Estudi de mobilitat de L'EMD de Valldoreix

Document I. Memòria

Document II. Programa d'actuacions

Document III. Annexos

Document IV. Plànols

Febrer 2013

Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

VALLDOREIX- EMD

intra

CRÈDITS

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de la Subsecció de Mobilitat Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Mercè Taberna
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

EMD de Valldoreix

Miquel Díez Folch
Cap d'Urbanisme i Mobilitat

Equip redactor

INTRA SL

Ole Thorson
Director de l'estudi

Jordi Parés
Cap de projecte

Joan Estevadeordal
Coordinador

Pau Hosta
Redactor

Antonio Moyano
Planimetria

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA

SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Gener 2013

ÍNDEX

MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ 1

1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DE L'ESTUDI DE MOBILITAT 1
1.2. ANTECEDENTS 1
1.3. OBJECTIUS DE L'ESTUDI 1
1.4. METODOLOGIA DE REDACCIÓ. FASES 2

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA 3

2.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL 3
2.2. ANÀLISI DE L'OFERTA 4
2.3. ANÀLISI ECONÒMICA 4
2.4. DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ 5
2.5. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ 5
2.6. PIRÀMIDE DEMOGRÀFICA 7
2.7. DADES DE MOTORITZACIÓ 7
2.8. CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES 8

3. ANÀLISI DE L'OFERTA 9

3.1. XARXA DE VIANANTS 9
3.2. XARXA DE CICLISTES 13
3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC 16
3.4. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS 21
3.5. APARCAMENT 23

4. ANÀLISI DE LA DEMANDA 25

4.1. MOBILITAT GLOBAL 25
4.2. DEMANDA A PEU 29
4.3. DEMANDA EN BICICLETA 30
4.4. DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC 30
4.5. DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT 32
4.6. APARCAMENT 35
4.7. SEGURETAT VIÀRIA 39

5. CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA DE MOBILITAT 46

5.1. CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA FUTUR DE MOBILITAT 46

6. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT 49

7. PARTICIPACIÓ CIUTADANA 53

7.1. DIAGNOSI PARTICIPADA 54

8. INDICADORS DE SEGUIMENT 57

PLA D'ACCIÓ 59

9. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS 60

9.1. LÍNIA ESTRATÈGICA 1. AUGMENTAR LA SUPERFÍCIE I QUALITAT DE LA XARXA DE VIANANTS 61
9.2. LÍNIA ESTRATÈGICA 2. FOMENT DE LA BICICLETA 61
9.3. LÍNIA ESTRATÈGICA 3. FOMENT DEL TRANSPORT COL·LECTIU 62
9.4. LÍNIA ESTRATÈGICA 4. MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA 62
9.5. LÍNIA ESTRATÈGICA 5. ORDENACIÓ I PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT 62
9.6. LÍNIA ESTRATÈGICA 6. QUALITAT AMBIENTAL I ESTALVI ENERGÈTIC 62

10. PROPOSTES D'ACTUACIÓ 64

LÍNIA ESTRATÈGICA 1. AUGMENTAR LA SUPERFÍCIE I QUALITAT DE LA XARXA DE VIANANTS 64
LÍNIA ESTRATÈGICA 2. FOMENT DE LA BICICLETA 79
LÍNIA ESTRATÈGICA 3. FOMENT DEL TRANSPORT COL·LECTIU 84

LÍNIA ESTRATÈGICA 4. MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA 87
LÍNIA ESTRATÈGICA 5. PACIFICACIÓ I ORDENACIÓ DEL TRÀNSIT 89

11. PROPOSTES D'ACCIÓ PARTICIPADES 98

PROGRAMA D'ACTUACIONS 101

12. PLA D'ACTUACIONS 103

12.1. INTRODUCCIÓ 103
12.2. DESCRIPCIÓ GENERAL FASE 1 103
12.3. FITXES D'ACTUACIÓ 104

DOCUMENT III. ANNEXOS

Annex 1: Velocitats
Annex 2: Comptatges manuals de vehicles
Annex 3: Aforaments automàtics
Annex 4: Inventari fotogràfic
Annex 5: Participació ciutadana

DOCUMENT IV. PLÀNOLS

Relació plànols diagnosi

Plànol 1 . Situació de l'àmbit de l'estudi.
Plànol 2. Sentits de circulació.
Plànol 3. Jerarquització de la xarxa viària externa.
Plànol 4. Jerarquització de la xarxa viària interna.
Plànol 5. Intensitats de vehicles (IMD) i percentatge de vehicles pesants.
Plànol 6.1 Inventari d'aparcament sectors Valldoreix.
Plànol 6.2 Inventari d'aparcament a l'entorn de l'estació de ferrocarril.
Plànol 6.3 Inventari d'amplada de voreres i pendents dels carrers
Plànol 7 . Pla de usos d'equipaments.
Plànol 8. Oferta de transport públic.
Plànol 9 . Itineraris actuals de vianants i ciclistes.
Plànol 10 Inventari d'elements per a la millora de la seguretat viària.
Plànol 11 Planejament previst.

Relació plànols propostes

Plànol 12 Àrees ambientals de moderació de trànsit.
Plànol 13 Proposta de jerarquització de la xarxa viària.
Plànol 13.1 Proposta de jerarquització de la xarxa viària supramunicipal
Plànol 13.2 Proposta de vials de penetració i arribada
Plànol 14 Detall illa pacificada
Plànol 14.1 Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Can Cadena).
Plànol 14.2 Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Sant Jaume - La Barceloneta).
Plànol 14.3 Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Aqualonga – Can Cadena).

Plànol 14.4	Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Roig – Aqualonga).
Plànol 14.5	Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Les Bobines – Mas Roig).
Plànol 14.6	Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Rossinyol).
Plànol 14.7	Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental La Guinardera - Rossinyol).
Plànol 14.8	Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Regadiu).
Plànol 14.9	Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Monmany).
Plànol 14.10	Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Fuster – Ca N'Enric La Miranda).
Plànol 14.11	Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Colònia Montserrat).
Plànol 15	Recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (detalls constructius).
Plànol 16	Proposta d'ordenació centre urbà
Plànol 17.1	Proposta d'itineraris de vianants
Plànol 17.2	Proposta d'itineraris de ciclistes
Plànol 18	Detalls de senyalització.

MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció de l'estudi de mobilitat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana. El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de **millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport.** Als plans de mobilitat urbana s'hi hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzin el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

- Configuren un model de transport més eficient per a millorar la **competitivitat** del sistema productiu.
- Augmenten la **integració social** tot aportant una accessibilitat més universal.
- Incrementen la **qualitat de vida** dels ciutadans.
- No comprometen les condicions de **salut** dels ciutadans.
- Aporten més **seguretat** en els desplaçaments.
- Estableixen unes pautes de mobilitat més **sostenibles**.

De totes maneres, la llei especifica que l'obligatorietat de redactar un Pla de Mobilitat Urbana recau en aquells municipis que tinguin l'obligació de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de passatgers. Per tant, en el cas de Valldoreix no existeix tal obligatorietat. Així i tot, el present estudi de mobilitat neix amb la voluntat de perseguir i assolir els principis i objectius que la llei defineix.

1.2. Antecedents

A Valldoreix s'han realitzat altres estudis que incideixen en la mobilitat i que per tant s'han de tenir en consideració alhora de redactar el present estudi.

*Pla director de Mobilitat de Valldoreix (2002)***:** anàlisi i diagnosi de la mobilitat, propostes d'actuació de mobilitat sostenible.

*Pla d'accessibilitat de Valldoreix (2005)***:** analitza i efectua propostes de millora de l'accessibilitat a la via pública, els edificis, els transports i en la comunicació.

*Mapa de capacitat acústica (2007)***:** traça un mapa de capacitat acústica per al conjunt del terme municipal i efectua propostes de mesura contra la contaminació acústica en l'àmbit del trànsit, la reducció de la velocitat, els paviments, el control dels vehicles i contra la propagació del soroll.

1.3. Objectius de l'estudi

La proposta d'aquest estudi s'encara, primer de tot, en l'anàlisi i diagnosi de la situació actual de la mobilitat a l'Entitat Municipal Descentralitzada de Valldoreix. Seguidament, a partir d'aquesta diagnosi, es generen uns objectius dels quals en deriven unes propostes de mesura i d'actuació, sota les premisses anteriorment detallades. Aquestes propostes estan encaminades a **assolir una mobilitat de les persones segura, sostenible i accessible**.

1.4. Metodologia de redacció. Fases

L'estudi de mobilitat de Valldoreix es divideix en tres fases diferenciades:

Anàlisi de la mobilitat: recull el conjunt de dades disponibles en l'àmbit d'estudi i defineix la configuració territorial des de totes les vessants que incideixen en la mobilitat de les persones: l'estructura socioeconòmica, la demografia i la motorització. S'estableixen els patrons de mobilitat dels ciutadans i es descriu l'oferta i la demanda de les infraestructures i els serveis existents.

Diagnosi de la mobilitat: recull el component subjectiu de la mobilitat (enquestes a comerciants, vianants, clients de comerços,...) així com la valoració de l'estat actual de la mobilitat en tots els aspectes i mitjans de transport. Per últim estableix les tendències de futur per a l'escenari zero (no intervenció), amb la confecció dels indicadors de seguiment del pla.

Programa d'actuacions: tenint en compte els principis defineix els objectius i les necessitats detectades en les fases anteriors i les actuacions que es proposen per als diferents àmbits d'actuació: mobilitat a peu, en bicicleta, transport públic, vehicle privat, aparcament, seguretat viària, i altres àmbits que es considerin oportuns.

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

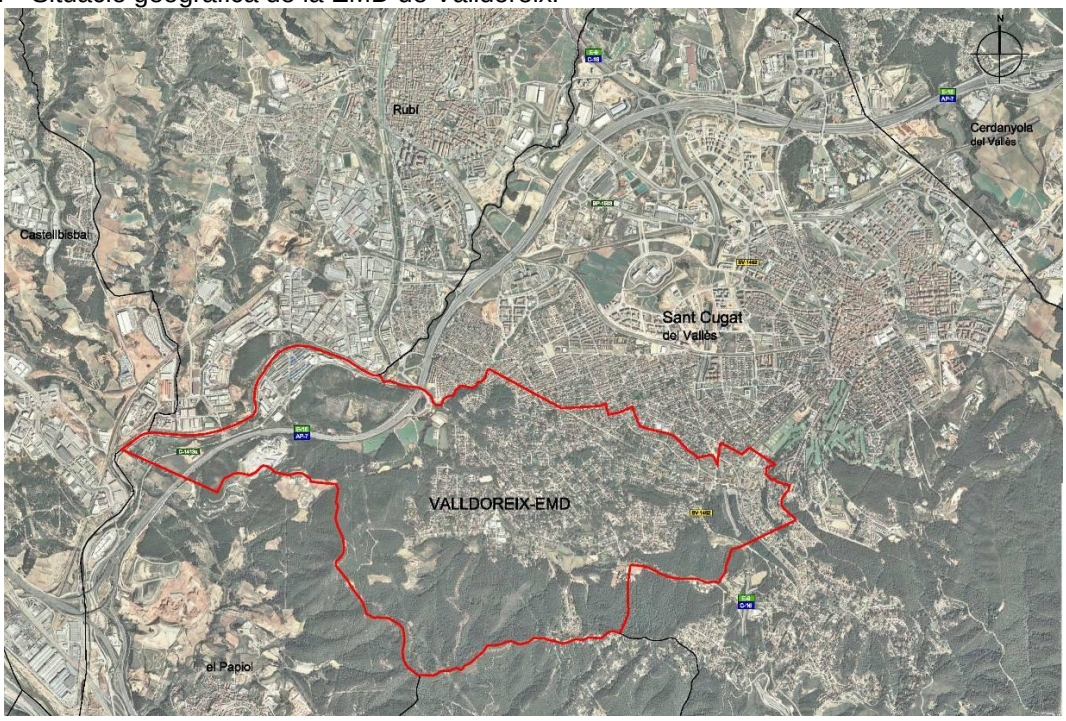
2.1. Situació geogràfica i estructura territorial

L'Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) de Valldoreix forma part del municipi de Sant Cugat del Vallès. Es troba a l'extrem sud-oest del municipi i pertany a la comarca del Vallès Occidental. Valldoreix té una superfície de 9,8 km^2 i una població de 7.593 persones, el que li atorga una densitat de 770 hab./km^2.

El territori de Valldoreix s'estén per la vessant nord de la Serra de Collserola. Pel nord limita amb Mirasol (Sant Cugat del Vallès), pel sud-est amb la Floresta (Sant Cugat del Vallès), pel sud amb Molins de Rei, pel sud-oest limita amb el terme municipal del Papiol i pel nord-oest amb el municipi de Rubí (a l'oest s'ubica Castellbisbal).

Tanmateix es troba al centre de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), que comprèn set comarques de l'àrea d'influència de Barcelona. Concretament, es trobaria dins de la segona corona d'influència, amb fortes relacions amb Barcelona però sense formar part del seu continu urbà.

Figura 1. Situació geogràfica de la EMD de Valldoreix.



Font: Intra sl..

2.2. Anàlisi de l'oferta

2.2.1. Planejament vigent o en redacció

El planejament actualment vigent a Valldoreix és el **Pla general metropolità de Barcelona de l'any 1976** del qual, mitjançant modificacions puntuals i planejament derivat –programes d'actuació urbanística, plans parcials urbanístics, plans especials i altres figures- s'han desenvolupat gairebé la totalitat de les seves determinacions. Es pot dir que el Pla general metropolità, en l'apartat de creixement urbanístic, està complert a l'àmbit de Valldoreix.

Segons el PGM la totalitat del sòl urbanitzable a Valldoreix ja ha estat ocupat, segons es desprèn de les dades següents:

Taula 1. Magnituds de creixement urbanístic segons PGM

Superfície de sòl urbà (ha)	Habitatges actuals	Densitat (hab./ha)	Habitatges potencials	Densitat	Creixement residencial potencial (hab.)
679,45	2.900	4,26	3.240	4,84	390

Font: EMD Valldoreix.

Tot i així, l'estudi de modificació del PGM en l'àmbit de les rieres de Valldoreix ha estimat un potencial aproximat d'uns 200 nous habitatges, lliures i de protecció pública, per poder fer viable l'obtenció dels sistemes generals que el PGM no va adscriure a cap sector de planejament.

Així mateix, el planejament també contempla la connexió viària a la AP-7 mitjançant un enllaç a l'avinguda Alcalde Ramon Escayola, avinguda Castellot i Passeig Esparver, que donaria sortida a la mobilitat viària al nord-oest del municipi.

Relació de plànols:

Plànol 7: Pla de usos d'equipaments
Plànol 11: Planejament previst.

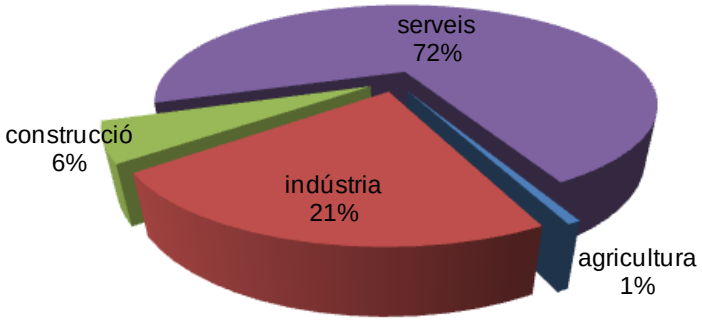
2.3. Anàlisi econòmica

L'apartat que aquí s'introdueix, dedicat a la caracterització de les activitats i a la situació econòmica al municipi, inclou en forma de subapartats la distribució de la població econòmica per branques d'activitat i la distribució del sector serveis per branques.

2.3.1. Especialització econòmica

Les últimes dades disponibles a la base de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), corresponen a l'any 2001, per al total del municipi de Sant Cugat del Vallès. La distribució de l'activitat productiva per sectors és la següent:

Figura 2. Distribució de la població ocupada per sector d'activitat (2001). IDESCAT



Font: Institut d'estadística de Catalunya. IDESCAT.

Quant a l'activitat econòmica a Valldoreix:

- Sector primari

L'activitat en el sector primari és pràcticament nul·la en l'àmbit de Valldoreix.

Tot i que es té constància d'un projecte de recuperació de conreus i per tant, d'activitat agrària, el seu objectiu no és econòmic sinó bàsicament la prevenció d'incendis forestals. En qualsevol cas, no es té constància de cap explotació agrícola i/o ramadera important al municipi.

- Sector secundari

Zona industrial al Polígon de Can Calopa. La superfície és de 230.024 m^2, un 64% dels quals és sòl industrial, un 3% són equipaments, un 10% zona verda i un 23% vials. No hi ha sòl industrial vacant.

- Sector terciari

Respecte del sector terciari les activitats es distribueixen a la zona de la Rambla Mossèn Jacint Verdaguer i entorn.

L'absència d'edificis amb baixos destinats a locals comercials dificulta l'obertura d'activitats terciàries.

2.4. Distribució de la població

Segons les dades de la EMD de Valldoreix, la població a 31 de desembre de 2011 era de **7.958 habitants**.

2.5. Evolució de la població

A continuació s'analitza el creixement que la població ha experimentat. A partir de les dades extretes de l'Idescat podem calcular el creixement interanual de la població per al període 1996-2011, que ha estat del **3,04%**.

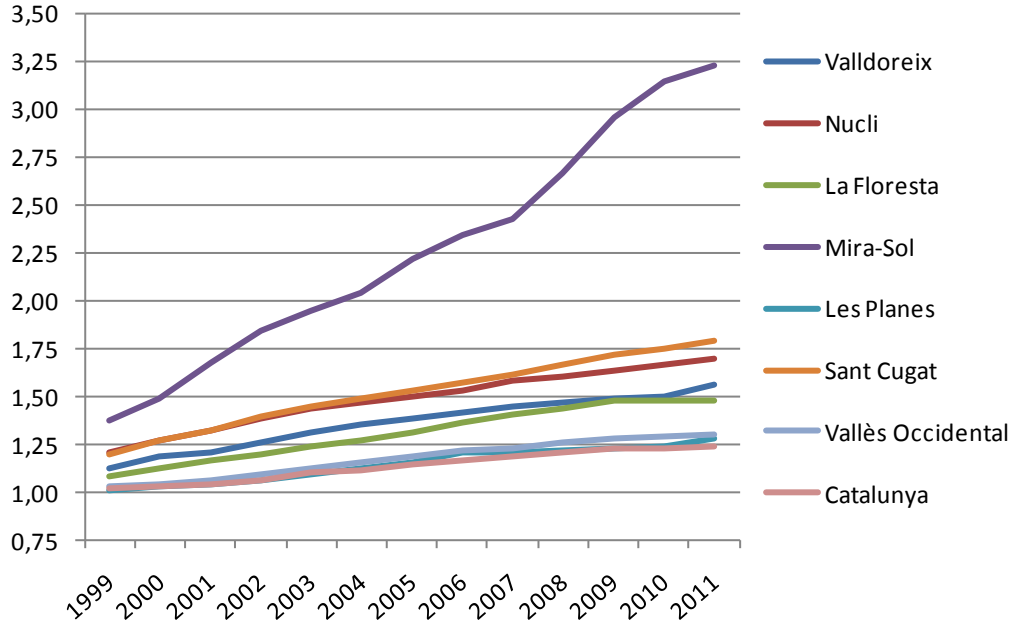
Taula 2. Evolució de la població i creixement interanual

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Creix. Interanual (2003-2011)
6.680	6.986	7.063	7.212	7.351	7.467	7.593	7.623	7.958	
4,0%	4,6%	1,1%	2,1%	1,9%	1,6%	1,7%	0,4%	4,4%	2,2%

Font: EMD Valldoreix.

La figura següent mostra l'evolució relativa de la població de Valldoreix, en relació a la població de Sant Cugat del Vallès, la comarca del Vallès Occidental i el conjunt de Catalunya.

Figura 3. Evolució relativa de la població comparada per àmbits



Font: Ajuntament de Sant Cugat. IDESCAT.

Podem observar com el creixement de la població de Valldoreix ha estat lleugerament inferior al de la mitjana del municipi, el Nucli i Mira-Sol (l'any base és 2008), tot i que superior a les àrees disperses de La Floresta i Les Planes.

Taula 3. Padró de l'Ajuntament Sant Cugat 2008-2011

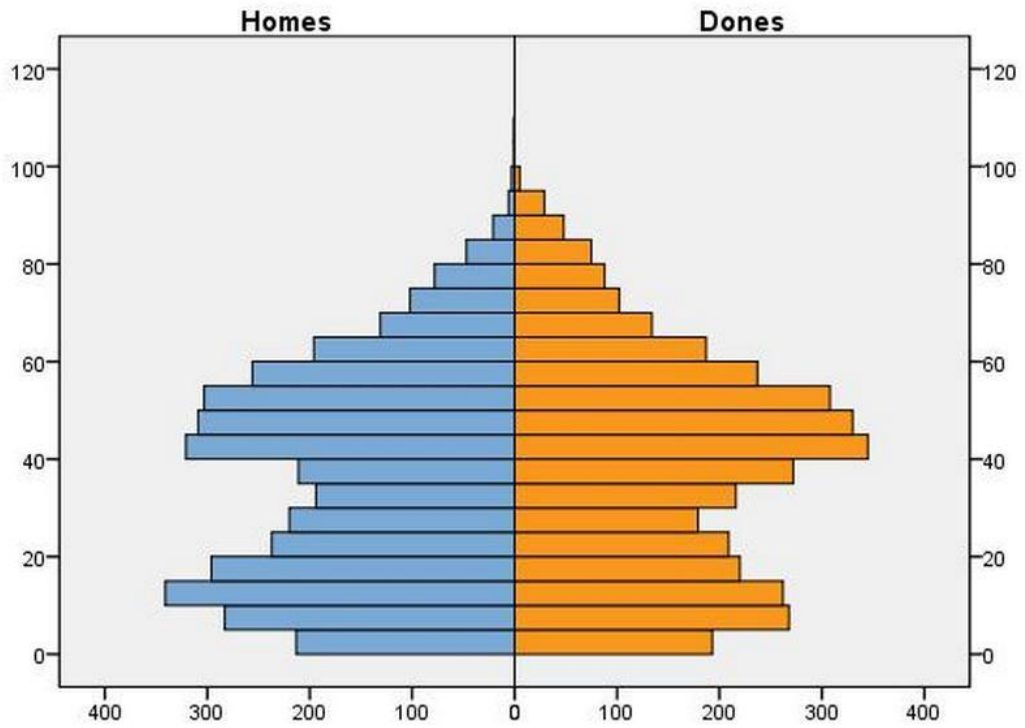
	2008	2009	2010	2011
Nucli	55.539.	56.545	57.355	58.611
Valldoreix	**7.467**	**7.593**	**7.627**	**7.958**
La Floresta	4.322	4.441	4.447	4.445
Mira-sol	10.769	11.949	12.682	13.019
Les Planes	1.205	1.217	1.226	1.270
Sant Cugat	79.302	81.745	83.337	85.303

Font: Ajuntament de Sant Cugat.

2.6. Piràmide demogràfica

La piràmide de Valldoreix mostra una població madura, essent la franja més nombrosa la situada entre els 40-60 anys. La baixa natalitat els anys 1970-1990, provoca un queixal a la piràmide que comportaria un envelliment progressiu de la població, si no fos per la remuntada de la natalitat dels darrers vint anys, motivada en part per l'aportació de la població immigrada.

Figura 4. Piràmide de població de Valldoreix, 2007



Font: Institut d'estadística de Catalunya. IDESCAT.

2.7. Dades de motorització

Les últimes disponibles dades de Valldoreix ens mostren el total de vehicles censats a la EMD, corresponents a l'any 2010, sumant un total de **4.256 vehicles.**

Taula 4. Índex de motorització 2010

Valldoreix	534 veh./1.000 hab.
Sant Cugat	612 veh./1.000 hab.
Catalunya	667 veh./1.000 hab.

Font: Ajuntament de Sant Cugat.

2.8. Centres d'atracció i generació de viatges

La EMD de Valldoreix presenta uns punts de generació i atracció de viatges concentrats:

Taula 5. Equipaments i serveis

TIPUS	NOM
Casa de la Vila Seu EMD	Seu Entitat Municipal Descentralitzada de Valldoreix
Equipaments Culturals i Socials	Casal de Cultura
	Nau de Cultura
	Hostal d'Entitats
	Casal d'Avis
	Centre Musical Valldoreix
	Punt de lectura
	Museu Parroquial
	Arxiu Gavin
	Centre de Restauració de Bens Mobles
	Minyons, Escoltes i Guies St. Jordi de Catalunya
	Casal Colònia Montserrat
	Castell de Canals
	Associació de propietaris i veïns de Valldoreix
Equipaments educatius	Llar d'Infants El Bressol
	Parvulari
	CEIP Jaume Ferran i Clua
	IES Arnau Cadell
	Col·legi El Pinar
	Escola Hatikva
	Escola Infantil La Farga
Equipaments sanitaris i assistencials	CAP de Valldoreix
	Farmàcia
	Creu Roja
	ASDI
	ATAM
	Taller Geroni de Moragas
Equipaments esportius	Complex esportiu municipal
	Pavelló poliesportiu
	Club esportiu Valldoreix
	Escola Hípica Valldoreix
Altres equipaments i serveis	Ferrocarrils de la Generalitat
	Correus
	Brigada d'obres
	ADF
	Registre de la propietat
	Oficina liquidadora
	Deixalleria
	Planta de compostatge

Relació de plànols:

Plànol 7: Pla de usos d'equipaments

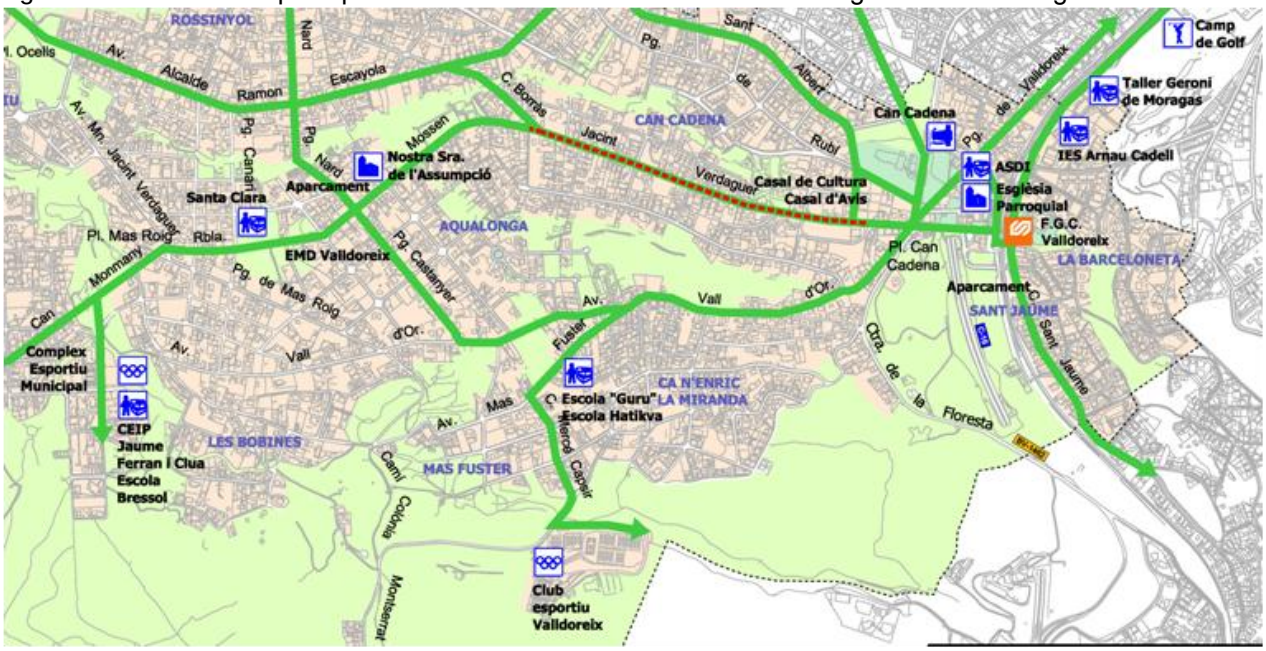
3. ANÀLISI DE L'OFERTA

3.1. Xarxa de vianants

Les característiques urbanes de Valldoreix fan que els desplaçaments a peu siguin un 30% del total dels desplaçaments interns (EMO, 2001) perquè té una orografia lleugerament accidentada on predominen alguns desnivells importants, una estructura urbana difusa amb edificacions aïllades i absència de comerços en gran part de la EMD.

A més, les condicions dels espais per a vianants presenten algunes mancances. Aquesta xifra es troba molt per sota de la xifra desitjable, sobretot si es té en compte que no es tracta d'un territori excessivament extens.

Figura 5. Detall xarxa principal de vianants actual i centres d'atracció i generació de viatges



Font: Intra sl..

La circulació de persones per la via pública requereix disposar d'uns espais que garanteixin la seguretat i el confort en les activitats diàries d'aquells que es desplacen a peu.

3.1.1. Amplada de les voreres

La figura següent mostra les diferents tipologies de seccions que es troben a l'àmbit de Valldoreix. La major part d'aquests carrers tenen una amplada de 10 metres distribuïts d'acord amb la imatge que es grafia a la figura 2.A, amb una calçada de 6 metres i dues voreres de 2 metres amb plantació d'arbrat.

A Valldoreix les tipologies són força heterogènies, amb amplades de carrer que oscil·len entre els 6 i els 10 metres (que es grafien en tots els esquemes de la figura 2). Tot i així, resten encara força carrers amb voreres inferiors a 1,40 metres que dificulten el pas dels vianants.

Figura 6. Seccions tipus dels carrers de Valldoreix

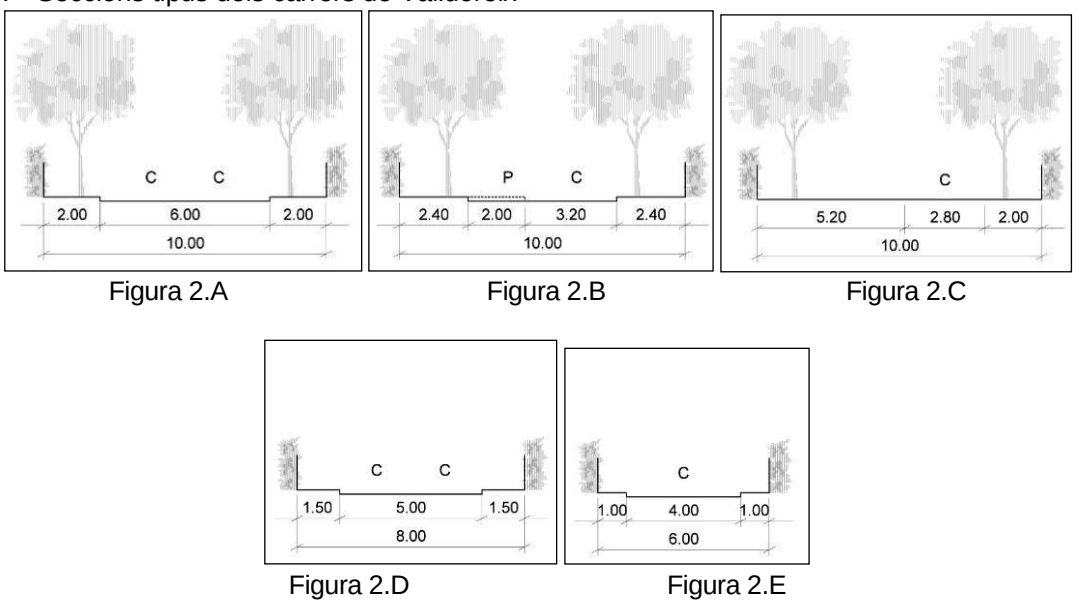


Figura 2.A Figura 2.B Figura 2.C

Figura 2.D Figura 2.E

Font: Intra sl...

Figura 7. Voreres estretes i amb obstacles

Figura 8. Voreres estretes i amb obstacles

Font: Intra sl..

Relació de plànols:

Plànol 9: Itineraris actuals de vianants i ciclistes

3.1.2. Repartiment de l'espai viari

L'espai viari a Valldoreix es reparteix entre un 68% de calçada i un 32% de vorera.

A la taula següent es presenta quina és la distribució d'aquest espai

Taula 6. Repartiment de l'espai viari per àrea

Àrees de Valldoreix	% Superfície destinada a motoritzats	% Superfície destinada a vianants
Valldoreix	68,0%	32,0%

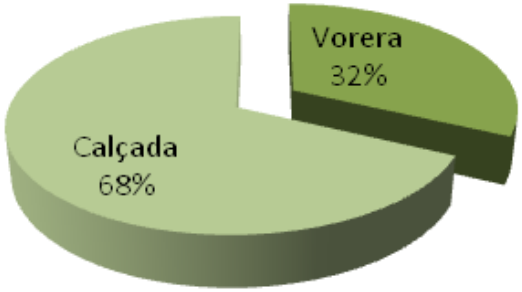
Font: Intra sl..

Figura 9. Repartiment de l'espai viari

Font: Intra sl..

Figura 10. Espais per a vianants

Figura 11. Repartiment de l'espai viari



Font: Intra sl..

Relació de plànols:

Plànol 6.3: Inventari d'amplada de voreres i pendents dels carrers

3.1.3. Condicions dels espais de vianants

A banda de la relació de distribució de l'espai viari, que aquest sigui més o menys favorable als desplaçaments dels vianants depèn de les condicions en què es trobi aquest espai. L'espai viari destinat al mitjà a peu ha de complir unes condicions imprescindibles per a una mobilitat accessible, segura i còmoda. Per tal d'avaluar l'adequació de l'espai viari a les necessitats del vianant s'ha realitzat una inspecció in situ de l'àmbit de Valldoreix. Entre els problemes que s'han detectat es troba l'estacionament sobre la calçada, les seccions de vorera insuficient, no urbanitzada o en mal estat, les voreres amb desnivell pronunciat, el mobiliari urbà mal ubicat i els forts pendents.

Figura 12. Voreres amb obstacle (enllumenat, paperera, pal de parada...) que la fa inaccessible a causa de seccions insuficients.

Font: Intra sl..

L'estructura urbana de baixa densitat de Valldoreix propicia unes condicions del viari pròpies de les urbanitzacions, amb seccions de calçada amples, voreres sovint estretes i forts pendents. Tradicionalment aquest patró ha permès l'estacionament de vehicles en calçada i prou espai per a carrers de doble sentit, assumint que la majoria de desplaçaments en aquests àmbits residencials es realitzen en vehicle privat.

A Valldoreix s'han dut a terme actuacions d'implantació de plataforma única, on la vorera i la calçada resten al mateix nivell. Aquestes actuacions són positives quant a la disminució de la velocitat dels vehicles així que milloren l'accessibilitat per als vianants. De tota manera s'han detectat nombrosos vehicles estacionats sobre la vorera (aprofitant la facilitat que aquesta configuració atorga als vehicles) així com la persistència d'obstacles en els itineraris per a vianants.

Figura 13. Vehicles estacionats en espais reservats per a vianants.

Font: Intra sl..

Relació de plànols:

Plànol 6.3: Inventari d'amplada de voreres i pendents dels carrers

3.1.4. Passos de vianants

S'ha dut a terme un inventari de les cruïlles i trams de carrer per tal d'avaluar el grau d'accessibilitat dels passos de vianants existents, així com la necessitat d'emplaçament de nous passos.

Taula 7. Accessibilitat dels passos de vianants

Àrea	Accessibilitat passos de vianants			% Passos accessibles	% Passos completats
	Accessible	No accessible	Manca pas		
Valldoreix	122	23	508	84	16

Font: Intra sl..

L'accessibilitat dels passos a Valldoreix és alta, amb un 84% dels passos accessibles (amb rampes, senyalitzats adequadament, sense obstacles). Manca però completar la xarxa en tot l'àmbit, on només hi ha un 19% del total de passos considerats com a desitjables (cada 100m de tram de carrer però especialment a les cruïlles).

Figura 14. Pas de vianants sense adaptar i encreuament sense pas de vianants.

Font: Intra sl..

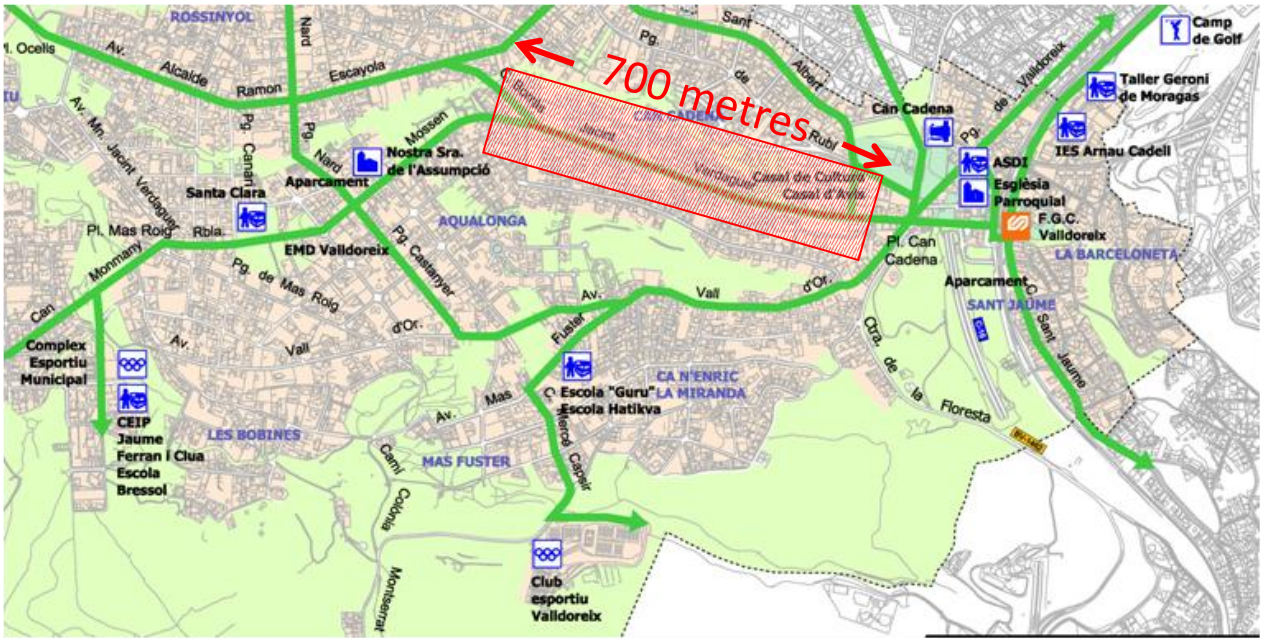
3.2. Xarxa de ciclistes

3.2.1. Xarxa urbana

Les vies condicionades per a la circulació de bicicleta a Valldoreix sumen un total de 700 metres de carril bicicleta, amb vorera compartida amb els vianants.

La xarxa de ciclistes recentment implantada a Valldoreix se situa concretament al tram de l'avinguda Verdaguer entre el carrer Coster i l'avinguda de Joan Borràs.

Figura 15. Detall plànol de xarxa ciclistes Valldoreix



Font: Intra sl..

Figura 16. Tram de carril bicicleta a l'avinguda Jacint Verdaguer

Font: Intra sl..

Relació de plànols:

Plànol 9: Itineraris actuals de vianants i ciclistes

3.2.2. Xarxa intermunicipal

La xarxa de vies ciclables s'estén més enllà dels límits municipals de Valldoreix. Aquestes connexions solen néixer majoritàriament amb caràcter d'oci, per la qual cosa la seva utilitat en els desplaçaments habituals és més aviat escassa. Però la funció que compleixen aquestes vies i camins compleixen és clau per al foment de la cultura ciclista i també s'utilitzen per accedir, per exemple, a les estacions de ferrocarril.

Concretament Valldoreix també disposa de diverses rutes ciclistes específiques per a BTT que connecten amb el parc natural de Collserola, i que tenen com a origen o destinació el propi municipi i altres de l'entorn.

A continuació es detallen les rutes existents que enllacen la xarxa ciclista de Valldoreix amb els municipis i espais naturals del seu entorn.

- **Ruta Valldoreix – La Floresta:** cobreix el trajecte entre les dues estacions passant per Valldoreix, les Cases de Castellví, la colònia Montserrat, Vallpineda i La Floresta.

- **Ruta d'enllaç de La Floresta:** enllaça l'estació de FGC amb la Rabassada i la ruta Sant Cugat – Baixador de Vallvidrera. Passa per la colònia Mirador, colònia Parers, Les Planes i el sector del Rectoret.

- **Ruta Sant Cugat – Baixador de Vallvidrera**: enllaça el carril bici al Forat d'en Bocàs amb el camí de Can Borrell, l'ermita de Sant Medir, la Rabassada (BP-1417) i l'estació de Baixador de Vallvidrera.

