel que fa a la mobilitat urbana, tot i la utilització majoritària de modes sostenibles, es plantegen oportunitats de millora d'acord a les propostes del PMU.

Els objectius a nivell de la mobilitat urbana es concentren en millorar encara més la utilització de modes sostenibles, afavorint els desplaçaments a peu i en bicicleta, en detriment del transport privat. Donada la bona cobertura de la xarxa d'autobús urbà, amb les propostes del PMU es preveu incrementar-ne també la utilització d'aquest mode.

L'objectiu del PMU a nivell urbà es tradueix en el següent canvi modal:

		Any base 2017	Escenari objectiu 2022
Peu + bici	Nº despl	24752	27875
	%	77,54	82,50
Transport públic	Nº despl	398	507
	%	1,25	1,50
Transport privat	Nº despl	6773	5406
	%	21,22	16,00
Total	Nº despl	31923	33788
	%	100,00	100,00

Taula 20. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari actual i l'alternativa optimista de la proposta. Elaboració pròpia.

Mobilitat interurbana

D'acord amb l'anàlisi de fluxes realitzat, les potencialitats de canvi model són diferents en cadascun dels principals fluxes de la mobilitat de connexió, de forma que l'escenari objectiu planteja uns objectius diferenciats per a cada cas.

		Mataró	Barcelona	Municipis propers	Resta connexions	Total connexions
Peu + bici	Nº despl	0	0	1355	406	1761
	%	0,00	0,00	9,00	4,00	3,46
Transport públic	Nº despl	3227	8675	1581	2131	15614
	%	24,50	69,00	10,50	21,00	30,65
Transport privat	Nº despl	9946	3898	12118	7610	33572
	%	75,50	31,00	80,50	75,00	65,90
Total	Nº despl	13173	12573	15054	10147	50947
	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Taula 21. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari optimista per als diferents fluxes principals. Elaboració pròpia.

- **Alternativa C (objectiu):**

Aquesta alternativa preveu el desenvolupament dels creixements previstos en el POUM, així com les propostes i mesures recollides en el present PMUS per tal d'afavorir d'una banda el transvasament cap a modes no motoritzats, i de l'altre una reducció del volum de desplaçaments en vehicle privat en Km/any.

El desenvolupament de diverses mesures supramunicipals, així com les línies estratègiques i actuacions previstes a nivell municipal en el present PMUS:

- Millora la xarxa peatonal i ciclista per afavorir els desplaçaments no motoritzats.
- Mesures de Push & Pull per la reducció del vehicle privat en detriment del transport públic. Pacificació del trànsit intern (increment de zones 30), regulació d'aparcaments, ...
- Mesures per millorar l'ocupació del vehicle privat. Campanyes de promoció, millora tecnologies, proposta d'aparcament de conveniència,
- Millores del parc de vehicles. Campanyes, promocions, ...
- Millores de la seguretat viària.

Les actuacions previstes a nivell municipal es consideren dins de l'horitzó de vigència del PMUS (2022), tot i que algunes es podrien allargar en un horitzó de més llarg termini (2028), d'acord al programa d'actuacions previst.

Mobilitat urbana

Pel que fa a la mobilitat urbana tot i la utilització majoritària de modes sostenibles es plantegen oportunitats de millora d'acord a les propostes del PMU.

Els objectius a nivell de la mobilitat urbana es concentren en millorar encara més la utilització de modes sostenibles, afavorint els desplaçaments a peu i en bicicleta, en detriment del transport privat. Donada la bona cobertura de la xarxa d'autobús urbà amb les propostes del PMU es preveu incrementar-ne també la utilització d'aquest mode.

L'objectiu del PMU a nivell urbà es tradueix en el següent canvi modal:

		Any base 2017	Escenari objectiu 2022
Peu + bici	Nº despl	24752	27368
	%	77,54	81,00
Transport públic	Nº despl	398	507
	%	1,25	1,50
Transport privat	Nº despl	6773	5913
	%	21,22	17,50
Total	Nº despl	31923	33788
	%	100,00	100,00

Taula 22. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari actual i l'objectiu de la proposta. Elaboració pròpia.

Mobilitat interurbana

D'acord amb l'anàlisi de fluxes realitzat, les potencialitats de canvi model són diferents en cadascun dels principals fluxes de la mobilitat de connexió, de forma que l'escenari objectiu planteja uns objectius diferenciats per a cada cas.

		Mataró	Barcelona	Municipis propers	Resta connexions	Total connexions
Peu + bici	Nº despl	0	0	382	218	600
	%	0,00	0,00	2,69	2,27	1,25
Transport públic	Nº despl	1253	7413	847	1584	11097
	%	10,07	62,40	5,96	16,52	23,05
Transport privat	Nº despl	11193	4466	12994	7784	36437
	%	89,93	37,60	91,36	81,20	75,70
Total	Nº despl	12446	11879	14223	9586	48134
	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Taula 23. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari actual per als diferents fluxes principals. Elaboració pròpia.

		Mataró	Barcelona	Municipis propers	Resta connexions	Total connexions
Peu + bici	Nº despl	0	0	1129	304	1433
	%	0,00	0,00	7,50	3,00	2,81
Transport públic	Nº despl	2898	8298	1505	2029	14730
	%	22,00	66,00	10,00	20,00	28,91
Transport privat	Nº despl	10275	4275	12420	7812	34782
	%	78,00	34,00	82,50	77,00	68,27
Total	Nº despl	13173	12573	15054	10145	50945
	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Taula 24. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari objectiu per als diferents fluxes principals. Elaboració pròpia.

Municipis propers:

Les propostes del PMU tenen com a objectiu afavorir el transvasament vers els modes peu+bici en les connexions amb els municipis propers amb un increment objectiu de 5 punts percentuals, alhora que s'afavoreix igualment la millora del transport públic en igualment 5 punts percentuals.

Mataró:

La gran oportunitat en aquest fluxe és el transvasament vers els modes de transport públic, que amb les mesures proposades es preveu incrementar de l'ordre de 12 punts percentuals en detriment del transport privat.

Barcelona:

Tot i que la utilització del transport públic ja és elevada actualment les propostes preveuen un increment de la utilització d'aquests modes en 3,6 punts percentuals fins a assolir el 66%, en detriment del transport privat.

Resta de connexions:

Les propostes del PMU preveuen un increment dels modes de transport públic de 3,5 punts percentuals i un lleuger increment de les connexions amb modes peatonals i/o ciclistes.

Mobilitat global

A nivell de la mobilitat global de Vilassar de Mar el desenvolupament de les propostes del Pla tindrien per objectiu assolir la següent distribució modal.

	Any 2017		Any 2022	
Peu+bici	25.352	31,7	32.199	34
Transport públic	11.495	14,3	19.489	18
Vehicle privat	43.211	54,0	33.046	48
Total	80.058	100	84.734	100

Taula 25. Nombre de desplaçament i distribució modal en l'escenari objectiu. Elaboració pròpia.

5.2. AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES

- **Alternativa A (Tendencial):**

Al no aplicar-se canvis en el repartiment modal, s'incrementaria el nombre de vehicles-quilòmetre generats pels vehicles motoritzats. Aplicant l'estimació de creixement de la població en els anys de vigència del pla i el desenvolupament urbanístics prevists el nombre de vehicles-quilòmetre generats en l'escenari tendencial seria de 187 milions de vehicles-quilòmetre/any.

Els paràmetres mediambientals avaluats amb l'eina AMBIMOB 2.0, mostren que, tot i aquest augment de la mobilitat, es produiria una millora de la diagnosi mediambiental actual. Això és degut a la millora en el parc mòbil futur (on augmenta la presència de vehicles menys contaminants: híbrids, elèctrics, de gas natural...). No obstant, aquesta millora no és suficient per a complir amb la totalitat dels objectius establerts.

2022	(kg/any)											(tep/an y)	(tones/any)	
	TENDENCIAL	CO	VOC combustió	NMVOc comb.	CH ₄	NO _x	NO	NO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM combustió	Consum
v=30 km/h	222.474	31.781	28.951	2.830	85.880	66.214	19.666	1.195	1.002	4.676	6.472	2.751	10.670	33.658
v=60 km/h	34.194	5.424	5.067	357	24.276	19.081	5.196	186	652	1.266	1.753	705	2.864	9.038
v= 120km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL (t/any)	256.668	37.204	34.018	3.187	110.156	85.295	24.862	1.380	1.654	5.942	8.225	3.456	13.535	42.695

Taula 26. Emissions previstes escenari tendencial. Font: AMBIMOB

En l'aspecte de la contaminació acústica, cal suposar que aquest increment de la mobilitat motoritzada empijorà les condicions actuals.

Pel que fa la seguretat viària, es realitza la hipòtesis que aquesta seguiria la tendència actual al decreixement (com a continuació de la política actual en matèria de seguretat viària). No obstant, l'increment dels vehicles-quilòmetre posaria fre a aquest descens de l'accidentalitat ja que al augmentar els veh-km, augmenta la probabilitat d'un accident.

Alternativa B (optimista):

El desenvolupament de les mesures supramunicipals no té una previsió immediata, per tant és preveu una major incidència en l'horitzó de llarg termini (2027), que no en l'horitzó del present pla (2022).

2022 PROPOSTA	(kg/any)												(tep/an y)	(tones/ any)
	CO	VOC combusti ó	NMVO comb.	CH ₄	NO _x	NO	NO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM _{2.5}	PM ₁₀	PM combusti ó	Consum	CO ₂
v=30 km/h	171.590	24.253	22.071	2.182	68.902	53.359	15.543	951	784	3.712	5.152	2.174	8.597	27.111
v=60 km/h	35.802	5.801	5.422	379	22.541	17.609	4.931	161	643	1.195	1.648	670	2.685	8.474
v= 120km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL (t/any)	207.393	30.055	27.494	2.561	91.442	70.968	20.474	1.112	1.427	4.907	6.800	2.843	11.281	35.585

Taula 27. Emissions previstes escenari optimista. Font: AMBIMOB

Els paràmetres mediambientals, avaluats amb l'eina AMBIMOB 2.0, mostren que, el transvasament important de la mobilitat vers modes més sostenibles en detriment del vehicle privat, produiria una millora important de la diagnosi mediambiental actual permeten assolir àmpliament la totalitat dels objectius ambientals establerts pel PDM 13-18.

L'eina de càlcul mostra una reducció qualitativa mitjana pel que fa a la contaminació acústica en aquest escenari optimista.

El desenvolupament d'aquests mesures en l'horitzó de vigència del present Pla és poc realista, i no depenent de les actuacions municipals de forma que es planteja com un objectiu difícilment assumible.

• **Alternativa C (objectiu):**

Les mesures proposades en el present PMU permeten una reducció de la mobilitat global (vehicles–quilòmetre generats pels vehicles motoritzats) i un transvasament de desplaçaments des del vehicle privat cap a modes més sostenibles afavorint la millora dels paràmetres mediambientals.

	Cotxes	Furgonetes	Motos	Camions	Autobusos	Total
Mobilitat urbana (km/any)	7.960.875	1.330.683	408.420	455.840	54.685	1.0210.503
Mobilitat interurbana (km/any) dins el municipi de Vilassar de Mar	12.984.166	2.170.340	505.150	1.178.683		33.676.683
Mobilitat interurbana (km/any) fora el municipi de Vilassar de Mar	65.660.389	10.975.323	2.554.523	5.873.923	86.631	170.301.585
Mobilitat de pas (Km/any)	43.151.849	7.212.956	1.678.826	3.917.262		203.978.268
TOTAL	129.757.280	21.689.304	5.146.921	11.425.710	141.316	168.160.532

Taula 28. Mobilitat global de municipi de Vilassar de Mar en Km/Any escenari objectiu any 2022.

Els paràmetres mediambientals, avaluats amb l'eina AMBIMOB 2.0, mostren que, els canvis en la modalitat dels desplaçaments vers modes més sostenibles en detriment del vehicle privat, produiria una millora important de la diagnosi mediambiental actual permet assolir la totalitat dels objectius ambientals establerts pel PDM 13-18.

2022 PROPOSTA	(kg/any)												(tep/an y)	(tones/ any)
	CO	VOC combusti ó	NMVO comb.	CH ₄	NO _x	NO	NO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM _{2.5}	PM ₁₀	PM combusti ó	Consum	CO ₂
v=30 km/h	177.467	25.096	22.838	2.257	71.153	55.094	16.059	982	810	3.835	5.322	2.246	8.877	27.994
v=60 km/h	35.879	5.814	5.434	380	22.589	17.647	4.942	162	645	1.197	1.651	671	2.690	8.492
v= 120km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL (t/any)	213.346	30.909	28.273	2.637	93.741	72.741	21.001	1.144	1.455	5.032	6.974	2.917	11.567	36.486

Taula 29. Emissions previstes escenari objectiu. Font: AMBIMOB

Tot seguit es mostren els objectius ambientals assolits en els diferents escenaris i s'indica en quins casos es dona compliment als objectius definits en plans supramunicipals.

Escenari	Consum	CO2	NOx	NO2	PM	PM2.5	CO
Objectiu fixat PDM 13-18 (AMBIMOB)	-8,8%	-13,2%	-25,3%	-14,0%	-23,0%	-28,4%	-29,1%
Objectiu fixat document Abast. PDM (Àmbit RMB)	-2,70%	-6,00%	-17,00%		-17,00%	-11,40%	
Tendencial	7,27%	7,25%	-22,42%	-17,87%	-24,40%	-3,84%	-4,25%
Objectiu	-8,33%	-8,35%	-33,98%	-30,63%	-36,39%	-27,01%	-31,01%
Optimista	-10,60%	-10,61%	-35,60%	-32,37%	-38,01%	-28,82%	-32,93%

Compliment objectius ambientals PDM 13-18 (amb tolerància del 20%) i compliment objectius ambiental RMB (DA)
 Incompliment objectius ambientals PDM 13-18 (amb tolerància del 20%) i compliment objectius ambiental RMB (DA)
 Incompliment objectius ambientals PDM 13-18 (amb tolerància del 20%) i incompliment objectius ambiental RMB (DA)

Taula 30. Assoliment del objectius ambientals dels diferents escenaris. Font: AMBIMOB i elaboració pròpia.

L'eina AMBIMOB mostra una reducció qualitativa de la contaminació acústica mitjana per a l'escenari objectiu.

6. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA

Per avaluar els impactes ambientals de l'alternativa escollida del PMUS, es realitza un anàlisi de la incidència que cada actuació proposada té sobre els objectius ambientals definits pel Pla.

Per a tots els plans i compromisos adquirits en matèria ambiental, s'analitza si aquests compromisos s'assoleixen amb l'alternativa escollida en el PMUS. Cal tenir present que molts d'aquests objectius no depenen únicament d'accions del PMUS, sinó d'accions d'altres plans.

6.1. AVALUACIÓ AMBIENTAL

Les propostes del PMUS de Vilassar de Mar s'estructuren en 11 objectius que es desenvolupen en 79 actuacions concretes, que s'adjunten en les taules següents:

OBJECTIUS		LÍNIES ESTRATÈGIQUES		Codi Fitxa	PROPOSTES DIRECTAMENT VINCULADES
OBJECTIU 1	MILLORA DE LA MOBILITAT A PEU	1.1	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica. Ampliació d'aquesta xarxa bàsica	P-1	Millora de l'amplada útil dels eixos bàsics de vianants
				P-2	Construcció de passos de vianants
				P-3	Creació de més zones de prioritat per a vianants
				P-4	Actuacions de manteniment en els guals de vianants existents
				P-5	Eix cívic carrer Sant Jeroni / carrer Riera d'en Cintet
				P-6	Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat sud
				P-7	Passeig continu vianants i bicicletes Avda. Arquitecte Eduard Ferrés – Carles III
				P-8	Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi Vilassar de Mar de sud a nord
				P-9	Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat nord
				P-10	Formació eix de vianants a l'Avda. Montevideo, en el barri El Barato. Campanya informativa circuits
				P-11	Formació eix de vianants al c/ Narcís Monturiol (tram Ctra. de Cabriels – c/ Aduana) i c/ Santa Eulàlia.
		1.2	Potenciar les connexions externes al nucli de Vilassar de Mar a peu	P-12	Connexió Passeig marítim amb Premià de Mar
				P-13	Connexions dels itineraris de vianants amb els termes municipals veïns
				P-14	Vorera N-II connexió Premià de Mar
				P-15	Formació d'un eix de vianants i bicicletes a la carretera BV-5022, donant continuïtat amb l'existent a Cabriels
1.3	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu per a les PMR	P-16	En el Passeig Marítim habilitar itineraris adaptats –rampes- als passos de vianants situats a l'estació de RENFE i a la Plaça Pau Vila		
		P-17	Adaptar amb semàfors per a invidents els grups semafòrics prioritaris		
OBJECTIU 2	MILLORA DE LA MOBILITAT EN BICICLETA	2.1	Millorar l'accessibilitat al nucli urbà en bicicleta. Ampliació de la xarxa.	P-18	Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel sector sud
				P-19	Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi Vilassar de Mar de sud a nord
				P-20	Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat nord
				P-21	Passeig continu vianants i bicicletes Avda. Arquitecte Eduard Ferrés – Carles III
		2.2	Potenciar les connexions externes al nucli de Vilassar de Mar en bicicleta	P-22	Formació d'un eix de vianants i bicicletes a la carretera BV-5022, donant continuïtat amb l'existent a Cabriels
2.3	Millorar l'aparcament per a la bicicleta	P-23	Ampliació de la xarxa d'aparcaments de bicicletes		
OBJECTIU 3	MILLORA DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	3.1	Millorar l'accessibilitat i informació a l'usuari	P-24	Adequació parades de bus. Disposar d'informació en temps real dels horaris de pas
				P-25	Material mòbil adequat per a PMR
		3.2	Promoure la utilització del transport públic	P-26	Unificar el format d'horaris de busos interurbans
		3.3	Millorar l'eficiència de l'oferta del transport públic	P-27	Revisió del recorregut del bus urbà
P-28	Millores en el servei ferroviari				