- **"Ronda Verda":** el recorregut de la "ronda verda" és un projecte impulsat pel Consell Comarcal del Barcelonès, amb una longitud total de 72 km i que passa per 8 municipis (actualment hi ha trams encara per completar). Tot i que no passa per Sant Cugat del V., la xarxa de camins del Parc de Collserola connecta amb el tram del camí de les aigües, al terme municipal de Barcelona.

Figura 17. Exemple de pal de senyalització de ruta ciclista

Font: Intra sl..

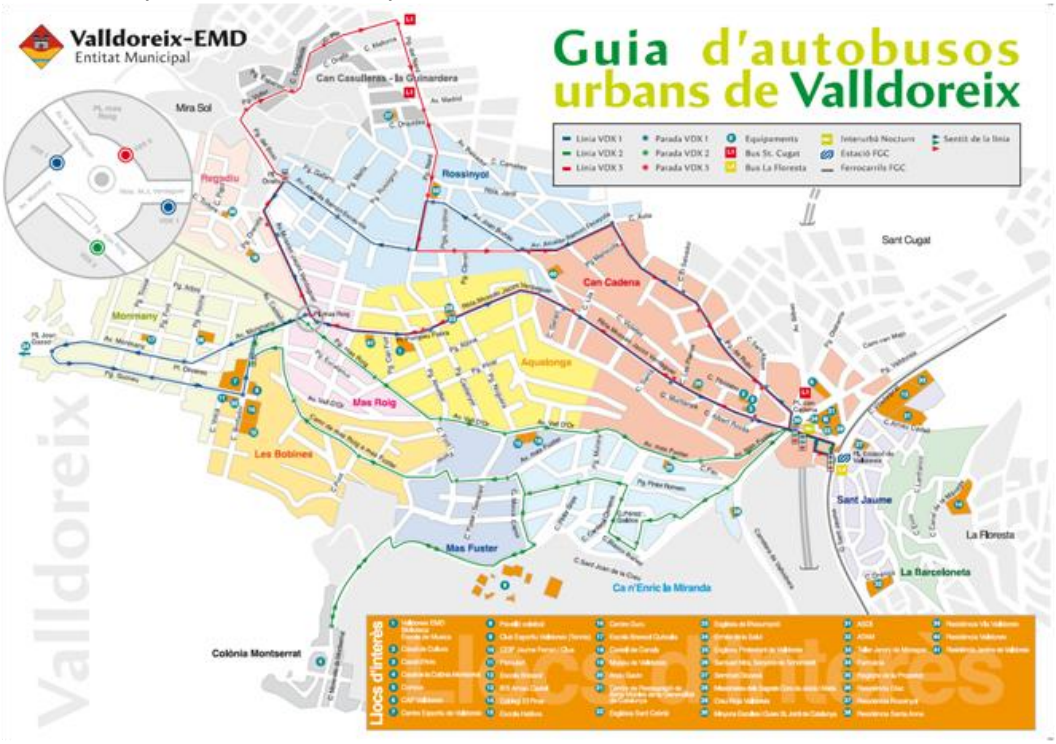
3.3. Xarxa de transport públic

La xarxa de transport públic a Valldoreix es compon de 3 línies d'autobús urbà, 3 línies de Sant Cugat del Vallès i 2 línies de FGC que efectuen parada a l'estació de FGC de Valldoreix.

3.3.1. Autobús urbà

En total hi ha 6 línies que ofereixen el servei d'autobús urbà a la municipalitat de Valldoreix. La EMD de Valldoreix gestiona directament 3 d'aquestes i l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès les altres 3.

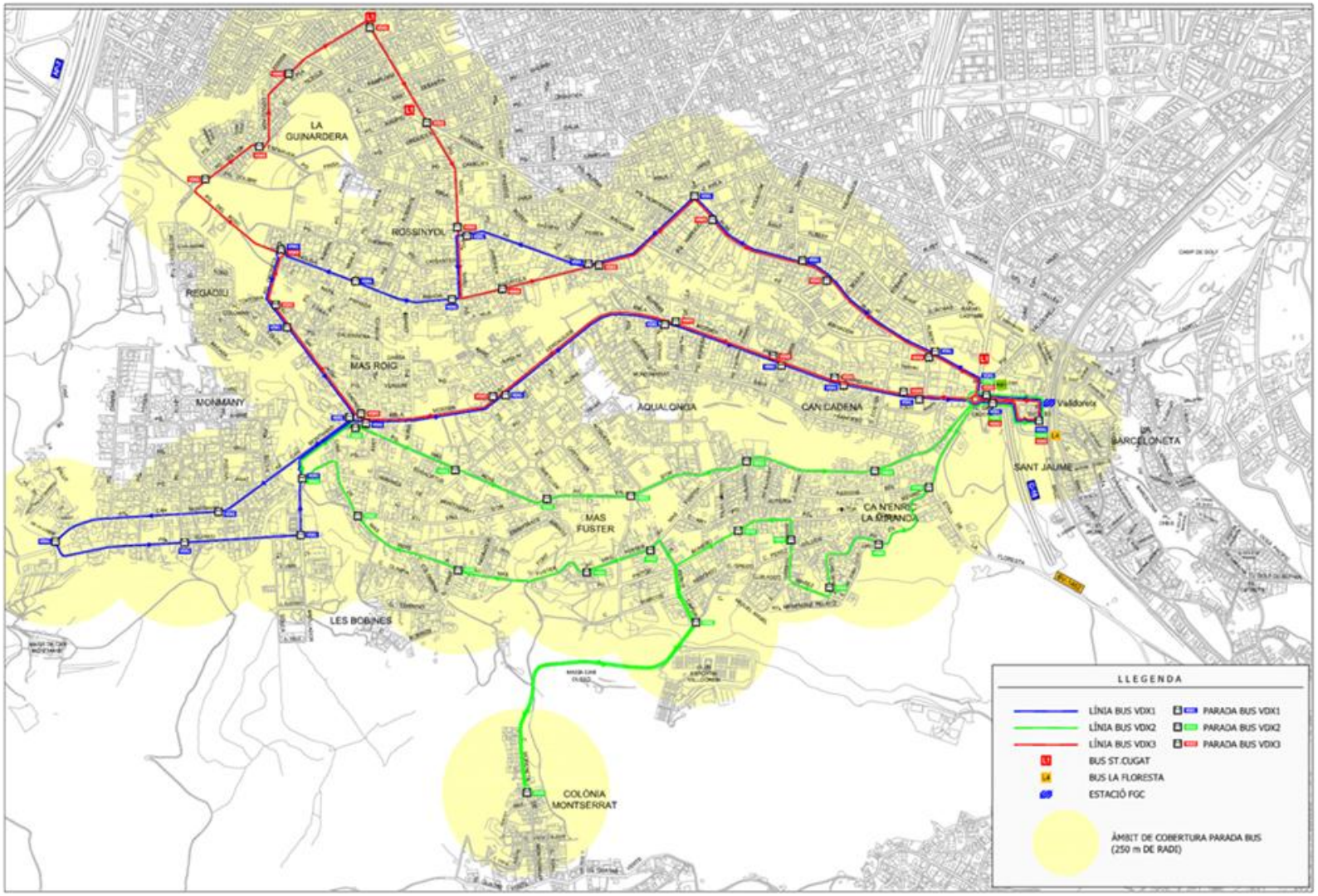
Figura 18. Detall del plànol 8 d'itineraris i parades de l'autobús urbà de la EMD Valldoreix



Font: EMD Valldoreix.

D'altra banda, les línies 1, 3 i 4 tracen part del seu recorregut a Valldoreix i es gestionen des de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès.

Figura 19. Recorregut línies de Sant Cugat que donen servei a Valldoreix



Font: Intra sl..

Respecte dels horaris i freqüències del servei, a continuació es recullen les dades per a les diferents línies que operen a Valldoreix:

Taula 8. Horaris i freqüència de les línies de bus urbà 2012

	Línia	Horari			Parada	Expedicions / freqüència (min)			Temps estimat trajecte
		feiner	dissabtes	diu. i festiu		feiner	dissabte	diu. i festiu	
L1	Torrent de Ferrusons - Pl. Mas Gener	6.05 - 22.15	9.00 - 21.40	9.00 - 22.00	57	33 / 30'	20 / 40'	13 / 60'	42'
L3	Font d'en Colom - Est. FGC Sant Cugat	7.24 - 21.15	8.54 - 21.15	8.54 - 21.15	58	9 / 90'	9 / 90'	7 / 90'	30'
L4	La Floresta - Bus de barri	6.00 - 22.00	9.00 - 22.00	9.00 - 21.00	31	34 / 30'	27 / 30'	16 / 30'	26'
VDX 1	Estació - Russinyol - Monmany	6.45 - 22.15	7.00 - 22.00	7.00 - 22.00	24	32 / 30'	16 / 60'	16 / 60'	-
VDX 2	Estació - Colònia Montserrat - mas Fuster - Monmany	7.15 - 22.15	7.15 - 22.15	7.15 - 22.15	23	31 / 30'	31 / 30'	31 / 30'	-
VDX 3	Estació - Rambla Verdaguer - Can Casulleres - Rossinyol	7.00 - 22.30	7.30 - 22.30	7.30 - 22.30	22	32 / 30'	16/ 60'	16 / 60'	-

Font: EMD Valldoreix.

Figura 20. Pal de parada i marquesina al fons a la plaça del Mas Roig. Parada amb marquesina sense pintura a la calçada.

Font: Intra sl..

3.3.2. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

A l'estació de Valldoreix s'hi aturen i donen servei les línies S1 (Terrassa), S2 (Sabadell), S5 (Sant Cugat) i S55 (UAB). En l'altre sentit totes aquestes línies tenen com a destinació Barcelona (plaça de Catalunya).

El gràfic següent mostra, esquemàticament, el recorregut i parades de les diverses línies del tram de Sabadell (S2 i S55):

Figura 21. Esquema línia FGC Barcelona - Sabadell (Rambla)

Font: FGC

Quan a la línia de Terrassa (S1, S5), es cobreixen les parades compartides amb la línia de Sabadell de Les Planes, La Floresta, Valldoreix i Sant Cugat

Figura 22. Esquema de la línia FGC Barcelona - Terrassa.

Font: FGC

En referència a les dades d'oferta del servei, s'ha simplificat la informació per tal de fer-la comprensible i útil. Tant les parades com les expedicions i les freqüències varien segons la franja horària, la línia o si es tracta d'un dia feiner, dissabte o bé diumenge/festiu. Per tant s'ha optat per oferir un interval en aquests casos. Així mateix, les freqüències i expedicions en el tram compartit per les línies de Sabadell i Terrassa s'incrementen significativament (doblant-se) si aquestes es consideren conjuntament.

Taula 9. Oferta FGC, línia Barcelona – Sabadell/Terrassa

Línia / sentit		Horari				Expedicions / freqüència (min)				Minuts trajecte (aprox)
		Dilluns - dijous	Divendres - vigílies festius	Dissabte - festiu vigília festiu	Diumenges - vigílies feiners	Dilluns - dijous	Divendres - vigílies festius	Dissabtes festiu i vigília festiu	Diumenges - vigílies feiners	
S1/S5	Terrassa / Rubí	5.25 - 0.27	5.25 - 2.16	5.54 - 2.16	5.54 - 0.54	68/3-30	72/5-45	18/20-45	15/20-50	16
	Barcelona	4.42 - 23.17	4.42- 1.33	5.30 - 1.33	5.30 - 23.14	65/3-30	68/3-53	18/20-53	13/20-40	25
S2/S55	Sabadell / UAB	5.15 - 0.15	5.15 - 2.36	6.09 - 2.36	6.09 - 0.39	80/3-33	84/3-45	18/20-45	14/30-60	17
	Barcelona	5.29 - 23.35	5.29 - 1.44	6.09 - 2.36	6.09 - 0.39	87/3-36	90/3-45	18/20-45	13/20-40	25

Font: FGC

3.4. Xarxa de vehicles privats motoritzats

El coneixement de la xarxa viària és essencial per al correcte estudi de la mobilitat perquè és principalment damunt del viari on es desenvolupa bona part dels desplaçaments i les relacions internes.

D'altra banda, en no disposar d'altres tipus de xarxa, les relacions externes del municipi se solucionen amb l'entramat viari i amb els intercanvis comercials i de mercaderies.

Distingim dues tipologies de xarxes: la **xarxa viària externa**, que és la xarxa de carreteres que passa pel municipi i estructura les relacions de la ciutat amb la resta del territori, i la **xarxa viària interna**, que suporta els desplaçaments que tenen origen o destinació al municipi.

3.4.1. Xarxa viària externa

La xarxa viària externa que abasteix la EMD de Valldoreix i es compon dels següents accessos i vies interurbanes:

- **Autopista AP-7**: d'abast internacional, circula de sud-est a oest pel nord del territori de Valldoreix. La sortida més propera per accedir a la municipalitat és el barri de Mira-Sol de Sant Cugat del Vallès.

- **Autopista C-16**: els Túnels de Vallvidrera són l'accés més curt a Barcelona. Travessen Valldoreix de sud a nord i la sortida més propera és la de Sant Cugat (barri de Can Gatxet).

- **BV-1462:** és l'anomenada carretera de Vallvidrera i enllaça Valldoreix amb Barcelona (Sarrià) i, en l'altre sentit, fins a Sant Cugat del Vallès. Passa per la plaça de Can Cadena de Valldoreix, (el principal nus viari) raó per la qual també forma part de la xarxa viària interna.

- **C-1413:** carretera d'àmbit comarcal que passa pel nord-oest del terme de Valldoreix, resseguint el traçat de la AP-7 cap al sud i endinsant-se a Rubí cap al nord. L'accés a Valldoreix es realitza per l'avinguda del baixador de Valldoreix (barri de Mas Gener).

3.4.2. Xarxa viària interna

La xarxa interna es compon de:

- la **xarxa primària (vies principals urbanes)**, que enllaça el municipi amb l'exterior,
- la **xarxa viària col·lectora o distribuïdora (vies secundàries urbanes)**, que és de caràcter exclusivament urbana i connecta les diferents parts del municipi internament, i
- la **xarxa secundària veïnal o local (vies veïnals)**, que són la resta de vies i la funció de les quals és donar accés als habitatges i garatges.

La xarxa primària es compon exclusivament de la carretera **BV-1462.** Aquesta via passa pel centre del municipi de Valldoreix per la plaça de l'estació i enllaça aquest amb Sant Cugat del Vallès en sentit nord i amb Barcelona en sentit sud (passant per les Planes, la Floresta i Vallvidrera).

La xarxa viària col·lectora o distribuïdora la compon **la rambla Jacint Verdaguer, el passeig d'Olabarria** i **el passeig de Rubí.** Són els vials principals de distribució interna de la mobilitat des

de la plaça de Can Cadena, principal punt d'entrada de la mobilitat motoritzada a la municipalitat, cap a la resta de carrers.

La resta de carrers formen part de la xarxa secundària veïnal o local i per tant només absorbeixen el trànsit d'entrada i sortida dels residents d'habitatges i garatges.

Relació de plànols:

Plànol 2: Sentits de circulació
Plànol 3: Jerarquització de la xarxa viària externa
Plànol 4: Jerarquització de la xarxa viària interna

3.5. Aparcament

S'ha dut a terme un inventari exhaustiu de les places d'aparcament disponibles a Valldoreix, comptabilitzant les places disponibles en calçada i el nombre de guals. S'ha dut a terme una estimació del nombre de places fora de calçada en relació amb les edificacions i la seva tipologia.

Taula 10. Oferta d'aparcament a la EMD de Valldoreix*.

Barri	Aqualonga	Barceloneta	Can Cadena	Can Casulleras	Mas fuster	Les Bobines	Mas Roig
calçada	452	246	1.091	289	180	392	424
guals llicència	42	27	90	27	5	16	17
guals sense ll.	129	39	188	87	52	78	74
zona verda[1]			125				
zona vermella[2]			35				8
motos			85				
reserves	4	12	64	2	3	12	3
il·legal[3]	68	66	79		9		78
Total	**627**	**324**	**1.757**	**405**	**240**	**498**	**604**

Barri	Ca n'Enric la Miranda	Monmany	Colònia Montserrat	Regadiu	Rossinyol	Sant Jaume	TOTAL
calçada	824	428	192	269	754	357	5.898
guals llicència	39	36	6	15	85	30	(x1.5)653
guals sense llic.	127	159	23	60	274	36	(x1.5)1.989
zona verda[1]						295	420
z ona vermella[2]							43
motos							85
reserves	5		15		80	3	203
il·legal[3]	36	187	7		64	122	716
Total	**995**	**623**	**236**	**344**	**1.193**	**843**	**9.291**

[1] *Zona verda:* és la zona d'aparcament reservada (en horari de 7:00 a 20:00 hores dels dies laborables) a veïns de Valldoreix i Sant Cugat del Vallès, els quals hauran de disposar d'un distintiu que s'haurà de situar en un lloc visible del cotxes.
[2] *Zona vermella*: zona d'estacionament limitada a 30 minuts i 180 minuts, controlada mitjançant un rellotge horari situat en un lloc visible del vehicle.
[3] *Il·legal:* Qualsevol tipus d'estacionament no regulat pel codi de circulació (doble fila, damunt vorera, fora de places, sense distintiu corresponent, fora d'horari...)

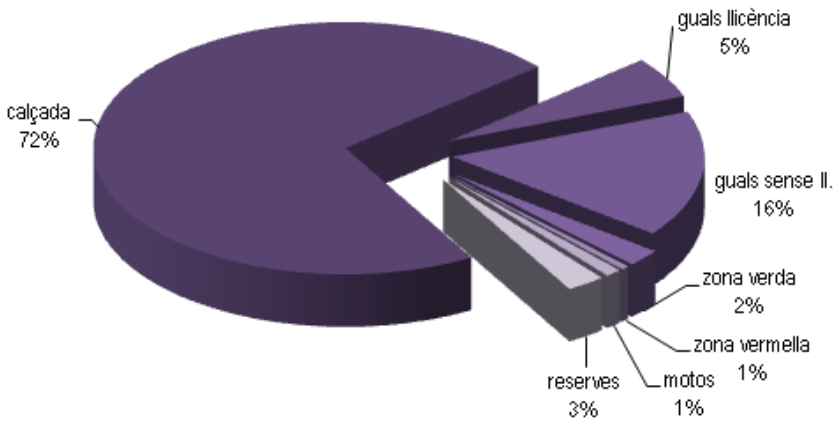
Font: Intra sl..

Taula 11. Oferta d'aparcament per tipologies

Tipologia	Places
calçada	5.898
guals llicència	(x1,5) 653
guals sense llic.	(x1,5) 1.989
zona verda[1]	420
zona vermella[2]	43
motos	85
reserves	203
Il·legal[3]	716
Total	**9.291**

Font: Intra sl..

Figura 23. Oferta d'aparcament per tipologies



Font: Intra sl..

Figura 24. Vehicles estacionats sobre la vorera i aparcament a la calçada en semibateria.

Font: Intra sl..

Relació de plànols:

Plànol 6.1: Inventari d'aparcament sectors Valldoreix
Plànol 6.2: Inventari d'aparcament a l'entorn de l'estació de ferrocarril

4. ANÀLISI DE LA DEMANDA

4.1. Mobilitat global

Les dades de mobilitat global disponibles són les procedents de l'Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001, que recull tots els desplaçaments per motiu treball o estudis segons el cens de població. Posteriorment es va dur a terme l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de l'any 2006. Tot i que recull tots els desplaçaments s'obté a partir d'una mostra que per al cas de Valldoreix és insuficient i per tant no resulta significativa. A continuació es recullen les dades de l'EMO 2001.

Figura 25. Desplaçaments totals per mitjà de transport

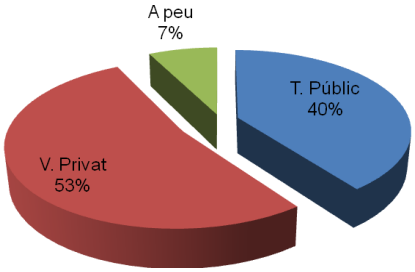


Figura 26. Desplaçaments interns per mitjà de transport

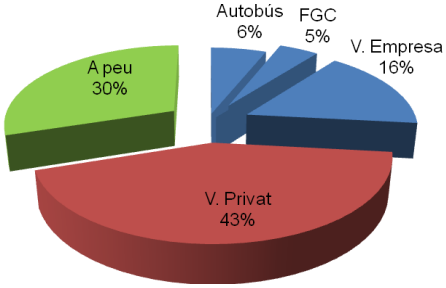


Figura 27. Desplaçaments generats per mitjà de transport

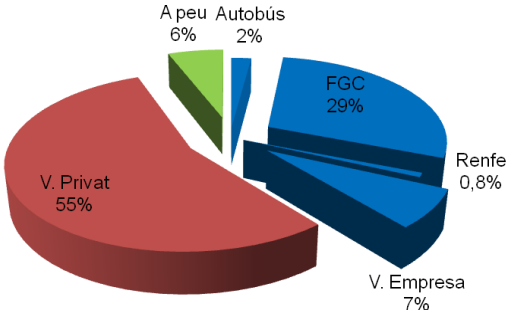


Figura 28. Desplaçaments atrets per mitjà de transport

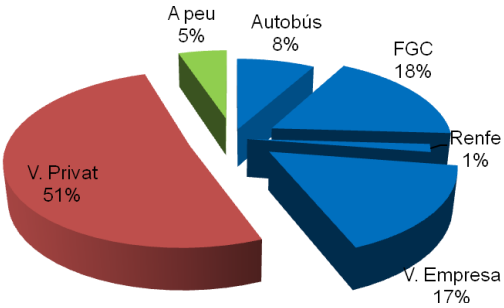
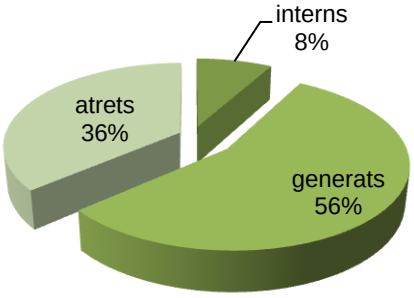


Figura 29. Tipologia dels desplaçaments



Font: EMO 01'.

D'altra banda s'ha dut a terme una estimació de l'evolució dels desplaçaments i del repartiment modal prenent com a referència l'evolució experimentada pel conjunt del municipi de Sant Cugat del Vallès. S'han obtingut les dades següents:

Taula 12. Estimació d'evolució dels desplaçaments*

Evolució desplaçaments	desplaçaments 2001	estimat 2009	2001-2009	Estimació Desplaçaments Totals (x5)
V. privat	4.424	5.840	+32%	29.200
T. Públic	3.341	4.611	+38%	23.055
Vianants	630	624	-1%	3.120
TOTAL	**8395**	**11075**	**+1,3%**	**55.375**

*Les dades han estat validades amb els aforaments efectuats, així com amb les dades de demanda de transport públic.

Font: EMO 01'.

Els càlculs anteriors indiquen un **total aproximat de 55.000 desplaçaments diaris a Valldoreix**, tenint en compte que els desplaçaments recollits per l'EMO (treball i estudis) representen entre un 20 i un 25% del total de desplaçaments; per al període 2001-2009 l'increment de desplaçaments ha estat el mateix que el del municipi de Sant Cugat.

Taula 13. Estimació de l'evolució del repartiment modal

Evolució rep. modal	Evolució 2001-2009	Repartiment 2001	Estimació 2009
V. privat	+4,9%	52,7%	55,3%
T. Públic	+9,7%	39,8%	43,7%
Vianants	-22,0%	7,5%	5,9%

Font: EMO 01'.

Així mateix, respecte de l'estimació de l'evolució del repartiment modal, el major increment hauria estat el del transport públic, amb gairebé un 10% d'increment, mentre que els desplaçaments a peu han disminuït en pes un 22%, segons les estimacions efectuades.

4.1.1. Distribució espacial dels desplaçaments

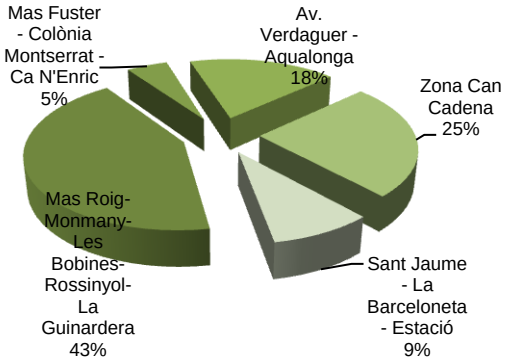
Valldoreix distribueix la seva mobilitat motoritzada a la rotonda de Can Cadena (25.000 veh/dia). Aquest encreuament canalitza el trànsit de pas sentit san Cugat del Vallès per la carretera BV 1462 (12.000 veh/dia) i serveix com a porta d'entrada i de sortida del nucli de Valldoreix (13.000 veh/dia).

- **Anàlisi de la situació actual**

El coneixement dels fluxos actuals, la seva estructura i les seves variacions és essencial per a comprendre el funcionament global de la mobilitat de Valldoreix. Per aquest motiu s'ha efectual una mostra d'enquestes origen/destinació (O/D) al punt estratègic rambla Mossèn Jacint Verdaguer amb plaça Can Cadena.

L'objectiu de la mostra és el coneixement de l'origen i la destinació dels viatges distribuïts en la zonificació per barris i amb l'expansió amb els aforaments de la xarxa.

Figura 30. Zona d'origen dels desplaçaments



Font: EMO 01'.

Figura 31. Zona de destinació dels desplaçaments

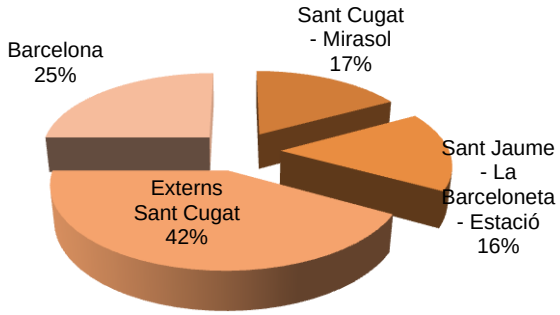
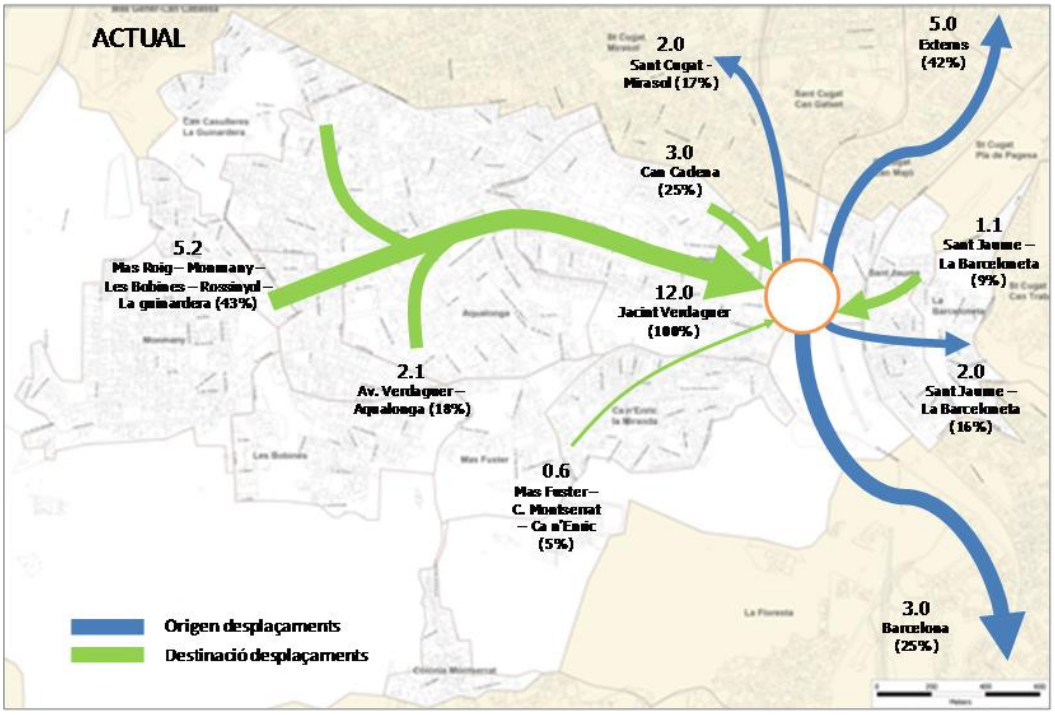


Figura 32. Principals fluxos origen/destinació



Font: Intra sl..

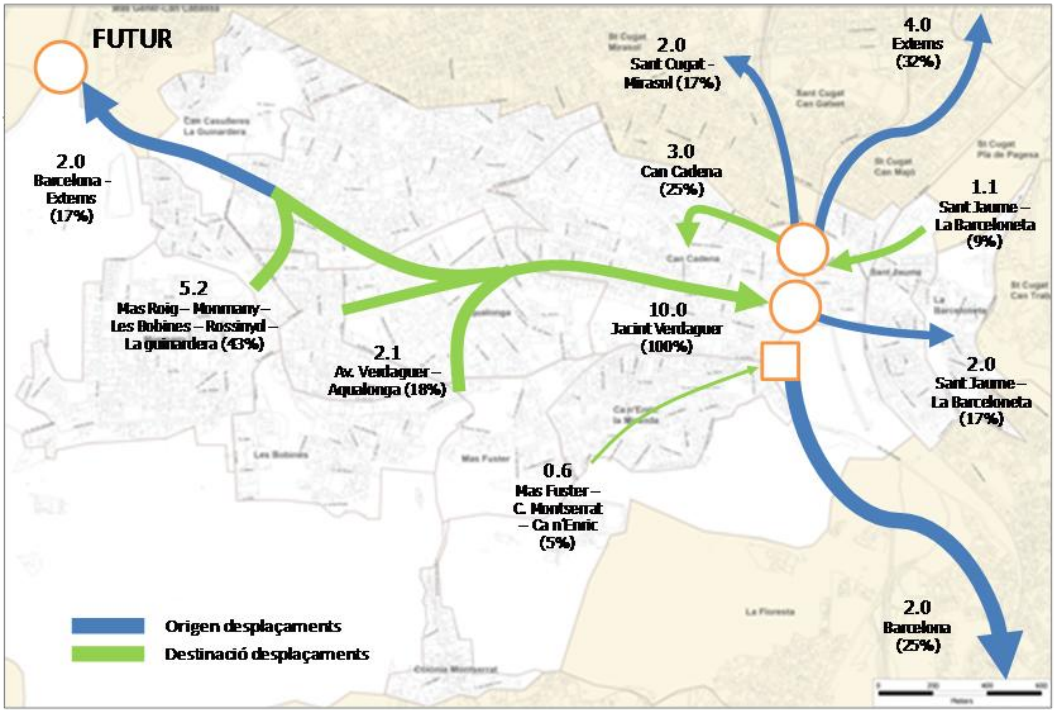
- **Prognosi de mobilitat connexió (AP7 – B30) Valldoreix**

El PGM vigent de Valldoreix preveu una connexió a l'autopista AP7 amb el vial passeig del Bosc i el camí de la Salut.

Aquesta connexió obrirà la possibilitat d'una nova distribució de la mobilitat de Valldoreix amb les destinacions externes del municipi. Actualment totes les entrades i sortides del nucli de Valldoreix es canalitzen pel sector de Can Cadena. Aquest macro col·lector és el distribuïdor de tota la mobilitat amb destinació fora de Valldoreix.

Aproximadament es quantifica la procedència i la destinació en 2.000 viatges (és a dir, un 17% del trànsit total) que utilitzarien aquesta nova connexió amb la xarxa viària, fet que permetria descongestionar el tram del carrer Jacint Verdaguer en tot el sector de la plaça de Can Cadena. Aquesta, amb les actuacions previstes de millores de l'entorn i de nova centralitat, pacificaria tota la pressió del trànsit actual disminuint entre un 8% i un 10% la intensitat de trànsit en el sector.

Figura 33. Principals fluxos origen/destinació amb la connexió AP7



Font: Intra sl..

Relació de plànols:

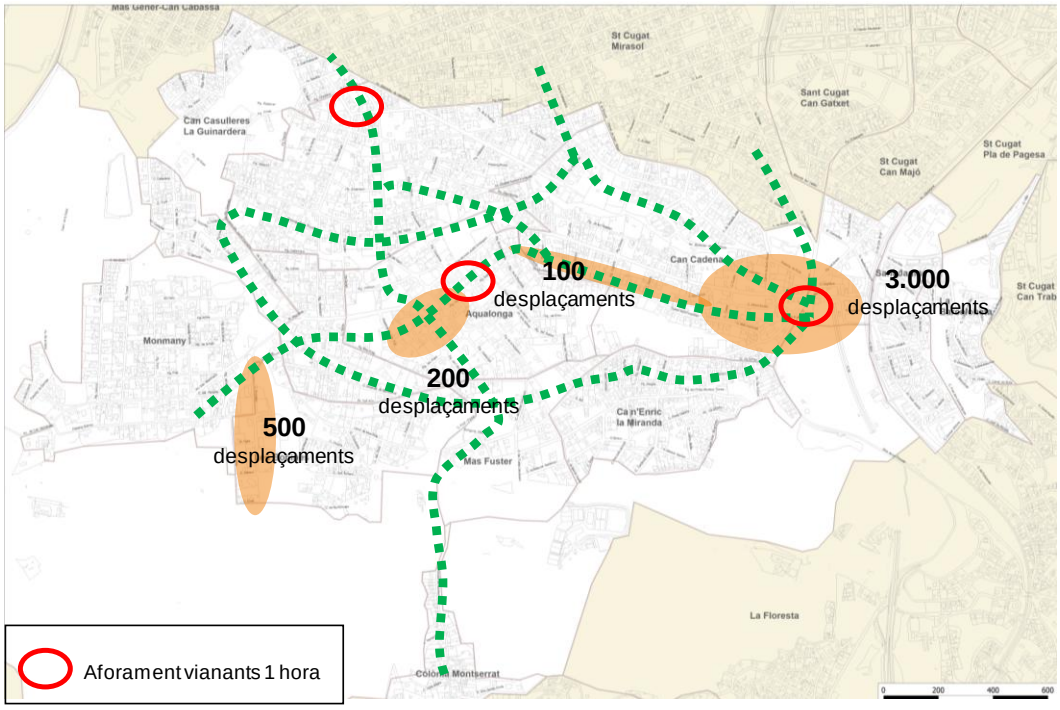
Plànol 5: Intensitats de vehicles (IMD) i percentatge de vehicles pesants
Plànol 13: Proposta de jerarquització de la xarxa viària
Plànol 14.1: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Can Cadena)
Plànol 14.4: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Roig – Aqualonga)

4.2. Demanda a peu

L'anàlisi de la demanda de la mobilitat a peu s'ha focalitzat a l'entorn de l'avinguda perquè és en aquest àmbit on s'emplacen els principals centres d'atracció de viatges, entre ells l'estació, els comerços o el casal d'avis. Així doncs, tenint en compte que a gran part de l'àmbit la mobilitat es realitza principalment en vehicle privat a causa de la distància i dels pendents, és a l'entorn de l'estació i de rambla Jacint Verdaguer on es detecten els principals fluxos de vianants.

S'han dut a terme tres aforaments manuals de vianants en els següents punts estratègics del nucli urbà: rambla Mossèn Jacint Verdaguer, carrer Brolladors i plaça Can Cadena. Les dades representades són orientatives i indiquen el nombre de desplaçaments totals en un tram per dia feiner. La projecció de dades s'ha dut a terme a partir de la corba horària de vianants obtinguda de les dades de la EMQ.

Figura 34. Intensitats mitjanes de vianants a la xarxa principal



Font: Intra sl..

Els resultats dels comptatges de vianants mostren principalment el moviment a la rambla Jacint Verdaguer, al Passeig de Rubí i a l'avinguda Bilbao. A l'entorn de la plaça de Can Cadena es concentren uns **3.000 desplaçaments a peu diàriament**.

4.3. Demanda en bicicleta

Referent a la mobilitat en bicicleta, les xifres segons dades del PMU de Sant Cugat mostren aproximadament uns 50 desplaçaments/dia laboral per a l'àmbit urbà. Tot i això els pendents fan que aquest mitjà no sigui escollit normalment per als desplaçaments interns així que la seva repercussió és mínima.

D'altra banda, en caps de setmana i festius, la presència d'usuaris de bicicleta d'oci és notable a causa de l'extensa xarxa de camins rurals i de les oportunitats de lleure que el parc de la Serra de Collserola ofereix. En aquest sentit Valldoreix és un indret adequat per a l'inici de rutes amb origen o destinació a Collserola.

4.4. Demanda en transport públic

La demanda en transport públic es compon dels desplaçaments efectuats en autobús urbà i d'aquells efectuats en FGC.

- **Respecte de l'autobús urbà:**

Taula 14. Demanda de passatgers de les línies de la EMD de Valldoreix

Línia	2008	2009	2010	2011	Creixement interanual (%)
Valldoreix 1	140.322	153.035	175.224	180.290	8,7%
Valldoreix 2	71.729	81.609	102.520	109.099	15,0%
Valldoreix 3	94.498	97.227	113.253	125.183	9,8%
TOTAL	**306.549**	**331.871**	**390.997**	**414.572**	**8,4%**

Font: EMD Valldoreix.

Les últimes dades disponibles mostren un augment conjunt de la demanda en autobús urbà de més del 8%. Per línies, la que més ha crescut és la L2, gairebé un 14% en un any.

De la mateixa manera, també es disposa de les dades del servei d'autobús de Sant Cugat del Vallès. 3 d'aquestes línies tenen parada en algun indret de Valldoreix:

Taula 15. Demanda de passatgers, evolució i creixement del bus urbà de Sant Cugat del Vallès

Línia	Descripció	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Creix. inter. 2005-2011 (%)
L1	Mas Janer – FGC (St. Cugat)	351.109	363.066	345.895	326.016	323.751	341.271	348.147	-0,8 %
L3	La Floresta Les Planes-	46.165	49.828	47.542	43.595	47.241	48.567	50.107	8,5 %
L4	Bus barri – Floresta	79.007	79.461	83.735	84.473	87.629	86.577	86.479	9,4 %

Font: Ajuntament Sant Cugat.

- **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, FGC**

Respecte de l'estació de FGC de Valldoreix aquestes són les dades de passatgers:

Taula 16. Demanda d'usuaris per estació i any

Estació	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Creixement interanual
Valldoreix	1.060.435	1.100.007	1.154.892	1.187.483	1.143.123	1.102.222	1.111.348	0,2%

Font: FGC.

També s'ha de destacar que hi ha una part considerable de viatges entre les estacions de Valldoreix i Sant Cugat. Segons la EMQ '06 diàriament es fan **1.200 viatges entre les dues estacions**, fet que converteix el ferrocarril en un autèntic metro urbà.

4.4.1. Cobertura del transport públic

Un bon indicador per avaluar l'accessibilitat del transport públic és la cobertura del servei. En aquest sentit es consideren 250m. de radi per a cada parada del bus urbà i 500m. per a l'estació de ferrocarrils. El resultat es detalla a continuació:

Figura 35. Cobertura del transport públic a Valldoreix

Font: Intra sl..

Taula 17. Cobertura de l'autobús urbà i l'estació de FGC a Valldoreix

	TOTAL	VDX1	VDX2	VDX3	L1	L3	L4	FGC
Valldoreix	84%	57%	36,1%	46,50%	6,70%	3,10%	11,60%	14,4%

Font: Intra sl..

4.5. Demanda en vehicle privat motoritzat

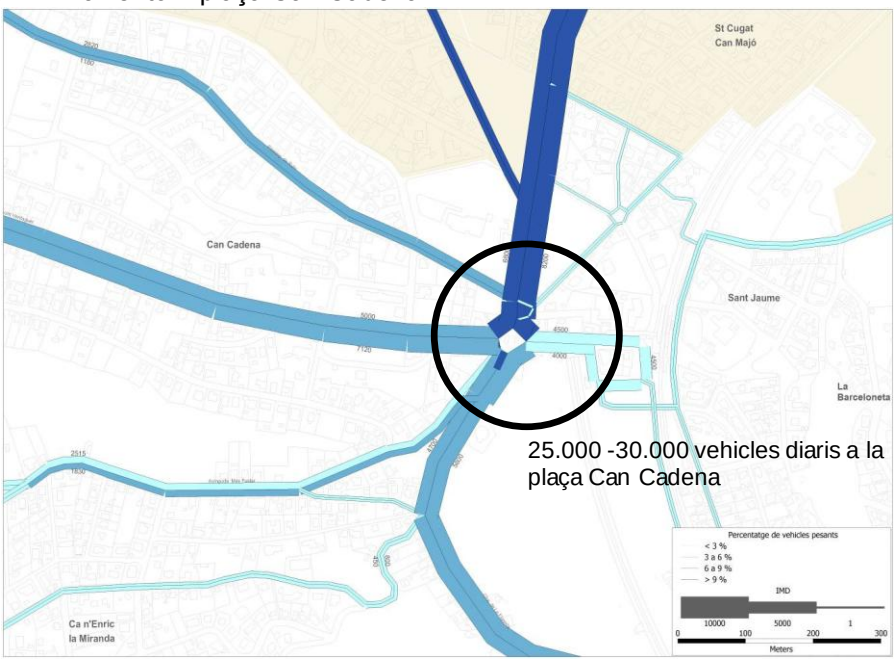
Per tal de determinar la demanda en vehicle privat s'ha procedit a recollir les dades d'aforaments automàtics existents a les carreteres de l'àmbit (informació procedent del PMU de Sant Cugat) i a realitzar comptatges manuals de composició per tal d'avaluar els girs a les interseccions.