OBJECTIUS		LÍNIES ESTRATÈGIQUES		Codi Fitxa	PROPOSTES DIRECTAMENT VINCULADES
OBJECTIU 4	MILLORA DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	4.1	Optimitzar el funcionament de la xarxa pel trànsit motoritzat	P-29	Modificació regulació semafòrica cruïlla carretera BV-5022 / Avinguda Carles III
				P-30	Modificació regulació del trànsit a la carretera de Cabriels per derivar el trànsit descendent BV-5022 per la Ronda Vilassar
				P-31	Estudiar la viabilitat d'un canvi de sentit a la Ctra. Cabriels, entre la N-II i Santa Rosa de Lima / Santa Maria
				P-32	Estudi regulació semafòrica cruïlla carretera d'Argentona / c/ Colom
				P-33	Estudi sentits de circulació al nucli urbà, per convertir alguns carrers de doble sentit en sentit únic
				P-34	Canvi de sentit del carrer Sant Sebastià
		4.2	Promoure l'ús racional del vehicle privat	P-35	Adaptar l'ordenació de la cruïlla de la Carretera N-II amb la Carretera de Cabriels per millorar el funcionament de la parada de bus, així com modificar la regulació semafòrica
				P-36	Estudi per reduir el trànsit al carrer Cuba
4.3	Reduir els desplaçaments de pas en vehicle privat	P-37	Prolongació de l'Avinguda del Progrés fins el Camí del Crist		
4.4	Millorar la connectivitat amb altres municipis	P-38	Arranjament del Camí de Can França de connexió amb Premià de Mar		
OBJECTIU 5	MILLORA EN L'APARCAMENT	5.1	Millorar la gestió de l'estacionament en l'àmbit urbà	P-39	Fomentar l'ús d'aparcaments públics fora de la via pública
				P-40	Creació de places d'aparcament de breu durada
				P-41	Protegir aparcament residents a les zones amb elevat dèficit
				P-42	Aparcament de superfície Avda. Lluís Companys
				P-43	Estudi per la millora de l'aparcament als vials del nucli urbà
				P-44	Millora accessos aparcament Mercat Municipal
		5.2	Reduir la indisciplina d'aparcament	P-45	Minimitzar els estacionaments indeguts
		5.3	Establir estratègies d'aparcament, incrementant les places fora el nucli urbà	P-46	Augmentar el nombre de places d'aparcament a la zona industrial
				P-47	Urbanitzar àrees d'aparcament en ús a la zona industrial
P-48	Ampliar aparcament en els terrenys entre el camp de futbol i la piscina				
OBJECTIU 6	GARANTIR DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	6.1	Reduir la circulació de vehicles pesants pel nucli urbà	P-49	Millora de l'accés rodat al mercat de la Flor des de la Crta. N-II
				P-50	Connexió dels polígons industrials de Vilassar de Mar i Vilassar de Dalt
				P-51	Millorar la senyalització del Mercat de la Flor per Premià de Mar/ NII i Cabrera de Mar, per evitar la circulació de vehicles pesants pel Camí del Mig i Camí del Crist
OBJECTIU 7	INTERMODALITAT	7.1	Unificar criteris de continuïtat entre les xarxes dels diferents municipis	P-52	Seguiment de les actuacions pendents d'altres planejaments
		7.2	Potenciar la intermodalitat entre els diferents modes de transport	P-53	Creació d'un intercanviador modal a Escultor Monjo / Ctra. N-II
				P-54	Creació d'un intercanviador modal al baixador Cabrera - Vilassar
7.3	Afavorir la intermodalitat entre transport urbà i interurbà	P-55	Coordinar les parades del bus urbà amb les del bus interurbà		

OBJECTIUS		LÍNIES ESTRATÈGIQUES		Codi Fitxa	PROPOSTES DIRECTAMENT VINCULADES
OBJECTIU 8	MILLORA EN LA SEGURETAT VIÀRIA	8.1	Incorporar a la planificació la seguretat viària	P-56	Arranjament del traçat i de la secció del Camí del Mig en el tram comprès entre Vilassar de Mar i Premià de Dalt. Estudiar un traçat alternatiu per l'actual camí adossat a la carretera C-32
				P-57	Arranjament del Camí del Crist, en el tram comprès entre el Camí del Mig i la Carretera N-II
				P-58	Adequació i aprovació del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)
				P-59	Regular i gestionar la mobilitat entre vianants, bicicletes i vehicles elèctrics. Modificar ordenança
		8.2	Estendre la pacificació del trànsit rodat a l'àmbit urbà	P-60	Camins escolars
				P-61	Pacificar la carretera N-II en la travessera del nucli urbà
		8.3	Millorar la seguretat viària en punts sensibles o conflictius	P-62	Millora de la senyalització del Camí del Crist
				P-63	Habilitar parada autocar escolar al carrer Narcís Monturiol costat mar
				P-64	Polígon industrial Els Garrofers: Formació d'esquenes d'ase per reduir la velocitat dels vehicles als accessos al polígon i millorar senyalització. Estudiar la reubicació de la pista d'skate del polígon.
				P-65	Instal·lar esquenes d'ase per reduir la velocitat
OBJECTIU 9	MILLORA EN MEDI AMBIENT	9.1	Millorar l'eficiència del Parc mòvil	P-67	Promoure l'ús de vehicles més ecològics
				P-68	Estudi per a la instal·lació de punts de càrrega de vehicles elèctrics
OBJECTIU 10	ÚS EFICIENT DE L'ESPAI PÚBLIC	10.1	Establir criteris de disseny de l'espai públic per a la mobilitat a peu	P-69	Estudi de la secció transversal dels vials del municipi
				10.2	Establir criteris de disseny de l'espai públic per a la mobilitat en bicicleta
		P-73	Creació de nous itineraris senyalitzats en calçada per a la bicicleta		
		P-74	Creació de nous itineraris en vorera per a la bicicleta		
		10.3	Establir criteris de disseny de l'espai públic per a la mobilitat en vehicle privat	P-75	Articular una nova anella viària externa
				P-76	Nou accés a l'autopista C-32
				P-77	Anella circumval·lació interna amb vehicle privat motoritzat sentit est-oest
OBJECTIU 11	INFORMACIÓ, FORMACIÓ I EDUCACIÓ PER SENSIBILITZAR A LA CIUTADANIA EN LA MOBILITAT SOSTENIBLE	11.1	Realitzar campanyes de sensibilització de la mobilitat sostenible	P-78	Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta
		11.2	Participar i promoure la mobilitat sostenible	P-79	Pla Director de la bicicleta

Tot seguit es descriuen breument els objectius:

Objectiu 1. Millora de la mobilitat a peu

Aquest objectiu es divideix en tres línies estratègiques:

- La primera és l'ampliació i millora de la xarxa bàsica. Es preveu l'ampliació de la xarxa bàsica potenciant la formació de nous eixos de vianants en sentit est-oest, l'eix Arquitecte Eduard Ferrés – Carles III-, l'eix Mossèn Pere Ribot -, l'eix – c/ Sant Ramon, Sant Ignasi, c/ Alsina, c/ Santa Elvira, c/ Santa Maria, Via Octaviana i c/ Sant Lluís-, i l'eix -c/ Narcís Monturiol i c/ Santa Eulàlia. I la formació de nous eixos de vianants en sentit nord – sud. L'eix – c/ Aduana, c/ Migjorn – l'eix -Avinguda Montevideo – i l'eix -Riera d'en Cintet, c/ Sant Jeroni-.

També es proposen actuacions d'ampliació de voreres i formació de zones de paviment en plataforma única, amb prioritats pels vianants.

- La segona és potenciar les connexions externes amb els nuclis urbans perimetrals. Es proposa la creació de diversos itineraris fora del nucli urbà de connexió amb Premià de Mar, Cabrera de Mar i Vilassar de Dalt.
- La tercera és millorar l'accessibilitat i la comoditat dels desplaçaments a peu per a les persones amb mobilitat reduïda. Es preveu la formació de nous guals de vianants i la millora dels existents a la xarxa viària bàsica per aconseguir itineraris habilitats.

Objectiu 2. Millora de la mobilitat en bicicleta

També es desenvolupa en tres línies estratègiques:

- La primera és la millora de l'accessibilitat i l'ampliació de la xarxa, que com a la mobilitat a peu, es proposa habilitar diversos eixos viaris per a bicicletes.

Es preveu el tancament de la xarxa actual, aconseguint la formació d'un recorregut en anella que rodeja el nucli urbà i possibilita la connexió de barris que actualment estan sense oferta de bicicletes.

- La segona preveu les connexions externes al nucli de Vilassar de Mar amb el nucli de Premià de Mar, Cabrera de Mar i Vilassar de Dalt.
- La tercera realitza propostes sobre l'aparcament.

Objectiu 3. Millora de la mobilitat en transport públic

Les tres línies estratègiques en que es desenvolupa aquest objectiu tracten de millorar l'oferta actual. Les mesures més importants serien les supramunicipals. A la xarxa ferroviària es proposaria augmentar la capacitat de la línia R1. També adequar el sistema tarifari.

En relació al bus urbà, es pretén millorar la seva eficiència, modificant l'itinerari del bus, per optimitzar el servei. Es proposa reduir la longitud total del recorregut, i el consum energètic.

També es preveu adequar el material mòbil, la informació al usuari i unificar horaris del servei interurbà.

Objectiu 4. Millora de la mobilitat en vehicle privat motoritzat

Es preveuen diverses propostes, agrupades en quatre línies estratègiques.

Es preveuen actuacions en la regulació semafòrica de diverses cruïlles, als efectes de millorar el seu funcionament. També es proposa l'estudi dels sentits de circulació dels vials del nucli.

Es defineixen zones 30 on el vianant i la bicicleta tenen prioritats i es pacifica el trànsit. Això suposa una penalització pel vehicle privat i constitueix un efecte dissuasiu a l'ús d'aquest mode de transport.

Una altra proposta important és la formació d'una ronda perimetral, que discorrerà per l'Avinguda del Progrés i pel Camí del Crist -amb els seus traçats viaris convenientment modificats- que allunyarà el trànsit de pas del nucli urbà, concretament es produeix pels recorreguts Premià de Mar-Cabrils.

Objectiu 5. Millora en l'aparcament

Es presenten diverses propostes agrupades en tres línies estratègiques.

Es preveu fomentar l'ús d'aparcament fora de la via pública, amb la construcció de nous aparcaments. També s'actuarà en la regulació, creant places de breu durada, i protegint l'aparcament dels residents en via pública en aquelles zones que queden saturades en períodes vacacionals. D'altra banda, s'actuarà contra la indisciplina i es fomentarà l'ús dels aparcaments públics existents.

Les actuacions d'ampliació de voreres, formació de plataformes úniques amb prioritats de vianants i bicicletes, implicarà la reducció de l'oferta d'aparcament en la via pública, el que suposarà un efecte dissuasiu per l'ús del vehicle privat.

També es preveu millorar l'aparcament al polígon industrial Els Garrofers.

Objectiu 6. Garantir distribució urbana de mercaderies

Es preveu reduir la circulació de vehicles pesants per la trama urbana, millorant l'accessibilitat i la senyalització al mercat de la Flor.

El PMUS en el seu anàlisi, no ha detectat problemes en aquest apartat i no s'han previst mesures.

Objectiu 7. Intermodalitat

Es preveu la creació de dos intercanviadors modals, a prop de les dues estacions de RENFE, per potenciar l'ús del transport públic.

També es preveu coordinar les parades de busos urbans i interurbans amb el mateix objectiu.

Objectiu 8. Millora en la seguretat viària

Es preveu l'arranjament del traçat en planta i de la secció transversal del Camí del Mig i del Camí del Crist per reduir la seva perillositat.

També es preveuen d'altres mesures per millorar la seguretat viària com habilitar camins escolars i modificar la posició de parades de transport públic, respecte els centres d'atracció de viatges.

D'altra banda, es proposen altres mesures com la creació de zones 30, la instal·lació d'esquenes d'ase i la modificació de les ordenances per regular la convivència entre vianants, bicicletes i vehicles elèctrics.

Objectiu 9. Millora del medi ambient

El PMUS proposa mesures per afavorir l'ús de vehicles més ecològics.

Objectiu 10. Planificació urbanística

El PMUS preveu diverses propostes agrupades en tres línies estratègiques.

Es preveu dissenyar la secció transversal dels vials, ampliant l'espai per a vianants i bicicletes. També es preveu el disseny de vials en plataforma única i en prioritat invertida.

En relació a la xarxa viària es preveu articular una anella viària exterior al nucli urbà, que allunyi el trànsit de pas. També es proposa establir un nou accés a la carretera C-32, que reduiria el nombre de vehicles-km al terme municipal.

Objectiu 11. Informació, formació i educació per sensibilitzar a la ciutadania en la mobilitat sostenible

Es proposa la realització d'un Pla Director de les bicicletes.

Es proposa també una campanya de promoció de la bicicleta.

6.2. RELACIÓ DELS OBJECTIUS AMB LES ACTUACIONS PROPOSADES

Tot seguit es mostren uns quadres que recullen les incidències que produeixen sobre els objectius ambientals del PMUS de Vilassar de Mar, les propostes del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

1. MILLORES DE LA MOBILITAT A PEU

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS									
		P1. Millora de l'amplada útil dels eixos bàsics de vianants	P2. Construcció de passos de vianants	P3. Creació de més zones de prioritat de vianants	P4. Actuacions de manteniment en els guals de vianants existents	P5. Eix cívic carrer Sant Jeroni / carrer Riera d'en Cintet	P6. Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat sud	P7. Passeig continu vianants i bicicletes Avda. Arquitecte Eduard Ferrés – Carles III	P8. Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi Vilassar de Mar de sud a nord	P9. Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat nord	P10. Formació eix de vianants a l'Avda. Montevideo, en el barri El Barato. Campaña informativa circuits
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor	X		X		X	X	X	X	X	X
4	Optimització del servei de transport públic										
5	Minimitzar el consum d'energia	X		X		X	X	X	X	X	X
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments										
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"										
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10	X		X		X	X	X	X	X	X
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	X		X		X	X	X	X	X	X
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	X		X		X	X	X	X	X	X
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	X		X		X	X	X	X	X	X
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges			X		X	X	X	X	X	X

1. MILLORES DE LA MOBILITAT A PEU

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS						
		P11. Formació eix de vianants al c/ Narcís Monturiol (tram Ctra. de Cabriils – c/ Aduana) i c/ Santa Eulàlia.	P12. Connexió Passeig marítim amb Premià de Mar	P13. Connexions dels itineraris de vianants amb els termes municipals veïns	P14. Voreta N-II connexió Premià de Mar	P15. Formació d'un eix de vianants i bicicletes a la carretera BV-5022, donant continuïtat amb l'existent a Cabriils	P16. En el Passeig Marítim habilitar itineraris adaptats –rampes- als passos de vianants situats a l'estació de RENFE i a la Plaça Pau Vila	P17. Adaptar amb semàfors per a invidents els grups semafòrics prioritaris
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles	X	X	X	X	X	X	X
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat	X	X	X	X	X	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor	X	X	X	X	X	X	X
4	Optimització del servei de transport públic						X	
5	Minimitzar el consum d'energia	X	X	X	X	X	X	X
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments		X				X	
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"							
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10	X	X	X	X	X	X	X
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	X	X	X	X	X	X	X
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	X	X	X	X	X	X	X
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	X	X	X	X	X	X	
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges	X		X	X	X	X	X

2. MILLORES DE LA MOBILITAT EN BICICLETA

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS					
		P18. Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel sector sud	P19. Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi Vilassar de Mar de sud a nord	P20. Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat nord	P21. Passeig continu vianants i bicicletes Avda. Arquitecte Eduard Ferrés – Carles III	P22. Formació d'un eix de vianants i bicicletes a la carretera BV-5022, donant continuïtat amb l'existent a Cabriels	P23. Ampliació de la xarxa d'aparcaments de bicicletes
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles	X	X	X	X	X	X
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat	X	X	X	X	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor	X	X	X	X	X	X
4	Optimització del servei de transport públic						
5	Minimitzar el consum d'energia	X	X	X	X	X	X
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments			X			
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"						
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10	X	X	X	X	X	X
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	X	X	X	X	X	X
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	X	X	X	X	X	
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	X	X	X	X	X	X
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges	X	X	X	X	X	X

3. MILLORES DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS				
		P24. Adequació parades de bus. Disposar d'informació en temps real dels horaris de pas	P25. Material mòbil adequat per a PMR	P26. Unificar el format d'horaris de busos interurbans	P27. Revisió del recorregut del bus urbà	P28. Millores en el servei ferroviari
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles	X	X	X	X	X
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat	X	X	X	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor		X			
4	Optimització del servei de transport públic	X	X	X	X	X
5	Minimitzar el consum d'energia				X	X
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments					
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"					
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10				X	
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle				X	
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat				X	
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica				X	
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges					

4. MILLORES DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS									
		P29. Modificació regulació semafòrica cruïlla carretera BV-5022 / Avinguda Carles III	P30. Modificació regulació del trànsit a la carretera de Cabriels per derivar el trànsit descendent BV-5022 per la Ronda Vilassar	P31. Estudiar la viabilitat d'un canvi de sentit a la Ctra. Cabriels, entre la N-II i Santa Rosa de Lima / Santa Maria	P32. Estudi regulació semafòrica cruïlla carretera d'Argentona / c/ Colom	P33. Estudi sentits de circulació al nucli urbà, per convertir alguns carrers de doble sentit en sentit únic	P34. Canvi de sentit del carrer Sant Sebastià	P35. Adaptar l'ordenació de la cruïlla de la Carretera N-II amb la Carretera de Cabriels per millorar el funcionament de la parada de bus, així com modificar la regulació semafòrica	P36. Estudi per reduir el trànsit al carrer Cuba	P37. Prolongació de l'Avinguda del Progrés fins el Camí del Crist	P38. Arranjament del Camí de Can França de connexió amb Premià de Mar
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles										
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat			X	X		X	X	X	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor										
4	Optimització del servei de transport públic										
5	Minimitzar el consum d'energia	X	X	X	X		X	X	X	X	X
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments									X	X
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"										
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10	X	X	X	X		X	X	X	X	X
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	X	X	X	X		X	X	X	X	X
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat										
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	X	X	X	X		X	X	X	X	X
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges										

5. MILLORES EN L'APARCAMENT

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS									
		P39. Fomentar l'ús d'aparcaments públics fora de la via pública	P40. Creació de places d'aparcament de breu durada	P41. Protegir aparcament residents a les zones amb elevat dèficit	P42. Aparcament de superfície Avda. Lluís Companys	P43. Estudi per la millora de l'aparcament als vials del nucli urbà	P44. Millora accessos aparcament Mercat Municipal	P45. Minimitzar els estacionaments indeguts	P46. Augmentar el nombre de places d'aparcament a la zona industrial	P47. Urbanitzar àrees aparcament en ús a la zona industrial	P48. Ampliar aparcament en els terrenys entre el camp de futbol i la piscina
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles	X	X	X		X					
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor	X				X		X			
4	Optimització del servei de transport públic										
5	Minimitzar el consum d'energia										
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments										
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"										
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10										
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle										
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	X									
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	X									
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges										

6. GARANTIR LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS		
		P49. Millora de l'accés rodat al mercat de la Flor des de la Crta. N-II	P50. Connexió dels polígons industrials de Vilassar de Mar i Vilassar de Dalt	P51. Millorar la senyalització del Mercat de la Flor per Premià de Mar/ NII i Cabrera de Mar, per evitar la circulació de vehicles pesants pel Camí del Mig i Camí del Crist
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles			
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat	X	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor			
4	Optimització del servei de transport públic			
5	Minimitzar el consum d'energia			
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments	X	X	X
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"			
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10			
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle			
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	X		X
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica			
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges			