La informació referent als aforaments recollits es troba al Document III Annexos (concretament, l'Annex 2 es refereix als Comptatges manuals de vehicles i l'Annex 3 contempla els Aforaments automàtics). El resultat gràfic d'aquesta anàlisi es pot veure al plànol corresponent (veure relació de plànols al final d'aquest apartat).

Com es pot apreciar al plànol d'intensitats, és a la **rotonda de Can Cadena on es registren unes intensitats majors**.

Aquest indret és el que compleix actualment la funció de node de distribució de la mobilitat motoritzada municipal. **Aproximadament uns 25.000 vehicles passen per aquest punt diàriament**.

Figura 36. Detall IMD a l'entorn plaça Can Cadena



Font: Intra sl..

Segons les dades d'aforaments, les principals relacions i moviments s'estructuren al llarg de la carretera de Vallvidrera (BV-1462) i, en major mesura, en sentit San Cugat (més de 15.000 veh. dia).

Respecte de la mobilitat de distribució interna la rambla Jacint Verdaguer és la que compleix aquesta funció, amb més de 12.000 vehicles diaris.

L'avinguda Mas Fuster i el passeig de Rubí són les vies secundàries alternatives d'accés i sortida a Valldoreix. Tampoc es pot obviar la importància de l'estació com a centre atractor de vehicles: hi accedeixen uns 9.000 vehicles diaris.

Relació de plànols:

Plànol 5: Intensitats de vehicles (IMD) i percentatge de vehicles pesants

4.5.1. Comptatge de velocitats

Per a una correcta estructuració de la xarxa viària és clau la definició i caracterització de les vies. Cal tenir en compte quins són els comportaments reals dels conductors de vehicles motoritzats per poder caracteritzar les zones ambientals i per establir criteris de seguretat viària. La velocitat és un dels factors que més influeixen en l'accidentalitat i en l'impacte ambiental.

Previ a l'establiment de mesures i actuacions cal conèixer les dades específiques de velocitat que es registren en els trams més conflictius de Valldoreix. El comptatge de velocitats, en aquest sentit, és un de les tasques necessàries que permeten obtenir de forma totalment fiable les dades reals de la conducció al municipi.

En l'anàlisi de l'accidentalitat de la xarxa viària urbana es poden haver detectat trams o punts de concentració d'accidents sobretot a causa de l'excés de velocitat. L'excés de velocitat en aquests indrets es pot reduir mitjançant la senyalització corresponent i, si es valora necessari i adequat, es pot reforçar aquesta situació amb la ubicació d'un o més elements físics de reducció de la velocitat.

L'estimació del risc de ser captat conduint per sobre del límit màxim de velocitat permès (o violant de qualsevol manera les normes de trànsit) és un factor clau de la seguretat viària. Per tant, s'ha dut a terme un comptatge de velocitats per tal d'avaluar la incidència d'aquesta conducta de perill a la xarxa viària de Valldoreix. Els resultats concrets es poden veure en l'Annex 1.

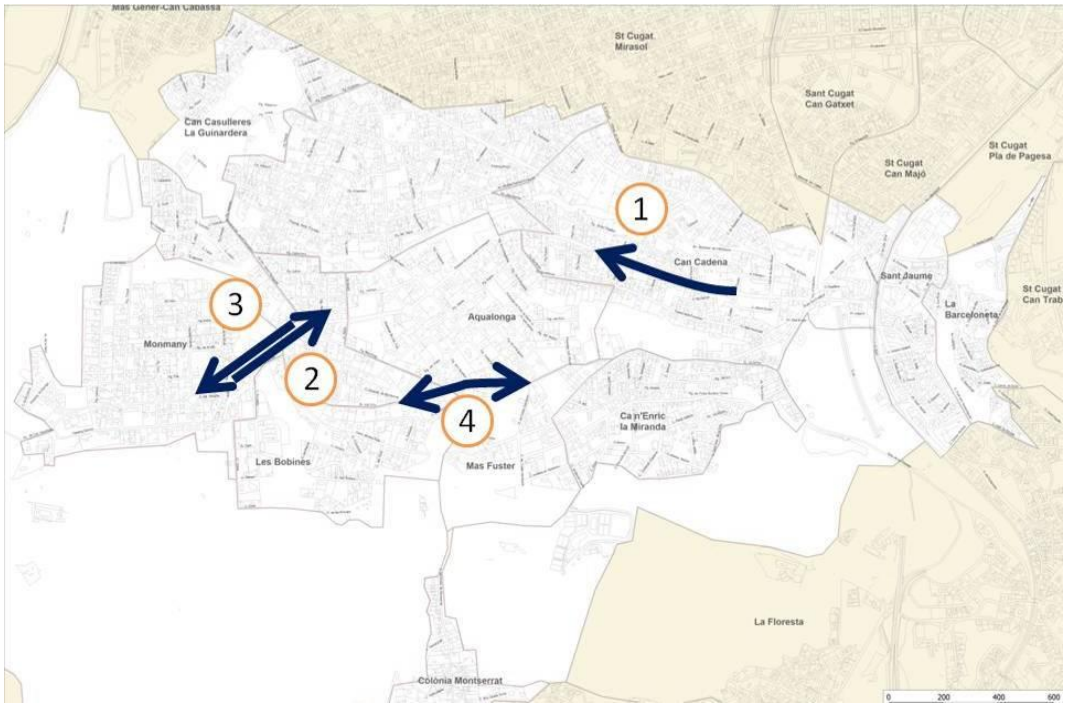
Taula 18. Control de velocitat a trams de la xarxa viària de Valldoreix

Tram		Sentit	Límit velocitat (km/h)	Velocitat mitjana (km/h)	Velocitat màxima (km/h)	Velocitat mínima (km/h)	Percentil 85%
1	Rambla J. Verdaguer	Pl. Pompeu Fabra	40 km/h	49 km/h	67 km/h	39 km/h	> 50 km/h
2	Avinguda Monmany	Camí Mas Fuster	40 km/h	46 km/h	59 km/h	30 km/h	> 50 km/h
3	Avinguda Monmany	Carrer Brolladors	20 km/h	21 km/h	28 km/h	17 km/h	23 km/h
4	Avinguda Vall d'Or	Ambdós sentits	30 km/h	42 km/h	51 km/h	32 km/h	> 40 km/h

En resum, tal i com la taula anterior indica, les dades mostren com l'excés de velocitat a Valldoreix és més alt a l'Avinguda Vall d'Or (que té una limitació de velocitat a 30km/h), tot i que també demostren que l'excés de velocitat no és una conducta característica remarcable al conjunt del municipi.

També s'extreu a partir dels comptatges realitzats que l'avinguda Monmany és on es respecta més el límit de velocitat actual que té la via (actualment amb limitació 20km/h).

Figura 37. Trams de mesura de velocitats



Punt 1	Rambla J. Verdaguer
Punt 2	Avinguda Monmany
Punt 3	Avinguda Monmany
Punt 4	Avinguda Vall d'Or

Font: Intra sl..

4.6. Aparcament

La gestió de l'aparcament és una de les eines bàsiques de gestió de la mobilitat privada, que incideix d'igual forma en la resta de mitjans de mobilitat. Una correcta anàlisi de l'estat actual i previsió de les necessitats futures ha de ser el punt de partida per encaminar les propostes en l'àmbit d'ordenació de l'aparcament.

Taula 19. Demanda d'aparcament residencial a la EMD de Valldoreix

	Calçada	Guals	Zona verda	Zona vermella	Motos	reserves	Total oferta	Demanda residencial	Balanç
Total	5.898	2.641	181	43	85	203	9.051	4.156	4.895

Font: Intra sl..

La demanda residencial s'ha comptabilitzat a partir del cens de vehicles registrats a Valldoreix facilitat per l'Ajuntament de Sant Cugat. **El balanç és clarament positiu, amb gairebé 5.000 places de superàvit per a l'aparcament residencial**.

Les àrees de baixa densitat presenten una ocupació del sòl en superfície i no en alçada, fet que habilita una quantitat important de places en calçada (la majoria lliures).

D'altra banda s'han comptabilitzat 1,5 places d'estacionament per gual per tal de fer una estimació de les places privades fora de calçada.

De tota manera, l'entorn de l'estació de FGC i la plaça Can Cadena mereixen una atenció especial. És en aquest indret on es concentra la majoria de desplaçaments amb origen o destinació a Valldoreix, ja sigui per efectuar les compres, per estacionar a l'estació i agafar el ferrocarril o simplement com a trànsit de pas.

Un nou projecte d'ampliació de la zona d'aparcament a l'estació de FGC, sorgida d'aquesta necessitat de regulació de l'oferta d'aparcament, requereix d'una anàlisi global de l'àmbit.

4.6.1. Demanda d'aparcament a l'entorn de l'estació de FGC

La EMD de Valldoreix està impulsant l'ampliació de l'àrea d'aparcament a l'entorn de l'estació de FGC, a causa de les creixents necessitats d'estacionament que aquest àmbit ha experimentat els darrers anys.

A continuació es presenta una valoració de la demanda d'estacionament en aquest àmbit que seguidament es contraposa en relació a les diverses propostes d'actuació. Així s'adquireix perspectiva i es valora la millor la seva execució segons les necessitats reals de l'àmbit.

L'estudi *Alternatives d'ordenació d'un aparcament a la plaça de l'Estació de Valldoreix* proposa 3 alternatives per a la implantació de l'estacionament.

A més, la EMD de Valldoreix planteja una nova alternativa exclusivament per al carrer Bruc, amb una capacitat de 300 places:

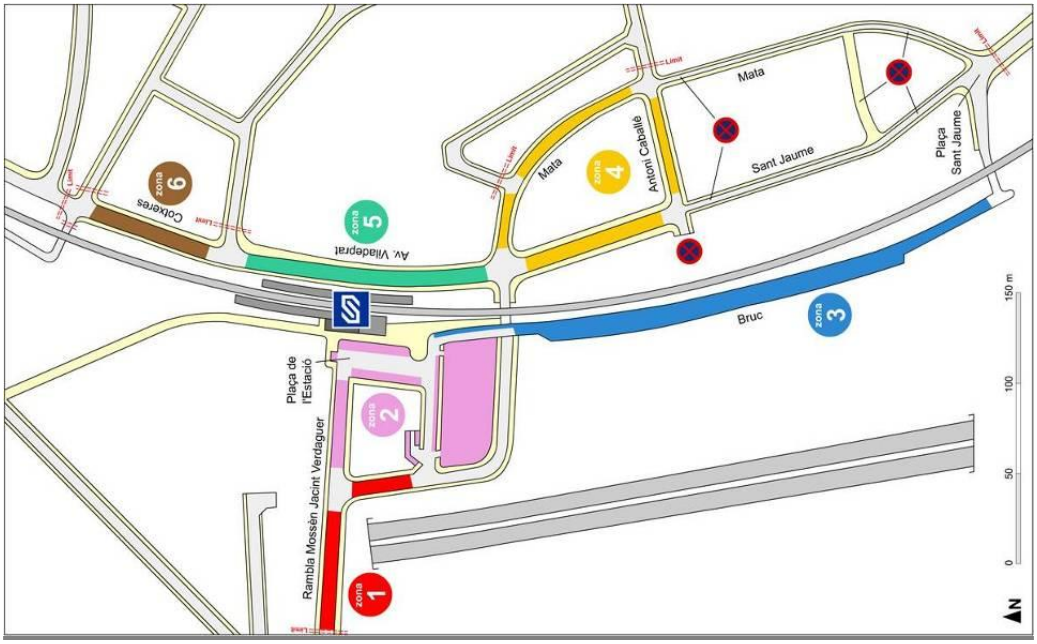
Alternativa	Ocupació	Places resultants	Places de P&R	Increment real P&R
Alternativa 1:	ocupa el subsòl de l'aparcament en superfície actual (P&R, 97 places), tram carrer del Bruc	255 places	125 places	28 places
Alternativa 2:	ocupa el subsòl de l'aparcament en superfície actual (P&R, 97 places), plaça de l'estació, tram carrer del Bruc	350 places	170 places	73 places
Alternativa 3:	ocupa el subsòl de l'aparcament en superfície actual (P&R, 97 places)	255 places	125 places	28 places
Refosa d'alternatives:	ocupa el subsòl de l'aparcament en superfície actual (P&R, 97 places), tram carrer del Bruc.	295 places	140 places	43 places
Alternativa carrer del Bruc	Subsòl del carrer del Bruc	300 places	240 places	240 places

Les places vinculades al P&R s'han comptabilitzat segons els criteris inicialment plantejats en l'estudi, que atorguen un 60% de les places a rotació amb un 80% per a P&R i la resta de rotació comercial. L'alternativa al carrer Bruc no contempla nous habitatges ni places de rotació comercial per la seva ubicació.

- **Estimació de la demanda d'aparcament**

La gestió de les places d'estacionament en superfície en dies laborables es regula a partir de l'àrea verda residencial (420 places). La targeta de resident la pot demanar qualsevol veí del municipi de Sant Cugat del Vallès. L'àrea verda inclou l'aparcament P&R de l'estació (97 places).

Figura 38. Ubicació de les zones d'àrea verda a Valldoreix



Font: EMD Valldoreix.

L'estudi d'alternatives recull les dades de l'enquesta obtinguda un cop fetes les sol·licituds de la targeta identificativa:

Taula 20. Procedència de les sol·licituds de distintiu fins a 31-10-2009

Codi postal	Sector	Distintius	%
8197	Valldoreix	1.252	54,0%
8195	Mira-sol	464	20,0%
8173	Sant Cugat	315	13,6%
8172	San Cugat	175	7,5%
8198	La Floresta	94	4,1%
8174	Sant Cugat	19	0,8%
8196	Les Planes	1	0,0%
Total		2.320	100,0%

Valldoreix	54%
Sant Cugat	22%
Mira-Sol	20%
La Floresta	4%

Font: EMD Valldoreix.

Els enquestats responien a més una sèrie de preguntes referides al motiu i la freqüència de l'aparcament a l'àrea verda.

Motius: 52% feina, 15% compres i oci, 8% estudis, 25% gestions personals

Freqüència d'ús: 50% diària, 7% diària durant curs escolar, 36% algun dia a la setmana, 6% esporàdicament.

Però aquesta enquesta no recull la **demanda real** a l'entorn de l'estació. En un recompte posterior es detectava la il·legalitat a la zona verda i en carrers de l'entorn. Prop del 10% dels vehicles estacionats a l'àrea verda (40 vehicles) no disposava de distintiu, mentre que el total de vehicles estacionats irregularment a l'entorn era de 150. Això fa un total aproximat de 200 vehicles estacionats irregularment.

Per tal de conèixer la procedència de la demanda real d'usuaris a l'entorn de l'estació de Valldoreix, s'ha dut a terme una enquesta in situ dels vehicles que estacionaven a l'estació i a l'entorn (àrea verda), amb els resultats següents:

Taula 21. Procedència dels vehicles estacionats a l'àrea verda

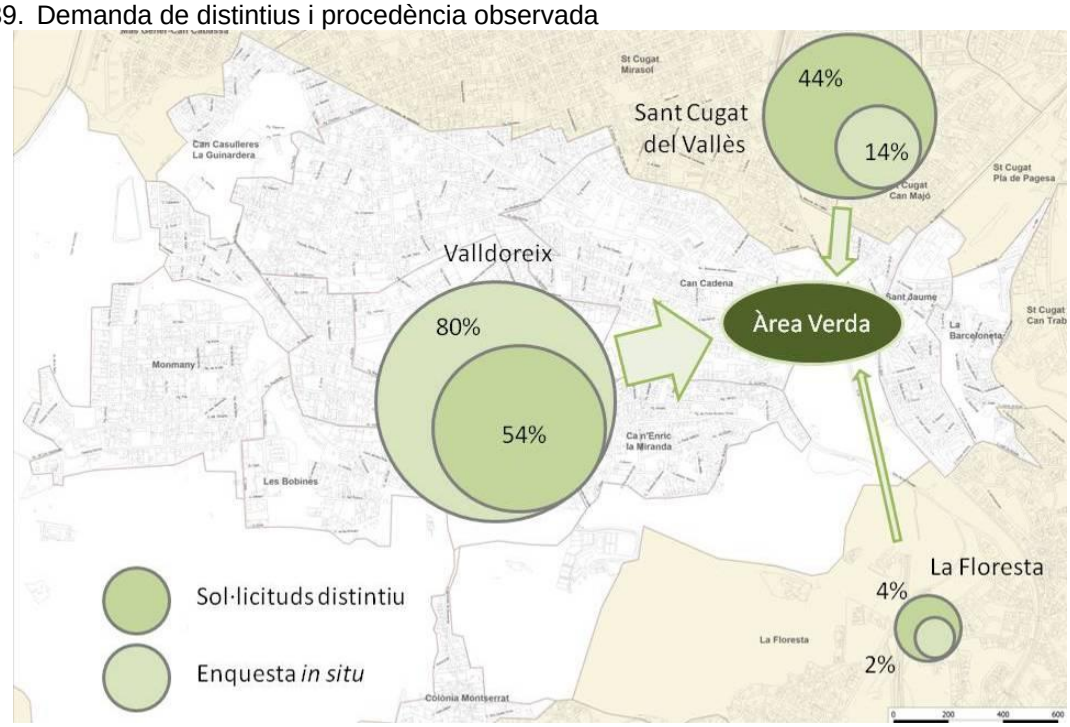
Zona	**%**
Mas Roig - Monmany - Bobines - Rossinyol - La Guinardera	42%
Mas Fuster - Colònia Montserrat - Ca n'Enric	16%
Av. Verdaguer - Aqualonga	14%
Can Cadena	4%
Sant Cugat - Mirasol - HG	14%
Sant Jaume - Barceloneta	4%
La Floresta	2%
Fora Sant Cugat	4%
Total	**100%**

Zona	%
Valldoreix	80%
Sant Cugat	14%
La Floresta	2%
Fora Sant Cugat	4%

Font: EMD Valldoreix.

A continuació es pot apreciar la diferència entre la demanda estimada (procedent de la sol·licitud de distintius) i la demanda observada (procedent de l'enquesta in situ).

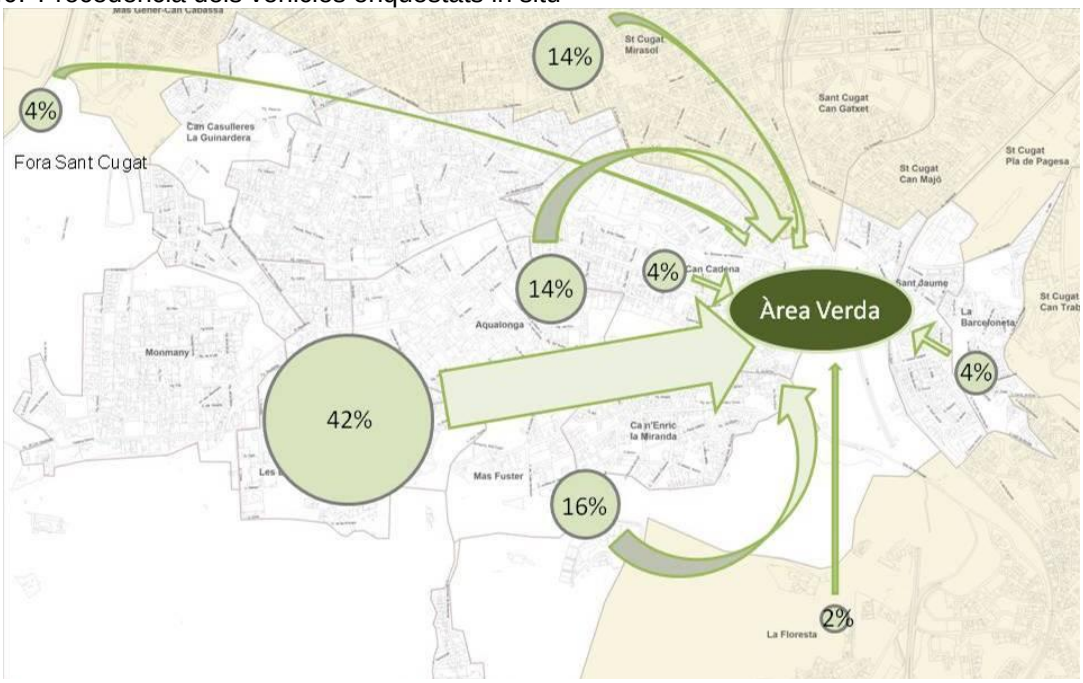
Figura 39. Demanda de distintius i procedència observada



Font: EMD Valldoreix.

D'altra banda, si s'observa en detall la procedència dels vehicles estacionats a la zona verda, s'aprecia com només un 4% prové de fora del municipi de Sant Cugat del Vallès (per tant sense possibilitat d'adquirir distintiu). Però en canvi el **percentatge de vehicles sense distintiu registrats ha estat del 10% del total**.

Figura 40. Procedència dels vehicles enquestats in situ



Font: EMD Valldoreix.

4.6.2. Rotació d'aparcament nocturn àrea P&R

Per tal de completar les enquestes i recollir un major nombre de paràmetres relacionats amb l'aparcament a l'entorn de l'estació de FGC, s'ha realitzat un inventari nocturn de rotació de places.

Concretament s'ha comprovat la rotació de 100 matrícules a l'aparcament P&R de l'estació d'FGC i del carrer Bruc. Els resultats han mostrat **una rotació del 97% de les places**, durant la franja de les 20h del vespre a les 8h del matí següent.

Per tant, es constata la utilització d'aquestes places per a l'aparcament en Park & Ride,perquè només un 3% dels vehicles estacionats la nit anterior (20h) seguirien estacionats a les 8h del matí del dia següent.

Les dades anteriors demostren que la pràctica totalitat de la demanda d'estacionament a l'àrea verda és de **vehicles procedents de Valldoreix (80%)** i **de Sant Cugat (16%)**, mentre que **només un 4% és demanda d'altres municipis**.

L'estudi d'alternatives estima la demanda d'estacionament diari en 650 places, mentre que l'àrea verda suma un total de 420 places. Aquesta demanda es corrobora amb l'inventari de vehicles estacionats en zones no regulades o en l'àrea verda sense distintiu (que sumen 200 vehicles).

Per tant el **dèficit de places d'estacionament és de 200 places** aproximadament.

4.7. Seguretat viària

Les dades d'evolució de la sinistralitat a Catalunya dels darrers anys mostren una tendència general positiva tot i que la millora de les xifres s'ha d'atribuir a la reducció dels accidents i de les víctimes en carretera. La situació en zona urbana, amb lleugeres variacions anuals, es manté constant i roman com a assignatura pendent de la seguretat viària al nostre país.

Conscient d'aquesta realitat, el Servei Català de Trànsit, en el seu Pla de Seguretat Viària 2008-2010 (PSV) manifestava la necessitat de plantejar mesures adreçades específicament a la millora de la seguretat viària en l'àmbit urbà. És en aquest sentit que la cooperació amb els ajuntaments i les autoritats locals en aquesta matèria es defineix com a una de les tres línies mestres del Pla.

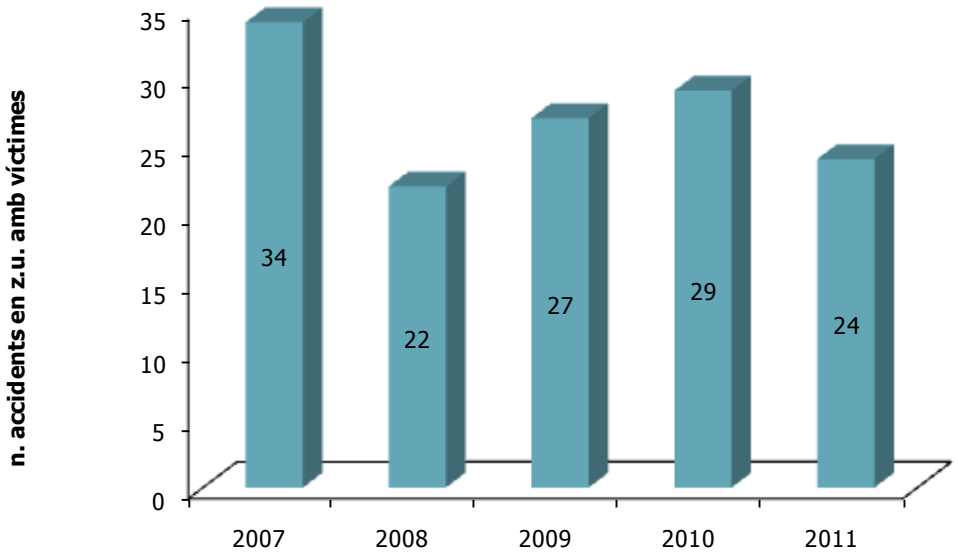
El coneixement dels tipus d'accidents i de les diferents circumstàncies que els envolten poden revelar problemàtiques generals i ajudar en el disseny posterior d'estratègies d'actuació.

De manera prèvia cal assenyalar que quan en l'actual informe es parla d'accidents es fa referència a accidents amb víctimes. Aquest és un criteri que permet mantenir el rigor i la fiabilitat de les dades. La utilització de dades d'accidents en general (incloent els sense víctimes) és sempre compromesa perquè sovint en aquests accidents no hi intervé cap autoritat policial i, per tant, no queden registrats en les bases de dades.

4.7.1. Evolució de l'accidentalitat

A Valldoreix els nivells d'accidentalitat urbana s'han mantingut constants en el període 2007-2011 al voltant dels 68 accidents anuals amb una lleugera disminució l'any 2011.

Figura 41. Nombre d'accidents amb víctimes (2007-2011)



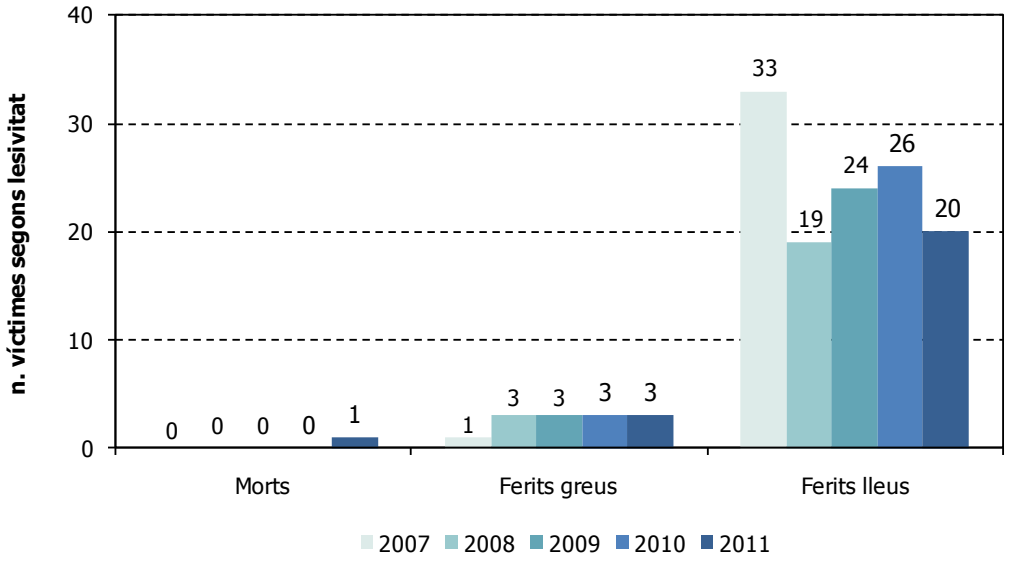
Font: EMD Valldoreix.

Aquest nivell de l'accidentalitat, representa un **volum elevat** en termes relatius a la població del municipi. L'any 2010 es registraren 3,8 accidents amb víctimes/1.000 habitants, molt per sobre dels nivells mitjans del territori català, que per aquest mateix any registrava 2,1 accidents/1.000 habitants. Al 2011 es registren 3,0 accidents amb víctimes/1.000 habitants, tot i que no es disposa de dades per comparar-ho amb el territori català, probablement continuarà essent per sobre de la mitjana catalana.

El tractament de les dades d'accidents distingeix entre tres grups de víctimes: morts, ferits greus i ferits lleus. La lesivitat de les víctimes és un indicador important a considerar en l'anàlisi de la seguretat viària local.

L'estabilitat en els nivells d'accidentalitat anual també s'aprecia respecte la lesivitat de les víctimes. L'any 2011 s'ha registrat l'única víctima mortal del període, i el nombre de ferits greus s'ha mantingut constant en el quinquenni.

Figura 42. Nombre de víctimes (2007-2011)



Font: EMD Valldoreix.

4.7.2. Vehicles implicats

A Valldoreix, com en d'altres zones urbanes de Catalunya, els turismes resulten implicats en la majoria d'accidents (76,6% dels vehicles implicats en accidents urbans).

Destaca l'elevada implicació de turismes (un 67%) i furgonetes i camions (un 11,6%) dels implicats a Valldoreix, respecte el 48% i 7,4% al territori català, respectivament. També s'observa una menor presència d'accidentalitat amb vianants implicats (2,3%, 10 vianants implicats en nombres absoluts).

Taula 22. Mitjans de locomoció implicats en accidents de trànsit (2007-2011[1])

Mitjans de locomoció	Valldoreix (%)	Catalunya (%)
Vianants	1,7	9,7
Bicicletes	1,0	2,7
Ciclomotors	7,0	11,3
Motocicletes	8,0	18,3
Turismes	67,0	50,3
Furgonetes i camions	11,6	6,1
Altres vehicles	3,8	1,5
Desconegut	0,0	0,1
Total	100,0	100,0

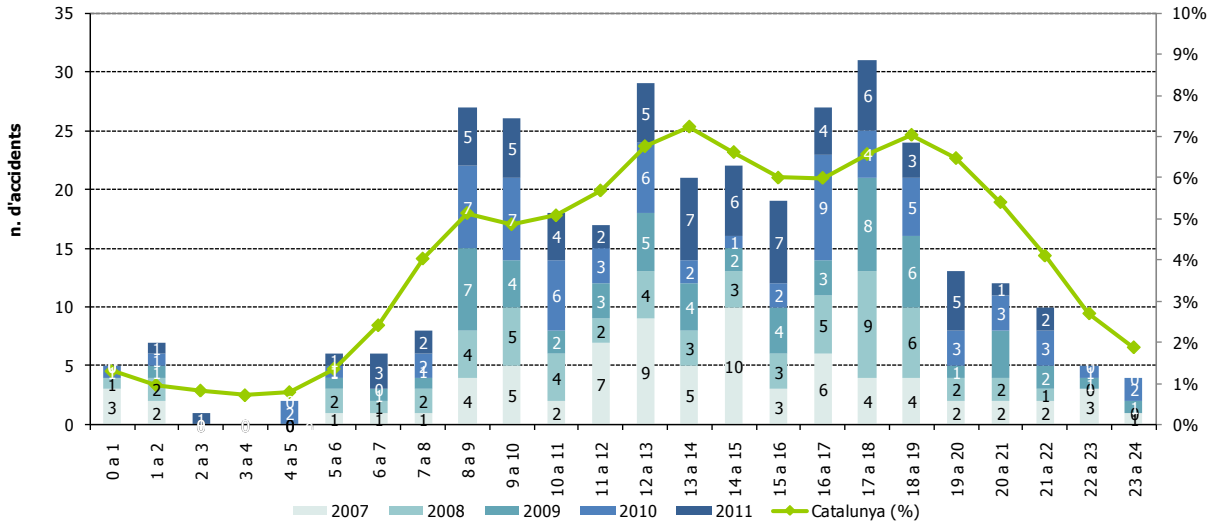
Font: EMD Valldoreix.

[1] Els percentatges de Catalunya són entre el període 2007-2010 ja que no es disposa de dades més recents.

4.7.3. Distribució de l'accidentalitat

La distribució d'accidents a Valldoreix segons l'hora del dia en què es produeixen mostra diverses puntes. El període més conflictiu en termes d'accidentalitat s'estén entre les 17h i les 18h. En aquestes hores es registra el 9,1% dels accidents del període en estudi. En general la distribució coincideix amb les franges horàries de més trànsit.

Figura 43. Accidents amb víctimes segons hores del dia a Valldoreix i Catalunya (2007-2011[1])



Font: EMD Valldoreix.

La franja horària més conflictiva a Valldoreix coincideix amb la corresponent a tot Catalunya en horari de vespre, en zona urbana. Les dades del municipi s'accentuen més respecte a la corba de Catalunya, ja que el volum de dades de les diverses zones urbanes tendeix a homogeneïtzar les franges de tot Catalunya, ampliant-les i suavitzant la corba.

4.7.4. Punts i trams de concentració d'accidents

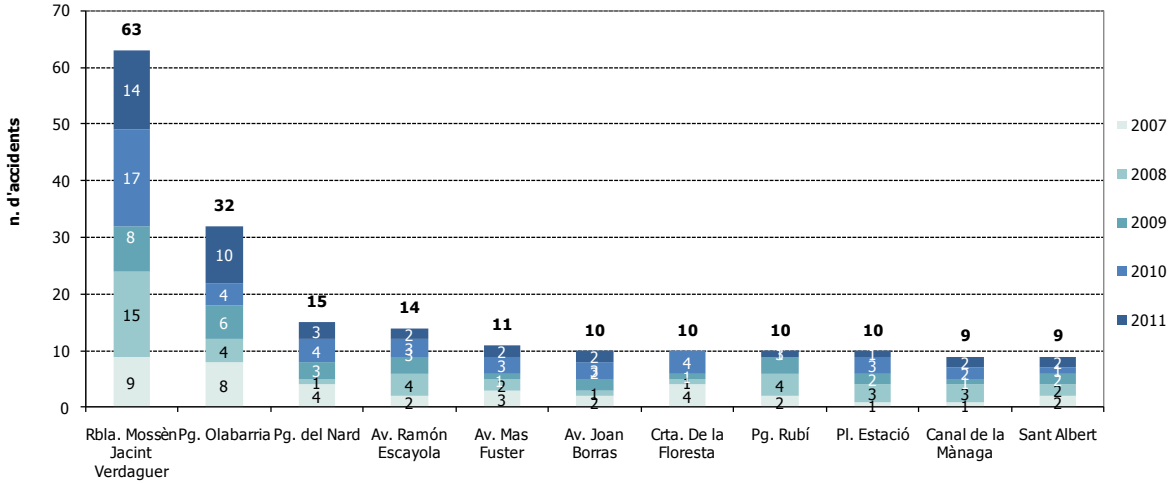
La diagnosis de la concentració d'accidents amb víctimes a Valldoreix s'ha dut a terme amb les dades facilitades per la policia local.

Cal destacar que el 57% dels accidents amb víctimes a Valldoreix entre el 2007 i el 2011 s'han produït a 11 trams de la via urbana. D'aquests, més del 28% es concentren entre la Rambla Mossèn Jacint Verdaguer i el Passeig Olabarria.

Els trams on s'han registrat més accidents es mostren a la següent figura.

[1] Els percentatges de Catalunya són entre el període 2007-2010 ja que no es disposa de dades més recents.

Figura 44. Trams de concentració d'accidents (2007-2011)



Font: EMD Valldoreix.

L'últim quinquenni a la Rambla Mossèn Jacint Verdaguer s'han registrat 63 accidents amb víctimes, seguit del Passeig Olabarria amb 32 víctimes. Exceptuant la carretera de la Floresta i el Passeig de Rubí, a la resta de trams s'han registrat accidents cada any del període estudiat.

Una anàlisi de la distribució dels accidents amb víctimes a Valldoreix en el període comprès entre els anys 2010, 2011 i part de 2012, mostra la concentració dels accidents a la xarxa bàsica del trànsit motoritzat del municipi.

L'any 2010 hi havia un punt negre, cruïlla passeig Nard - rambla Jardí, que l'any 2011 només va patir un accident. Durant els tres primers mesos de l'any 2012 s'ha registrat un accident en aquest punt.

Entre 2010 i el primer trimestre de 2012 a la Rambla Mossèn Jacint Verdaguer s'han registrat 27 accidents amb 6 lesions. Aquesta elevada sinistralitat el converteix en el principal tram de concentració d'accidents de Valldoreix. Pel mateix període al Passeig Nard s'han registrat 14 accidents amb 5 lesions. Per últim el Passeig Olabarria s'han registrat 12 accidents amb 3 lesions.

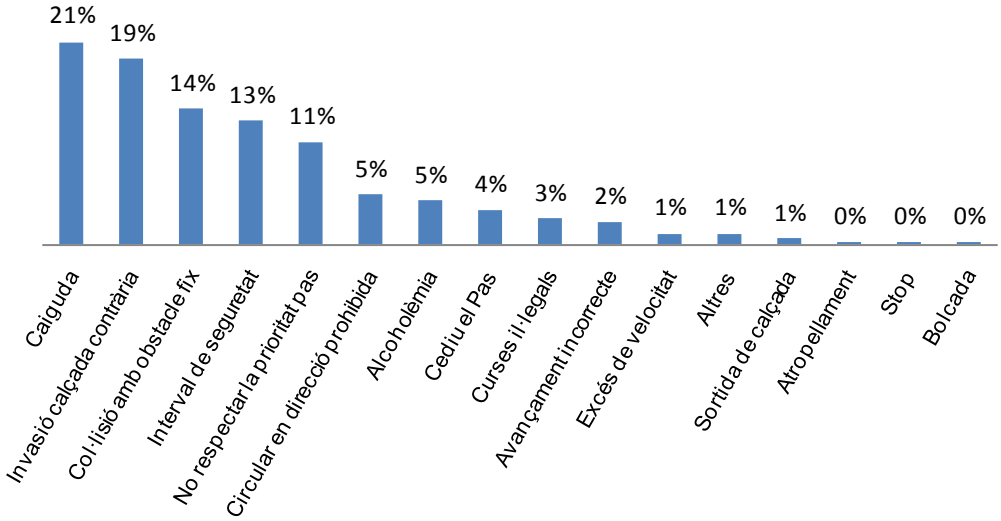
4.7.5. Causes d'accidentalitat

Les principals causes d'accidentalitat a Valldoreix són la caiguda i la invasió del sentit contrari. Ambdues causes són presents en el 40% dels accidents amb víctimes durant el període estudiat (2007-2011).

Altres causes notablement presents en els accidents amb víctimes a Valldoreix són la col·lisió amb obstacle fix (14%), interval de seguretat (13%) i no respectar la prioritat de pas (11%).

La següent figura mostra el percentatge d'accidents segons la causa que l'ha provocat pel període estudiat.

Figura 45. Pes percentual de les causes d'accidentalitat (2007-2010)



Font: EMD Valldoreix.

- **Atropellaments**

Un atropellament és un accident en el qual es veuen implicats un vehicle i un vianant o un animal. A les zones urbanes hi ha molts punts de conflicte entre vianant i vehicle i, per tant, és interessant estudiar aquests accidents amb més deteniment.

Segons la base de dades de la Policia Local, el nombre d'atropellaments ha experimentat un augment l'any 2011 amb un registre de 4 atropellaments a Valldoreix.

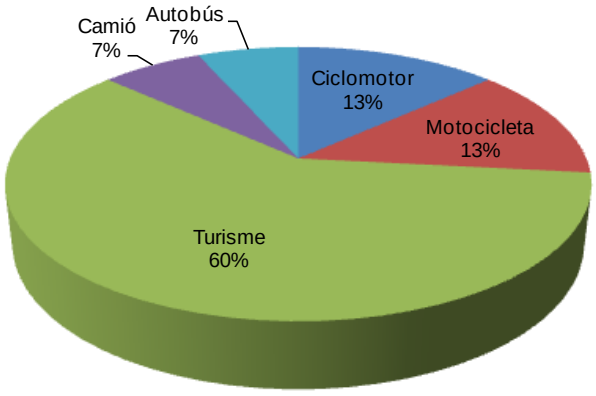
Figura 46. Nombre d'atropellaments (2007-2011)

Font: EMD Valldoreix.

Excepte l'any 2011, els índexs d'atropellaments relatius a la població de Valldoreix es mantenen per sota de la mitjana catalana. L'any 2011 Valldoreix mostrava un índex de 0,50 atropellaments de vianants per 1.000 habitants, molt per sobre de la mitjana catalana (0,38).

Si es consideren els mitjans de locomoció implicats en els atropellaments, a més a més dels vianants, s'observa que la major casuística registrada durant el període és l'atropellament per part de vehicles turisme (60% dels vehicles implicats en atropellaments), seguit per motocicleta (13%) i ciclomotor (13%).

Figura 47. Vehicles implicats en atropellaments (2007-2011)



Font: EMD Valldoreix.

5. Caracterització del sistema de mobilitat

La mobilitat a l'entitat municipal de Valldoreix es regeix per múltiples factors que incideixen a diferent escala en la totalitat del sistema.

L'anàlisi de la mobilitat dels diferents àmbits i mitjans de transport permet sintetitzar una sèrie de punts elementals.

D'aquesta manera es possibilita l'enfocament de les següents etapes de l'estudi que consisteix a l'establiment dels objectius i les propostes d'actuacions per arribar a assolir i reconduir aquells aspectes discordants en relació amb el sistema general de mobilitat, sotmès a les directrius del *Pla Director de la Regió Metropolitana de Barcelona*, que marca les fites generals a aconseguir en matèria de transport i medi ambient.

Els patrons existents del sistema de mobilitat a Valldoreix es detallen en les descripcions següents.

Hi ha un creixement poblacional que fa augmentar la mobilitat associada. Aquesta tendència ens obliga a buscar solucions per a tots els mitjans de transport no motoritzats.

La xarxa viària es caracteritza primer per la presència d'una via de connexió i distribució dels trànsits d'entrada i sortida del municipi de Valldoreix: la BV 1462.

L'artèria principal és la rambla Mossèn Jacint Verdaguer, que canalitza tota la mobilitat privada amb una intensitat de trànsit important, que arriba a 12.000 vehicles en el seu tram final a la plaça Can Cadena.

La bidireccionalitat de pràcticament tota la xarxa genera conflictes amb la mobilitat a peu per a l'aparcament en ambdós costats.

La baixa intensitat de la majoria de carrers provoca elevades velocitats en sectors on el disseny de la via propicia aquesta situació.

El relleu accidentat i amb fort pendents, juntament amb la falta d'accessibilitat, dificulten la mobilitat a peu. Aquesta es concentra en les zones amb equipaments, com la plaça Can Cadena o l'estació.

El domini de la mobilitat de Valldoreix és del vehicle privat (un 53%). La baixa freqüència de l'autobús urbà i la bona oferta d'aparcament condicionen aquesta situació d'elevat ús del vehicle privat. L'ús de la bicicleta al nucli és del tot residual, amb molt pocs desplaçaments diaris (50). La manca d'infraestructures per a la bicicleta i les condicions orogràfiques del terreny fan palesa aquesta situació.

5.1. Caracterització del sistema futur de mobilitat

L'aposta de futur passa per una mobilitat més sostenible, més racional i amb un clar foment dels desplaçaments amb bus, bicicleta i a peu, sobretot respecte de la mobilitat interna del nucli de Valldoreix. La gran majoria de desplaçaments es produeix per accedir a l'estació de FGC. Com s'ha observat i quantificat el gruix de la mobilitat és amb vehicle privat.

Com a conseqüència cal actuar amb la gestió i el control de l'estacionament del sector de Can Cadena, ampliant la zona regulada amb un nou estacionament soterrat.

Caldrà augmentar la freqüència del bus amb destinació a l'estació en hores punta, passant de 30' a 15'.

L'estalvi energètic aposta per millorar la mobilitat a peu i per tant cal potenciar el seu desplaçament ampliant voreres i millorant la connexió entre zones, amb passarel·les per a vianants i itineraris accessibles.

Cal pacificar les vies urbanes, tant la seva velocitat com les intensitats, i per això cal potenciar les zones 30 i ubicar elements que garanteixin la disminució de la velocitat (semàfors i altres elements a la via), sempre intentant que la seva ubicació no perjudiqui el transport públic.

La creació de l'espai de centralitat de Can Cadena-Bilbao revalorarà aquest sector i permetrà un espai més humà i sostenible. Aquesta actuació passa per una descentralització de la xarxa viària amb nous sentits de circulació i una nova connexió a la AP7.

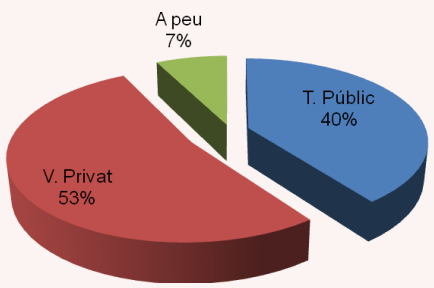
La regulació de l'aparcament en tot l'àmbit és molt important i s'aconseguirà amb la direccionalitat de pràcticament tota la xarxa viària, que permetrà guanyar en seguretat viària a les interseccions i augmentarà l'espai per a vianants i ciclistes.

Cal, doncs, potenciar la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Per això es pretén crear un espai de trobada senyalitzant itineraris.

6. Diagnosi de la mobilitat

L'objectiu d'aquest apartat és posar de manifest els punts forts, les carències i les situacions conflictives del model de mobilitat actual en relació amb el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona i la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Figura 48. Desplaçaments totals per mitjà de transport



Característiques principals de la mobilitat

- Cada dia es registren més de **55.000** desplaçaments a Valldoreix.
- Un 43% dels desplaçaments interns són en vehicle privat; un 30% a peu, un 6% en autobús urbà, un 5% en FGC i un 16% en vehicle empresa (27% total).
- L'autobús urbà representa un 6% dels desplaçaments interns.

Punts forts / amenaces

- **La qualitat de l'entorn** i la pròpia estructura urbana de baixa densitat converteix Valldoreix en un municipi atractiu per als desplaçaments a peu i en bicicleta, tant quotidianament com per a l'oci. La proximitat de l'entorn natural de Collserola converteix les rutes a peu i en bicicleta en un gran potencial d'explotació.

- **Bona connexió transport públic.** La bona connectivitat amb l'exterior, gràcies a l'estació de FGC amb destinació Barcelona i Sabadell-Terrassa (que passa per Sant Cugat), juntament amb l'alta freqüència d'aquest servei, atorguen una gran connectivitat a Valldoreix en ferrocarril (FGC).

- **Bona cobertura de l'autobús urbà.** Les 3 línies de bus urbà donen cobertura al 84% del territori i li atorguen una gran potencialitat alhora de facilitar l'accés a l'estació de FGC, com a alternativa al vehicle privat. Caldria adequar la seva freqüència amb els horaris de pas del ferrocarril, per tal de facilitar les connexions.

- La baixa densitat de població causada pel predomini d'habitatges unifamiliars fa que Valldoreix tingui una extensa xarxa viària. Aquesta xarxa presenta, amb alguna excepció a l'avinguda Jacint Verdaguer i la plaça Can Cadena, una **intensitat mitjana de vehicles reduïda (IMD) a la xarxa viària**. Aquesta particularitat afavoreix la convivència amb altres mitjans juntament amb les mesures de pacificació i convivència als carrers de la municipalitat.

- **Una situació privilegiada**. A escassos minuts de la ciutat de Barcelona, amb la proximitat de l'arc de la B-30, la AP7 i l'autopista C-16 (túnels de Vallvidrera), Valldoreix s'emplaça en una situació privilegiada gràcies a les diverses vies de comunicació de llarg abast i la proximitat amb la ciutat de Barcelona.

Punts febles / oportunitats

- **Relleu accidentat, forts pendents.** El relleu accidentat de gran part del territori i la distància elevada entre alguns punts dificulta la promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta.

- **Únic punt de connexió viària amb l'exterior.** La xarxa viària de connexió amb l'exterior es concentra des de la plaça de Can Cadena i això provoca que diàriament es concentrin en aquest indret 25.000 vehicles, tant per a connectar amb l'exterior mitjançant la carretera de Vallvidrera com per accedir a l'estació de FGC.

- **Baixa freqüència de l'autobús urbà.** La bona cobertura del bus urbà al territori no compensa la baixa freqüència del servei calculada en més de 40 minuts de mitjana per a les 3 línies del servei d'autobús urbà.

- **Alta dependència del vehicle privat / poca rellevància del mitjà a peu en els desplaçaments interns.** El repartiment intern atorga al vehicle privat un 40% del total de desplaçaments front al 30% a peu. La concentració de comerços a la rambla Jacint Verdaguer causada per la tipologia d'edificació de Valldoreix, la seva orografia i les facilitats d'estacionament al centre, fan que el vehicle privat sigui el mitjà preferit per als desplaçaments interns.

- **Bidireccionalitat de la xarxa viària.** Genera indisciplina d'aparcament i manca d'espai per al vianant.

- **Velocitats elevades en trams concrets de la xarxa viària.** Per exemple, a la rambla Jacint Verdaguer.

- **Manca de permeabilitat en els desplaçaments a peu.** La riera actua com a barrera per als desplaçaments transversals entre la rambla Jacint Verdaguer i l'avinguda Ramon Escayola, perjudicant principalment els desplaçaments a peu i en bicicleta.

- **Condicions millorables per als vianants.** Voreres estretes i vehicles estacionats sobre la vorera perjudiquen la mobilitat dels vianants, sobretot a l'entorn de l'estació i de la rambla Jacint Verdaguer.

- **Dèficit d'estacionament a l'entorn de FGC.** La demanda d'estacionament per part dels vehicles de Valldoreix que volen accedir al ferrocarril (80%) provoca un dèficit d'estacionament a l'entorn de l'estació que genera aparcament irregular i indisciplina: vehicles estacionats en zones prohibides, a l'àrea verda sense distintiu, damunt la vorera... **El dèficit d'estacionament s'ha estimat en unes 200 places**.

- **Control de la gestió de l'àrea verda.** La implantació de l'àrea verda ha comportat una millora en la gestió de l'entorn de l'estació, zona on es detecta major pressió per a l'aparcament. De tota manera, aquest i altres estudis previs han constatat una indisciplina a l'àrea verda entre el 10 i el 15%. Si a aquesta xifra s'afegeix la dels vehicles estacionats irregularment fora l'àrea verda aquesta xifra d'indisciplina augmenta fins al 30-40%.

- **El desplaçament en bicicleta és pràcticament inexistent.** La xarxa de carrils bicicleta, i sobretot d'aparcaments, és insuficient per a potenciar aquest mitjà.

- **Elevada accidentalitat** (per sobre de la mitjana catalana) on l'accés de velocitat és una de les principals causes.

Oportunitats / Amenaces

- **Foment dels desplaçaments de l'oferta per al desplaçament a peu i en bicicleta**. La proximitat i qualitat de l'entorn natural de la serra de Collserola fa que la promoció dels desplaçaments d'oci a peu i en bicicleta -mitjançant la senyalització d'itineraris, instal·lació de panells informatius, etc.-, tinguin un gran potencial de creixement al municipi.

- **Millora de la permeabilitat.** La millora de la permeabilitat per a vianants ajudarà a fomentar els desplaçaments a peu i en bicicleta així com la millora de la connectivitat interna.

- **Gestió de l'aparcament.** El dèficit d'estacionament a l'entorn de l'estació, per tal d'accedir a l'estació de FGC, fa necessari un replantejament de l'estratègia de gestió de l'àmbit:

    - **Àrea verda.** S'ha d'avaluar l'ampliació per fases de l'àrea verda a tot el municipi, per tal de gestionar l'aparcament en calçada de forma integrada; cal valorar la necessitat d'incrementar la quota de la targeta de resident per augmentar el control de les infraccions (vehicles sense distintiu) i cal limitar la durada màxima de l'estacionament per augmentar la rotació (actualment 0,5 vehicles/plaça i dia).

    - **Control de les infraccions.** És necessari un major control policial per evitar conductes d'estacionament irregular.

    - **Gestió del Park&Ride.** Cal avaluar la millor combinació per a gestionar el futur aparcament per a P&R a l'estació de FGC. Possibilitat d'entrada a l'aparcament amb bitllet i targeta de resident combinats.

- **Gestió de l'aparcament veïnal.** A banda de l'entorn de FGC també és necessari ordenar l'aparcament veïnal a tota la municipalitat.

- **Pacificació de vials.** L'estudi de velocitats ha mostrat una alta efectivitat de les plataformes elevades i dels vials amb plataforma única com a actuacions de pacificació de la velocitat. Cal valorar la necessitat d'ampliar aquest tipus de configuració en trams longitudinals continus que promouen les velocitats elevades.

- **Gestió de l'oferta de l'autobús urbà.** S'ha de valorar la conveniència d'adequar la freqüència del bus urbà a la demanda horària del servei, per tal d'augmentar les expedicions en hora punta i alleujar-les en hores vall.

- **Establiment de sentits únics.** Gestió de la mobilitat amb l'establiment de sentits únics a tot el viari excepte a la xarxa bàsica i a la xarxa de distribució viària interna.

- **Millora de la connexió viària amb l'exterior.** L'enquesta origen/destinació ha constatat com una part significativa de la mobilitat cap a l'exterior prové dels barris més occidentals de Valldoreix. Per tant, l'obertura d'un nou vial de connexió amb la B-30 pel nord-oest es presenta com una bona opció per descongestionar la plaça de Can Cadena com a node de distribució del trànsit cap a l'exterior.

7. PARTICIPACIÓ CIUTADANA

EL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Valldoreix es mou ha estat un procés de participació ciutadana destinat a definir Valldoreix com una vila integradora, sostenible i de qualitat, en relació a la seva Mobilitat. La participació ciutadana en la primera fase va tenir per objectiu que els valldoreixencs i valldoreixenques validessin la diagnosi i aportessin propostes sobre com havia de ser la mobilitat futura de Valldoreix. (annex 5)

Òrgan de seguiment del projecte

L'òrgan de seguiment del projecte ha estat la Taula de Mobilitat de Valldoreix, que ha estat coordinada amb el Consell de la Vila de Valldoreix. La Taula de la Mobilitat ha estat un òrgan de participació i debat ciutadà entorn de la mobilitat i accessibilitat a la vila de Valldoreix.

El caràcter d'aquest òrgan de participació ha estat informatiu i consultiu, és a dir, tenia com a funció principal reflexionar sobre la mobilitat a Valldoreix a partir de la informació aportada.

D 'altra banda la Taula de la Mobilitat volia tenir un caràcter pedagògic; una de les seves funcions principals ha estat la de facilitar la informació necessària als seus integrants per tal d'assolir un coneixement el més ampli possible sobre un tema tan complex com el de la mobilitat i fomentar la deliberació com a pas previ al debat.

La Taula de la Mobilitat es constitueix com a òrgan de participació, seguiment i consulta de caràcter permanent i evolutiu, que es pot anar adaptant a diferents situacions o circumstàncies. Per aquesta raó, al llarg del procés de participació s'anirà convocant trobades regulars.

Objecte de treball de la Taula

- La Taula de la Mobilitat pretén fomentar el debat sobre la mobilitat a la vila de Valldoreix.
- Fer el seguiment del procés de participació Valldoreix es mou...
- Constituir-se com a òrgan de participació i seguiment de referència en el procés de participació per a l'EMD i per al conjunt de la vila en temes de mobilitat i accessibilitat.
- Fomentar el debat i la participació ciutadana per treballar per un model de mobilitat més sostenible, més integrador i més segur.
- Fomentar el debat entre els seus integrants.
- Consensuar un Pacte per la Mobilitat com a document on la vila concerti el model de mobilitat que vol i que serveixi de marc de referència per al diàleg.
- Traslladar els acords i el Pacte de la Mobilitat al Consell de la Vila.

Composició de la Taula

La Taula de la Mobilitat està presidida pel President de l'EMD i n'han format part vilatans de Valldoreix, així com representants de diverses entitats. A la vegada, ha estat assessorada pels tècnics de l'EMD.

7.1. DIAGNOSI PARTICIPADA

Els dies de participació en aquesta primera fase de validació de diagnosi van ser els següents:

- Valldoreix es mou a peu i en bicicleta: 26 de juny de 2012. De 19.00 a 21.00 hores.
- Valldoreix es mou en vehicle privat i transport públic: 3 de juliol de 2012. De 19.00 a 21.00 hores.
- Lloc de les sessions: Sala de Plens de l'EMD

PRIMER TALLER DE VALIDACIÓ DE LA DIAGNOSI

L'assistència al primer taller va ser significativa amb la presència de més de 40 persones, alguns vinguts a títol particular, d'altres representant diferents entitats.

Els assistents van ser repartits en tres grups diferents de treball identificats per colors (groc, blau i vermell), cadascú d'ells liderats per un/a moderador/a, de la consultora Civis que ha estat l'encarregada de dur el procés de participació i dinamització. Aquest fet de treball intens en petits grups va permetre per una banda intensificar l'aprofundiment en els discursos, i alhora va haver prou diversificació i oportunitat de rèplica per poder contrastar i consensuar amb major rigor les diferents aportacions dels assistents.

Cada micro grup va analitzar els mateixos temes, tot buscant els punts forts i els punts febles respecte a les dues dimensions de treball que estructuraven el taller: Valldoreix es mou a peu i Valldoreix es mou amb bicicleta.

A posteriori va haver un espai perquè tots els components del mateix grup acabessin de complementar i enriquir el mapa de diagnòstic que havíem dibuixat.

Finalment, en el plenari va haver temps de què cada moderador exposés les grans conclusions del seu grup de treball (groc, blau, vermell), on es va constatar en una escala més àmplia, les visions i percepcions compartides pel conjunt dels assistents en relació a la mobilitat a peu i en bicicleta dins de Valldoreix.

Els assistents es van mostrar participatius, receptius, i amb ganes de col·laborar, alhora que s'expressaven amb criteri i un bon nivell d'argumentació. Es va poder comptar amb prou massa crítica per obtenir bons resultats del taller (al voltant de 40 persones). Alhora, el treball en microgrups de 4 – 5 persones va ser molt fructífer i va generar moltes idees i de bona qualitat.

En cap cas es van generar contradiccions o visions oposades, més aviat, els grups matisaven i enriquien les seves perspectives entre si, i allà on alguns havien arribat reflexivament, els que havien passat per alt aquells conceptes, els compartien i validaven.

SEGON TALLER DE VALIDACIÓ DE LA DIAGNOSI

L'assistència al segon taller de validació de diagnòstic, va ser significativa amb la presència d'una cinquantena de persones, alguns vinguts a títol particular, d'altres representant diferents entitats.

La dinàmica de funcionament va ser similar al del passat taller però es va treballar les dues dimensions noves de treball que estructuraven: Valldoreix es mou en vehicle privat i Valldoreix es mou en transport públic.

Vam comptar amb prou massa crítica per obtenir bons resultats del taller. Alhora, el treball en microgrups de 3 – 4 persones va ser molt fructífer i va generar moltes idees i de bona qualitat.

Sembla clar per tant que hi ha un alt nivell de coincidència en el diagnòstic de les necessitats de mobilitat que requereix Valldoreix, i què hi ha percepcions compartides respecte als punts forts i febles.

TALLER DE VALIDACIÓ DE LA DIAGNOSI, AMB ELS COMECIANTS

S'ha de destacar, que en aquesta primera fase de diagnòstic, es va realitzar un Taller on els assitents van ser només comerciants de la vila de Valldoreix.

L'assistència al taller va ser significativa amb la presència de més de quinze persones, totes elles vinculades al món comercial i empresarial de Valldoreix. La dinàmica va ser la mateixa exposada per a la resta de session, amb la diferència que en aquesta sessió amb els comerciants es van tractar les quatre dimensions de treball: Valldoreix es mou en vehicle privat, en transport públic, a peu i en bicicleta.

Els assistents es van mostrar participatius, receptius, i amb ganes de col·laborar, alhora que s'expressaven amb criteri i un bon nivell d'argumentació. El funcionament del taller va ser molt correcte.

DADES RESUMS

TALLER AMB ELS COMERCIANTS

- Es va celebrar el dia 20 de juny de 2012.
- Es van treballar les quatre mobilitats del procés: a peu, en bicicleta, en vehicle privat i transport públic.
- Nombre d'assistents: 16 assistents
- Nombre total d'aportacions: 49
    - Genèric: 5
    - Transport públic: 8
    - Vehicle privat: 26
    - Bicicleta: 2
    - A peu: 8

PRIMER TALLER AMB LA CIUTADANIA

- Es va celebrar el dia 26 de juny de 2012.
- Es van treballar les dues mobilitats del procés: a peu i en bicicleta.
- Nombre d'assistents: més de 40 assistents

- Nombre total d'aportacions: 140
    - Genèric: 5
    - Bicicleta: 54
    - A peu: 81

SEGON TALLER AMB LA CIUTADANIA

- Es va celebrar el dia 3 de juliol de 2012.
- Es van treballar les dues mobilitats del procés: en transport públic i en vehicle privat
- Nombre d'assistents: més de 50 assistents
- Nombre total d'aportacions: 164
- Modificacios de la diagnosi: 8
    - En transport públic: 63
    - En vehicle privat: 93

Figura 49. Sessió participativa de la diagnosi.

Font: Intra sl..

Figura 50. Sessió participativa de la diagnosi.

Font: Intra sl..

8. INDICADORS DE SEGUIMENT

Nom indicador	Valor Actual (2009)	Valor Tendencial (2015)	Valor Objectiu (2015)	Valor Tendencial (2021)	Valor Objectiu (2021)
1. Global					
1.1. Repartiment modal intern (D)					
1.1.1. A peu i en bicicleta	30%	29,6%	29,2%	28,3%	28,5%
1.1.2. En transport públic	27%	21,9%	29,5%	21,9%	32,3%
1.1.3. En vehicle privat motoritzat	43%	48,5%	40,2%	49,8%	37,6%
1.2. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta) (D)					
1.2.1. A peu i en bicicleta	3,5%	2,1%	3,4%	1,2%	3,3%
1.2.2. En transport públic	38,6%	37,1%	42,2%	35,8%	46,2%
1.2.3. En vehicle privat motoritzat	57,9%	60,6%	54,1%	63%	50,6%
1.2.4. Autocontenció municipal	8%	7,8%	8%	7,4%	8%
2. Vianants					
2.1. Prioritat per a vianants	12,3%	12,3%	20%	13%	29%
2.2. Passos vianants senyalitzats	19%	22%	50%	25%	100%
2.3. Passos vianants adaptats	84%	85%	92%	88%	100%
3. Bicicletes					
3.1. Xarxa per a bicicletes (D)	0,7 km	1 km	5,0 km	3 km	7,45 km
4. Transport Públic					
4.1. Adaptació PMR autobusos (D)	100%-	100%	100%	100%	100%
4.2. Velocitat comercial transport públic urbà (D)	30,9 km/h	30km/h	35 km/h	30km/h	40 km/h
Nom indicador	**Valor Actual (2009)**	**Valor Tendencial (2015)**	**Valor Objectiu (2015)**	**Valor Tendencial (2021)**	**Valor Objectiu (2021)**
4.3. Integració Tarifària (D)	100%	100%	100%	100%	100%

4.4. Cobertura territorial del transport públic	84%	-	90%	-	95%
4.5. Freqüència mitjana de pas (hora punta)	33'	33'	20'	33'	10'
5. Vehicle Privat Motoritzat					
5.1. Turismes per habitant (D)	552	552-	552	580	500
5.2. Zones "30"	12,3%	12,3%	20%	12,3%-	29%
9. Pla Director de Mobilitat de la RMB					
9.1. Emissió de gasos contaminants (tep)	2.823	3.432	2.794	3.557	2.757
9.2. Reduir ocupació espai públic pels vehicles (% espai dedicat als vehicles)	68%	65%	60%	63%	50%
10. Seguretat Viària					
10.1. Passos de vianants elevats/microrotondes	35	35	28	35	31
10.2. Cruïlles elevades	0	0	10	0	18

PLA D'ACCIÓ

9. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS

Per tal d'establir les estratègies d'actuació del present estudi de mobilitat és necessari dur a terme una anàlisi de la previsió de l'evolució de la mobilitat i de les seves conseqüències econòmiques, mediambientals i socials a l'horitzó del Pla. Abans, però, s'han de definir quines són les estratègies generals i quins són els objectius específics recollits en el present estudi.

La Llei de Mobilitat 9/2003 esmenta la necessitat d'adequació dels estudis de mobilitat urbana als criteris i orientacions establerts pels plans directors d'àmbit jeràrquic superior. En aquest cas, cal tenir en compte el PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona, que proposa 10 objectius a assolir en els propers anys sobre la mobilitat de la RMB.

A escala local, Valldoreix ha treballat i consensuat **el pacte per la mobilitat** pels membres de la Taula de Mobilitat del procés de participació i es durà a debat en el si del Consell de la Vila. El pacte per la mobilitat estableix el següent:

1. La ciutadania té el dret a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim d'impacte ambiental possible.

2. L'accessibilitat és un concepte que vincula la configuració del territori i del seu sistema de transport amb la satisfacció de les necessitats de mobilitat dels ciutadans.

3. Tal i com estableixen les Directrius Nacionals de Mobilitat recollides en la Llei de Mobilitat de Catalunya1 i el Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, assumim que la mobilitat de Valldoreix ha d'estar basada en la integració dels següents criteris:
    a. **Competitivitat**: Configurar un mapa de mobilitat més vinculat a la relació cost-eficiència, l'eficàcia i l'economia, per millorar la competitivitat del servei.

    b. **Integració social**: L'accessibilitat no ha de ser un factor d'exclusió social. La mobilitat de Valldoreix ha de garantir la igualtat d'ús de l'espai a tots els ciutadans per igual i prioritzar els més desfavorits.

    c. **Qualitat de vida**: Incrementar la qualitat de vida de la ciutadania, promovent que el el mapa de mobilitat i l'organització territorial d'aquest facilitin els desplaçaments del ciutadà. Prioritzar la mobilitat a peu i en bicicleta.

    d. **Salut**: Reduir les emissions contaminants i la contaminació acústica, amb l'objectiu de millorar les condicions de salut de la ciutadania.

    e. **Seguretat**: Aportar més seguretat en els desplaçaments, amb l'objectiu de reduir al màxim el nombre de víctimes d'accidents de trànsit.

    f. **Sostenibilitat:** Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles, seguint els objectius fixats pel protocol de Kyoto, en relació a la reducció dels gasos de l'efecte hivernacle. Incidir en la reducció del consum de recursos energètics contaminants i fomentar l'ús de combustibles nets, amb un menor impacte ambiental.

[1] Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

4. Prioritzar els conceptes de proximitat i accessibilitat sobre els de mobilitat i transport.

5. Potenciar l'intercanvi modal, per tal que impliqui estratègies diferents per a cada un dels modes de transport. Promoció dels modes no motoritzats i el transport públic, per assolir l'objectiu d'un ús més racional del vehicle privat.

A causa de les característiques de la EMD de Valldoreix s'han seleccionat aquells objectius traslladats a l'àmbit d'estudi i se n'ha obviat aquells que no semblen aplicables. De la mateixa manera, i de forma complementària, s'han inclòs altres objectius i propòsits extrets de les *Directrius Nacionals de Mobilitat*, que recullen tant els principis de la Llei de mobilitat per al conjunt del territori català com els de l'àmbit municipal que ens ocupa. Aquests objectius s'agrupen en 6 grans línies estratègiques, presentades a continuació:

9.1. Línia estratègica 1. Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa de vianants

1. Creació de zones de centralitat
    a. Ampliar i millorar les condicions dels vianants en les actuals zones d'atracció comercial i de FGC.
2. Itineraris per a vianants
    a. Millora i compleció d'infraestructures per augmentar l'oferta de desplaçaments a peu entre els principals centres de la ciutat.
    b. Incentivar la mobilitat a peu com a recurs de promoció lúdica i esportiva definint un centre d'atenció de rutes municipals
    c. Millora de la seguretat a les cruïlles
    d. Senyalització informativa de la xarxa bàsica de vianants
3. Promoció de l'accessibilitat
    a. Adaptació dels passos de vianants d'acord als criteris normatius del Decret 135/1995, de 24 de març.
    b. Establir convenis entre la EMD de Valldoreix i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.
4. Camins escolars
    a. Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars.
    b. Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor en l'entorn escolar.
    c. Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles.
    d. Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars.

9.2. Línia estratègica 2. Foment de la bicicleta

1. Millora de la xarxa ciclista
    a. Definir els criteris de la xarxa bàsica de vies ciclistes urbanes
    b. Ampliar la xarxa de vies ciclistes amb criteris lúdics i esportius
    c. Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes amb un centre difusor d'activitats.

2. Mesures de seguretat contra el robatori i el vandalisme
    a. Potenciar l'aparcament de bicicletes als centres generadors i atractors
    b. Promoció del "Registre municipal de bicicletes"
3. Difusió de l'oferta dels mitjans no motoritzats
    a. Incentivar i difondre l'oferta de mitjans no motoritzats.

9.3. Línia estratègica 3. Foment del transport col·lectiu

1. Servei de bus urbà
    a. Millora de les infraestructures de la xarxa de transport públic urbà (marquesines i accessibilitat a les parades).
    b. Millora de les freqüències i comunicació amb FGC.

9.4. Línia estratègica 4. Millora de la Seguretat Viària

1. Definició de criteris per a la instal·lació i ubicació d'elements per al control de la velocitat.
2. Major vigilància i control de les infraccions en matèria de seguretat viària (aparcament i velocitat).

9.5. Línia estratègica 5. Ordenació i pacificació del trànsit

1. Vehicle privat i model de circulació
    a. Definir la xarxa viària territorial i de connexió
    b. Definir la jerarquització de la xarxa viària.
    c. Definir les zones susceptibles de pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament
    d. Ordenació dels sentits de circulació, amb criteris de seguretat, ordenació del territori i distribució de l'espai urbà (vianants, bicicletes).
2. Gestió de l'aparcament
    a. Foment de les zones de gestió de l'aparcament pels residents i de rotació.
    b. Increment de l'oferta d'aparcaments per a motos
    c. Controlar la indisciplina de l'aparcament a la via pública
    d. Potenciar l'aparcament fora de calçada
    e. Creació d'un aparcament P&R i la gestió de l'entorn.
3. Completar les infraestructures i reduir les necessitats de mobilitat
    a. Completar les infraestructures previstes al PGM
    b. Connexió amb la B-30

9.6. Línia estratègica 6. Qualitat ambiental i estalvi energètic

1. Realitzar campanyes de sensibilització i d'informació.
2. Promoure i incentivar l'ús de vehicles menys contaminants
3. Promocionar combustibles alternatius per al transport
4. Fomentar la conducció eficient
5. Promoure la mobilitat sostenible.

6. Consolidar la Setmana de Mobilitat Sostenible i Segura.
7. Millorar la Web de la mobilitat i del transport de Valldoreix
8. Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta.
9. Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat.

10. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Aquest apartat del document correspon a la tercera fase de l'estudi i consisteix en la proposició de les mesures que hauran de permetre assolir l'escenari marcat per a l'establiment d'objectius vinculats amb el *Pla Director de Mobilitat* de la RMB i les *Directrius Nacionals de Mobilitat*.

Les propostes que es descriuen a continuació, dividides en línies estratègiques, queden recollides en els diferents plànols de propostes. A més a més es vinculen als diversos indicadors de seguiment que es recullen en l'apartat següent del document.

Les propostes del Pla d'Acció són les següents:

10.1. Mobilitat a peu

Línia estratègica 1. Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa de vianants

10.1.1. Ampliació de les zones de prioritat invertida / plataforma única

Tal i com es desprèn de les Directrius Nacionals de Mobilitat, el municipi de Valldoreix té l'objectiu fonamental de promoure la mobilitat diària a peu i amb bicicleta integrant aquests mitjans de desplaçament en la mobilitat habitual.

Per tal d'aconseguir-ho el municipi es planteja tot una sèrie d'actuacions amb la ferma intenció d'assolir un entorn pacificat i integrat per al municipi, prioritzant la comoditat de vianants i ciclistes i eliminant barreres arquitectòniques, que canviï l'actual disseny de la ciutat on els cotxes ocupen la major part dels carrers.

El Decret 135/1995, de 24 de març de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques i d'aprovació del Codi de l'accessibilitat de Catalunya diu que *"Hom ha d'entendre per itinerari aquell àmbit o espai de pas que permet un recorregut urbanitzat continu que relaciona els diferents espais d'ús públic i edificacions de l'entorn per accedir-hi".*

La xarxa per a vianants i ciclistes ha de ser segura, contínua, accessible i ambiental. Una de les actuacions que cal implantar per assolir aquest objectiu és la creació de zones de prioritat invertida (zones on la prioritat del carrer és per als vianants i ciclistes i no per a la circulació de vehicles) o de zones amb plataforma única, o la seva ampliació si la xarxa actual ja ha previst aquesta caracterització en alguns dels seus trams. Aquestes zones esdevindran àrees pacificades on els vehicles redueixen la seva velocitat i on s'eliminin les conductes d'indisciplina d'aparcament.

En aquests carrers no s'estableix diferència entre la calçada i la vorera i tot l'espai es destina al vianant i ciclista, al seu passeig i a la vida social. La circulació de vehicles és permesa però la seva velocitat no pot superar els 20 km/h.

Actualment la xarxa viària del municipi de Valldoreix disposa de diversos trams amb plataforma única. Concretament, part dels barris de Mas Roig, Rossinyol, Aqualonga, Can Cadena, Ca n'Enric i Sant Jaume gaudeixen d'aquesta configuració. Es proposa augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants ampliant aquest àmbit amb més zones de prioritat invertida o amb plataforma única. La nova proposta de jerarquització de vials del municipi de Valldoreix defineix, entre d'altres,

la xarxa secundària veïnal o local (vies veïnals) com aquelles vies la funció de les quals és donar accés als habitatges i garatges, sense que suportin trànsit de pas.

Per tant, es proposa específicament que tots aquells carrers inclosos en aquesta xarxa s'adeqüin amb aquest nou ús i que adoptin aquesta nova funció de carrers pacificats (de prioritat invertida), atorgant-los un nou disseny amb plataforma única o bé aplicant senyalització horitzontal i vertical (opció més econòmica que l'anterior).

Aquestes zones estaran correctament senyalitzades i suposaran una millora considerable per a la qualitat de vida dels ciutadans de Valldoreix, a la vegada que ajudaran a aconseguir una millora de la qualitat ambiental del municipi.

Com aquesta mesura també s'estendrà a un ampli àmbit d'actuació dintre del municipi de Valldoreix la seva implantació es farà de forma progressiva.

Quadre de carrers de prioritat invertida

ÀREES	NOVA CONFIGURACIÓ
Àrea Aqualonga . Can Cadena	pg. Ametller, pg. Noguera, pg. Magnòlia, pg. Morera, c. Sarrià, c. Les Planes, c. Coster, c. Albert Rosas, pg. Alzina, pg. Pinar, pg. Font M. Lluïsa, pl. Arbres, pg. del Roure, ptge. Vall d'Or, ptge. Roure.
Àrea Can Cadena	c. Camí Can Majó, pg. Can brou,c. Mestra Casanoves, c. Església al voltant pl. Estació, c. Tibidabo, pg. Mariscota.
Àrea Colònia Montserrat	--------
Àrea La Guinardera - Rossinyol	--------
Àrea Les Bobines – Maig Roig	c. Enamorats, c. Trobador.
Àrea Mas Fuster – Ca n'Enric La Miranda	c. Fuster i Serracant, c. Art, pg. Sant Timoteu, pg. Alegria, pg. Munera, pg. Balaguer, c. Bolivar, c. Pérez Galdós, c. Greco, c. Blasco Ibáñez.
Àrea Mas Roig - Aqualonga	pg. Pardal,pg. Merla, pg. Rossinyol, pg. Canari, pg. Salze, pg. Verdum, pg Caçadors.
Àrea Monmany	pg. Carena, pg. Tossal, pg. Font, pg. Piscina, pg. Selva, pg. Prat, pg. Vall, pg. Arbre, c. Parc, c. Bardissa.
Àrea Regadiu	pg. Oreneta, c. Becada.
Àrea Rossinyol	--------
Àrea Sant Jaume – La Barceloneta	c. Julivert, c. Antoni Caballé, c. Ginebró, c. Menta, pl. Sant Jaume, c. Estepa, c. Bruc.

Relació de plànols:

Plànol 13: Xarxa proposta general.
Plànol 14.1: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Can Cadena)
Plànol 14.2: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Sant Jaume - La Barceloneta)
Plànol 14.3: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Aqualonga – Can Cadena)
Plànol 14.4: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Roig – Aqualonga)
Plànol 14.5: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Les Bobines – Mas Roig).
Plànol 14.6: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Rossinyol)
Plànol 14.7: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental La Guinardera - Rossinyol)
Plànol 14.8: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Regadiu)
Plànol 14.9: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Monmany)
Plànol 14.10: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Fuster – Ca N'Enric La Miranda)
Plànol 14.11: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Colònia Montserrat)

10.1.2. Proposta de nova centralitat

Actualment el municipi de Valldoreix disposa d'una zona cèntrica molt característica definida a l'entorn de l'Ajuntament, que ha funcionat sempre com a pol d'atracció per als visitants i per als habitants del municipi que havien de realitzar les seves gestions.

Però a més a més d'aquesta zona neuràlgica cal tenir en compte que a Valldoreix hi ha un altre nucli d'activitats que cal potenciar. Es tracta de la zona definida, entre d'altres, a l'entorn del casal de cultura, casal d'avis, estació, església, etc. Aquesta àrea aglutina un seguit de carrers on es concentren gran nombre de punts atractors de vianants i ciclistes, d'habitants del municipi que volen acudir als diversos centres d'activitat.

Dins d'aquesta proposta urbanística d'ordenar i donar contingut són peces fonamentals els equipaments públics de Valldoreix, a la capçalera de la Rambla Mossèn Jacint Verdaguer entre els carrers Costa i San Albert. Es contempla crear i organitzar urbanísticament aquest punt neuràlgic de nova centralitat, especialment significatiu per a la vida de Valldoreix, amb l'objectiu de potenciar la seva centralitat urbana com a espai principal d'activitats socials i comunitàries, activitats lúdiques, de lleure i comercials.

La nova centralitat ha de ser un punt de referència que aculli els serveis i equipaments que necessita una població que creix any rere any i canviï la imatge de ciutat amb espais buits de continguts. Els objectius de reconversió d'aquesta àrea tenen en compte la creació d'un edifici per equipaments socioculturals, la construcció d'habitatges en règim general de protecció oficial, emplaçament d'un equipament comercial, aparcament de vehicles soterrat i una gran plaça central.

Amb l'objectiu de potenciar la centralitat de l'àrea, es proposa implantar una àrea de preferència per a veïns i serveis a l'espai de compres entre el carrer Coster, carrer del Tibidabo, carrer de Sant

Albert, carrer de Rosas, avinguda de Bilbao, carrer de Cervantes, carrer del Mestre Cases Noves i la rambla Mossèn Jacint Verdaguer fins al carrer Coster. En aquesta àrea es localitzen l'estació de FGC de Valldoreix, el Centre d'Atenció Primària de Valldoreix, l'Escola Bressol, el restaurant el Casalet, el casal de cultura, el casal d'avis, l'oficina de correus i la nau de cultura...

El present Estudi de mobilitat presenta una proposta d'ordenació del centre urbà:

Són diverses les actuacions necessàries per tal de transformar la zona. Una d'elles és la creació d'una nova plaça (rotonda) a l'encreuament entre els carrers avinguda Bilbao, passeig Olabarria i carrer Cervantes. Amb aquesta actuació es millora una intersecció que actualment presenta greus problemes de seguretat viària per l'excés de moviments possibles. A més de millorar la distribució dels fluxos de trànsit.

L'estació atrau un gran nombre de desplaçaments però la mobilitat associada a aquest centre també recull l'entorn escolar, l'entorn mèdic, l'entorn lúdic, etc. I els diversos tipus d'usuaris requereixen d'una actuació decidida que aposti pels vianants i ciclistes. Per això s'implantaran a la zona elements de reducció de velocitat i es limitarà la velocitat a 30 km/h a la xarxa local i veïnal.

Així mateix, es proposa implantar una àrea de preferència per a veïns i serveis a l'espai de compres entre el carrer Coster i carrer del Tibidabo.

Alguns carrers de l'àmbit seran de sentit únic de circulació, actuació que ajuda a pacificar i ordenar el trànsit de vehicles i, per tant, a millorar les condicions de vianants i ciclistes. És el cas del passeig de Valldoreix, carrer Cervantes, carrer Rosas, carrer St. Albert, passeig Rubí, carrer Tibidabo, carrer Albert Rosas i carrer Coster.

No obstant, es proposa que la rambla Mossèn Jacint Verdaguer i passeig Rubí mantinguin la bidireccionalitat.

La **continuïtat de carril bicicleta** a la rambla Mossèn Jacint Verdaguer és un aspecte cabdal. En el tram comprès entre la plaça Can Cadena i el carrer Albert Rosas es proposa reubicar l'aparcament per tal d'augmentar la superfície disponible i donar continuïtat al carril bicicleta segregat en calçada. La previsió d'ampliar la vorera al tram entre el carrer Albert Rosas i carrer Coster, fa possible disposar de carril bicicleta segregat i aparcament al mateix temps. No és el cas del tram entre la plaça de l'estació i la rotonda de Can Cadena, on és necessari eliminar les places d'aparcament i reubicar-les al passeig de Valldoreix.