7. INTERMODALITAT

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS			
		P52. Seguiment de les actuacions pendents d'altres planejaments	P53. Creació d'un intercanviador modal a Escultor Monjo / Ctra. N-II	P54. Creació d'un intercanviador modal al baixador Cabrera - Vilassar	P55. Coordinar les parades del bus urbà amb les del bus interurbà
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles	X	X	X	X
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat	X	X	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor				
4	Optimització del servei de transport públic	X	X	X	X
5	Minimitzar el consum d'energia	X	X	X	X
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments				
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"	X	X	X	X
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10	X	X	X	X
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	X	X	X	X
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat				
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica		X	X	X
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges				

8. MILLORA EN LA SEGURETAT VIÀRIA

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS									
		P56. Arranjament del traçat i de la secció del Camí del Mig en el tram comprès entre Vilassar de Mar i Premià de Dalt. Estudiar un traçat alternatiu per l'actual camí adossat a la carretera C-32	P57. Arranjament del Camí del Crist, en el tram comprès entre el Camí del Mig i la Carretera N-II	P58. Adequació i aprovació del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)	P59. Regular i gestionar la mobilitat entre vianants, bicicletes i vehicles elèctrics. Modificar ordenança	P60. Camins escolars	P61. Pacificar la carretera N-II en la travessera del nucli urbà	P62. Millora de la senyalització del Camí del Crist	P63. Habilitar parada autocar escolar al carrer Narcís Monturiol costat mar	P64. PI Els Garrofers: Formació esqueses ase per reduir velocitat dels vehicles als accessos al polígon i millorar senyalització. Estudiar la reubicació de la pista d'skate del polígon.	P65. Instal·lar esqueses d'ase per reduir la velocitat
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles				X	X			X		
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat						X				
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor										
4	Optimització del servei de transport públic							X			
5	Minimitzar el consum d'energia										
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments										
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"										
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10						X				
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle						X				
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica						X			X	X
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges										

9. MILLORA EN MEDI AMBIENT

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS	
		P67. Promoure l'ús de vehicles més ecològics	P68. Estudi per a la instal·lació de punts de càrrega de vehicles elèctrics
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles		
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat		
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor		
4	Optimització del servei de transport públic		
5	Minimitzar el consum d'energia	X	X
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments		
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"	X	X
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10	X	X
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	X	X
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat		
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica		
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges		

10. PLANIFICACIÓ URBANÍSTICA

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS						
		P69. Estudi de la secció transversal dels vials del municipi	P72. Creació de vies segregades per a la bicicleta en la xarxa principal de vehicles	P73. Creació de nous itineraris senyalitzats en calçada per a la bicicleta	P74. Creació de nous itineraris en vorera per a la bicicleta	P75. Articular una nova anella viària externa	P76. Nou accés a l'autopista C-32	P77. Anella circumval·lació interna amb vehicle privat motoritzat sentit est-oest
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles	X	X	X	X			
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat					X	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor	X	X	X				X
4	Optimització del servei de transport públic							
5	Minimitzar el consum d'energia							
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments					X	X	X
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"							
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10					X	X	
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle					X	X	
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	X	X	X	X	X	X	X
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica					X	X	
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges							

11. INFORMACIÓ, FORMACIÓ I EDUCACIÓ PER SENSIBILITZAR A LA CIUTADANIA EN LA MOBILITAT SOSTENIBLE

OBJECTIUS AMBIENTALS		PROPOSTES PMUS	
		P78. Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta	P79. Pla Director de la bicicleta
1	Facilitar el transvasament modal cap als models més sostenibles	X	X
2	Racionalització de l'ús del vehicle privat	X	X
3	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor		
4	Optimització del servei de transport públic		
5	Minimitzar el consum d'energia	X	X
6	Minimitzar la distància dels desplaçaments		
7	Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"		
8	Reduir els contaminants atmosfèrics i en particular PM10	X	X
9	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	X	X
10	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	X	X
11	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	X	X
12	Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges		

6.3. PRIORITZACIÓ DE LES PROPOSTES

Des del punt de vista ambiental es considera adequada aquesta prioritització. Les propostes previstes en aquesta fase destinades a millorar la mobilitat a peu i en bicicleta, -millorar amplades de voreres, habilitar nous recorreguts, formació d'uns eixos cívics pacífics -de vianants i bicicletes-, afavorirà l'increment del percentatge de desplaçaments a peu i en bicicleta que es preveu per l'escenari objectiu del PMUS.

També és cert, que la millora de la mobilitat a peu i en bicicleta és un dels objectius més perseguits pel PMUS i amb una forta inversió econòmica en cadascuna de les tres fases d'execució.

En quant a la mobilitat en transport privat, les propostes de la primera fase -fase A- són per corregir aspectes puntuals de regulació del trànsit. Per la segona i tercera -fases B i C-, es preveuen les actuacions sobre la xarxa viària bàsica, arranament del Camí del mig, arranament del Camí del crist, prolongació de l'Avinguda del Progrés fins el Camí del Crist, que es preveu en un termini de 6 anys per la redacció dels projectes i l'execució de les obres.

Malgrat que seria aconsellable anticipar a la primera fase algunes de les actuacions del vehicle privat, les dificultats administratives, tècniques i econòmiques, justifiquen la seva periodificació.

A continuació es mostra la prioritització realitzada al PMUS.

Fase A (2017-2019)

		FASE A: 2017 - 2019	
Proposta	Prioritat	Descripció de la proposta	Administració competent
P-1	P1	Millora de l'amplada útil dels eixos bàsics de vianants	Ajuntament
P-2	P2	Construcció de passos de vianants	Ajuntament
P-6	P12	Connexió Passeig marítim amb Premià de Mar	Ajuntament Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
P-8	P60	Camins escolars	Ajuntament Diputació de Barcelona
P-9	P14	Vorera N-II connexió Premià de Mar	Ajuntament
P-10	P16	En el Passeig Marítim habilitar itineraris adaptats -rampes- als passos de vianants situats a l'estació de RENFE i a la Plaça Pau Vila	Ajuntament Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
P-11	P6	Eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat sud	Ajuntament
P-12	P7	Passeig continu vianants i bicicletes Avda. Arquitecte Eduard Ferrés – Carles III	Ajuntament
P-15	P10	Formació eix de vianants a l'Avda. Montevideo, en el barri El Barato. Campaña informativa circuits	Ajuntament
P-16	P11	Formació eix de vianants al c/ Narcís Monturiol (tram Ctra. de Cabrils – c/ Aduana) i c/ Santa Eulàlia. Campaña informativa circuits	Ajuntament
B-1	P78	Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta	Ajuntament
B-7	P79	Pla Director de la bicicleta	Ajuntament
B-8	P18	Eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel sector sud	Ajuntament
B-11	P21	Passeig continu de vianants i bicicletes Avda. Arquitecte Eduard Ferrés - Carles III	Ajuntament
B-12	P5	Connexió de l'itinerari existent del Front Marítim amb Premià de Mar	Ajuntament Dept. Territori i Sostenibilitat Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
TP-1	P24	Adequació parades de bus. Disposar d'informació en temps real dels horaris de pas	Ajuntament
TP-3	P27	Revisió del recorregut del bus urbà	Ajuntament
TP-5	P52	Seguiment de les actuacions pendents d'altres planejaments	Administracions supramunicipals Administracions responsables de les actuacions
V-1	P29	Modificació regulació semafòrica cruïlla carretera BV-5022 / Avinguda Carles III	Ajuntament
V-2	P30	Modificació regulació del trànsit a la carretera de Cabrils per derivar el trànsit descendent BV-5022 per la Ronda Vilassar	Ajuntament
V-3	P35	Adaptar l'ordenació de la cruïlla de la Carretera N-II amb la Carretera de Cabrils per millorar el funcionament de la parada de bus, així com modificació regulació semafòrica	Ajuntament
V-4	P56	Arranjament del traçat i de la secció del Camí del Mig en el tram comprès entre Vilassar de Mar i Premià de Dalt. Estudiar un traçat alternatiu per l'actual traçat adossat a la carretera C-32	Ajuntament Ajuntaments de Vilassar de Dalt i

			Premià de Mar
V-11	P31	Estudiar la possibilitat d'un canvi de sentit a la Ctra. Cabriels, entre la N-II i Santa Rosa de Lima / Santa Maria	Ajuntament Generalitat de Catalunya
V-13	P77	Anella circumval·lació interna amb vehicle privat motoritzat sentit est-oest	Ajuntament
V-15	P32	Estudi regulació semafòrica cruïlla carretera d'Argentona / c/ Colom	Ajuntament
V-17	P36	Estudi per reduir el trànsit al carrer Cuba	Ajuntament
V-19	P51	Millorar la senyalització del Mercat de la Flor per Premià de Mar/ NII i Cab de Mar, per evitar la circulació de vehicles pesants pel Camí del Mig i Can Crist	Ajuntament Generalitat de Catalunya
AP-2	P39	Fomentar l'ús d'aparcaments públics fora de la via pública	Ajuntament
AP-3	P40	Creació de places d'aparcament de breu durada	Ajuntament
AP-4	P45	Minimitzar els estacionaments indeguts	Ajuntament
AP-5	P46	Augmentar el nombre de places d'aparcament a la zona industrial	Ajuntament
AP-7	P41	Protegir aparcament residents a les zones amb elevat déficit	Ajuntament
AM-1	P58	Adequació i aprovació del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)	Ajuntament
AM-2	P67	Promoure l'ús de vehicles més ecològics	Ajuntament
AM-4	P63	Habilitar parada autocar escolar al carrer Narcís Monturiol costat mar	Ajuntament
AM-6	P64	P. I. Els Garrofers: Formació d'esquenes d'ase per reduir la velocitat dels vehicles als accessos al polígon i millorar senyalització. Estudiar la reubicació de la pista d'skate del polígon.	Ajuntament

			Ajuntament
TP-4	P25	Material mòbil adequat per a PMR	Ajuntament Direcció General de Transports Operadora TP
TP-6	P53	Creació d'un intercanviador modal a Escultor Monjo / Ctra. N-II	Ajuntament
TP-7	P54	Creació d'un intercanviador modal al baixador Cabrera - Vilassar	Ajuntament Ajuntament de Cabrera de Mar Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
TP-8	P55	Coordinar les parades del bus urbà amb les del bus interurbà	Ajuntament Direcció General de Transports
TP-9	P28	Milliores en el servei ferroviari	ATM, ADIF, RENFE, Generalitat i Estat
V-4	P56	Arranjament del traçat i de la secció del Camí del Mig en el tram comprès entre Vilassar de Mar i Premià de Dalt. Estudiar un traçat alternatiu per l'actual camí adossat a la carretera C-32	Ajuntament Ajuntaments de Vilassar de Dalt i Premià de Mar
V-5	P57	Arranjament del Camí del Crist, en el tram comprès entre el Camí del Mig i la Carretera N-II	Ajuntament
V-6	P37	Prolongació de l'Avinguda del Progrés fins el Camí del Crist	Ajuntament
V-7	P38	Arranjament del Camí de Can França de connexió amb Premià de Mar	Ajuntament
V-9	P76	Nou accés a l'autopista C-32	Ajuntament Generalitat de Catalunya
V-10	P61	Pacificar la carretera N-II en la travessera del nucli urbà	Ajuntament Generalitat de Catalunya
V-12	P49	Millora de l'accés rodat al mercat de la Flor des de la Crta. N-II	Ajuntament Generalitat de Catalunya
V-14	P62	Millora de la senyalització del Camí del Crist	Ajuntament
V-16	P33	Estudi sentits de circulació al nucli urbà, per convertir alguns carrers de doble sentit en sentit únic	Ajuntament
V-20	P34	Canvi de sentit del carrer Sant Sebastià	Ajuntament
AP-1	P44	Millora accessos aparcament Mercat Municipal	Ajuntament
AP-3	P40	Creació de places d'aparcament de breu durada	Ajuntament
AP-4	P45	Minimitzar els estacionaments indeguts	Ajuntament
AP-6	P47	Urbanitzar àrees d'aparcament en ús a la zona industrial	Ajuntament
AP-8	P42	Aparcament de superfície Avda. Lluís Companys	Ajuntament
AP-9	P48	Ampliar aparcament en els terrenys entre el camp de futbol i la piscina	Ajuntament
AP-10	P43	Estudi per la millora de l'aparcament als vials del nucli urbà	Ajuntament
AM-1	P58	Adequació i aprovació del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)	Ajuntament
AM-2	P67	Promoure l'ús de vehicles més ecològics	Ajuntament
AM-3	P68	Estudi per a la instal·lació de punts de càrrega de vehicles elèctrics	Ajuntament
AM-5	P59	Regular i gestionar la mobilitat entre vianants, bicicletes i vehicles elèctrics. Modificar ordenança	Ajuntament
AM-7	P65	Instal·lar esquenes d'ase per reduir velocitat	Ajuntament

Fase B (2020-2022):

FASE B: 2020 - 2022			
Proposta	Prioritat	Descripció de la proposta	Administració competent
P-2	P2	Construcció de passos de vianants	Ajuntament
P-3	P3	Creació de més zones de prioritat per a vianants	Ajuntament
P-4	P4	Actuacions de manteniment en els guals de vianants existents	Ajuntament
P-7	P13	Connexions dels itineraris de vianants amb els termes municipals veïns	Ajuntament Ajuntament de Cabrera de Mar
P-10	P16	En el Passeig Marítim habilitar itineraris adaptats –rampes- als passos de vianants situats a l'estació de RENFE i a la Plaça Pau Vila	Ajuntament Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
P-11	P6	Eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat sud	Ajuntament
P-13	P8	Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi Vilassar de Mar de sud a nord	Ajuntament
P-17	P17	Adaptar amb semàfors per a invidents els grups semafòrics prioritaris	Ajuntament
P-19	P69	Estudi de la secció transversal dels vials del municipi	Ajuntament
B-1	P78	Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta	Ajuntament
B-2	P72	Creació de vies segregades per a la bicicleta en la xarxa principal de vehicles	Ajuntament Ajuntament de Cabrera de Mar
B-3	P73	Creació de nous itineraris senyalitzats en calçada per a la bicicleta	Ajuntament
B-4	P74	Creació de nous itineraris en vorera per a la bicicleta	Ajuntament
B-5	P15	Formació d'un eix de vianants i bicicletes a la carretera BV-5022, donant continuïtat amb l'existent a Cabriels	Ajuntament Diputació de Barcelona
B-6	P23	Ampliació de la xarxa d'aparcaments de bicicletes	Ajuntament
B-9	P19	Formació d'eix de vianants i bicicletes que travessi Vilassar de Mar de sud a nord	Ajuntament
TP-2	P26	Unificar el format d'horaris de busos interurbans	Generalitat de Catalunya

Fase C: inclou aquelles propostes que es realitzaran més enllà de les fases A o B. Així no s'han qualificat els seus efectes, doncs es portaran a terme quan la revisió del PMUS prevista pel 2023 ho estableixi.

		FASE C	
Proposta	Prioritat	Descripció de la proposta	Administració competent
P-4	P4	Actuacions de manteniment en els guals de vianants existents	Ajuntament
P-5	P5	Eix cívic carrer Sant Jeroni / carrer Riera d'en Cintet	Ajuntament
P-7	P13	Connexions dels itineraris de vianants amb els termes municipals veïns	
P-12	P7	Passeig continu vianants i bicicletes Avda. Arquitecte Eduard Ferrés – Carles III	Ajuntament
P-14	P9	Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat nord	Ajuntament
P-15	P10	Formació eix de vianants a l'Avda. Montevideo, en el barri El Barato. Campanya informativa circuits	Ajuntament
P-16	P11	Formació eix de vianants al c/ Narcís Monturiol (tram Ctra. de Cabrils – c/ Aduana) i c/ Santa Eulàlia. Campanya informativa circuits	Ajuntament
P-18	P15	Formació d'un eix de vianants i bicicletes a la carretera BV-5022, donant continuïtat amb l'existent a Cabrils	Ajuntament Diputació de Barcelona
B-1	P78	Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta	Ajuntament
B-2	P72	Creació de vies segregades per a la bicicleta en la xarxa principal de vehicles	Ajuntament Ajuntament de Cabrera de Mar
B-3	P73	Creació de nous itineraris senyalitzats en calçada per a la bicicleta	Ajuntament
B-4	P74	Creació de nous itineraris en vorera per a la bicicleta	Ajuntament
B-5	P15	Formació d'un eix de vianants i bicicletes a la carretera BV-5022, donant continuïtat amb l'existent a Cabrils	Ajuntament Diputació de Barcelona
B-10	P20	Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat nord	Ajuntament
TP-1	P24	Adequació parades de bus. Disposar d'informació en temps real dels horaris de pas	Ajuntament
V-4	P56	Arranjament del traçat i de la secció del Camí del Mig en el tram comprès entre Vilassar de Mar i Premià de Dalt. Estudiar un traçat alternatiu per l'actual camí adossat a la carretera C-32	Ajuntament Ajuntaments de Vilassar de Dalt i Premià de Mar
V-5	P57	Arranjament del Camí del Crist, en el tram comprès entre el Camí del Mig i la Carretera N-II	Ajuntament
V-6	P37	Prolongació de l'Avinguda del Progrés fins el Camí del Crist	Ajuntament
V-7	P38	Arranjament del Camí de Can França de connexió amb Premià de Mar	Ajuntament
V-8	P75	Articular una nova anella externa	Ajuntament
V-18	P50	Connexió dels polígons industrials de Vilassar de Mar i Vilassar de Dalt	Ajuntament
AP-4	P45	Minimitzar els estacionaments indeguts	Ajuntament
AM-1	P58	Adequació i aprovació del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)	Ajuntament

Donat el notable pes dels desplaçaments de connexió amb als principals fluxos de mobilitat s'estableix una relació d'aquests diferents fluxos amb les actuacions prioritàries per a cadascun d'ells per tal d'afavorir en aquests fluxos el canvi modal vers modes més sostenibles.