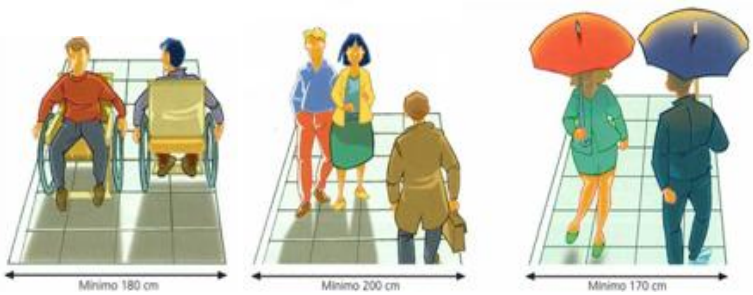
Figura 51. Detall plànol 16

Font: Intra sl..

10.1.3. Millora i arranjament de voreres

En aquesta línia d'actuacions és fonamental l'arranjament i l'adequació de voreres. La *Guia de Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya* recomana perquè una vorera sigui adequada una amplada mínima de 2 metres lliures d'obstacles (mobiliari urbà, senyalització, etc). Però també s'aconsegueix ampliar l'espai de vorera actuant sobre la secció de carrer, amb la construcció de paviment únic.

Figura 52. Recomanacions de voreres mínimes



Font: Guia de Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya

Tal com s'indica a l'antic *Codi d'accessibilitat de Catalunya*, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda de pas lliure ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Respecte dels canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle d'1,5 metres de diàmetre. S'utilitzen en el present estudi els mínims de l'antic codi d'accessibilitat de Catalunya perquè és un àmbit ja consolidat i, per tant, en zones ja urbanitzades (s'intentarà complir aquestes recomanacions atès que el nou codi recomana un mínim de 1'80m d'amplada lliure de pas).

En el cas de Valldoreix la proposta de millora i arranjament de voreres es realitzaria de forma gradual, seguint les recomanacions exposades i prenent com a punt de partida la informació de la situació actual de l'amplada de les voreres (vegeu plànol 6.3).

Cal tenir en compte que a Valldoreix la gran majoria de les voreres tenen amplada inferior a 2 metres i per tant l'actuació per a arranjar les voreres s'ha de planificar de forma acurada atenent a les diferents opcions i considerant que el cost sigui viable.

Per tant, en aquest cas es proposa actuar sobre la secció del carrer convertint aquests carrers de la zona veïnal en carrers de paviment únic amb la preferència per al vianant.

Tal i com ja s'ha fet en algunes zones de Valldoreix, es canviarien les actuals seccions amb doble sentit de circulació i aparcament a ambdós costats per tal de guanyar espai per al vianant i s'arranjarien tots els carrers de la zona veïnal fent paviment únic, convertint el carrer un sol sentit de circulació i eliminant una filera d'aparcament (vegeu també apartat 8.5.2).

Relació de plànols:

Plànol 6.3: Inventari d'amplada de voreres i pendents dels carrers
Plànol 16: Proposta d'ordenació centre urbà.

10.1.4. Compleció de les infraestructures per a vianants i millora de l'accessibilitat: passos de vianants i connectivitat barri Mas Roig - Aqualonga

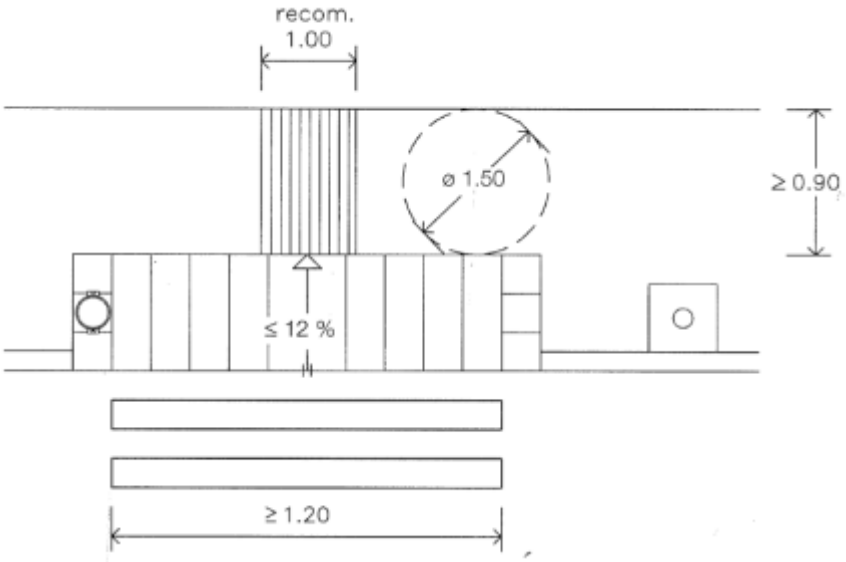
L'ús de la ciutat ha de contemplar les necessitats específiques de mobilitat de determinats col·lectius, especialment les persones de tercera edat i les persones amb disminucions físiques o sensorials. Afavorir la seva condició de vianants exigeix suprimir les barreres arquitectòniques existents i facilitar un trànsit còmode per la via pública amb la instal·lació de guals de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de semàfors sonors per a persones invidents, etc.

Amb l'objectiu d'ajustar a un criteri únic totes les actuacions que es realitzin en el procés d'adaptació dels passos de vianants, qualsevol actuació en aquest àmbit es basarà en el Decret 135/1995, de 24 de març, de promoure l'accessibilitat i de suprimir les barreres arquitectòniques i aprovar el Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Segons la normativa vigent, es considera que el pas de vianants forma part d'un itinerari adaptat quan compleix, entre d'altres, els següents requisits:

- Salva el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessa un illot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una amplada igual a la del pas de vianants.
- El paviment de l'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitza en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà una llargada mínima d'1,50 metres, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'illot no superi els 4,00 metres.

Figura 53. Dimensions recomanades per gual per a vianants



Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

La mobilitat de vianants i ciclistes solament es pot garantir emprant mesures que potenciïn el seu desplaçament per la xarxa viària de la ciutat. Però aquestes actuacions han de resultar funcionals i han de garantir la seguretat i comoditat dels usuaris. Quan una actuació no és adequada o no es considera dintre d'una planificació més global perd la seva funcionalitat i esdevé més aviat uns obstacle que no pas una avantatge.

En el desplaçament de vianants i ciclistes l'accessibilitat és un peça clau, indispensable, com també ho és la connectivitat. Valldoreix disposa actualment d'una nova jerarquització de la xarxa viària que ajudarà en la definició de les zones per a vianants i ciclistes.

Una de les principals actuacions a tenir en compte en la compleció de les infraestructures per a vianants i ciclistes és la millora dels passos de vianants. Aquesta senyalització viària és cabdal dintre del sistema de la mobilitat, per tal de regular el desplaçament d'aquests usuaris i aconseguir que es potenciï i defensi la seva seguretat i la seva comoditat en els desplaçaments.

Cal, per tant, implantar passos de vianants en totes aquelles interseccions on actualment en manquen i cal adequar i revisar els actualment existents per verificar la seva accessibilitat, visibilitat, i en definitiva, la seva seguretat i la seva correcta ubicació sobretot en referència amb les plataformes elevades de la xarxa municipal que coincideixen amb l'itinerari del recorregut del bus. Preferentment aquestes s'eliminaran ubicant altres elements per a controlar la velocitat, i es grafiaran en el plànol les plataformes a eliminar. S'ha pogut comprovar que un 16% dels passos de vianants existents no són accessibles i per tant cal adaptar-los.

A més, s'ha constatat que manquen aproximadament 500 passos de vianants en el conjunt de les interseccions del municipi i la seva instal·lació s'haurà de prioritzar atenent a la corresponent jerarquització viària. **Es proposa l'adaptació dels 50 passos existents i no adaptats així com la implantació de 3 nous passos de vianants elevats.** Seran prioritaris aquells passos que s'ubiquen al llarg dels itineraris de vianants i en els entorns dels centres d'atracció.

Un pas de vianants s'ha d'ubicar preferentment adequant-lo a l'itinerari natural del vianant, per evitar que aquest creui per fora o que hagi de donar una volta llarga i innecessària. Cal, a més a més, assegurar que els passos siguin ben visibles (no ubicar contenidors abans o aparcament de vehicles sinó orelles o aparcament de motocicletes, etc) i que tinguin una llargada acceptable o disposin de refugis de seguretat per a poder travessar sense perill.

D'altra banda, s'han de **completar les infraestructures de connexió al barri de Mas Roig – Aqualonga**. La discontinuïtat en les infraestructures és la principal problemàtica en l'accessibilitat per a vianants i aquí la riera de Valldoreix actua actualment de barrera i perjudica especialment els desplaçaments a peu al barri de Mas Roig – Aqualonga.

La situació actual ens mostra dos costats separats de la riera que no estan connectats. La distància que cal superar resulta excessiva per al vianant i per tant no hi ha continuïtat en l'itinerari. Cal adequar aquesta zona i restablir la connectivitat, aconseguint un passeig continuat per a vianants i ciclistes.

Específicament s'han de dur a terme **actuacions al passejos Pardal, la Merla, Rossinyol, Caçadors i al carrer del Canari (mesures ja previstes al planejament).** En concret es tracta de la instal·lació de 4 ponts o passarel·les de diferent llargada que s'ubicaran al passeig Pardal (de 25 metres), al passeig de la Merla (de 35 metres), al carrer Canari (de 25 metres) i al passeig Caçadors (de 30 metres).

Relació de plànols:

Plànol 13: Proposta de jerarquització de la xarxa viària
Plànol 14.1: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Can Cadena)
Plànol 14.2: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Sant Jaume - La Barceloneta)
Plànol 14.3: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Aqualonga – Can Cadena)
Plànol 14.4: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Roig – Aqualonga)
Plànol 14.5: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Les Bobines – Mas Roig)
Plànol 14.6: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Rossinyol)
Plànol 14.7: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental La Guinardera - Rossinyol)
Plànol 14.8: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Regadiu)
Plànol 14.9: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Monmany)
Plànol 14.10: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Fuster – Ca N'Enric La Miranda)
Plànol 14.11: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Colònia Montserrat)
Plànol 16: Proposta d'ordenació centre urbà

10.1.5. Xarxa d'itineraris per a vianants

Valldoreix té una configuració territorial especial que propicia la definició d'un context natural que potenciï l'atractiu natural de l'entorn.

L'espai de Valldoreix possibilita la creació de rutes temàtiques senderistes i cicloturístiques. Es definirien itineraris per a vianants, ben definits i traçats, que donin resposta a la necessitat cada vegada més creixent de trobar espais de lleure on l'ésser humà pugui gaudir de la natura mentre es desplaça en mitjans sostenibles (a peu o en bicicleta). Aquesta política d'actuacions s'emmarca dintre de les *Directrius Nacionals de Mobilitat* i té com a objectiu fonamental promoure la mobilitat diària a peu, intentant aconseguir integrar aquests tipus de desplaçament com a mitjà de transport habitual a Valldoreix.

Aquestes rutes temàtiques donarien a conèixer el territori a la vegada que promourien una activitat natural en un context sostenible i suposarien també l'activació turística de Valldoreix, a més de possibilitar un ús diari dels desplaçaments més sostenibles: els realitzats a peu.

Es tractaria de crear una xarxa que uneixi els principals punts d'interès paisatgístic, cultural, ecològic, monumental, etc. dintre de l'espai que envolta el nucli urbà de Valldoreix. Aquestes rutes s'estableixen de forma detallada amb indicació del temps de recorregut, característiques del tram, punts d'interès... i se senyalitzen de forma adequada. Es proposa com a punt de partida dels itineraris la creació d'un espai com a Centre d'informació de Valldoreix, que funcioni com a punt d'informació i des d'on es gestionin les tasques pròpies de les diverses rutes. Els itineraris es poden plantejar per a ésser recorreguts per trams o enllaçant trams entre ells per fer recorreguts circulars que possibilitin el retorn al punt d'informació per diferents vies.

Valldoreix té al seu favor la facilitat d'accedir a aquestes rutes des d'un punt informatiu que se situaria a peu de l'estació de FGC (on a més es disposa d'un espai d'aparcament) i que propiciaria l'accés en transport públic a aquestes rutes temàtiques.

S'editarien uns fulletons (díptics, tríptics...) amb un recull de normes de convivència i amb informació sobre les diferents rutes, juntament amb un mapa d'itineraris que inclogui els temps de recorregut aproximat, els punts d'interès de les rutes, etc.

Convindria, a més, poder disposar d'un web específic que actualitzés la informació, afegís notícies d'interès per a les rutes i servís per a difondre la voluntat del municipi de ser un punt verd on convergeixin les necessitats dels habitants de gaudir d'espais naturals amb les polítiques ambientals que vetllen per un desenvolupament urbà sostenible.

Cal tenir en compte, a més, que actualment cada vegada hi ha més atracció per un nou esport anomenat "nordic walking", que promou una forma de fer salut a través de l'aprofitament de camins per a vianants on es pugui seguir un ritme de caminada gaudint d'un espai sà i no contaminat. Per tant, l'atracció de visitants a Valldoreix augmentaria notablement.

Valldoreix, d'aquesta manera, es potenciaria com a centre atractor gaudint d'una millora substancial del seu desenvolupament sostenible. La proposta segueix el camí que ha endegat un altre municipi: Lloret de mar (vegeu el seu web amb la informació de les rutes temàtiques organitzades per a vianants i ciclistes).

Tot seguit es recull un exemple de díptic informatiu realitzat expressament per a l'àmbit concret de Valldoreix:

Figura 54. Díptic informatiu

En bici 10 consells de seguretat

1.- Respecta les normes de circulació. Utilitza sempre que sigui possible el carril de la dreta més proper a la vorera. Si aquest està reservat (bus, taxi) circula pel següent. Fes servir els carrils bici.
2.- Mantén una distància prudencial amb la vorera i els vehicles aparcats: una porta que s'obre o un vianant que baixa de la vorera pot fer-te fer un moviment brusc.
3.- Respecta els vianants. Quan circulis per voreres, illes de vianants i passejos, respecta la preferència de pas dels vianants i adapta la teva velocitat segons la seva afluència, sense sobrepassar els 10 km/h. El vianant sempre té prioritat.
4.- Mantén la bici en bon estat. Revisa periòdicament els neumàtics, frens i llums de la teva bicicleta.
5.- Les maniobres d'avançament o de canvi de direcció fes-les de forma progressiva i amb seguretat. Comprova que els altres usuaris t'han vist i indica-les amb prou antelació.
6.- Per tal de fer-te respectar i que respectin els teus drets no dubtis en fer servir la botzina o la veu. De nit, utilitza els llums i materials reflectors.
7.- Per a la teva tranquil·litat contracta una assegurança de responsabilitat civil. Pots aconseguir-la a través de diverses associacions ciclistes.
8.- Escull bé el teu itinerari. Elegeix els més adequats (carrils-bici, carrers amb poc trànsit...). Quan circulis per parcs o per la muntanya, sigues respectuós amb l'entorn.
9.- Per a la teva seguretat, planteja't fer servir el casc. És recomanable sobretot per als nens. Però la autèntica seguretat es fonamenta en la moderació de la velocitat i el respecte envers tots els usuaris. En cas d'accident no moguis el ferit (o no et moguis tu si resultes ferit). Espera ajut mèdic.
10.- Contacta amb altres ciclistes per a posar en comú experiències i per a plantejar propostes de promoció de l'ús de la bicicleta.

A peu un mitjà de transport eficaç ... i ràpid

En general s'estima que els vianants ens desplacem per ciutat a una velocitat d'1,2 m/s, o el que és el mateix: 4,3 km/h.
Així, podem recórrer 1 quilòmetre en poc més d'1 quart d'hora. En determinades hores del dia, anar a peu es converteix en un mitjà de desplaçament més ràpid que el vehicle privat.
Velocitat aproximada de desplaçament a peu per grups de edat:

Edat	m/s	edat	m/s
Menys 15 anys	1,58	31 a 60 anys	1,40
16 a 30 anys	1,57	Més de 60 anys	1,16

Caminar consumeix molta menys energia que anar en bus urbà, ciclomotor o cotxe. Solament cal una alimentació suficient per què la passejada no esgoti les nostres energies.

Els beneficis de caminar

- Contribueix a millorar la condició física i la salut de l'individu
- S'es pot practicar en qualsevol moment del dia i època de l'any.
- No es necessita material esportiu complementari; sols un vestit i calçat adequat i còmode.
- És un mitjà de transport alternatiu al cotxe i suposa un estalvi econòmic.
- Contribueix a l'estalvi energètic.
- No produeix soroll, no contamina, no afecta la capa de ozó ni contribueix al canvi climàtic.
- Permet un millor coneixement de la ciutat.
- Afavoreix les relacions socials i la convivència.

Font: EMD Valldoreix.

Figura 55. Díptic informatiu, cara B.

Font: EMD Valldoreix.

El present estudi proposa actuar sobre una xarxa de 16.880 metres de vianants. Especialment a l'itinerari que connecta el CEIP Jaume Ferran i Clua amb el carrer Borràs. Aquest itinerari disposarà d'una vorera superior a 2,2 metres.

10.1.6. Senyalització per a vianants i ciclistes

A la ciutat, en algun moment tots som vianants i garantir l'accés a peu a qualsevol indret del municipi és un dret fonamental. Totes les actuacions esmentades en els apartats anteriors, que fan referència a la millora de l'espai per a vianants i ciclistes, es complementen amb aquesta actuació envers la senyalització.

La idea del municipi de potenciar un canvi modal passa per incrementar la quota dels mitjans no motoritzats en els desplaçaments quotidians i d'oci.

Per tal d'aconseguir una ordenació correcta i que els vianants i ciclistes puguin desplaçar-se amb seguretat cal que la senyalització del municipi es correspongui amb aquesta finalitat, atès que s'ha proposat la creació d'itineraris senyalitzats per a vianants i ciclistes que connectin amb els principals centres d'atracció i d'interès lúdic, comercial i equipaments.

En aquest apartat específic, quan es parla d'instal·lació de senyalització no s'està fent referència a les marques viàries que alerten dels vianants als conductors o de senyals que indiquen la seva preferència, ni de la millora i adequació dels passos de vianants, etc.

Amb motiu de potenciar l'atractiu comercial i lúdic de Valldoreix es proposa la implantació de senyalització informativa específica adreçada a vianants i ciclistes, ubicada en indrets estratègics del nucli urbà.

Es tractaria d'instal·lar diversos punts de trobada que indiquin la presència d'un aparcament, d'un equipament concret o de l'inici d'una ruta a peu o en bicicleta. També se senyalitzarien de forma adequada les rutes i llocs d'interès per als habitants de Valldoreix.

Aquesta senyalització, a més a més de donar a conèixer diferents trets particulars del municipi i llocs d'interès, transmet als usuaris la informació de les activitats d'oci que es poden practicar, sobretot vinculades amb el món del cicloturisme (rutes en BTT per la serra de Collserola) o els punts de trobada en el cas dels ciclistes.

Es proposa tres tipus de senyalització informativa en funció de la informació publicitària que incloguin, totes tres adreçades a vianants i ciclistes dintre de l'àmbit de Valldoreix:

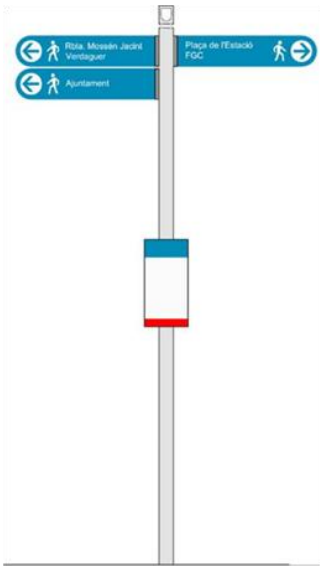
- Senyal tipus 1: punt d'informació direccional.
- Senyal tipus 2: punt d'informació sobre l'aparcament i direccional.
- Senyal tipus 3: direcció dels carrers i punts d'interès seguint un itinerari de vianants.
- Senyal tipus 4: punt d'informació a via no motoritzada

Aquesta senyalització serà de tipus vertical i la seva configuració en format de pal permetrà unificar en un sol senyal diferent contingut informatiu. La senyalització ha de ser específica per a vianants i no pot ser compartida amb la del trànsit rodat perquè ambdós tipus de senyalització presenten característiques diferents.

Aquests senyals informatius facilitaran unes rutes i itineraris per a vianants i ciclistes i atorgaran al municipi de Valldoreix la categoria d'espai verd i zona ambiental que li és pròpia per la seva caracterització física.

CARACTERÍSTIQUES DELS SENYALS INFORMATIUS		
TIPUS SENYAL	**LOCALITZACIÓ**	**QUANTITAT**
Senyal tipus 1: Informació direccional	- Al carrer Església cruïlla amb el passeig Valldoreix - A la plaça de l'Estació cantonada amb la rambla Mossèn Jacint Verdaguer. - A la plaça Pompeu Fabra a la intersecció amb la rambla Mossèn Jacint Verdaguer.	3
Senyal tipus 2: Informació d'aparcament i direccional	- Tres a la rambla Mossèn Jacint Verdaguer una a l'alçada de la plaça Can Cadena, altra a la cruïlla amb el passeig Nard, i la tercera a la cruïlla amb el passeig Canari. - Al passeig de Valldoreix a l'alçada del passeig Can Brou.	4
Senyal tipus 3: Itineraris de vianants	- Quatre a la rambla Mossèn Jacint Verdaguer, una a l'alçada de la plaça Can Cadena, una altra a la cruïlla amb el carrer Borràs, una tercera a la intersecció amb el passeig Nard i la darrera a la plaça Mas Roig. - A l'avinguda Can Monmany a la intersecció amb el carrer Brollador. - Dues a l'avinguda Vall d'Or, una a la intersecció amb el passeig de Mas Roig i una altra a l'avinguda Mas Fuster.	7
Senyal tipus 4: Punt d'informació a via no motoritzada	- Al passeig del Bosc a la intersecció amb el passeig Voltor. - A l'avinguda Can Monmany a la intersecció amb el camí de l'Ermita de la Salut Puig Madrona. - Al camí de la colònia Montserrat a l'alçada de la plaça Hortet Solé.	3

Figura 56. Exemple senyalització vertical de direcció itineraris vianants



Font: Intra sl..

Relació de plànols:

Plànol 16: Proposta d'ordenació centre urbà
Plànol 17.1: Xarxa d'itineraris per a vianants.
Plànol 17.2: Xarxa d'itineraris per a ciclistes.
Plànol 18: Detall senyals.

10.2. Mobilitat amb bicicleta

Línia estratègica 2. Foment de la bicicleta

10.2.1. Ampliació de la xarxa urbana de carrils bicicleta

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i les *Directius nacionals de la mobilitat,* marquen els compromisos de la Generalitat de Catalunya amb l'assoliment d'un model de mobilitat sostenible on és dóna prioritat a mitjans com el transport públic, la bicicleta o l'anar a peu.

Les directrius estableixen l'objectiu de condicionar una xarxa urbana d'itineraris per a bicicletes (i una xarxa de rutes verdes interconnectades a tot el territori català, tal com en el cas de Valldoreix ja descriu la línia estratègica 8.1.4).

El *Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya* promou l'ús de la bicicleta i estableix les eines de planificació pel desenvolupament d'aquest mitjà de transport, tenint en compte la necessitat de cobrir la demanda d'ús, la connexió interna amb altres mitjans de transport, la resolució dels conflictes amb la resta de mitjans i el disseny d'una xarxa segura per als ciclistes.

Hi ha nombroses raons per les quals un ciutadà opta o no per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Algunes d'elles depenen de les característiques personals de l'usuari, altres són de tipus social o econòmic, i altres són condicionades pel medi ambient on es produeix el desplaçament.

És sota les condicions urbanístiques òptimes de mobilitat i socioculturals que els ajuntaments poden incidir decididament en la finalitat d'incrementar la utilització d'aquest mitjà de transport. Per fomentar-ne l'ús les eines fonamentals són les mesures d'ordenació i normatives, així com campanyes de sensibilització.

Els projectes de planificació de xarxa ciclista han d'incorporar els criteris tècnics per a la projecció de les vies ciclistes. Els criteris tècnics han de tenir en compte aspectes tals com la geometria, la pavimentació, la senyalització, l'enllumenat, el manteniment o la gestió.

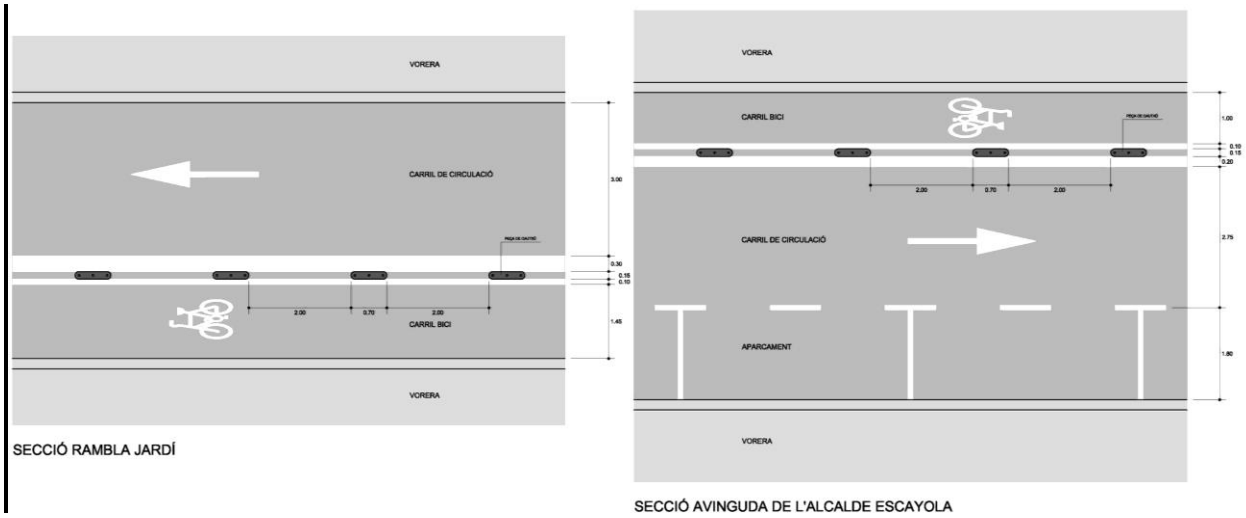
Un dels principals condicionants en l'ús de la bicicleta serà el nombre de vies ciclistes disponibles al municipi. Es proposa habilitar 7.450 metres de carril bicicleta segregat.

En aquest sentit és del tot necessari ampliar la xarxa de vies ciclistes per fer-la més atractiva i així incentivar el transvasament d'usuaris del vehicle privat cap a la bicicleta. Es proposa l'habilitació de 2.700 metres de carril bici segregat que connecta l'estació de FGC amb el complex Esportiu Municipal, creuant tot Valldoreix d'est a oest. Mesura que es complementa amb la pacificació del trànsit (línia estratègica 5) que contempla la reducció de la velocitat pràcticament a tota la xarxa viària, excepte la xarxa principal. No obstant, tot i aquesta mesura, és important marcar uns itineraris que morfològicament es diferenciaran de la resta de vials compartits i que es poden senyalitzar i/o fer-ne divulgació.

Aquests itineraris transcorren des del passeig del Bosc fins a l'arxiu Nacional de Catalunya per dos recorreguts diferents. Un transcorre per l'avinguda alcalde Ramon Escayola i el carrer d'Àvila. L'altre, més al nord, ho fa per passeig de l'Esparver i rambla Jardí.

Les seccions dels carrils bici segregat es recomana que siguin les següents (dins les possibilitats de cada tram de carrer).

Figura 57. Exemple de les seccions de carril bici segregat.



Font: Intra sl..

Figura 58. Exemple de les seccions de carril bici segregat.

Font: Intra sl..

Més concretament, al plànol 16 Proposta d'ordenació centre urbà, es mostra el detall de la ubicació del carril bici al llarg de la rambla de Mossèn Jacint Verdaguer. La proposta contempla que el carril bici bidireccional sigui segregat en vorera. L'ampliació del tram entre el carrer Albert Rosas permetrà disposar d'aparcament i carril bici. Mentre que a la resta de la rambla serà necessari treure l'aparcament.

Figura 59. Detall del plànol 16 de proposta d'allargament del carril bicicleta.

Font: Intra sl..

Relació de plànols:

Plànol 16: Proposta d'ordenació centre urbà
Plànol 17.2: Xarxa d'itineraris per a ciclistes
Plànol 18: Detall senyals.

10.2.2. Connexió de la xarxa urbana dels espais ciclistes amb les xarxes interurbanes (EA 2.4)

Segons el PDM de la RMB i el *Pla Estratègic de la Bicicleta*, una de les principals mancances de la xarxa de carrils bicicleta de la regió metropolitana, és la falta d'una malla que connecti les poblacions a una distància entre 8 i 12 quilòmetres (distància recomanada per captar mobilitat quotidiana).

Per tal d'incrementar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual no solament cal tenir en compte l'adequació de la xarxa urbana sinó que cal assolir unes bones connexions amb les xarxes interurbanes de l'entorn. El municipi de Valldoreix no és una excepció.

Aquesta mesura pretén pal·liar aquesta mancança a través de la instal·lació de vies ciclistes protegides del trànsit rodat que fomentin els desplaçaments de connexió amb bicicleta, tant de caràcter lúdic com laboral.

Per tal d'assolir aquest objectiu és del tot necessari disposar d'una xarxa d'infraestructures viàries dedicades a la bicicleta que sigui ràpida i segura. En aquest sentit és recomanable també connectar la malla de carrils bicicleta de Valldoreix amb els municipis de l'entorn.

Per tal de fomentar els desplaçaments quotidians i d'oci en bicicleta es proposa una doble tasca:

- D'una banda cal difondre els itineraris existents i adequar la senyalització actual.
- De l'altra, cal connectar els carrils de la xarxa urbana amb les vies de BTT que s'endinsen a Collserola.

Mesures complementàries però igualment necessàries són la indicació i adequació d'itineraris segurs que possibilitin l'accés a l'estació de FGC i al nucli de Sant Cugat del Vallès. Aquestes actuacions permetran assolir un increment de la quota d'ús de la bicicleta com a mitjà quotidià.

10.2.3. Implantació nous aparcaments per a bicicletes

L'existència d'aparcament en destinació i la percepció de seguretat en aquests espais són elements que condicionen el desplaçament del ciclista, de manera que si no es donen suficients condicions de seguretat i comoditat es pot contribuir a dissuadir l'ús de la bicicleta a la ciutat.

Des d'un punt de vista subjectiu hi ha dos elements que caracteritzen el comportament del ciclista: un és la possibilitat de desplaçament porta a porta i l'altre és la sensibilització respecte al robatori del vehicle. Aquests dos factors són elements clau i cal que tota actuació en l'àmbit de la bicicleta els tingui en compte.

El primer factor concerneix a la possibilitat d'accedir a una bona xarxa urbana que cobreixi internament el municipi però també a una bona xarxa intermunicipal que connecti el municipi de Valldoreix amb les nostres destinacions a municipis propers.

El segon factor es refereix a la seguretat del propi transport i a la possibilitat de deixar aparcat el vehicle amb comoditat i seguretat, sense patir constantment pel vandalisme.

Per tal de fomentar la utilització de la bicicleta tant en els desplaçaments quotidians com per a les activitats esportives relacionades amb aquest vehicle, és necessari augmentar les places d'estacionament de bicicletes.

L'existència d'aparcaments fora de calçada, i més especialment en aparcaments soterrats, té el valor afegit de la seguretat davant del robatori i de la protecció de la intempèrie.

El criteri d'implantació d'aparcaments han estat les reserves mínimes que marca el *Decret d'avaluació de la mobilitat generada,* en l'annex 2. Aquest decret estableix les places mínimes d'aparcament per a nous desenvolupaments urbanístics. La taula següent reprodueix els mínims que marca la llei:

Taula 23. Taula. Annex 2 d'espai mínim d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge (màx. de 2 places/habitatge)	2 places/100 m^2 sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m^2 sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m^2 sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m^2 sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m^2 sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m^2 sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m^2 sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml. de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Font: Pla Director de la Bicicleta.

En el cas de Valldoreix, s'estableix un criteri d'implantació per als centres d'atracció existents, en relació a allò que la llei marca per a cada tipologia d'ús, sempre per sota del llindar màxim.

Aquests criteris es tindran en compte i s'implantaran en els equipaments actuals i en les futures noves actuacions.

Concretament es proposa la implantació de 50 places per a bicicletes soterrades dintre de la nova construcció de l'aparcament soterrat de l'estació de FGC i la instal·lació de 9 punts d'aparcament bicicleta de barra tipus U-invertida, format per 10 unitats:

CARACTERÍSTIQUES DELS SENYALS D'APARCAMENT		
TIPUS SENYAL	**LOCALITZACIÓ**	**QUANTITAT**
Senyal d'aparcament de bicicletes	- Al IES Arnau Cadell, a la intersecció dels carrers Arnau Cadell amb l'avinguda Viladelprat. - A la plaça de l'Estació. - Al carrer Església cantonada amb el passeig Valldoreix. - A la escola "Guru" a l'avinguda Mas Fuster a l'alçada del carrer Art. - Al club esportiu Valldoreix. - Al CEIP Jaume Ferran i Clua al carrer Brollador. - Al complex esportiu municipal al carrer Brollador. - A la plaça Mas Roig. - A la plaça Pompeu Fabra.	9

10.3. Mobilitat amb transport públic

Línia estratègica 3. Foment del transport col·lectiu

10.3.1. Millora de les parades de transport públic: noves marquesines

Per tal de donar prioritat al transport públic urbà i augmentar, per tant, la competitivitat entre aquest servei i el transport privat es vol millorar la qualitat i el servei de l'autobús urbà, tot millorant els components infraestructurals de la xarxa. Les parades per a transport públic s'han de configurar de forma que els vehicles puguin aturar-se al costat de la vorera per facilitar l'accés dels usuaris, avançant la línia de vorera fins al límit dels carrils per a la circulació, en l'espai corresponent a la parada, si hi ha hi hagi un carril destinat a l'aparcament.

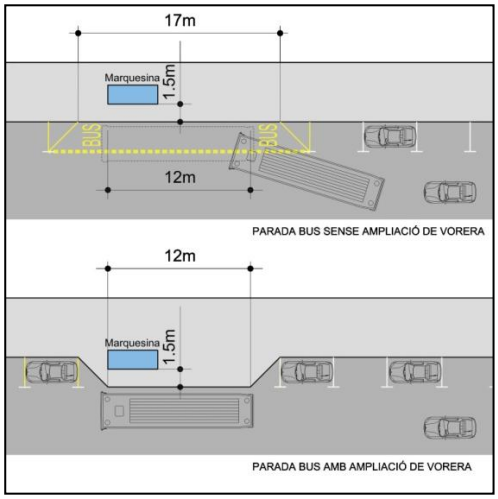
Aquesta actuació es desenvolupa amb dues línies: la millora i l'adequació de les infraestructures fixes i la millora de les actuacions sobre el viari.

Quant a la primera actuació, amb l'objectiu de millorar la competitivitat del transport públic, cal que el servei tingui les característiques de comoditat i fiabilitat necessàries per als usuaris.

La informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer el servei més atractiu. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota d'ús del transport públic.

Per al correcte desenvolupament d'aquestes mesures i per a poder gestionar millor la xarxa cal dotar les parades amb marquesines, que faran més còmoda l'espera. Aquests elements són claus per tal de poder instal·lar diversos panells informatius del servei d'autobús.

Parada de bus amb marquesina



Exemple de marquesina accessible per a l'autobús

Font: INTRA

Font: Calmar el tráfico, Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Aquestes marquesines, amb la nova ordenació del viari plantejada es poden integrar sense crear barreres arquitectòniques i a més de permetre el que els usuaris es resguardin de la meteorologia adversa, alhora ajuda a la localització de les parades així com a obtenir informació del servei.

Cal assegurar que en aquestes marquesines hi hagi la informació bàsica següent:

- Horaris de la línia o línies que passen per aquell punt
- Plànol de la xarxa de transport públic urbà, amb un plànol de detall de la zona més propera (excepte en els pals de parada)
- Mapa d'altres mitjans de transport i serveis municipals propers

A les parades senyalitzades amb pals, per motiu d'espai, només hi haurà els horaris de la línia o línies que passen per aquell punt.

També cal una millora de les condicions de les voreres d'accés a les parades d'autobús, així com la implantació dels passos de vianants necessaris per a accedir-hi.

10.3.2. Augment de l'atractiu del transport públic urbà

Les actuacions sobre el viari són un element clau per augmentar l'atractiu del transport públic urbà, perquè possibiliten una millora de la velocitat comercial i de la freqüència de servei, entre d'altres.

Les actuacions sobre el viari són mesures destinades a millorar la velocitat comercial dels autobusos, per tal de garantir una major freqüència de pas i millorar la satisfacció del ciutadà que percep un increment de la puntualitat i menors intervals.

Una mesura que permet donar la prioritat de circulació al transport col·lectiu, especialment a les cruïlles semafòriques que són problemàtiques pels seus girs, és l'establiment de prioritats semafòriques per als autobusos urbans.

Aquesta mesura millora considerablement el flux de trànsit allà on el volum de circulació dels autobusos sigui molt elevat i on hi ha més demanda.

L'ús del transport públic urbà de Valldoreix pot augmentar considerablement si el servei és adequat i té bona freqüència. Cal veure que a Valldoreix concretament calen mesures encaminades a ajustar la demanda d'estacionament per accedir a l'estació de FGC i que el 80% dels vehicles estacionats són de Valldoreix.

Els usuaris d'aquests vehicles poden transvasar a passatgers del transport públic si el serveix els resulta adient. Per tal d'aconseguir augmentar la quota d'ús del transport públic urbà es proposa:

- Augmentar l'oferta en hora punta i esponjar-la en hores vall. Aquesta mesura permetria captar aquells residents que utilitzen els ferrocarrils per anar a treballar, demanda que se sol concentrar a unes hores concretes del matí i de la tarda

- Es proposa augmentar l'oferta en horari de 7 a 9 hores del matí.

Taula 24. Taula bus Valldoreix

AUTOBUSOS VALLDOREIX

LÍNIA VDX 1	ACTUAL	PROPOSTA		COST PROPOSTA	
km línia (A+T)	8,0	8,0	km	8,0	km línia
Temps (A+T)	23	23	min	4	noves expedicions
Velocitat comercial	20,9	20,9	km/h	2,63	preu unitari/km
Interval de pas	30	15/20	minuts	84,16	dèficit d'explotació diari
Núm. autobusos	1	2	vehicles		
LÍNIA VDX 2	**ACTUAL**	**PROPOSTA**		**COST PROPOSTA**	
km línia (A+T)	7,9	7,9	km	7,9	km línia
Temps (A+T)	23	23	min	4	noves expedicions
Velocitat comercial	20,6	20,6	km/h	2,63	preu unitari/km
Interval de pas	30	15/20	minuts	83,11	dèficit d'explotació diari
Núm. autobusos	1	2	vehicles		
LÍNIA VDX3	**ACTUAL**	**PROPOSTA**		**COST PROPOSTA**	
km línia (A+T)	7,0	7,0	km	7,0	km línia
Temps (A+T)	19	19	min	4	noves expedicions
Velocitat comercial	22,1	22,1	km/h	2,63	preu unitari/km
Interval de pas	30	15/20	minuts	73,64	dèficit d'explotació diari
Núm. autobusos	1	2	vehicles		

TOTAL COST/DIA: 240,91

Dèficit diari: km línia x noves expedicions x preu unitari/km

Font: Decret de Mobilitat Generada

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012 (PTVC) defineix la xarxa de serveis i equipaments de transport a Catalunya, per això esdevé l'eina per gestionar i planificar el servei de transport públic per carretera en aquest territori.

Aquest pla recull uns seguit de propostes en relació al servei de transport públic interurbà pel compliment d'aquestes propostes i la seva execució, sol·licitant les millores a les empreses que ofereixen els serveis i a les administracions competents.

Es pot millorar el servei de transport públic amb autobús interurbà per augmentar el repartiment modal d'aquests mitjans en els fluxos de connexió amb altres municipis, especialment aquells que formen part del seu àmbit d'influència directa i on la xarxa ferroviària no hi dóna suficient cobertura. Aquesta mesura també pot millorar la intermodalitat entre l'autobús interurbà i les estacions ferroviàries.

Durant la redacció d'aquest estudi, tant l'ajuntament de Sant Cuat com l'ajuntament de Valldoreix es troben en un moment d'incertesa pel que fa al futur i l'estratègia a seguir respecta al serveu de transport públic municipal. No obstant, és del tot necessari millorar el servei de transport públic per tal de complir amb els objectius establerts. Des del present estudi es proposa que tant les línies de Sant Cugat com les línies de Valldoreix conflueixin amb el major nombre de parades possibles.

10.4. La Seguretat Viària

Línia estratègica 4. Millora de la Seguretat Viària

10.4.1. Elements de millora de la seguretat viària

Hi ha molts elements i aspectes en la gestió de la mobilitat i en les actuacions en la xarxa viària que es relacionen directament o indirecta amb la seguretat viària. Per al municipi de Valldoreix s'han decidit diverses actuacions adreçades conjuntament a millorar la seguretat viària del municipi. Algunes s'han comentat de forma individual, perquè fan referència també a algun altre tipus d'actuació.

Però totes, en conjunt suposen la millora general de la seguretat viària de Valldoreix des de diverses vessants. Totes les actuacions globalment assoleixen l'objectiu transversal de millora de la seguretat viària.

Una de les principals causes de la inseguretat ciutadana i de la sinistralitat és la velocitat inadequada de circulació. Aquest és un problema que cal atacar des de diferents àmbits. En la línia de la millora de la seguretat viària Valldoreix ha proposat les següents actuacions:

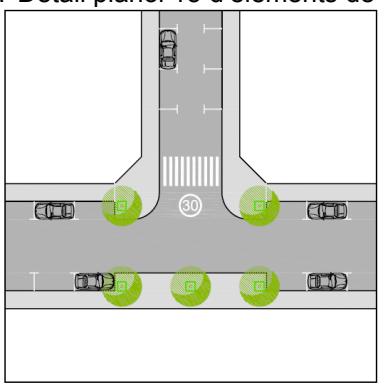
- L'ampliació del paviment únic a la xarxa veïnal (veure apartat 8.1.1) i/o pacificació d'àrees ambientals.
- La implantació d'una nova rotonda a l'encreuament entre el passeig Olabarria, avinguda Bilbao i carrer Cervantes.
- Passos de vianants elevats, micro rotondes i plataformes en algunes cruïlles.

Aquestes són les principals mesures proposades per tal de millorar la gestió de la mobilitat a Valldoreix, reduir la velocitat de conductors i, en definitiva, millorar la seguretat viària a tot el territori. Però també són un objectiu prioritari en les actuacions de mobilitat sostenible que es plantegen altres actuacions com l'establiment de sentits únics o la jerarquització de vials. Aquestes actuacions per tant constitueixen també actuacions de millora de la seguretat viària.

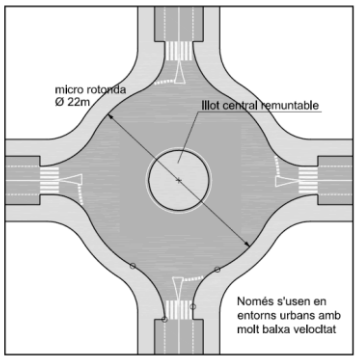
ÀREA AMBIENTAL	PROPOSTA DE MILLORA EN LA SEGURETAT VIÀRIA
CAN CADENA	• PLATAFORMES A LES CRUÏLLES: - Cruïlla de l'avinguda Baixador amb el nou vial que es farà per sobre de la riera. - Cruïlla de l'avinguda Baixador amb el passeig Mariscota. • PASSOS DE VIANANTS ELEVATS PROPOSATS: - Cruïlla de l'avinguda Baixador entre el passeig Cirerer i el carrer Nicaragua. • PASSOS DE VIANANTS ELEVATS ACTUALS A ELIMINAR: - El pas que es troba al carrer Tibidabo.
SANT JAUME **LA BARCELONETA**	• PLATAFORMES A LES CRUÏLLES: - Cruïlla del carrer Barcelona amb l'avinguda Laietana. - Cruïlla del carrer Enric Lafranco amb l'avinguda Laietana i el carrer Consolat. - Cruïlla del carrer Orenga amb carrer Sant Jaume. - A la Plaça Sant Jaume. - Cruïlla del carrer Mata amb el carrer Sant Jaume. - Cruïlla del carrer Arnau Cadell amb carrer Sant Jaume. • PASSOS DE VIANANTS ELEVATS ACTUALS A ELIMINAR: - Els tres passos establerts a la cruïlla del carrer Sant Jaume amb el carrer Arnau Cadell.

AQUALONGA **CAN CADENA**	• MICRO ROTONDES: - Dues al passeig Castanyer a les cruïlles amb el passeig Alzina i amb el passeig Pinar. • PLATAFORMES A LES CRUÏLLES: - Una a la intersecció del carrer Sant Francesc amb el passeig Figuera. • PASSOS DE VIANANTS ELEVATS PROPOSATS: - Dos passos al carrer Sant Francesc, un a la confluència amb el passeig Gerani i l'altre amb el carrer Coster. • PASSOS DE VIANANTS ELEVATS ACTUALS A ELIMINAR: - Els tres passos que es troben a la cruïlla del rambla Mossèn Jacint Verdaguer amb l'avinguda Joan Borràs. - Els dos passos situats a la rambla Mossèn Jacint Verdaguer a l'alçada del carrer Coster i del carrer Sant Albert. - El pas establert al passeig Castanyer entre el passeig Alzina i el passeig Pinar.
MAS ROIG **AQUALONGA**	No hi ha variacions
LES BOBINES **MAS ROIG**	• PLATAFORMES A LES CRUÏLLES: - Dues a l'avinguda Vall D'or, una a la intersecció amb el carrer Núria i l'altra al carrer Miranda de Montserrat.
ROSSINYOL	No hi ha variacions
LA GUINARDERA **ROSSINYOL**	No hi ha variacions
REGADIU	• PLATAFORMES A LES CRUÏLLES: - A l'avinguda Castellot a la cruïlla amb el carrer Calàndria. - Al carrer Tórtora a la intersecció amb el carrer Picot. - Al carrer Faisà a la intersecció amb el nou vial de pavimentació única al carrer Becada. • PASSOS DE VIANANTS ELEVATS ACTUALS A ELIMINAR: - El pas elevat situat al passeig Oreneta entre el carrer Faisà i el carrer Colom.
MONMANY	• INSTAL·LACIÓ SENYALITZACIO VERTICAL I HORITZONTAL LIMITADORA DE VELOCITAT - A l'avinguda Monmany – camí de Mas Roig a Mas Fuster.
MAS FUSTER **CA N'ENRIC** **LA MIRANDA**	• PLATAFORMES A LES CRUÏLLES: - Al passeig Pintor Romero a la cruïlla amb el carrer Fuster i Serracant. - A la intersecció del carrer Marcos Redondo amb el carrer Pintor Goya. - A la cruïlla del carrer Blasco Ibáñez amb el carrer Cardenal Cisneros. • PASSOS DE VIANANTS ELEVATS ACTUALS A ELIMINAR: - Dos al carrer Pintor Goya, un situat a l'alçada del carrer Greco i l'altre ubicat entre el carrer Greco i el passeig Pintor Romero
COLÒNIA **MONTSERRAT**	• PLATAFORMES A LES CRUÏLLES: - Al carrer Moreneta de Montserrat a la intersecció amb el carrer Hortet Solé.

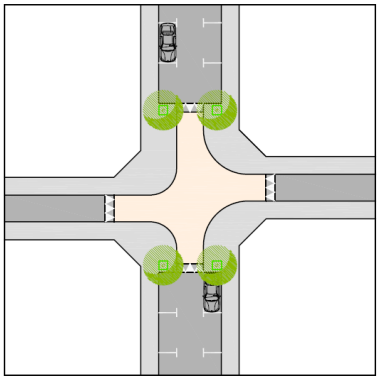
Figura 60. Detall plànol 15 d'elements de millora de la seguretat viària



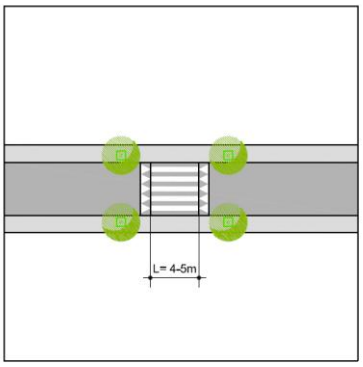
(A) PORTA D'ACCÉS A UNA ÀREA DE MODERACIÓ DE TRÀNSIT
Mitjançant senyalització horitzontal limitació velocitat 30 Km/h
I pas de vianants.



(B) MICRO ROTONDA URBANA
(Font de consulta: "Instrucció per al disseny i projecte de rotondes"
Generalitat de Catalunya, Direcció General de Carreteres.)



(C) PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
Indueix a reduir la velocitat, i millora la visibilitat a la cruïlla.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)



(D) PAS DE VIANANTS ELEVAT
Indueix al conductor a reduir la velocitat.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat.

Relació de plànols:

Plànol 10: Inventari d'elements per a la millora de la seguretat viària
Plànol 14.1: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Can Cadena)
Plànol 14.2: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Sant Jaume - La Barceloneta)
Plànol 14.3: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Aqualonga – Can Cadena)
Plànol 14.4: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Roig – Aqualonga)
Plànol 14.5: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Les Bobines – Mas Roig)
Plànol 14.6: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Rossinyol)
Plànol 14.7: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental La Guinardera - Rossinyol)
Plànol 14.8: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Regadiu)
Plànol 14.9: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Monmany)
Plànol 14.10: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Fuster – Ca N'Enric La Miranda)
Plànol 14.11: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Colònia Montserrat)

10.5. El trànsit

Línia estratègica 5. Pacificació i ordenació del trànsit

10.5.1. Pacificació del trànsit: Àrees ambientals i Illes pacificades

Una vegada implementat el nou esquema de circulació a partir de la jerarquització viària cal que s'impulsi la creació d'àrees ambientals que es subdivideixen en illes pacificades i que s'apliquin mesures de pacificació del trànsit.

Les àrees ambientals són àmbits urbans on es configura una accessibilitat dirigida mitjançant l'establiment de sentits únics, carrers sense sortida, girs obligatoris, etc., de forma que es dissuadeix el trànsit de pas i, per tant, es redueix l'impacte ambiental de la motorització. Aquestes àrees es subdivideixen en illes pacificades i es poden implantar tant en zones comercials o industrials com en zones residencials.

El concepte de capacitat ambiental és el criteri mitjançant el qual es defineix el nombre, tipus i velocitat màxima dels vehicles que pot absorbir una determinada àrea ambiental per aconseguir uns bons nivells de seguretat i qualitat ambiental.

L'actuació consisteix a:

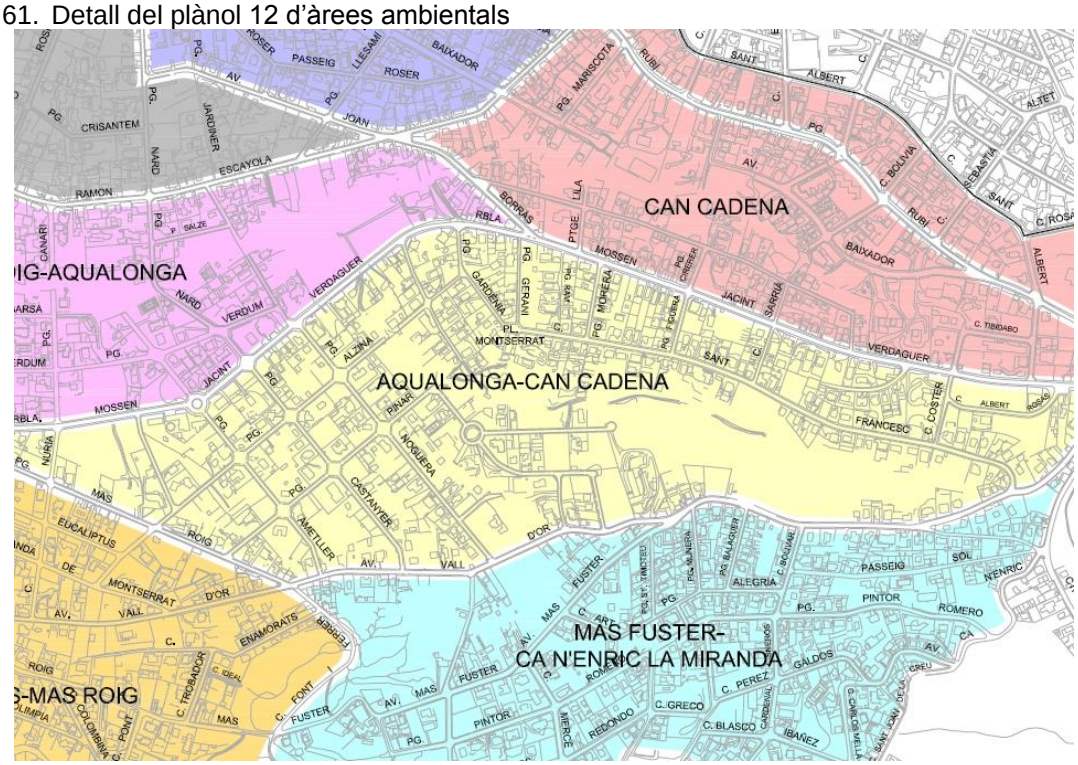
- Definir una sèrie d'àmbits de dimensió reduïda com a illes pacificades. Seran zones d'accés prioritari per als residents amb ús prioritari per a vianants i amb connivència amb l'ús de la bicicleta i del vehicle motoritzat. Als àmbits pacificats s'hi accedirà des de vies perimetrals d'accés i estaran conformats per vies 30 i zones de prioritat per a vianants 20.

- Els carrers principals d'acostament i arribada a aquestes àrees pacificades estaran conformades per vies primàries i secundàries on estarà garantit l'aparcament i la velocitat serà limitada a 40.

El present estudi proposa la implantació d'àrees ambientals de Zona 20 i 30 amb l'objectiu de pacificar el trànsit. En aquestes àrees (plànol 12), la limitació de velocitat estarà limitada a 20 i 30 km/h i per tant seran àrees de convivència entre el vehicle privat i els mitjans no motoritzats. Aquesta reducció de la velocitat també alleuja els perjudicis dels accidents.

Al municipi de Valldoreix, concretament, l'actuació es limita a les vies que pertanyen a la xarxa veïnal i la xarxa de distribució viària interna. Ni la xarxa bàsica municipal ni la xarxa de distribució viària no es veuria afectada per aquesta limitació, excepte en casos puntuals.

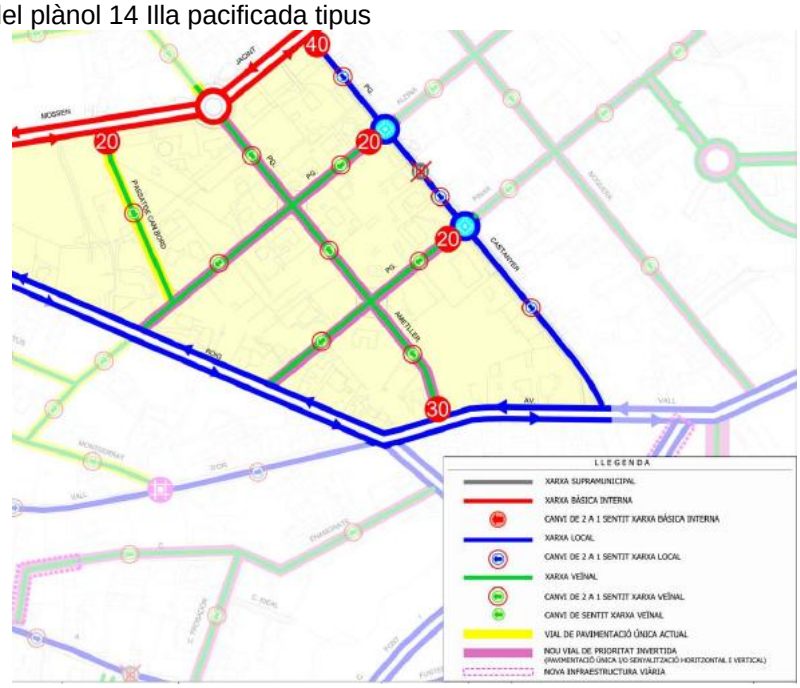
Figura 61. Detall del plànol 12 d'àrees ambientals



Font: Intra sl..

Una de les primeres accions que l'EMD de Valldoreix durà a terme és la implantació d'illa pacificada tipus com la que es mostra al plànol 14.

Figura 62. Detall del plànol 14 Illa pacificada tipus



Font: Intra sl..

Relació de plànols:

Plànol 12: Àrees ambientals de moderació de trànsit

Plànol 14.1: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Can Cadena)

Plànol 14.2: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Sant Jaume - La Barceloneta)

Plànol 14.3: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Aqualonga – Can Cadena)

Plànol 14.4: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Roig – Aqualonga)

Plànol 14.5: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Les Bobines – Mas Roig)

Plànol 14.6: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Rossinyol)

Plànol 14.7: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental La Guinardera - Rossinyol)

Plànol 14.8: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Regadiu)

Plànol 14.9: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Monmany)

Plànol 14.10: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Fuster – Ca N'Enric La Miranda)

Plànol 14.11: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Colònia Montserrat)

10.5.2. Proposta d'ordenació del trànsit

L'amplada de gran part de vials de Valldoreix permetria el doble sentit de circulació. Però les actuacions de millora de l'espai de Valldoreix i de la seva mobilitat no contemplen solament el desplaçament i la mobilitat amb transport privat.

Per tant, cal tenir en compte que el doble sentit de carrils comporta, en aquelles vies que no són preferents (és a dir, que no formen part de la xarxa bàsica municipal o de distribució viària), més inconvenients que no avantatges.

Valldoreix vol promoure carrers tranquils, amb un ambient sostenible, que possibilitin la circulació de vehicles però també la seva convivència amb vianants i ciclistes.

I en aquesta línia una actuació cabdal és l'establiment de sentits únics, adaptant la via i incorporant aparcament regulat.

En primer lloc, establir sentits únics augmenta la seguretat viària, tant per a vehicles com per a vianants i ciclistes. A més a més, el nou l'espai vial aconseguit pot ésser utilitzat per augmentar les places d'aparcament en calçada.

Tota aquesta adequació es pot acompanyar també d'altres mesures que afavoreixen aquest nou disseny de l'espai, com l'ampliació de voreres, la construcció d'un carril bicicleta o l'habilitació d'espai reservat a la càrrega i descàrrega de mercaderies o PMR's.

Figura 63. Carrer sense sentit únic i sense regulació d'aparcament

Figura 64. Proposta de carrer de sentit únic i aparcament regulat

Font: Intra sl..

La proposta de sentits únics per a Valldoreix és força extensa i completa l'actuació iniciada anteriorment a Valldoreix (per exemple al carrer Monmany).

A continuació es detallen els carrers amb la nova proposta d'ordenació de la xarxa viària.

ÀREES	ACTUACIÓ
Àrea Aqualonga . Can Cadena	**Sentits únics** a c. Núria, pg. Ametller, pg. Noguera, pg. Magnòlia, c. Les Planes, c. Coster, pg. Alzina, pg. Pinar, passeig Castanyer. **Nova plataforma única/senyalització horitzontal i vertical** a pg. Ametller, pg. Noguera, pg. Magnòlia, pg. Morera, c. Sarrià, c. Les Planes, c. Coster, c. Albert Rosas, pg. Alzina, pg. Pinar, pg. Font M. Lluïsa, pl. Arbres, pg. del Roure, ptge. Vall d'Or, ptge. Roure.
Àrea Can Cadena	**Sentits únics** a c. Equador, c. Salvador, c. Nicaragua, c. Bolívia, c. Sebastià Altet, av. Valldoreix, c. Albert, al ptge Cirerer i al ptge Lila, un tram del carrer Sant Albert, i pg. Violetes. **Nova plataforma única/senyalització horitzontal i vertical** a c. Camí Can Majó, pg. Can brou, pg Mestra Casanoves, c. Església, voltant pl. Estació, c. Tibidabo, pg. Mariscota.
Àrea Colònia Montserrat	--------
Àrea La Guinardera - Rossinyol	**Sentits únics** a tram pg. Colibrí, pg. Voltor, pg. Gafarro, pg. Pardal, pg. Merla, pg. Rossinyol, pg. Crisantem, c. Sant Sebastià, av. Madrid, pg. Orquídea, pg. Camèlies, pg. Tulipà, pg. Nard, c. Alcalde Ramón Escayola i rmbl. Jard, pg. Nard..
Àrea Les Bobines – Maig Roig	**Sentits únics** a pg. Eucaliptus, c. Miranda de Montserrat, c. Avet, c. Núria, pg. Alzina, c. Enamorats, c. Trobador, av. Vall d'Or, camí de Mas Roig, c. Del Brollador, pg. De la Guineu. **Nova plataforma única/senyalització horitzontal i vertical** a c. Enamorats, c. Trobador.
Àrea Mas Fuster – Ca n'Enric La Miranda	**Sentits únics** a pg. Pintor Romero, c. Fuster i Serracant, c. Marcos Redondo, c. Mercè Capsir, c. Art, pg. Sant Timoteu, pg. Alegria, pg. Munera, pg. Balaguer, c. Bolivar, pg. Sol, c. Pérez Galdós, c. Greco, c. Blasco Ibáñez, c. Cardenal Cisneros, c. Carlos Mella, av. Ca n'Enric. **Nova plataforma única/senyalització horitzontal i vertical** a c. Fuster i Serracant, c. Art, pg. Sant Timoteu, pg. Alegria, pg. Munera, pg. Balaguer, c. Bolivar, c. Pérez Galdós, c. Greco, c. Blasco Ibáñez.
Àrea Mas Roig - Aqualonga	**Sentits únics** a c. Rata Pinyada, pg. Pardal, pg. Merla, c. Àguila, pg. Cadernera, pg. Garsa, pg. Rossinyol, pg. Verdum, pg. Canari, pg. Ametller, pg. Salze, pg. Caçadors. **Nova plataforma única/senyalització horitzontal i vertical** a un tram de pg. Pardal, tram de pg. Merla, tram de pg. Canari, pg. Salze, pg. Verdum, pg Caçadors.
Àrea Monmany	**Nova plataforma única/senyalització horitzontal i vertical** a pg. Carena, pg. Tossal, pg. Font, pg. Piscina, pg. Selva, pg. Prat, pg. Vall, pg. Arbre, c. Parc, c. Bardissa.
Àrea Regadiu	**Sentits únics** a c. Calàndria, c. Tord, c. Faisà, c. Colom, c. Picot, c. Griva, pg. Oreneta, c. Becada, pl. Colomar. **Nova plataforma única/senyalització horitzontal i vertical** a pg. Oreneta, c. Becada.

Àrea Rossinyol	**Sentits únics** a pg. Roser, pg. Llesamí, pg. Peònia, pg. Hortènsia, pg. Rosella, c. Assutzena i c. Camelies.
Àrea Sant Jaume – La Barceloneta	**Nova plataforma única/senyalització horitzontal i vertical** a c. Julivert, c. Antoni Caballé, c. Ginebró, c. Menta, pl. Sant Jaume, c. Estepa, c. Bruc.

Relació de plànols:

Plànol 13: Proposta de jerarquització de la xarxa viària
Plànol 14.1: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Can Cadena)
Plànol 14.2: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Sant Jaume - La Barceloneta)
Plànol 14.3: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Aqualonga – Can Cadena)
Plànol 14.4: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Roig – Aqualonga)
Plànol 14.5: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Les Bobines – Mas Roig)
Plànol 14.6: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Rossinyol)
Plànol 14.7: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental La Guinardera - Rossinyol)
Plànol 14.8: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Regadiu)
Plànol 14.9: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Monmany)
Plànol 14.10: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Mas Fuster – Ca N'Enric La Miranda)
Plànol 14.11: Proposta de jerarquització de la xarxa viària i recomanacions per a la millora de la mobilitat i la seguretat viària. (Àrea ambiental Colònia Montserrat)

10.5.3. Gestió de l'aparcament a l'entorn de la nova centralitat de Can Cadena

Les dues alternatives, de nova centralitat a l'entorn de Can Cadena, contemplen la gestió de l'aparcament per tal de millorar les condicions viàries, de circulació i seguretat viària del centre urbà de Valldoreix.

Amb l'objectiu de millorar la mobilitat de l'àmbit, el present estudi de mobilitat proposa la reordenació de l'estacionament en 5 trams de l'àmbit.

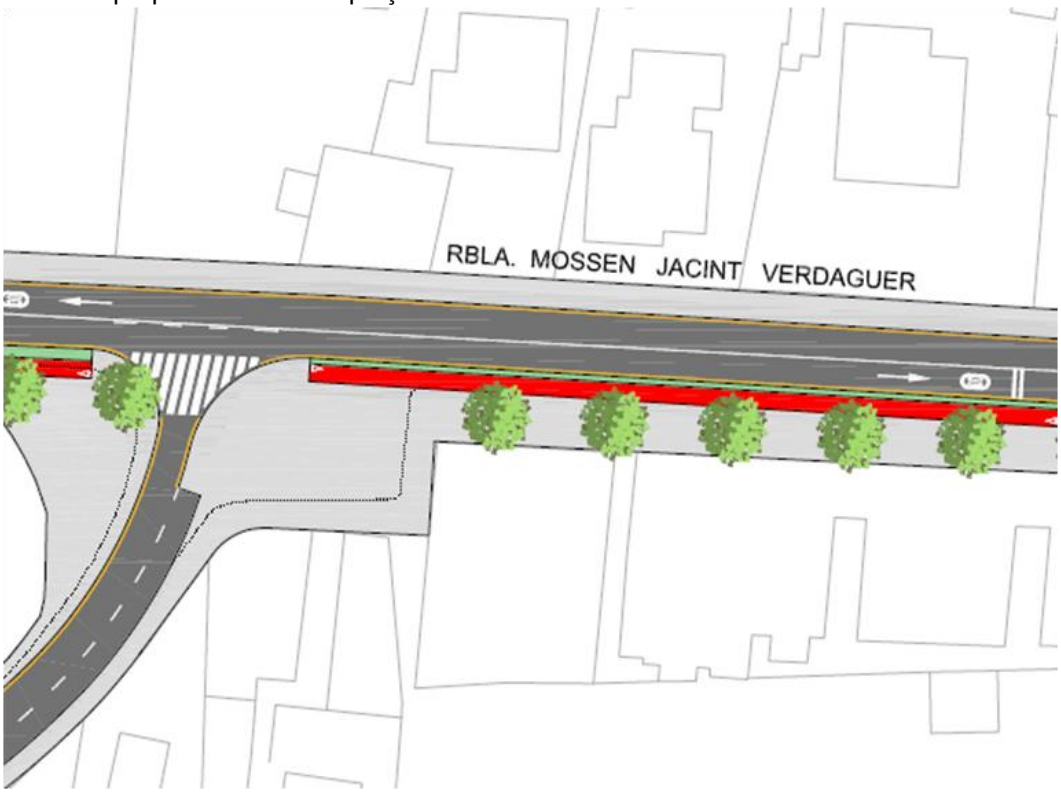
Especial atenció mereix el tram de la **rambla Mossèn Jacint Verdeguer** entre la plaça de Can Cadena i el carrer Albert Rosas. Actualment s'hi ubiquen 14 places d'aparcament i 4 guals. Les 14 places es distribueixen en 6 places de zona verda, 4 places de càrrega i descàrrega i 4 places d'aparcament lliure. La proposta contempla la supressió de les 6 places de zona verda i les 4 places lliures. Pel que fa a la CiD, es proposa la creació de dues places. L'espai cedit de l'estacionament permet donar continuïtat al carril bicicleta segregat en vorera sense posar en perill la seguretat dels ciclistes.

El tram del **passeig de Valldoreix**, entre la plaça Joan Major i el carrer de Cervantes, no disposa d'espai per l'estacionament de vehicles. Es contempla la creació de 21 places lliures d'estacionament.

Al **carrer Sant Albert**, entre el passeig Rubí i la rambla Mossèn Jacint Verdaguer, disposa de 6 places d'estacionament lliures en calçada. La nova ordenació viària, ambdues alternatives, permet habilitar 6 noves places d'aparcament. Aquest tram oferirà un total de 12 places lliures amb l'ordenació proposada.

Al **carrer Església** actualment ofereix 24 places lliures d'aparcament. Per tal de millorar-ne la mobilitat i la seguretat, la proposta d'ordenació contempla l'eliminació de les places.

Figura 65. Detall proposta ordenació plaça Can Cadena i entorns



Font: Intra sl..

10.5.4. Gestió de l'aparcament a l'entorn de l'estació de FGC: Park & Ride

Actualment s'estima que hi ha un dèficit de 200 places d'estacionament a l'entorn de l'estació de FGC. Aquest dèficit és provocat principalment pel canvi modal de conductors que accedeixen a l'estació de ferrocarril.

La consulta efectuada a conductors de vehicles, juntament a mb dades procedents d'estudis anteriors, indica com un 80% dels vehicles estacionats als entorns de l'estació procedeixen de Valldoreix, mentre que només un 4% són d'altres municipis diferents a Sant Cugat del Vallès. Un 10% dels vehicles estacionats a l'Àrea Verda no disposaven de distintiu.

- **Construcció de noves places de P&R**

La futura creació d'un nou aparcament soterrat a l'estació de FGC, aportarà més o menys places de P&R segons la configuració final triada. Qualsevol que sigui la opció triada, la gestió de les places destinades a P&R s'ha de fer mitjançant dues condicions:

- Targeta de resident (Àrea Verda)
- Títol de transport

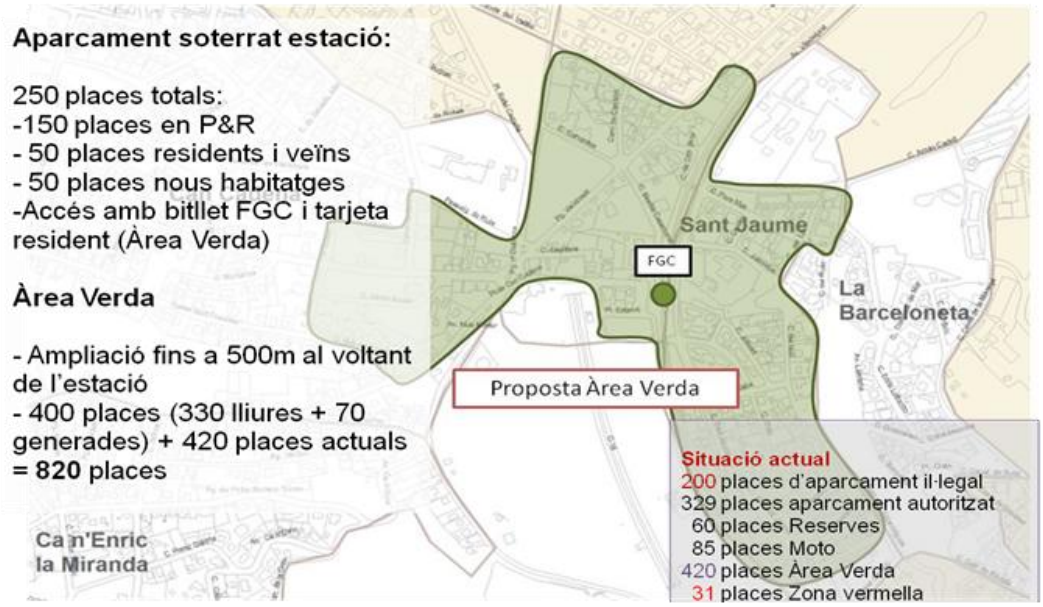
10.5.5. Gestió de l'Àrea Verda i rotació

Es proposa l'ampliació de l'Àrea Verda a tot el territori de Valldoreix, en diferents fases d'implantació. Es proposa en una primera fase l'ampliació de l'Àrea Verda en un radi aproximat de 500 metres de l'estació.

En total es calcula un **augment de 400 places en calçada destinades a residents**. Aquesta mesura ha de respondre a la necessitat d'una regulació efectiva de l'estacionament en calçada, prioritzant l'estacionament per als veïns i fomentant la utilització d'altres mitjans més sostenibles.

L'ampliació també s'ha de complementar amb una tarifa anual que serveixi per gestionar el servei. En aquest sentit, una de les mesures indispensables perquè l'Àrea Verda tingui èxit, sobretot a l'entorn de l'estació de FGC, serà la contractació de vigilants que controlin i sancionin els vehicles que infringeixen la normativa per minimitzar la il·legalitat en la utilització de les places d'Àrea Verda.

Figura 66. Proposta d'ampliació de l'Àrea Verda



Font: Intra sl..

- **Reducció de les conductes irregulars: estacionaments prohibits, manca de distintiu.**

Una pràctica força freqüent que cal corregir és la indisciplina d'aparcament per un breu espai de temps utilitzat per anar a comprar o a fer altres gestions personals. Quan es disposa de prou equipament d'aparcament de rotació i quan el transport públic és l'adequat encara hi ha més raons (i són més contundents) per a exigir que no s'aparqui.

És a les zones comercials on més se sol evidenciar aquesta indisciplina, amb vehicles aparcats a la calçada i als espais destinats als vianants i ciclistes.

Concretament cal reduir la indisciplina referent a:

- Zones d'aparcament reservades: taxi, càrrega i descàrrega, guals privats, bus, equipaments públics, hotels, etc.
- Afectació de la circulació tant de vehicles com de vianants.
- Compliment de la normativa de l'ús de la zona verda o en el compliment de la normativa que afecta la realització de la càrrega i descàrrega per part de vehicles comercials.

A banda de la necessitat de control de la futura Àrea Verda mitjançant personal específicament contractat (i finançat amb la quota anual del distintiu), és necessari establir un conveni de col·laboració amb la Policia Local de Sant Cugat del Vallès per tal que efectuïn campanyes de control periòdiques a l'entorn de l'estació de FGC a Valldoreix.

Cal assegurar el correcte flux dels vehicles als carrils no destinats a l'aparcament i una correcta rotació planificada als aparcaments amb limitació horària. Per aconseguir-ho s'ha d'implantar un sistema eficaç de disciplina viària i és en aquest sentit que cal una estreta col·laboració de la policia local amb l'acció administrativa, política i de planificació.

El treball conjunt permetrà assolir una coordinació eficient que evitarà que es desacrediti la policia local i les polítiques de mobilitat i assegurarà una correcte tramitació del cobrament de les infraccions i mesures d'actuació implantades amb un seguiment adient.

11. Propostes d'acció participades

SESSIÓ DE PROPOSTES PARTICIPADES

Un cop recollides i analitzades les aportacions ciutadanes del mes de juliol a la diagnosi de l'Estudi de Mobilitat, es van definir tècnicament unes línies estratègiques per a la vialitat futura de la vila. Així que era el moment de fer-les públiques i que la ciutadania participés en la seva validació (annex 5).

La sessió de participació va ser el dimarts 13 de novembre a les 19:00 hores a la Sala de Plens de la Casa de la Vila de Valldoreix, va ser conduïda per la consultora Civis.

En aquesta sessió, en la qual van assistir més de 40 persones, es va començar amb una explicació del Pacte per la Mobilitat, com a full de ruta per a la mobilitat del futura mobilitat a la vila de Valldoreix.

Aquest pacte pretén ser un compromís mutu entre la ciutadania, el govern i els tècnics municipals per treballar en un model de mobilitat consensuat. Té per objectiu assolir que el model sigui sostenible i que proposi solucions i alternatives als problemes detectats en la fase de diagnosi de Valldoreix es mou.

El pacte pretén fixar els criteris que han d'orientar les actuacions de les administracions, especialment la de l'EMD, en matèria de mobilitat i que hauran de quedar reflectits anualment en les accions del govern municipal.

Aquest pacte ha estat treballat i consensuat pels membres de la Taula de Mobilitat del procés de participació, i es durà a debat en el si del Consell de la Vila.

PACTE PER A LA MOBILITAT

1. La ciutadania té el dret a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim d'impacte ambiental possible.
2. L'accessibilitat és un concepte que vincula la configuració del territori i del seu sistema de transport amb la satisfacció de les necessitats de mobilitat dels ciutadans.
3. Tal i com estableixen les Directrius Nacionals de Mobilitat recollides en la Llei de Mobilitat de Catalunya4 i el Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, assumim que la mobilitat de Valldoreix ha d'estar basada en la integració dels següents criteris:

a) **Competitivitat:** Configurar un mapa de mobilitat més vinculat a la relació cost-eficiència, l'eficàcia i l'economia, per millorar la competitivitat del servei.

b) **Integració social**: L'accessibilitat no ha de ser un factor d'exclusió social. La mobilitat de Valldoreix ha de garantir la igualtat d'ús de l'espai a tots els ciutadans per igual i prioritzar els més desfavorits.
c) **Qualitat de vida**: Incrementar la qualitat de vida de la ciutadania, promovent que el el mapa de mobilitat i l'organització territorial d'aquest facilitin els desplaçaments del ciutadà. Prioritzar la mobilitat a peu i en bicicleta.

[4] Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

d) **Salut: Reduir** les emissions contaminants i la contaminació acústica, amb l'objectiu de millorar les condicions de salut de la ciutadania.

e) **Seguretat**: Aportar més seguretat en els desplaçaments, amb l'objectiu de reduir al màxim el nombre de víctimes d'accidents de trànsit.

f) **Sostenibilitat**: Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles, seguint els objectius fixats pel protocol de Kyoto, en relació a la reducció dels gasos de l'efecte hivernacle. Incidir en la reducció del consum de recursos energètics contaminants i fomentar l'ús de combustibles nets, amb un menor impacte ambiental.

g)

1. Prioritzar els conceptes de proximitat i accessibilitat sobre els de mobilitat i transport.
2. Potenciar l'intercanvi modal, per tal que impliqui estratègies diferents per a cada un dels modes de transport. Promoció dels modes no motoritzats i el transport públic, per assolir l'objectiu d'un ús més racional del vehicle privat.

En relació a aquests principis genèrics promourem una mobilitat a Valldoreix més ordenada, segura, equilibrada, sostenible i eficient. Per aquesta raó aplicarem els següents criteris en la mobilitat a partir de l'aprovació de l'Estudi de Mobilitat:

1. Definirem una sèrie d'àmbits de dimensió reduïda com a illes pacificades. Seran zones d'accés prioritari per als residents amb ús prioritari per a vianants i amb connivència amb l'ús de la bicicleta i del vehicle motoritzat. Als àmbits pacificats s'hi accedirà des de vies perimetrals d'accés i estaran conformats per vies 30 i zones de prioriotat peatonal 20.
2. Els carrers principals d'acostament i arribada a aquestes àrees pacificades estaran conformades per vies primàries i secundàries on estarà garantit l'aparcament i la velocitat serà limitada a 40.
3. Potenciarem i prioritzarem els vials d'una sola direcció amb aparcament incorporat, tenint en compte les zones comercials existents de Valldoreix i la relació amb la xarxa viària de Sant Cugat del Vallès.
4. Implantarem una xarxa de carril bicicleta que fomenti i faciliti la mobilitat interna i connecti amb els diferents barris, amb l'estació de tren, amb els centres escolars i amb Sant Cugat del Vallès, tenint present l'orografia de la vila.
5. Potenciarem l'ús del transport públic racionalitzant i potenciant la xarxa actual i fomentant i millorant la connectivitat amb el municipi de Sant Cugat del Vallès.

A partir de l'exposicó del Pacte per la Mobilitat es van treballar els principals criteris en relació a les estratègies a adoptar tant amb bicicleta, a peu i amb vehicle privat. Es van recollir les aportacions i les percepcions dels assistenst en relació a la proposta de nou mapa de desenvolupament del carril bici, de les mesures de l'estratègia de mobilitat a peu i en vehicle privat.

I va haver molta participació en la sessió de propostes. Va servir bàsicament per aprofundir en el procés de participació ja iniciat abans de l'estiu de 2012.

Remarcaríem dos aprenentatges tècnics:

- Els ciutadans idealitzen la mobilitat a peu i bicicleta, i sobre el paper sembla desitjable, però alhora de la veritat mostren resistències a posar limitacions a la circulació amb vehicle privat: sobretot pel que fa a les limitacions de velocitat i als carrers de direcció única. Hi ha una demanda general d'incrementar les places d'aparcament.

- Els ciutadans van saber veure en el projecte de pacificació respostes a les seves demandes de diagnòstic en referència a la mobilitat. En aquest cas cal fer un esforç pedagògic per vincular i demostrar amb arguments que sí que hi ha un lligam directe entre les seves demandes i la resposta municipal: per exemple les illes pacificades es la manera d'alliberar les voreres d'obstacles i fer-les transitables als vianants.

Tot i aquest incís, s'ha remarcar que hi va haver un alt grau d'acceptació del nou projecte de pacificació molt elevat. Tot i que la majoria dels participants van fer incidència en què voldrien gaudir de més espais de participació i de més llarga durada, donat que el projecte és complex.

AUDIÈNCIA PÚBLICA

Donat aquest darrer públic, l'equip de govern va creure necessari satisfer aquesta demanda ciutadana i es va convocar una Audiència Pública, en relació al projecte de Valldoreix es mou.

L'Audiència Pública es va celebrar el 13 de desembre de 2012. Hi van assitir una quarentena de persones i va servir com a cloenda del procés participatiu Valldoreix es mou centrat en la mobilitat de la vila. Tot i que el darrer pas serà la ratificació del Pacte de Mobilitat pel Consell de la Vila.