Principals fluxos de mobilitat	Actuacions prioritàries	Mesures a sincronitzar per maximitzar efectes	Estimació de l'impacte en el repartiment modal
Barcelona	TP6. Creació d'un intercanviador modal a Escultor Monjo / Ctra. N-II	TP6 – TP7 – TP9	Increment de la quota modal del transport públic en detriment del vehicle privat. S'estima que aquestes mesures poden suposar un increment del 3% en la quota modal del TP.
	TP7. Creació d'un intercanviador modal al baixador Cabrera - Vilassar		
	TP8. Coordinar les parades del bus urbà amb les del bus interurbà		
	TP9. Millores en el servei ferroviari		
	P10. En el Passeig Marítim habilitar itineraris adaptats –rampes- als passos de vianants situats a l'estació de RENFE i a la Plaça Pau Vila		
	V3. Adaptar l'ordenació de la cruïlla de la Carretera N-II amb la Carretera de Cabrils per millorar el funcionament de la parada de bus, així com la regulació semafòrica		
Mataró	V10. Pacificar la carretera N-II en la travessera del nucli urbà	TP9 – P10	Increment de la quota modal del transport públic en detriment del vehicle privat. S'estima que aquestes mesures poden suposar un increment del 9 % en la quota modal del TP.
	TP6. Creació d'un intercanviador modal a Escultor Monjo / Ctra. N-II		
	TP7. Creació d'un intercanviador modal al baixador Cabrera - Vilassar		
	TP8. Coordinar les parades del bus urbà amb les del bus interurbà		
	TP9. Millores en el servei ferroviari		
	P10. En el Passeig Marítim habilitar itineraris adaptats –rampes- als passos de vianants de l'estació de RENFE i de la Pl. Pau Vila		
Municipis propers Vilassar de Mar	V2. Modificació regulació del trànsit a la carretera de Cabrils per derivar el trànsit descendent BV-5022 per la Ronda Vilassar	TP6 – TP7 – TP9 TP9 – P10 V3-V10	Increment de la quota modal dels modes sostenibles en detriment del vehicle privat. S'estima que aquestes mesures poden suposar un increment del 8 % en la quota modal dels modes sostenibles. Increment de la quota modal del transport públic en detriment del vehicle privat. S'estima que aquestes mesures poden suposar un increment del 3 % en la quota modal del TP.
	V3. Adaptar l'ordenació de la cruïlla de la Carretera N-II amb la Carretera de Cabrils per millorar el funcionament de la parada de bus, així com la regulació semafòrica		
	V10. Pacificar la carretera N-II en la travessera del nucli urbà		
	AP2. Fomentar l'ús d'aparcaments públics fora de la via pública.		
	TP6. Creació d'un intercanviador modal a Escultor Monjo / Ctra. N-II		
	TP7. Creació d'un intercanviador modal al baixador Cabrera - Vilassar		
	TP8. Coordinar les parades del bus urbà amb les del bus interurbà		
	TP9. Millores en el servei ferroviari		
	P6. Connexió Passeig marítim amb Premià de Mar		
	P9. Vorera N-II connexió Premià de Mar		
	P10. En el Passeig Marítim habilitar itineraris adaptats –rampes- als passos de vianants situats a l'estació de RENFE i a la Plaça Pau Vila		
	P11. Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat sud		
	P12. Passeig continu vianants i bicicletes Avda. Arquitecte Eduard Ferrés – Carles III		
	P13. Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi Vilassar de Mar de sud a nord		
P14. Formació d'un eix de vianants i bicicletes que travessi d'est a oest Vilassar pel costat nord			
P15. Formació d'un eix de vianants i bicicletes a la carretera BV-5022, donant continuïtat amb l'existent a Cabrils			
B6. Ampliació de la xarxa d'aparcaments de bicicletes	TP6 – TP7 – TP9 – B6		
B7. Pla Director de la bicicleta			
V2. Modificació regulació del trànsit a la carretera de Cabrils per derivar el trànsit descendent BV-5022 per la Ronda Vilassar			
V4. Arranjament del traçat i de la secció del Camí del Mig en el tram comprès entre Vilassar de Mar i Premià de Dalt. Estudiar un traçat alternatiu per l'actual camí adossat a la carretera C-32			
V10. Pacificar la carretera N-II en la travessera del nucli urbà			
V11. Estudiar la possibilitat d'un canvi de sentit a la Ctra. de Cabrils, entre la N-II i els carrers Santa Rosa de Lima / Santa M ^a			
AP2. Fomentar l'ús d'aparcaments públics fora de la via pública.			
AP3. Creació de places d'aparcament de breu durada.	P6 – P9 – P11		
AP5. Augmentar el nombre de places d'aparcament a la zona industrial			
AP7. Protegir l'aparcament dels residents en zones amb elevat dèficit			
		P12 – P13 – P14 – P15 – B6	
		AP2 – AP7	

7. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA

7.1. ADEQUACIÓ DELS OBJECTIUS DEL PMU ALS OBJECTIUS DEL PDM

Es recullen a continuació els objectius del Pla Director de Mobilitat aplicables i els valors que es proposa assolir el present PMUS de Vilassar de Mar per tal d'avaluar l'adequació dels objectius fixats al pdM

Objectiu	Objectiu pdM				Objectiu PMUS		
	2013	2018	Variació	Aplicable PMU RMB	2017	2022	Variació PMUS
1. Afavorir el transvasament model cap als modes més sostenibles							
Quota de modes no motoritzats (% desp.)	46,7 %	47,5%	1,6%	+1,5%	31,7%	34%	7,26 %
Quota de transport públic (% desp.)	19,2%	21,3%	10,7%	+10%	14,3%	18%	25,87%
Quota de discrecionals (% desp.)	2,3%	2,3%	0,2%		nd	nd	nd
Quota de vehicle privat + taxi (% desp.)	31,8%	28,9%	-8,9%	-9%	54%	48%	-11,11%
Mobilitat en vehicle privat total (M veh-km/any)	25.050	24.198	-3,4%	-5,8%	182,5	168,2	-7,8%
2. Incrementar l'eficiència del sistema de transport							
Ocupació autobús urbà (pers./veh)	14,94	16,05	7,4%	7,4%	10,72	12	11,9%
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments							
Distància mitjana intramunicipal en vehicle privat (km)	2,9	2,883	-0,6%	-0,6%	13,33	13,52	1,4%
4. Reduir les externalitats del sistema de transports							
Costos externs del transport (M€)	4.079	3.829	-6,1%	-6,1%	2,55	2,24	-12,6%
5. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport							
Consum d'energia (milers tep/any)	1.878	1.713	-8,8%	-8,5%	12,61	11,5	-8,33%
Consum de combustibles derivats del petroli (milers tep/any)	1.672	1.472	-11,9%	-11,9 %	12,60	11,48	-8,88%
Consum de combustibles alternatius (milers tep/any)	206	241	16,87%	17%	0,012	0,025	100%
6. Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic							
Emissions de CO ₂ (milers tones/any)	5.304	4.603	-13%	-13%	39,80	36,48	-8,35%
7. Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat							
Emissions de PM ₁₀ (tones/any)	1.669	1.285	-23,0%	-23%	9,02	6,97	-22,73%
Emissions de NO ₂ (tones/any)	5.558	4.780	-14,0%	-14%	30,27	21,00	-30,63%
Emissions de NO _x (tones/any)	24.541	18.321	-25,3%	-25%	142	93,74	-33,99%
8. Reduir l'accidentalitat							
Accidents amb víctimes per cada 1.000.000 veh*km	54	39	-27,78%		0,175	0,145	-16,9%
9. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat							
Estacions ferroviàries accessibles (metro, RENFE, FGC, Tram)	64%	92%	-	92%	85%	100%	100%
Estacions d'autobús accessibles dins la zona urbana (%)	65%	75%	-	75%	50%	100%	100%
10. Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat							
Operadors amb informació en temps real (%)	24%	100%	-	100%	100%	100%	100%
Nº de plafons amb previsió arribada en temps real	607	↑	↑	↑	100 % (app)	100 % (app)	100 % (app)

Taula 31. Adequació dels objectius del PMUS de Vilassar de Mar als objectius aplicables del pdM.

Els objectius prevists en el present PMUS compleixen en general amb les directrius aplicables del pdM.

En el cas de l'objectiu nº 3 minimitzar la distància dels desplaçaments a nivell del PMU no es produeix aquesta reducció si no un lleuger increment. Els transvasament modals vers els modes més sostenibles en detriment del vehicle privat són majors per als municipis propers com Mataró, Premià, Cabrils, ... mentre que per els desplaçaments a Barcelona, que ja presenta una elevada quota del transport públic, també s'incrementen els transvasaments vers modes més sostenibles però en una proporció menor. Això provoca que la distància mitjana dels desplaçaments en vehicle privat s'incrementi lleugerament.

En el cas de l'objectiu nº 8 reduir l'accidentalitat, aquesta actualment ja és molt inferior respecte la mitja del pdM de forma que tot i l'objectiu de reducció previst, percentualment no s'assoleix l'objectiu aplicable del pdM.

En el cas de l'objectiu nº 10 els operadors ja disposen d'aplicacions mòbils amb informació en temps real, de forma que no es preveu incorporar plafons en les parades si no que els propis usuaris poden descarregar-se les aplicacions.

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilassar de Mar, un cop analitzat el grau d'assoliment dels objectius ambientals, es considera que els aconsegueix satisfactòriament.

L'alternativa escollida (C), millora en tots els aspectes, si es compara en l'escenari tendencial o l'alternativa zero.

Les propostes que presenta el PMUS estan destinades a augmentar els desplaçaments no motoritzats i els del transport públic, ambdós en detriment del vehicle privat.

Es dona compliment als objectius ambientals i específicament als objectius sobre els contaminants definits en el document d'abast. Caldrà efectuar un seguiment sobre les actuacions a nivell supramunicipal, que són una part important en la millora del modes de transport públic respecte el vehicle privat.

Les actuacions sobre les xarxes de mobilitat a peu i en bicicleta, i els nous eixos cívics pacificats per fomentar aquest mode de transport introduiran un gran canvi en la mobilitat urbana.