PROGRAMA D'ACTUACIONS

12. PLA D'ACTUACIONS

12.1. INTRODUCCIÓ

A continuació es duu a terme el desglossament de les actuacions descrites a l'apartat anterior per tal d'estudiar la seva viabilitat, tenint en compte les actuacions proposades i avaluant les millores de trànsit, velocitat, seguretat, etc. A partir d'aquest estudi de viabilitat obtindrem aquelles propostes definitives que integraran el programa d'actuacions.

Les fitxes d'actuació detalla tots aquells conceptes a tenir en compte per al desenvolupament d'aquella actuació en particular, com és l'àmbit d'actuació, els objectius, una descripció, el cost unitari, la documentació gràfica de referència, les fases d'implantació, la prioritat, els responsables, les possibles fonts de finançament i els indicadors de seguiment relacionats.

Quan a la prioritat, aquesta s'establirà dins dels següents paràmetres:

- Fase I
- Fase II

Les diverses actuacions proposades es duran a terme en diferents fases. El present document concreta actuacions en dues fases, que són orientatives i que caldrà consensuar amb l'administració local per tal de definir en cada moment l'actuació en concret i el seu pressupost.

En totes les fases es prioritzaran les actuacions de millora de la seguretat viària i les millores en la mobilitat dels vianants, bicicletes i transport públic. A continuació es determinen aquelles actuacions que es realitzen durant la fase I i, per tant, les més prioritàries.

12.2. DESCRIPCIÓ GENERAL FASE 1

A. Definició d'una àrea ambiental "tipus"

- Ampliació de zones de prioritat invertida / plataforma única
- Xarxa d'itineraris per a vianants i ciclistes i senyalització per a vianants
- Millora passos de vianants
- Implantació d'elements de seguretat viària
- Proposta de sentits únics
- Pavimentació carrers sense asfaltar
- Senyalització horitzontal i vertical corresponent

B. Nova centralitat

- Nova rotonda de Can Cadena-Bilbao.

C. Mobilitat amb bicicleta

- Senyalització horitzontal i vertical de sentits carril bici a avinguda Ramon Escayola i Rambla Jardí.

D. Mobilitat amb vehicle motoritzat

- Passarel·la Passeig Rossinyol.

12.3. FITXES D'ACTUACIÓ

1 Ampliació dels vials de prioritat invertida

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i promoció mitjans sostenibles.

2. Objectius

Millorar les condicions dels desplaçaments a peu, reduir la velocitat de vehicles i eliminar barreres arquitectòniques a la xarxa veïnal.

3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en implantar progressivament la configuració de plataforma única i/o senyalització horitzontal i vertical a la xarxa veïnal proposada de Valldoreix.
El procés d'implantació ha de ser progressiu a causa de la gran quantitat de vials afectats.

4. Zona d'actuació

Detallada en l'apartat 8.1.1

5. Documentació gràfica de referència

Plànols 14.1 a 14.11

8. Cost (€)

Alternativa (A). Construcció de paviment únic: 290€ x m^2

Alternativa (B). Senyalització vertical i horitzontal: 500€/tram de carrer (aproximadament)

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
+ 6 anys	Mitja	EMD de Valldoreix

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, Generalitat	2.1

2 Proposta de nova centralitat

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i promoció mitjans sostenibles.

2. Objectius

Millora de l'accessibilitat, les condicions dels desplaçaments a peu i en bicicleta i millora de la seguretat viària en les interseccions.

3. Descripció de l'actuació

Construcció d'una nova rotonda entre els vials de l'avinguda Bilbao, carrer Cervantes i passeig Olabarria per tal de millorar les condicions de seguretat viària que actualment hi ha en aquest encreuament.

Habilitar els carrers Tibidabo i Coster de paltaforma única.

Habilitar sentit únic de circulació al passeig de Valldoreix, carrer Cervantes, carrer Rosas, carrer St. Albert, passeig Rubí, carrer Tibidabo, carrer Albert Rosas i carrer Coster.

Carril bici bidireccional segregat en vorera a la Rambla Mossèn Jacint Verdaguer. L'ampliació del tram entre el carrer Albert Rosas permetrà disposar d'aparcament i carril bici. Mentre que a la resta de la rambla serà necessari treure l'aparcament.

4. Zona d'actuació

Pg Rubí, Carretera Floresta, passeig Olabarria, passeig Valldoreix, rambla Jacint Verdaguer, carrer Església, carrer Albert Rosas.

Detallada a l'apartat 8.1.2.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 16.1 i 16.2

8. Cost (€)

Construcció d'una gran rotonda enjardinada (diàmetre exterior més de 35m): 300€/m^2

Plataforma única: 290€/m^2

Senyalització vertical: 280€/senyal

Carril bici segregat en vorera: 200€/m^2

6. Fase

4-6 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

EMD de Valldoreix, la Diputació de Barcelona

10. Possibles fonts de finançament

EMD Valldoreix,Ajuntament de Sant Cugat del Vallès i Diputació Barcelona.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1.1; 5.2

3.1 Compleció infraestructures i millora de passos de vianants

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

Millorar les condicions d'accessibilitat dels desplaçaments a peu.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa l'adaptació dels passos existents i no adaptats (23 passos), així com la implantació de 3 nous passos de vianants elevats i la construcció de 508 passos de vianants accessibles.

4. Zona d'actuació

Detallada a l'apartat 8.1.4.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 14.1 a 14.11

8. Cost (€)

Adaptació passos existents: 1.400€/pas

Eliminació passos vianants elevats: 1.000€/pas

Construcció passo vianants accessibles: 1.200€/pas

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
4-6 anys	Mitja	EMD de Valldoreix

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, Diputació de Barcelona, Medi Ambient (GENCAT), EMD Valldoreix i Ajuntament de Sant Cugat del Vallès	1.1.1 ; 2.2 ; 2.3

3.2 Millora connectivitat entre barri Mas Roig - Aqualonga

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

Millorar l'equilibri en els usos i en les funcions de l'espai públic.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa la compleció de les infraestructures de connexió a la riera de Valldoreix, que actualment actua d'efecte barrera amb perjudici especialment per als desplaçaments a peu al barri de Mas Roig – Aqualonga.

En concret es tracta de 4 ponts - passarel·les.

4. Zona d'actuació

Passeig. Pardal, pg. Merla, pg. Canari, pg. Caçadors

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 14.4

8. Cost (€)

Passarel·la vianants: 1.100€ ml

Preu pont vehicle vianant c. Rossinyol (redactant projecte)

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
+6 anys	Baixa	EMD Valldoreix, Diputació de Barcelona.

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
EMD Valldoreix, Generalitat	1.1.1 ; 2.2 ; 2.3

4 Xarxa itineraris per a vianants i ciclistes i senyalització per a vianants

1. Àmbit d'actuació

Foment de la bicicleta; Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa de vianants

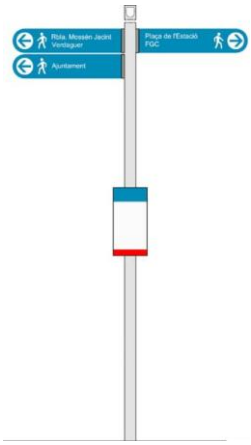
2. Objectius

Potenciar el canvi modal. Incrementar la quota dels mitjans no motoritzats en els desplaçaments quotidians i d'oci.

3. Descripció de l'actuació

Creació d'itineraris per a vianants senyalitzats amb els principals centres d'atracció i d'interès lúdic, comercial i equipaments.

Es proposa la instal·lació de diversos punts de trobada que indiquin la presència d'un aparcament, equipament o inici d'una ruta a peu o en bicicleta, així com senyalització de rutes i llocs d'interès.



4. Zona d'actuació

Detallada en l'apartat 8.1.6.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 17

8. Cost (€)

Senyalització tipus lames
510€ m^2 x 2,4 m^2

Informació itineraris vianants
500€

6. Fase

4-6 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

EMD Valldoreix, Diputació de Barcelona.

10. Possibles fonts de finançament

Diputació Barcelona, Consorci del Parc de Collserola, Local

11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1.1 ; 3.1 ; 3.2

5 Ampliació de la xarxa de carrils bicicleta

1. Àmbit d'actuació

Foment de la bicicleta

2. Objectius

Completar el tram de carril bicicleta a la rambla Jacint Verdaguer fins a l'estació de FGC.

3. Descripció de l'actuació

Ampliació del carril bicicleta entre el Complex Esportiu Municipal i fins a l'estació de FGC (rambla Jacint Verdaguer).

Creació carril bicicleta a l'Avinguda Alcalde Ramon Escayola, Rambla Jardí, carrer Borràs i avinguda Villadelprat.

4. Zona d'actuació

Plaça Can Cadena i entorn

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 16, 17

8. Cost (€)

Ampliació carril bicicleta segregat en vorera: 200€ m^2

Carril bicicleta segregat en calçada 40€/m

6. Fase

4-6 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

EMD de Valldoreix

10. Possibles fonts de finançament

Local, Generalitat

11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1.1 ;1; 3.1; 3.2

6 Connexió espais ciclistes amb xarxes interurbanes

1. Àmbit d'actuació

Foment de la bicicleta

2. Objectius

Potenciar el canvi modal de la mobilitat metropolitana. Increment de la quota d'ús dels mitjans no motoritzats en els desplaçaments quotidians i d'oci.

3. Descripció de l'actuació

Senyalització i difusió d'itineraris intermunicipals existents per als desplaçaments en bicicleta, de connexió amb Sant Cugat del Vallès i el Parc de la serra de Collserola.

Implantació d'un punt de trobada per a ciclistes a l'estació de FGC amb cartellera indicant les rutes en BTT per al Parc de Collserola, de connexió amb Sant Cugat del Vallès, ruta Valldoreix – La Floresta.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi. Estació de Valldoreix

Detallada en l'apartat 8.2.2.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 17, 18

8. Cost (€)

Senyalització tipus lames 510€ m^2 x 2,4 m^2
Informació itineraris vianants 500€

6. Fase

4-6 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

EMD de Valldoreix, Diputació de Barcelona.

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Consorci del Parc de Collserola

11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1.1 ; 1.2.1 ; 3.1 ; 3.2

7 Nous aparcaments de bicicletes

1. Àmbit d'actuació

Foment de la bicicleta

2. Objectius

Potenciar el canvi modal de la mobilitat metropolitana. Increment de la quota d'ús dels mitjans no motoritzats en els desplaçaments quotidians i d'oci.

3. Descripció de l'actuació

Implantació de nou aparcament per 50 bicicletes soterrat d'acord amb la construcció del nou aparcament soterrat P&R a l'estació de FGC.
Instal·lació de 9 aparcaments de barra tipus U-invertida en 9 punts de centres d'atracció (detallats en l'apartat 8.2.3) de 10 places.

4. Zona d'actuació

Detallada en l'apartat 8.2.3.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 17

8. Cost (€)

Construcció d'un aparcament especialment segur (armaris, espai tancat, etc.) en una terminal de transport públic (50 places) 15.000€ (25 places)

Construcció de places d'aparcament de bicicletes 115€/plaça

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-3 anys	Alta	EMD Valldoreix, Generalitat (FGC), TABASA.

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, FGC	1.1.1

8 Foment de l'atractiu del transport públic urbà: incentivar l'ús i augmentar l'oferta

1. Àmbit d'actuació

Foment del transport públic

2. Objectius

Potenciar el canvi modal de la mobilitat metropolitana. Increment de la quota d'ús del transport públic en els desplaçaments quotidians.

3. Descripció de l'actuació

Per tal d'adequar l'oferta a la demanda i oferir un servei de transport urbà competitiu que es consolidi com una alternativa per a l'accés a l'estació de FGC, es proposa una mesura concreta:

2. **Augmentar l'oferta en hora punta.** Augmentar la freqüència actual (30') en aquelles hores de major demanda del servei (de 7 a 9 h amb freqüència de 15'), amb la possibilitat d'esponjar-lo en les hores vall, millorant l'atractiu del servei com a alternativa per accedir a l'estació de FGC.

4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Bus urbà Detallada en l'apartat 8.3.2	Km línies actuals: 22,9 km (per expedició). Ampliació del servei 2,63 €/km

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
+ 6 anys	Mitja	EMD Valldoreix, ATM

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, ATM	1.1.2 ; 1.2.2 ; 4.1 ; 4.2

9 Millora de les parades de transport públic: senyalització i marquesines

1. Àmbit d'actuació

Foment del transport col·lectiu

2. Objectius

Potenciar el canvi modal de la mobilitat metropolitana. Increment de la quota d'ús dels mitjans no motoritzats en els desplaçaments quotidians i d'oci.

3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en efectuar millores generals a la xarxa de parades de transport públic urbà, que inclou la implantació de marquesines que ofereixen refugi als usuaris del transport públic, així com marques viàries que identifiquin les parades del bus urbà.
Es proposa la senyalització horitzontal a les parades de Jacint Verdaguer-Albert Rosas i passeig Rubí-Albert Rosas.
Es proposa la instal·lació de marquesines a les parades de Jacint Verdaguer-Albert Rosas i avinguda Mas Fuster amb plaça Can Cadena.

Pg. Rubí

Av. Mas Fuster

4. Zona d'actuació

Rbla. Jacint Verdaguer; avinguda Mas Fuster; passeig Rubí.

8. Cost (€)

Instal·lació noves marquesines
8.000€/parada

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

4-6 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

EMD Valldoreix, ATM, Diputació Barcelona

10. Possibles fonts de finançament

Local, ATM

11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1.2 ; 1.2.2

10 Nous encreuaments amb regulació semafòrica

1. Àmbit d'actuació

Millora de la Seguretat Viària

2. Objectius

Millorar la Seguretat Viària d'interseccions

3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en implantar 3 nous conjunts semafòrics per a millorar la seguretat viària i la gestió del trànsit a tres encreuaments de la xarxa bàsica municipal.

4. Zona d'actuació

1. Rambla Jacint Verdaguer – avinguda Joan Borràs

2. Carretera BV 1462 Floresta – passeig Sol

3. Rambla Jacint Verdaguer – carrer Sarrià

8. Cost (€)

Grup semafòric cruïlla 3 ramals: 45.500€/ut

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 13.1

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
0-3 anys	Alta	EMD Valldoreix, Diputació Barcelona

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, Diputació Barcelona	10.2

11 Elements de millora de la Seguretat Viària

1. Àmbit d'actuació

Millora de la Seguretat Viària

2. Objectius

Reducció de la velocitat i l'accidentalitat. Augment de la confiança i el confort del vianants.

3. Descripció de l'actuació

Proposta d'implantació d'elements de millora de la Seguretat Viària a diferents indrets de la xarxa de Valldoreix. Es proposa la implantació de plataformes elevades a cruïlles, passos de vianants elevats, microrotondes, així com la supressió de passos dels vianants elevats actuals.

4. Zona d'actuació

Detallada en l'apartat 8.4.2.

5. Documentació gràfica de referència

Plànols 14.1 a 14.11

8. Cost (€)

10.950€/cruïlla

Pas de vianants elevat: 6.500€/u

Microrotonda: 140€/m^2

6. Fase

4-6 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

EMD Valldoreix, Diputació Barcelona

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona

11. Indicador d'avaluació de la proposta

10.1; 10.2

12 Àrees ambientals, "zona 30"

1. Àmbit d'actuació

Ordenació i pacificació del trànsit

2. Objectius

Reducció de la contaminació atmosfèrica causada pel transport;
Disminució de la contaminació acústica resultant del transport;
Augment de la Seguretat Viària

3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en delimitar la EMD de Valldoreix en 11 àrees ambientals. Aquestes àrees de convivència engloben totes les vies de la xarxa veïnal proposada i la xarxa de distribució interna. Dins d'aquestes àrees la limitació de velocitat s'estableix a 30 km/h, facilitant la convivència entre els diferents mitjans de transport: reducció de la velocitat, de les emissions de gasos contaminants, de soroll i augment de la seguretat viària.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi.

Detallada en l'apartat 8.8.1

8. Cost (€)

Implantació de senyalització horitzontal d'entrada a "zona 30" 35€/m^2.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 12, 14.1 a 14.11

6. Fase

4-6 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

EMD Valldoreix

10. Possibles fonts de finançament

Local

11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1.3 ; 5.2 ; 9.1 ; 9.2

13 Establiment de sentits únics

1. Àmbit d'actuació

Ordenació i pacificació del trànsit

2. Objectius

Millorar l'equilibri en els usos i en les funcions de l'espai públic:
Reduir l'ocupació de l'espai públic dels vehicles.

3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en establir sentits de circulació únics. Aquesta mesura permet augmentar la seguretat viària de conductors, vianants i ciclistes. D'altra banda permet alliberar espai de calçada per a escometre actuacions com augmentar les places d'aparcament, ampliar voreres, etc.

4. Zona d'actuació

Detallada en l'apartat 8.5.2.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 13, 14.1 a 14.11

8. Cost (€)

Senyalització vertical: 280€/ut.

Senyalització horitzontal de simbologia: 35€/m^2

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
4-6 anys	Mitja	EMD Valldoreix

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local	9.2

14 Gestió del nou aparcament P&R

1. Àmbit d'actuació

Ordenació i pacificació del trànsit

2. Objectius

Potenciar el canvi modal de la mobilitat metropolitana. Increment de la quota d'ús dels mitjans no motoritzats i del transport públic en els desplaçaments quotidians.

3. Descripció de l'actuació

Proposta de gestió del nou aparcament soterrat a l'estació de FGC que preveu una reserva de places de Park & Ride.

Es proposa la gestió del P&R en coherència amb la targeta d'Àrea Verda. L'accés al P&R soterrat ha de combinar el bitllet de ferrocarril amb la tinença de la targeta d'Àrea Verda. Només en aquest cas es pot garantir que els residents de Valldoreix (i Sant Cugat del Vallès) utilitzin l'aparcament.

4. Zona d'actuació

Aparcament soterrat estació FGC (en projecte)

5. Documentació gràfica de referència

-

8. Cost (€)

Instal·lació d'un parquímetre de control d'accés: 5.100€

Construcció aparcament soterrat: **4.225.000€(*)**

(*) TABASA

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
4-6 anys	Baixa	EMD Valldoreix, TABASA, FGC

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, TABASA, FGC	1.1.3 ; 1.2.1 ; 1.2.2 ; 1.2.3 ; 9.1; 9.2;

15 Aparcament: gestió i ampliació de l'Àrea Verda

1. Àmbit d'actuació

Ordenació i pacificació del trànsit

2. Objectius

Potenciar el canvi modal de la mobilitat metropolitana. Increment de la quota d'ús dels mitjans no motoritzats i del transport públic en els desplaçaments quotidians.
Millorar l'equilibri en els usos i en les funcions de l'espai públic: Reduir l'ocupació de l'espai públic dels vehicles.

3. Descripció de l'actuació

A causa del dèficit d'estacionament a l'entorn de l'estació de FGC motivada per l'accés al ferrocarril, es proposa l'ampliació de l'Àrea Verda i una millora del seu control.
Per tal d'aplicar correctament l'Àrea Verda és necessari dur a terme un control de la il·legalitat. Aquesta mesura ha d'estar subvencionada pels propis usuaris de l'Àrea que per poder disposar d'estacionament hauran d'acceptar probablement un augment de la tarifa anual.

D'altra banda, per tal d'afavorir l'aparcament de residents i fomentar mitjans alternatius, es proposa l'ampliació progressiva de l'Àrea Verda a tot el territori de Valldoreix, mitjançant fases d'implantació per barris que s'estudiaran en l'informe corresponent.

2. Ampliació de l'Àrea Verda als entorns de l'estació FGC (500 metres de radi, aprox.).
3. Vigilància i control de l'estacionament a l'Àrea Verda.
4. Establiment de fases d'implantació de l'Àrea Verda a tot el municipi

4. Zona d'actuació

Estació FGC i entorn.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 14.10

8. Cost (€)

Ampliació de l'Àrea Verda:

Senyalització horitzontal i vertical per a aparcaments en filera a la calçada existent: 8€/m

Personal control i vigilància Àrea Verda: 20.000€/any

6. Fase

+ 6 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

EMD Valldoreix, FGC, Diputació Barcelona

10. Possibles fonts de finançament

Local, FGC

11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1.1 ; 1.1.3 ; 1.2.1 ; 1.2.2 ; 1.2.3 ; 4.2 ; 4.5 ; 9.1; 9.2

16 Campanyes de conscienciació per una mobilitat sostenible

1. Àmbit d'actuació

Foment de la mobilitat sostenible a peu, amb bicicleta i amb transport públic.

2. Objectius

Potenciar el canvi modal incrementant la quota d'ús dels mitjans no motoritzats i del transport públic.

3. Descripció de l'actuació

Elaboració, redacció i edició de material de difusió. Organització d'actes per a la promoció de la bicicleta.

4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Tot el municipi	Depèn de les accions

5. Documentació gràfica de referència

Tríptic de l'apartat 8.1.5

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
0-3 anys	Alta	Local, Diputació, FGC

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, Diputació, FGC	1.1.1 ; 1.1.2

DOCUMENT III. ANNEXOS

Annex 1. Velocitats

REGISTRE DE VELOCITATS

Punt: Rambla Mossèn Jacint Verdaguer

Municipi: Valldoreix — Comarca: Vallès Occidental

Província: Barcelona

Lloc: Carrer de Costa - Carrer Figuera

Sentit: Sentit plaça Pompeu Fabra

Data: divendres, 26 de febrer de 2010 — H. inici: 12:30 — Estat del temps: Assolellat

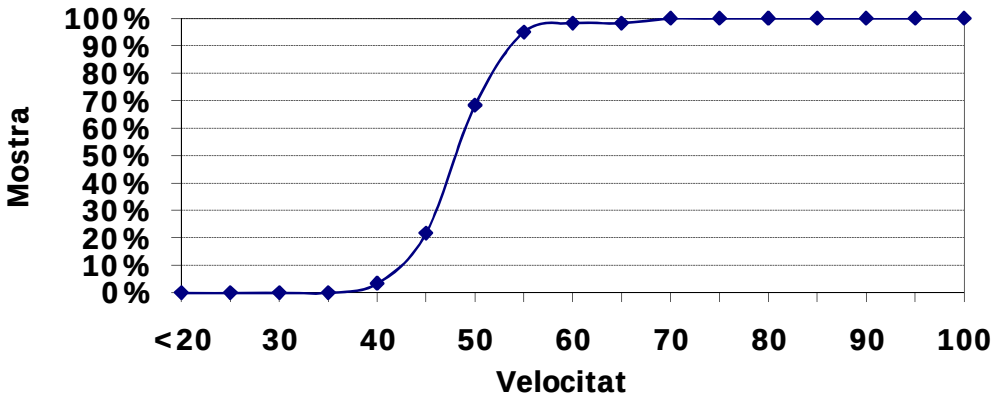
Límit de velocitat: 40 km/h — H. final: 13:00 — Estat de la via: Bo

VELOCITATS		
55	46	51
42	49	50
49	51	48
53	50	50
43	53	42
52	39	47
46	41	52
42	49	42
45	50	52
48	47	49
46	47	51
48	48	48
48	47	47
47	53	42
53	52	52
67	49	51
45	56	49
43	51	50
45	56	47
39	48	52

FOTOGRAFIA SITUACIÓ

ESTADÍSTIQUES	TURISMES	CAMIONS	MOTOS
Tamany mostra	60		
Velocitat mitjana	49		
Desviació típica	4,7		
Velocitat màxima	67		
Velocitat mínima	39		
Mitja (percentil 50%)	48,5		
% vehicles que sobrepassen el límit de 40 Km/h	96,7		
Percentil 85% (velocitat en km/h)	52		
Percentil 15% (velocitat en km/h)	43		

DISTRIBUCIÓ ACUMULADA DE VELOCITATS
(TOTAL MOSTRA)



REGISTRE DE VELOCITATS

Punt: Avinguda Montmany

Municipi: Valldoreix — Comarca: Vallès Occidental

Província: Barcelona

Lloc: Camí de Mas Fuster - Passeig de la Piscina

Sentit: Sentit Camí de Mas Fuster

Data: divendres, 26 de febrer de 2010 — H. inici: 11:00 — Estat del temps: Assolellat

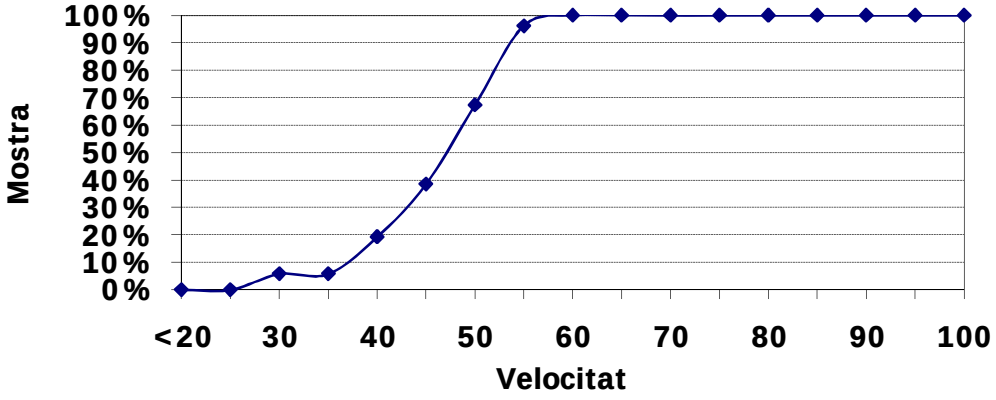
Límit de velocitat: 40 km/h — H. final: 11:30 — Estat de la via: Bo

VELOCITATS		
46	52	52
49	40	40
30	47	42
53	53	40
42	51	46
40	46	49
47	49	42
49	42	43
59	52	44
53	42	48
51	40	51
42	47	40
52	46	
52	49	
42	30	
52	53	
49	40	
59	42	
30	47	
53	52	

FOTOGRAFIA SITUACIÓ

ESTADÍSTIQUES	TURISMES	CAMIONS	MOTOS
Tamany mostra	52		
Velocitat mitjana	46		
Desviació típica	6,5		
Velocitat màxima	59		
Velocitat mínima	30		
Mitja (percentil 50%)	47		
% vehicles que sobrepassen el límit de 40 Km/h	80,8		
Percentil 85% (velocitat en km/h)	52		
Percentil 15% (velocitat en km/h)	40		

DISTRIBUCIÓ ACUMULADA DE VELOCITATS
(TOTAL MOSTRA)



REGISTRE DE VELOCITATS

Punt: Avinguda Montmany

Municipi: Valldoreix — Comarca: Vallès Occidental

Província: Barcelona

Lloc: Cruïlla Montmany - Carrer Brolladors

Sentit: carrer Brolladors

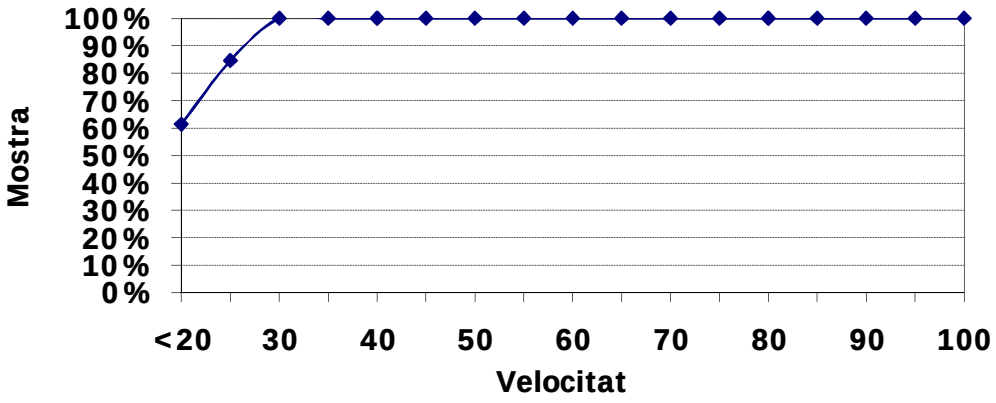
Data: divendres, 26 de febrer de 2010 — H. inici: 11:30 — Estat del temps: Assolellat

Límit de velocitat: 20 km/h — H. final: 12:00 — Estat de la via: Bo

VELOCITATS		FOTOGRAFIA SITUACIÓ
19	20	
20	20	
21	19	
18	20	
28	18	
22	26	
19		
20		
20		
17		
21		
18		
26		
17		
21		
21		
18		
28		
22		
19		

ESTADÍSTIQUES	TURISMES	CAMIONS	MOTOS
Tamany mostra	26		
Velocitat mitjana	21		
Desviació típica	3,1		
Velocitat màxima	28		
Velocitat mínima	17		
Mitja (percentil 50%)	20		
% vehicles que sobrepassen el límit de 20 Km/h	38,5		
Percentil 85% (velocitat en km/h)	23		
Percentil 15% (velocitat en km/h)	18		

DISTRIBUCIÓ ACUMULADA DE VELOCITATS
(TOTAL MOSTRA)



REGISTRE DE VELOCITATS

Avinguda Vall D'Or

Valldoreix — Vallès Occidental

Barcelona

Carrer de Montserrat - Passeig de la Noguera

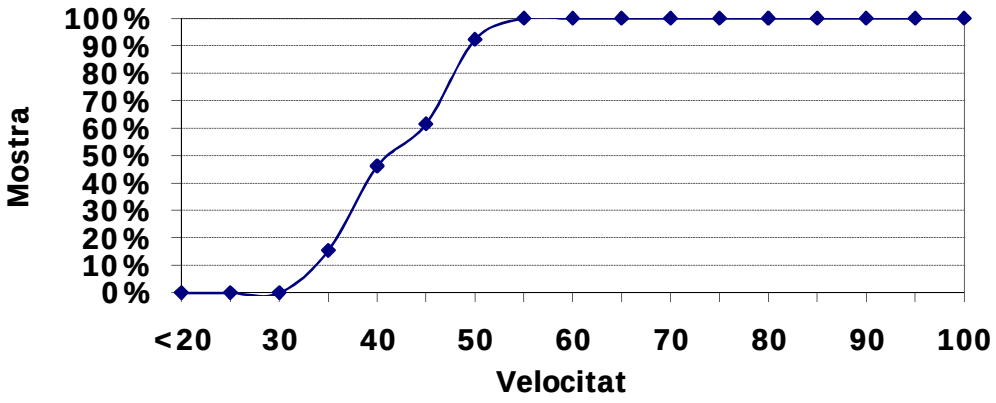
Ambdós Sentits

divendres, 26 de febrer de 2010	0	12:00	Pluja	Assolellat
30 km/h	0	12:30	Bo	

VELOCITATS		FOTOGRAFIA SITUACIÓ
47	36	
40	49	
51	40	
39	46	
47	47	
35	40	
44		
42		
40		
46		
32		
36		
49		
47		
35		
51		
39		
44		
42		
32		

ESTADÍSTIQUES	TURISMES	CAMIONS	MOTOS
Tamany mostra	26		
Velocitat mitjana	42		
Desviació típica	5,7		
Velocitat màxima	51		
Velocitat mínima	32		
Mitja (percentil 50%)	42		
% vehicles que sobrepassen el límit de 30 Km/h	100,0		
Percentil 85% (velocitat en km/h)	47,5		
Percentil 15% (velocitat en km/h)	35,75		

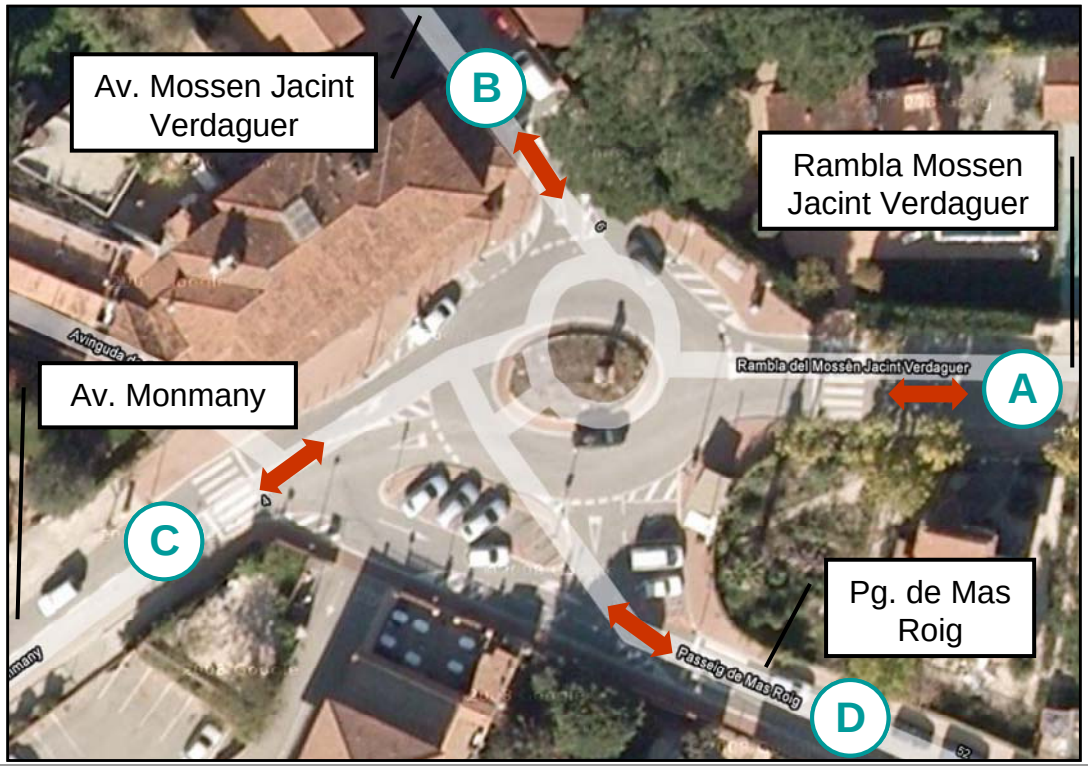
DISTRIBUCIÓ ACUMULADA DE VELOCITATS
(TOTAL MOSTRA)



Annex 2. Comptatges manuals de vehicles

+COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ

Municipi: Valldoreix **Punt:** 1 **Intersecció**: Rambla Mossen Jacint Verdaguer – Pg. de Mas Roig



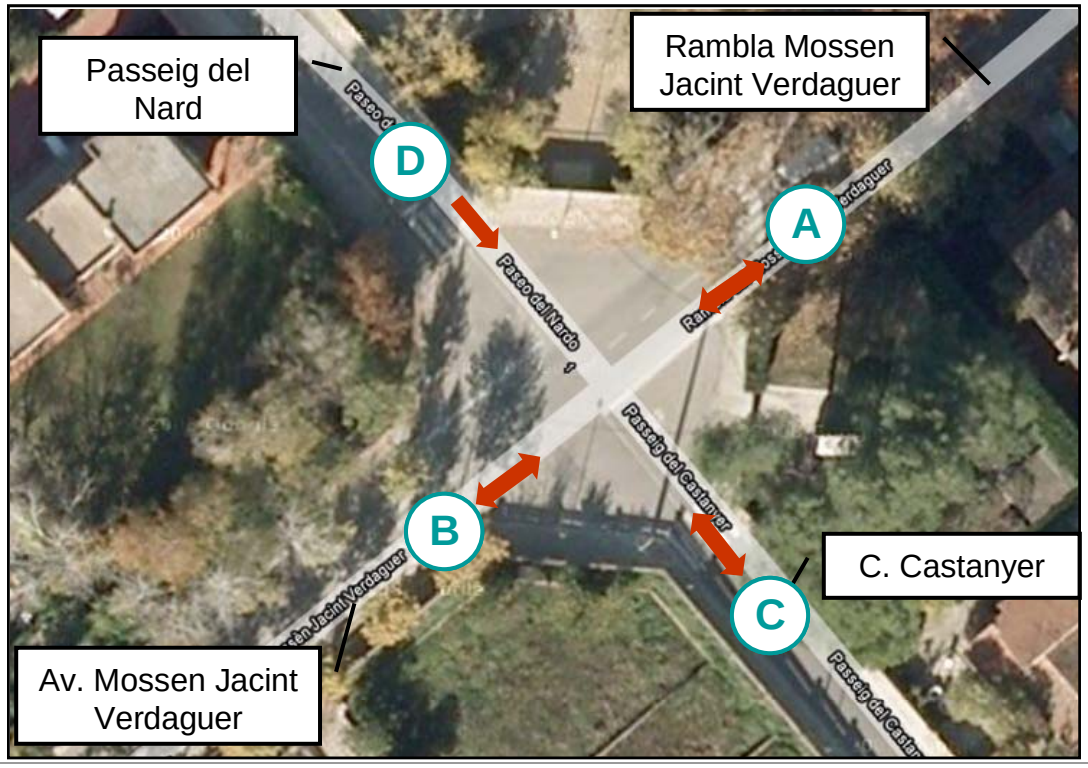
Clima: Sol	**Durada: 1 hora**	
Dia: 20/01/2010	**Hora inici: 13:30**	**Hora final: 14:30**

COMPTATGE VEHICLES

MOVIMENT		13:30-13:45	13:45-14:00	14:00-14:15	14:15-14:30	TOTAL
A - B	TURISME	6	8	5	4	25
	FURGONETA	-	1	-	1	
A - C	TURISME	26	30	30	21	110
	FURGONETA	1	-	1	1	
A - D	TURISME	-	1	-	2	3
	FURGONETA	-	-	-	-	
B - A	TURISME	3	5	2	3	15
	FURGONETA	-	1	-	1	
B - C	TURISME	2	3	4	2	12
	FURGONETA	-	1	-	-	
B - D	TURISME	-	1	-	1	2
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - A	TURISME	17	20	14	11	70
	FURGONETA	2	4	1	1	
C - B	TURISME	6	11	8	5	30
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - D	TURISME	2	2	3	2	10
	FURGONETA	-	1	-	-	
A - A	TURISME	1	2	2	1	6
	FURGONETA	-	-	-	-	
B - B	TURISME	-	1	-	-	1
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - C	TURISME	1	-	1	-	2
	FURGONETA	-	-	-	-	

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ

Municipi: Valldoreix **Punt:** 2 **Intersecció**: Rambla Mossen Jacint Verdaguer – Passeig del Nard



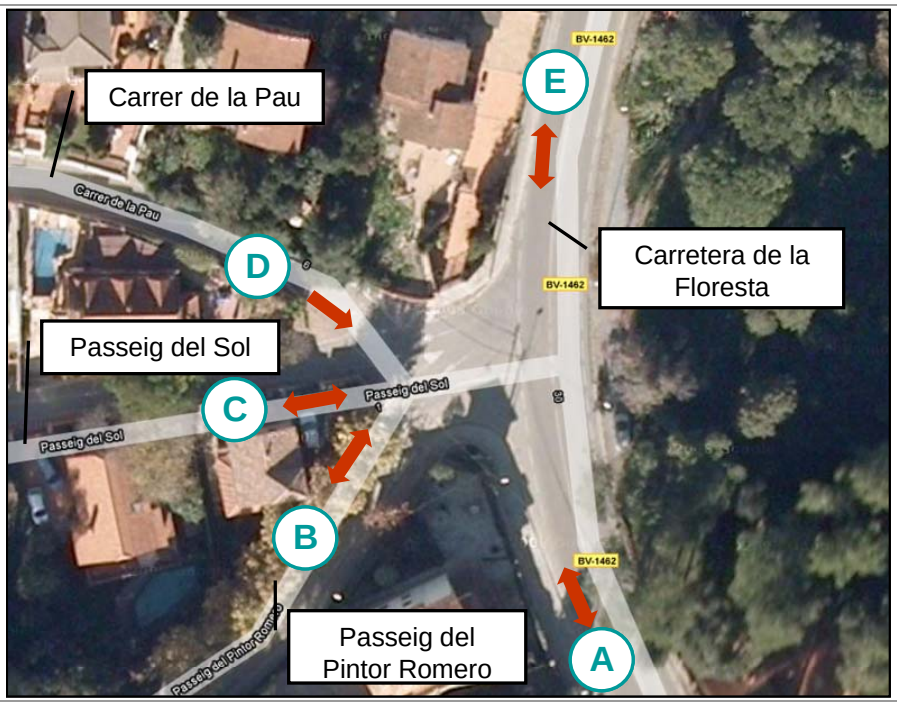
Clima: Sol	**Durada: 1 hora**	
Dia: 20/01/2010	**Hora inici: 14:30**	**Hora final: 15:30**

COMPTATGE VEHICLES

MOVIMENT		14:30-14:45	14:45-15:00	15:00-15:15	15:15-15:30	TOTAL
A - B	TURISME	24	22	26	19	96
	FURGONETA	1	1	2	1	
A - C	TURISME	-	1	1	1	3
	FURGONETA	-	-	-	-	
B - A	TURISME	27	25	30	24	118
	FURGONETA	2	1	2	2	
	PESANT	2	1	1	1	
B - C	TURISME	-	1	2	1	4
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - A	TURISME	1	1	-	1	3
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - B	TURISME	-	-	1	1	2
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - A	TURISME	2	2	1	3	8
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - B	TURISME	5	6	4	4	19
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - C	TURISME	1	2	1	2	7
	FURGONETA	1	-	-	-	