Les actuacions sobre la xarxa viària es programen per fases posteriors, atesa la complexitat administrativa, tècnica i econòmica de les propostes i es dirigiran a allunyar una part important del trànsit de pas del nucli urbà.

La formació de les noves xarxes de mobilitat a peu i en bicicleta previstos al PMUS, redueix el nombre de places d'aparcament a la via pública. Aquest fet, juntament amb les actuacions sobre la regulació de l'estacionament i la formació de nous aparcaments fora de la via pública, són mesures dissuasòries per l'ús del vehicle privat al nucli urbà de Vilassar de Mar, amb el que s'aconsegueix recuperar espai viari a favor dels modes no motoritzats.

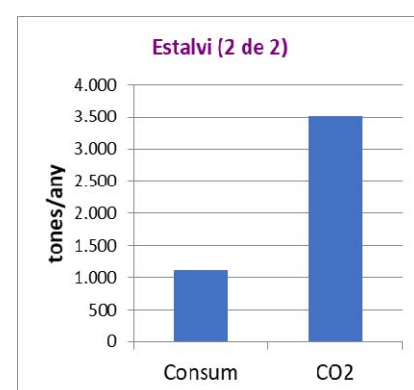
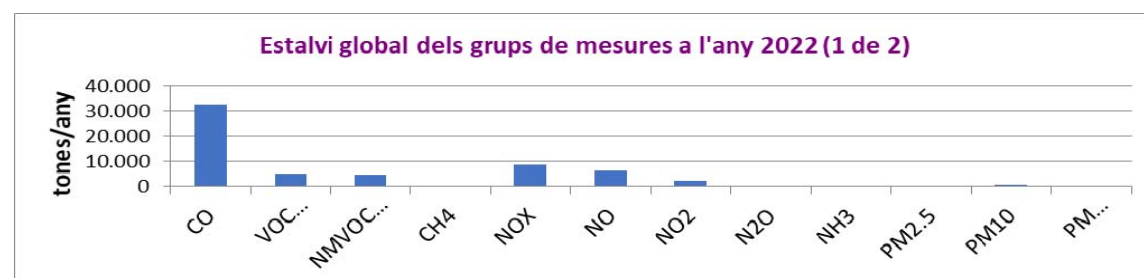
Les mesures proposades de dissuasió del vehicle privat suposaran un increment en l'ocupació dels automòbils. També l'ús de combustibles alternatius ajudarà a la consecució dels objectius ambientals.

Les propostes del PMUS s'han programat atenent a diversos factors: els econòmics, els de la dificultat de la seva consecució (atenent a aspectes tant administratius com tècnics). Així, es prioritzen les més convenients ambientalment i les de més fàcil execució.

Així doncs, es pot concloure que el PMUS es adequat mediambientalment i la seva valoració global és positiva pel medi ambient, essent els seus efectes menors que els de l'escenari tendencial. Així, les propostes del PMUS permetran reduir les externalitats derivades de la mobilitat urbana.

7.2. ESTALVI GLOBAL DE LES MESURES ADOPTADES

Es mostren a continuació els resultats de l'eina AMBIMOB en relació als estalvis globals resultants de l'aplicació de les mesures previstes pel pla



Taula 32. Estalvis globals de l'aplicació de les mesures. Font: AMBIMOB

Analitzades les contribucions dels diferents grups de mesures, s'observa que la major contribució que representa al voltant del 70% de l'estalvi es produeix degut a l'aplicació de mesures de transvasament cap a la mobilitat a peu, seguit del transvasament cap a la mobilitat en transport públic (24%) i la mobilitat en bicicleta (4%). Les mesures de renovació de la flota de vehicles privats i municipals representen un estalvi petit del 1-3 % en funció del paràmetre analitzat.

8. INDICADORS DE SEGUIMENT

El PMUS inclou uns indicadors de seguiment que permetran efectuar un seguiment i també avaluar si els actuacions realitzades possibilitaran la consecució dels objectius ambientals previstos.

Tot seguit es mostren aquests indicadors, comparant el seu valor en l'escenari actual (2017), tendencial (2022) i objectiu (2022).

INDICADORS DE SEGUIMENT DEL PMUS

Nom indicador	Valor Actual (2017)	Valor Tendencial (2022)	Valor Objectiu (2022)
1. GLOBAL			
1.1 Repartiment modal total			
1.1.1. A peu i en bicicleta	31,7 %	31,7%	34 %
1.1.2. En transport públic	14,3 %	14,3 %	18 %
1.1.3. En vehicle privat motoritzat	54 %	54 %	48 %
1.2. Repartiment model intern			
1.2.1. A peu i en bicicleta	77,54 %	77,54 %	81 %
1.2.2. En transport públic	1,25 %	1,25 %	1,50 %
1.2.3. En vehicle privat motoritzat	21,22 %	21,22 %	17,5 %
1.3. Repartiment modal connexió (mobilitat generada – atreta)			
1.3.1. A peu i en bicicleta	1,25 %	1,25 %	2,81 %
1.3.2. En transport públic	23,05 %	23,05 %	28,91 %
1.3.3. En vehicle privat motoritzat	75,70 %	75,70 %	68,27 %
1.4. Autocontenció			
1.4.1. Autocontenció municipal	39,88 %	39,88 %	39,88 %
2. VIANANTS			
2.1. Prioritat per a vianants	20,4 %	20,4 %	45 %
2.2. Dèficit per a vianants	65 %	65 %	72 %
2.3. Passos de vianants adaptats	78,5 %	78,5 %	100 %
3. BICICLETES			
3.1. Xarxa bicicletes (km carrils ciclables o zona 30 / població total)	0,013	0,013	0,059
3.2. Xarxa ciclable (km carrils ciclables o zona 30 / xarxa viària total)	6,32 %	6,32 %	28,85 %
3.3. Aparcament bicicletes / 1000 hab.	4,21	4,21	9,90
4. TRANSPORT PÚBLIC			
4.1. Adaptació PMR autobusos			
4.2. Adaptació a PMR estacions TP	85 %	85%	100 %
4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (km/h)	13	13	17
4.4. Integració tarifària	100 %	100 %	100 %
4.5. Cobertura territorial del transport públic = 300 m	100 %	100 %	100 %
4.6. Parades amb marquesina	22 %	22 %	22 %
4.7. Parades d'autobús accessibles dins la zona urbana	50 %	60%	100 %
4.8. Xarxa de carril bus (km carril bus / km de xarxa viària amb servei de bus)	0%	0%	0%
4.9. Ocupació autobús urbà (pers./veh)	10,72	10,72	12
4.10. Estacions ferroviàries accessibles	85 %	85 %	100 %
5. VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT			
5.1. Turismes per cada 1.000 habitants	458,5	467,7	467,4
5.2. Motos per cada 1.000 habitants	128,7	139,5	139,5
5.3. Xarxa viària o bàsica (respecte el total)	46,5 %	46,5 %	46,5 %
5.4. Zones 30	0,44 %	0,44 %	4,19 %
5.5. Mobilitat en vehicle privat total (M veh-km/any)	182,5	187,3	168,2
6. APARCAMENT			
6.1. Aparcament regulat en calçada (% respecte aparcament total en via pública)	8,42 %	8,42 %	8,68 %
6.2. Cobertura aparcament en via pública	60,06 %	60,06 %	55 %
6.3. Cobertura aparcament fora via pública	71,8 %	71,8 %	71 %
7. DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES			
7.1. Espai distribució urbans de mercaderies (places C/D * 1000 / població total)	3,91	3,91	3,91
7.2. Zones de càrrega i descàrrega (places C/D * 100 / places aparcament)	0,7 %	0,7 %	0,7 %
8. SEGURETAT VIÀRIA			
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit	0	0	0
8.2. Víctimes zona urbana / Víctimes totals	100	100	100
8.3. Accidents amb víctimes per cada 1.000.000 veh*km	0,175	0,17	0,145
9. COSTOS			
9.1. Costos interns i externs del viatge en TP (€/viatger-km)	0,63	0,63	0,63
9.2. Costos interns i externs del viatge en VP (€/viatger-km)	1,28	1,28	1,24
9.3. Costos externs totals del transport (milers €/any)	2.553.336	2.553.336	2.247.775
9.4. Consums energètic del transport (tep/any)	12.618	13.535	11.567
10. EMISSIONS			
10.1. Emissió PM10 (t/any)	9,02	8,23	6,97
10.2. Emissió NOx (t/any)	142	110,16	93,74
10.3. Emissió CO2	39.809	42.695	36.486

Taula 33. Indicadors de seguiment del PMUS de Vilassar de Mar.

LLISTAT D'ACRÒNIMS

ACRÒNIM	DESGLOSSAMENT
AAE	Avaluació Ambiental Estratègica
PMUS	Pla Mobilitat Urbana Sostenible
DNM	Directrius Nacional de Mobilitat
EAE	Estudi ambiental estratègic
PMR	Persones amb mobilitat reduïda
GEH	Gasos amb efecte d'hivernacle
PDI	Pla Director d'Infraestructures 2011-2020
PITC	Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026
PDM	Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018
RMB	Regió Metropolitana de Barcelona
PEB	Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya 2008-2012
PESV	Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya 2014 – 2020
PECAC	Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020
PTM	Pla Territorial Metropolità
PTVC	Pla de Transport de Viatgers a Catalunya, 2020
EMQ/06	Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006
IMD	Intensitat mitja diària
XVPCA	Xarxa de Vigilància i Previsió de Contaminació Atmosfèrica de Catalunya
PMQA	Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire
PLSV	Pla Local de Seguretat Viària

ANNEXES

Annex 1. Parc de vehicles Ambimob