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ

Municipi: Valldoreix **Punt:** 3 **Intersecció**: Carretera de la Floresta – Passeig del Pintor Romero

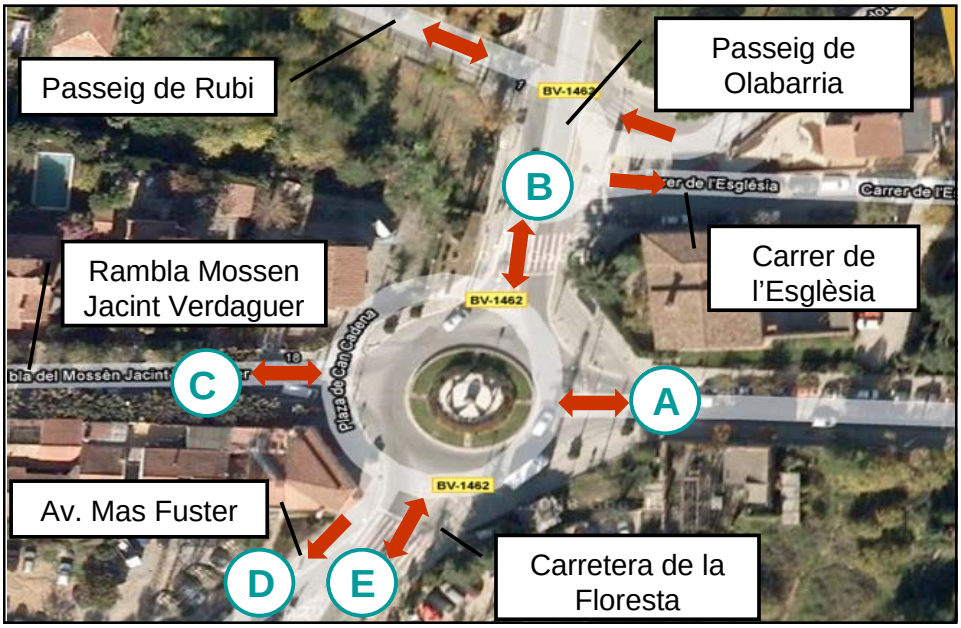


Clima: Sol	**Durada: 1 hora**	
Dia: 20/01/2010	**Hora inici: 15:45**	**Hora final: 16:45**

COMPTATGE VEHICLES						
MOVIMENT		**15:45-16:00**	**16:00-16:15**	**16:15-16:30**	**16:30-16:45**	**TOTAL**
A - B	**TURISME**	2	1	2	-	5
	PESANT	-	-	-	-	
A - C	**TURISME**	2	1	1	2	6
	PESANT	-	-	-	-	
A - E	**TURISME**	65	75	86	92	330
	PESANT	3	4	3	2	
B - A	**TURISME**	6	4	8	9	28
	PESANT	-	-	-	1	
B - C	**TURISME**	-	-	-	-	0
	PESANT	-	-	-	-	
B - E	**TURISME**	6	5	8	10	29
	PESANT	-	-	-	-	
C - A	**TURISME**	-	1	2	-	3
	PESANT	-	-	-	-	
C - B	**TURISME**	-	-	1	-	1
	PESANT	-	-	-	-	
C - E	**TURISME**	-	-	1	3	4
	PESANT	-	-	-	-	
D - A	**TURISME**	2	3	1	4	10
	PESANT	-	-	-	-	
D - B	**TURISME**	-	1	-	-	1
	PESANT	-	-	-	-	
D - E	**TURISME**	-	2	-	2	4
	PESANT	-	-	-	-	
E - A	**TURISME**	55	68	73	89	299
	PESANT	3	2	4	5	
E - B	**TURISME**	2	3	6	7	23
	PESANT	2	1	-	2	
E - C	**TURISME**	1	1	2	3	7
	PESANT	-	-	-	-	

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ

Municipi: Valldoreix **Punt:** 4 **Intersecció**: Pl. Can Cadena

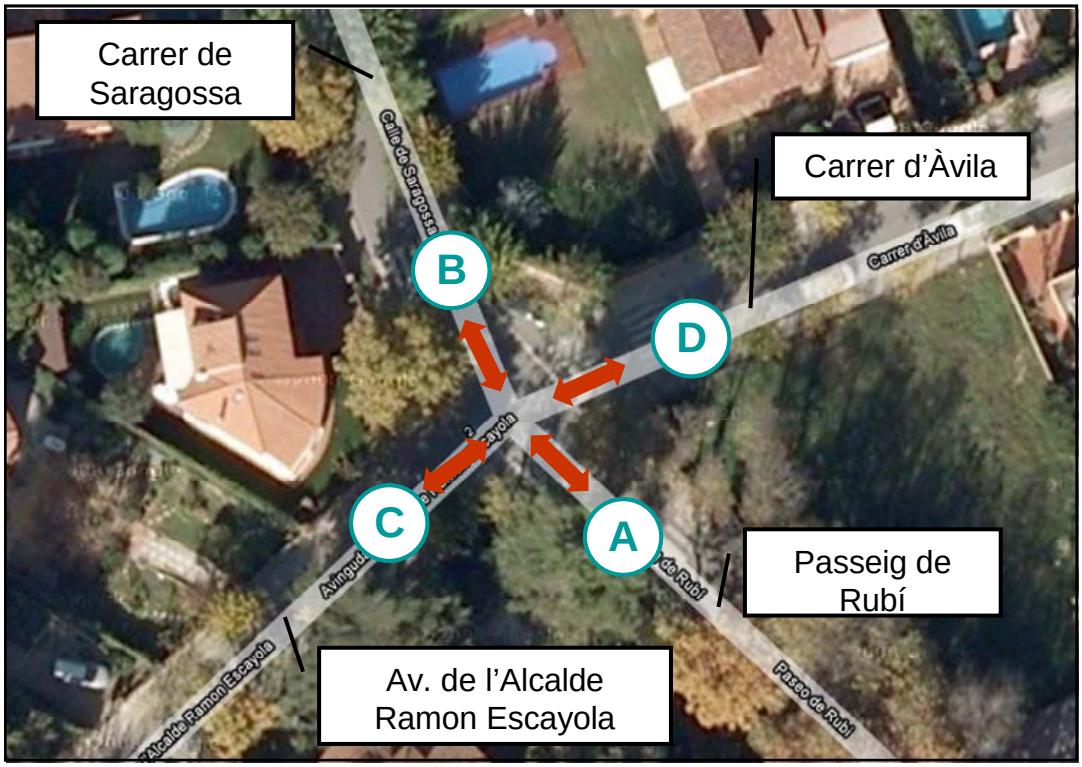


Clima: Sol	**Durada: 1 hora**
Dia: 03/03/2010	**Hora inici: 15:45** **Hora final: 16:45**

COMPTATGE VEHICLES						
MOVIMENT		**15:45-16:00**	**16:00-16:15**	**16:15-16:30**	**16:30-16:45**	**TOTAL**
A - B	**TURISME**	48	43	51	56	204
	PESANT	2	1	2	1	
A - C	**TURISME**	15	18	17	21	73
	PESANT	1	-	1	-	
A - D	**TURISME**	2	1	3	4	10
	PESANT	-	-	-	-	
A - E	**TURISME**	4	4	6	5	19
	PESANT	-	-	-	-	
B - A	**TURISME**	11	15	13	12	51
	PESANT	-	-	-	-	
B - C	**TURISME**	13	16	18	22	72
	PESANT	1	1	-	1	
B - D	**TURISME**	14	15	17	15	64
	PESANT	1	1	-	1	
B - E	**TURISME**	45	48	51	58	210
	PESANT	3	1	2	2	
C - A	**TURISME**	36	27	33	39	141
	PESANT	2	1	2	1	
C - B	**TURISME**	37	39	43	48	172
	PESANT	1	1	2	1	
C - D	**TURISME**	4	3	6	6	20
	PESANT	-	-	1	-	
C - E	**TURISME**	21	25	29	33	108
	PESANT	-	-	-	-	
E - A	**TURISME**	13	10	15	17	55
	PESANT	-	-	-	-	
E - B	**TURISME**	36	41	46	53	180
	PESANT	-	1	2	1	
E - C	**TURISME**	7	9	12	16	45
	PESANT	-	1	-	-	
E - D	**TURISME**	-	1	-	2	3
	PESANT	-	-	-	-	

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ

Municipi: Valldoreix **Punt:** 5 **Intersecció**: Passeig de Rubí – Av. De l'Alcalde Ramon Escayola



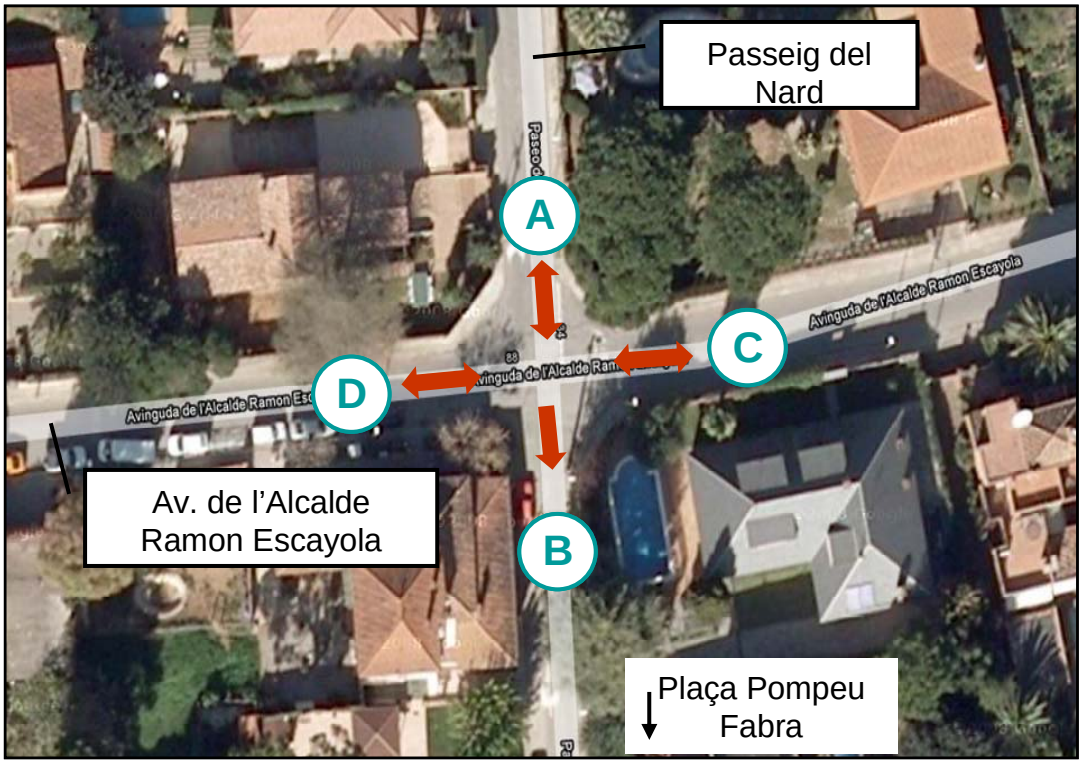
Clima: Sol	**Durada: 1 hora**
Dia: 25/02/2010	**Hora inici: 16:00** **Hora final: 17:00**

COMPTATGE VEHICLES

MOVIMENT		16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	TOTAL
A - B	TURISME	23	26	34	39	127
	FURGONETA	1	1	1	2	
A - C	TURISME	4	5	7	9	25
	FURGONETA	-	-	-	-	
A - D	TURISME	1	2	2	1	6
	FURGONETA	-	-	-	-	
B - A	TURISME	16	23	25	33	99
	FURGONETA	1	-	1	-	
B - C	TURISME	7	8	8	9	33
	FURGONETA	-	1	-	-	
B - D	TURISME	8	8	11	12	39
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - A	TURISME	1	2	3	3	12
	FURGONETA	-	-	1	2	
C - B	TURISME	1	-	2	-	3
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - D	TURISME	5	7	9	12	33
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - A	TURISME	2	2	4	3	11
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - B	TURISME	10	12	13	15	51
	FURGONETA	-	1	-	-	
D - C	TURISME	4	5	5	6	20
	FURGONETA	-	-	-	-	

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ

Municipi: Valldoreix **Punt:** 6 **Intersecció**: Av. De l'Alcalde Ramon Escayola – Passeig del Nard



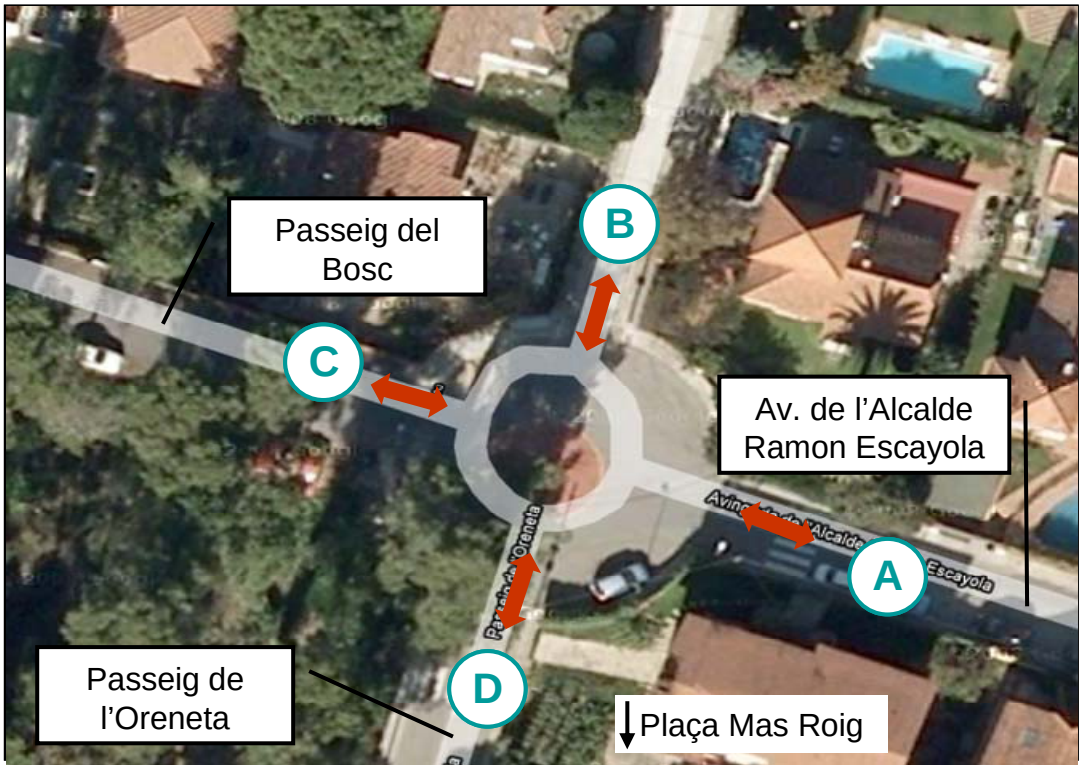
Clima: Sol	**Durada: 1 hora**
Dia: 25/02/2010	**Hora inici: 17:00** **Hora final: 18:00**

COMPTATGE VEHICLES

MOVIMENT		17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00	TOTAL
A - B	TURISME	39	38	41	47	166
	FURGONETA	-	1	-	-	
A - C	TURISME	12	13	15	16	57
	FURGONETA	-	-	1	-	
A - D	TURISME	15	15	18	20	68
	FURGONETA	-	-	-	-	
*B - A	TURISME	2	-	-	1	3
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - A	TURISME	3	4	6	6	19
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - B	TURISME	12	11	15	16	54
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - D	TURISME	9	7	11	12	39
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - A	TURISME	12	10	13	15	54
	FURGONETA	2	1	-	1	
D - B	TURISME	4	5	5	8	22
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - C	TURISME	12	12	14	16	54
	FURGONETA	-	-	-	-	

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ

Municipi: Valldoreix **Punt:** 7 **Intersecció**: Av. de l'Alcalde Ramon Escayola – Pg. de l'Oreneta



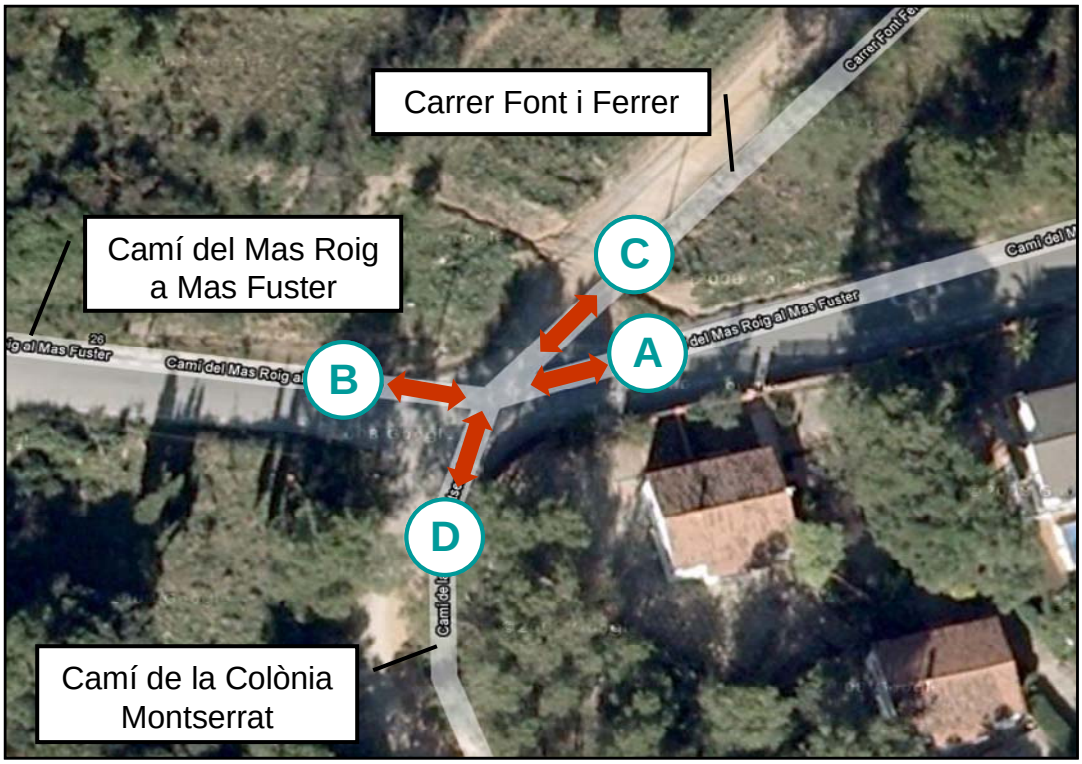
Clima: Sol	**Durada: 1 hora**	
Dia: 25/02/2010	**Hora inici: 18:00**	**Hora final: 19:00**

COMPTATGE VEHICLES

MOVIMENT		18:00-18:15	18:15-18:30	18:30-18:45	18:45-19:00	TOTAL
A - B	TURISME	1	-	2	-	3
	FURGONETA	-	-	-	-	
A - C	TURISME	-	1	2	-	3
	FURGONETA	-	-	-	-	
A - D	TURISME	21	20	23	24	88
	FURGONETA	-				
B - A	TURISME	-	-	1	-	1
	FURGONETA	-	-	-	-	
B - C	TURISME	-	-	-	-	0
	FURGONETA	-	-	-	-	
B - D	TURISME	2	-	1	2	5
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - A	TURISME	4	1	2	2	10
	FURGONETA	1	-	-	-	
C - B	TURISME	-	1	-	-	1
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - D	TURISME	1	-	1	-	2
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - A	TURISME	45	36	41	35	157
	FURGONETA					
D - B	TURISME	2	1	1	3	7
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - C	TURISME	6	4	5	5	20
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - D	TURISME	2	-	1	-	5
	FURGONETA	1	-	1	-	

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ

Municipi: Valldoreix **Punt:** 8 **Intersecció**: Camí del Mas Roig a Mas Fuster – Camí de la Colònia Montserrat



Clima: Sol	**Durada: 1 hora**	
Dia: 03/03/2010	**Hora inici: 16:00**	**Hora final: 17:00**

COMPTATGE VEHICLES						
MOVIMENT		**16:00-16:15**	**16:15-16:30**	**16:30-16:45**	**16:45-17:00**	**TOTAL**
A - B	**TURISME**	9	11	12	15	51
	FURGONETA	1	1	2		
A - C	**TURISME**	-	1	-	-	1
	FURGONETA	-	-	-	-	
A - D	**TURISME**	-	1	2	3	8
	FURGONETA	1	-	-	1	
B - A	**TURISME**	6	4	7	8	25
	FURGONETA	-	-	-	-	
B - C	**TURISME**	-	1	-	-	1
	FURGONETA	-	-	-	-	
B - D	**TURISME**	1	-	2	3	7
	FURGONETA	-	1	-	-	
C - A	**TURISME**	-	1	-	-	1
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - B	**TURISME**	-	1	-	2	3
	FURGONETA	-	-	-	-	
C - D	**TURISME**	-	1	-	1	2
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - A	**TURISME**	1	-	-	1	2
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - B	**TURISME**	1	1	-	2	4
	FURGONETA	-	-	-	-	
D - C	**TURISME**	-	-	-	1	1
	FURGONETA	-	-	-	-	

Annex 3. Aforaments automàtics

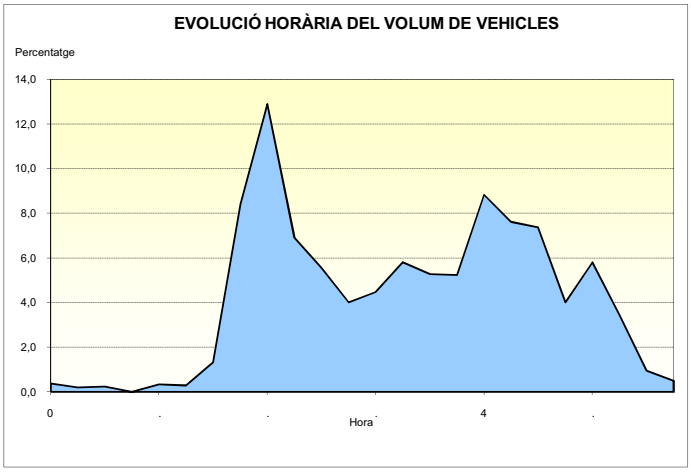
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Lloc: Av. Mas Fuster
Sentit: Pl. Can Cadena
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Vehicles
Data: dimarts, 21 de abril
Punt de control: 3
Observació núm.: 0

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	4	3	2	0	9	0,4
1 a 2	2	2	0	1	5	0,2
2 a 3	2	2	0	2	6	0,3
3 a 4	0	0	0	0	0	0,0
4 a 5	2	2	4	0	8	0,3
5 a 6	0	1	2	4	7	0,3
6 a 7	0	6	11	15	32	1,3
7 a 8	38	37	63	63	201	8,4
8 a 9	78	79	75	76	308	12,9
9 a 10	60	45	38	22	165	6,9
10 a 11	32	48	31	22	133	5,6
11 a 12	30	32	16	18	96	4,0
12 a 13	29	29	15	34	107	4,5
13 a 14	32	29	39	39	139	5,8
14 a 15	37	32	17	40	126	5,3
15 a 16	37	24	20	44	125	5,2
16 a 17	52	40	66	53	211	8,8
17 a 18	49	40	43	50	182	7,6
18 a 19	61	46	43	26	176	7,4
19 a 20	24	32	24	16	96	4,0
20 a 21	45	25	30	39	139	5,8
21 a 22	28	26	22	6	82	3,4
22 a 23	9	3	5	6	23	1,0
23 a 24	2	2	1	7	12	0,5

TOTAL DIA 2.388

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%	
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.166	48,83	
Matí (9 a 13 h.)	501	20,98	
Tarda (16 a 20 h.)	665	27,85	
16 hores (6 a 22 h.)	2.318	97,07	
Hora punta sencera	308	12,90	(8:00 a 9:00)
Hora punta flotant	308	12,90	(8:00 a 9:00)
Índex de variació	46%		
% de vehicles pesants	3,73%		



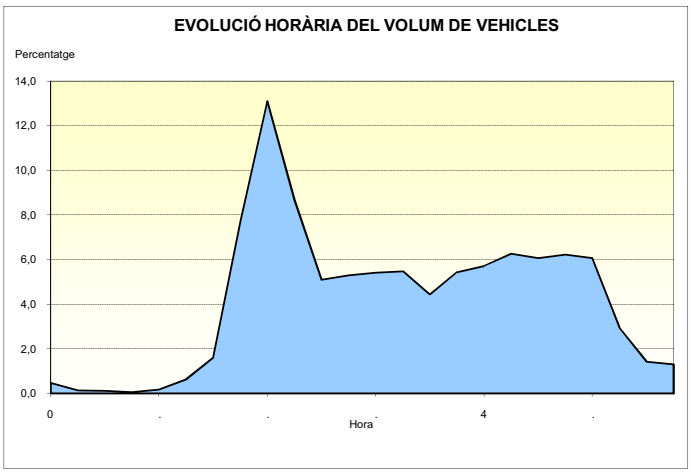
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Lloc: BV-1462
Sentit: Barcelona
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Vehicles
Data: dimarts, 21 de abril
Punt de control: 4
Observació núm.: 0

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	8	3	8	5	24	0,5
1 a 2	4	1	1	1	7	0,1
2 a 3	4	1	1	0	6	0,1
3 a 4	1	0	0	2	3	0,1
4 a 5	2	2	4	1	9	0,2
5 a 6	5	2	13	12	32	0,6
6 a 7	10	18	28	25	81	1,6
7 a 8	40	67	144	136	387	7,7
8 a 9	183	197	128	149	657	13,1
9 a 10	132	119	114	71	436	8,7
10 a 11	80	59	64	53	256	5,1
11 a 12	62	72	53	79	266	5,3
12 a 13	74	64	61	73	272	5,4
13 a 14	75	56	64	80	275	5,5
14 a 15	64	62	53	44	223	4,4
15 a 16	65	63	61	84	273	5,4
16 a 17	71	95	64	57	287	5,7
17 a 18	79	66	87	82	314	6,3
18 a 19	76	87	78	63	304	6,1
19 a 20	86	79	76	71	312	6,2
20 a 21	91	85	74	54	304	6,1
21 a 22	52	29	31	36	148	3,0
22 a 23	25	20	11	16	72	1,4
23 a 24	25	16	11	14	66	1,3

TOTAL DIA 5.014

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%	
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	2.447	48,80	
Matí (9 a 13 h.)	1.230	24,53	
Tarda (16 a 20 h.)	1.217	24,27	
16 hores (6 a 22 h.)	4.795	95,63	
Hora punta sencera	657	13,10	(8:00 a 9:00)
Hora punta flotant	660	13,16	(7:30 a 8:30)
Índex de variació	38%		
% de vehicles pesants	4,77%		

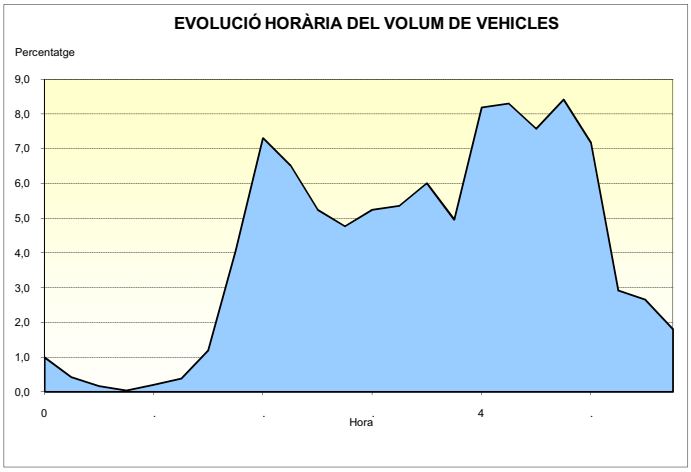


COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Lloc: BV-1462
Sentit: Sant Cugat
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Vehicles
Data: dimarts, 21 de abril
Punt de control: 4
Observació núm.: 0

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	18	11	12	11	52	1,0
1 a 2	7	6	4	5	22	0,4
2 a 3	4	1	1	3	9	0,2
3 a 4	0	0	0	2	2	0,0
4 a 5	4	0	4	3	11	0,2
5 a 6	4	5	6	5	20	0,4
6 a 7	13	14	14	22	63	1,2
7 a 8	24	35	62	92	213	4,1
8 a 9	93	77	116	97	383	7,3
9 a 10	100	92	76	74	342	6,5
10 a 11	70	69	66	70	275	5,3
11 a 12	52	58	79	61	250	4,8
12 a 13	66	65	68	76	275	5,3
13 a 14	77	80	61	63	281	5,4
14 a 15	67	83	74	91	315	6,0
15 a 16	69	65	62	64	260	5,0
16 a 17	65	103	133	128	429	8,2
17 a 18	123	115	94	103	435	8,3
18 a 19	124	91	93	89	397	7,6
19 a 20	99	102	122	118	441	8,4
20 a 21	102	104	115	55	376	7,2
21 a 22	64	23	19	47	153	2,9
22 a 23	45	41	21	32	139	2,7
23 a 24	22	21	23	29	95	1,8
TOTAL DIA					**5.238**	

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%	
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	2.844	54,30	
Matí (9 a 13 h.)	1.142	21,80	
Tarda (16 a 20 h.)	1.702	32,49	
16 hores (6 a 22 h.)	4.888	93,32	
Hora punta sencera	441	8,42	(19:00 a 20:00)
Hora punta flotant	499	9,53	(16:30 a 17:30)
Índex de variació	57%		
% de vehicles pesants	3,97%		

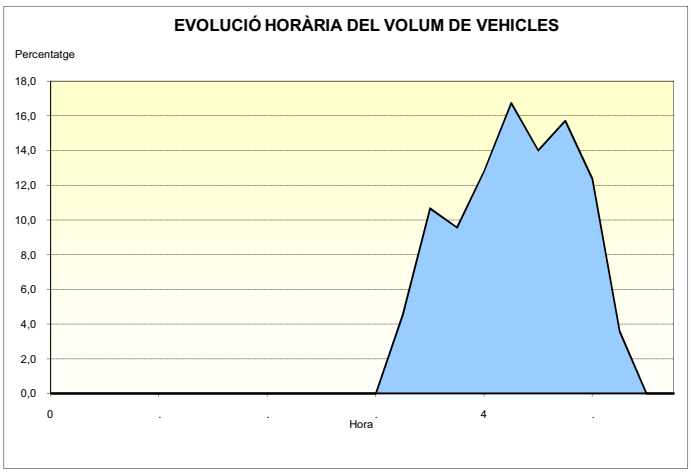


COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Lloc: Pg. Rubi
Sentit: Rbla. Jardi
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Vehicles
Data: dijous, 23 de abril
Punt de control: 16
Observació núm.: 0

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	0	0	0	0	0	0,0
1 a 2	0	0	0	0	0	0,0
2 a 3	0	0	0	0	0	0,0
3 a 4	0	0	0	0	0	0,0
4 a 5	0	0	0	0	0	0,0
5 a 6	0	0	0	0	0	0,0
6 a 7	0	0	0	0	0	0,0
7 a 8	0	0	0	0	0	0,0
8 a 9	0	0	0	0	0	0,0
9 a 10	0	0	0	0	0	0,0
10 a 11	0	0	0	0	0	0,0
11 a 12	0	0	0	0	0	0,0
12 a 13	0	0	0	0	0	0,0
13 a 14	0	0	20	33	53	4,5
14 a 15	40	34	18	33	125	10,7
15 a 16	29	28	30	25	112	9,6
16 a 17	30	32	42	46	150	12,8
17 a 18	42	55	66	33	196	16,7
18 a 19	34	36	49	45	164	14,0
19 a 20	43	44	45	52	184	15,7
20 a 21	32	44	31	38	145	12,4
21 a 22	26	16	0	0	42	3,6
22 a 23	0	0	0	0	0	0,0
23 a 24	0	0	0	0	0	0,0
TOTAL DIA					**1.171**	

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%	
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	694	59,27	
Matí (9 a 13 h.)	0	0,00	
Tarda (16 a 20 h.)	694	59,27	
16 hores (6 a 22 h.)	1.171	100,00	
Hora punta sencera	196	16,74	(17:00 a 18:00)
Hora punta flotant	209	17,85	(16:45 a 17:45)
Índex de variació	28%		
% de vehicles pesants	4,27%		



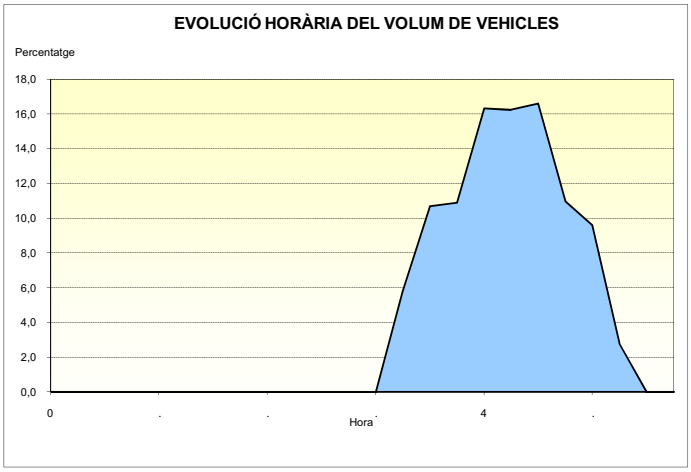
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Lloc: Pg. Rubi
Sentit: Pg. Olabarria
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Vehicles
Data: dijous, 23 de abril
Punt de control: 16
Observació núm.: 0

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	0	0	0	0	0	0,0
1 a 2	0	0	0	0	0	0,0
2 a 3	0	0	0	0	0	0,0
3 a 4	0	0	0	0	0	0,0
4 a 5	0	0	0	0	0	0,0
5 a 6	0	0	0	0	0	0,0
6 a 7	0	0	0	0	0	0,0
7 a 8	0	0	0	0	0	0,0
8 a 9	0	0	0	0	0	0,0
9 a 10	0	0	0	0	0	0,0
10 a 11	0	0	0	0	0	0,0
11 a 12	0	0	0	0	0	0,0
12 a 13	0	0	0	0	0	0,0
13 a 14	0	0	27	36	63	5,8
14 a 15	32	27	23	34	116	10,7
15 a 16	28	25	23	42	118	10,9
16 a 17	37	38	42	60	177	16,3
17 a 18	53	52	30	41	176	16,3
18 a 19	42	50	37	51	180	16,6
19 a 20	38	32	27	22	119	11,0
20 a 21	30	22	25	27	104	9,6
21 a 22	17	13	0	0	30	2,8
22 a 23	0	0	0	0	0	0,0
23 a 24	0	0	0	0	0	0,0

TOTAL DIA 1.083

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%	
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	652	60,20	
Matí (9 a 13 h.)	0	0,00	
Tarda (16 a 20 h.)	652	60,20	
16 hores (6 a 22 h.)	1.083	100,00	
Hora punta sencera	180	16,62	(18:00 a 19:00)
Hora punta flotant	207	19,11	(16:30 a 17:30)
Índex de variació	28%		
% de vehicles pesants	4,80%		



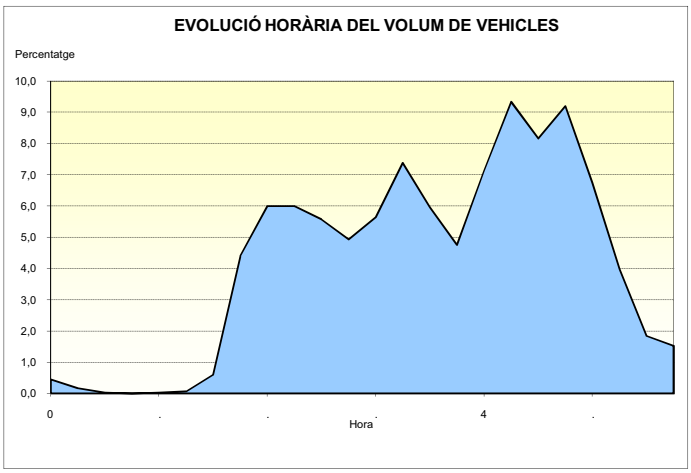
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Lloc: Pg. Rubi
Sentit: Rbla. Jardi
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Vehicles
Data: dimarts, 12 de maig
Punt de control: 16
Observació núm.: 0

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	5	2	1	5	13	0,5
1 a 2	2	1	0	2	5	0,2
2 a 3	0	1	0	0	1	0,0
3 a 4	0	0	0	0	0	0,0
4 a 5	0	1	0	0	1	0,0
5 a 6	0	2	0	0	2	0,1
6 a 7	1	0	7	9	17	0,6
7 a 8	18	22	36	48	124	4,4
8 a 9	35	42	47	45	169	6,0
9 a 10	49	48	33	39	169	6,0
10 a 11	38	37	39	43	157	5,6
11 a 12	31	38	33	37	139	4,9
12 a 13	39	41	38	41	159	5,6
13 a 14	45	47	49	67	208	7,4
14 a 15	31	37	61	39	168	6,0
15 a 16	49	37	27	21	134	4,8
16 a 17	47	42	59	53	201	7,1
17 a 18	65	71	57	70	263	9,3
18 a 19	62	58	53	57	230	8,2
19 a 20	70	66	57	66	259	9,2
20 a 21	43	61	44	42	190	6,7
21 a 22	34	28	29	21	112	4,0
22 a 23	18	12	7	15	52	1,8
23 a 24	12	6	15	10	43	1,5

TOTAL DIA 2.816

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%	
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.577	56,00	
Matí (9 a 13 h.)	624	22,16	
Tarda (16 a 20 h.)	953	33,84	
16 hores (6 a 22 h.)	2.699	95,85	
Hora punta sencera	263	9,34	(17:00 a 18:00)
Hora punta flotant	263	9,34	(17:00 a 18:00)
Índex de variació	59%		
% de vehicles pesants	4,90%		



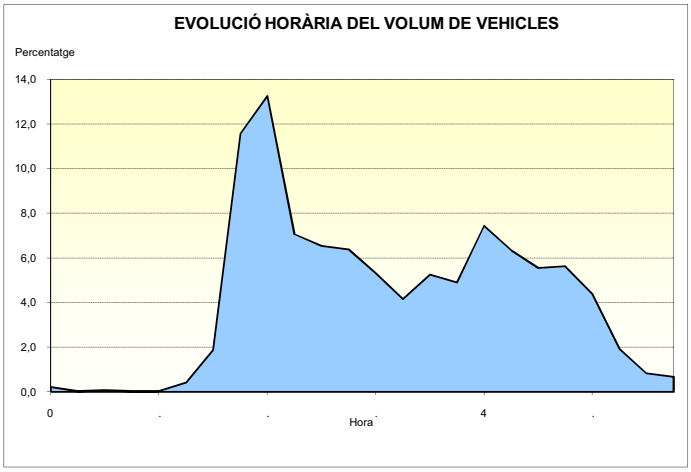
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Lloc: Pg. Rubi
Sentit: Pg. Olabarria
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Vehicles
Data: dimarts, 12 de maig
Punt de control: 16
Observació núm.: 0

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	3	3	0	0	6	0,2
1 a 2	0	0	0	1	1	0,0
2 a 3	0	0	1	1	2	0,1
3 a 4	0	0	0	1	1	0,0
4 a 5	0	0	0	1	1	0,0
5 a 6	1	4	2	4	11	0,4
6 a 7	7	6	13	24	50	1,9
7 a 8	51	74	96	85	306	11,6
8 a 9	100	102	90	59	351	13,3
9 a 10	63	38	47	39	187	7,1
10 a 11	34	45	42	52	173	6,5
11 a 12	48	36	49	36	169	6,4
12 a 13	34	39	39	29	141	5,3
13 a 14	22	27	30	31	110	4,2
14 a 15	33	36	38	32	139	5,3
15 a 16	29	24	35	42	130	4,9
16 a 17	44	47	50	56	197	7,4
17 a 18	58	33	36	41	168	6,3
18 a 19	37	48	32	30	147	5,6
19 a 20	37	38	44	30	149	5,6
20 a 21	21	31	37	27	116	4,4
21 a 22	23	12	7	9	51	1,9
22 a 23	8	3	8	3	22	0,8
23 a 24	4	3	8	3	18	0,7

TOTAL DIA 2.646

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%	
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.331	50,30	
Matí (9 a 13 h.)	670	25,32	
Tarda (16 a 20 h.)	661	24,98	
16 hores (6 a 22 h.)	2.584	97,66	
Hora punta sencera	351	13,27	(8:00 a 9:00)
Hora punta flotant	383	14,47	(7:30 a 8:30)
Índex de variació	40%		
% de vehicles pesants	4,57%		



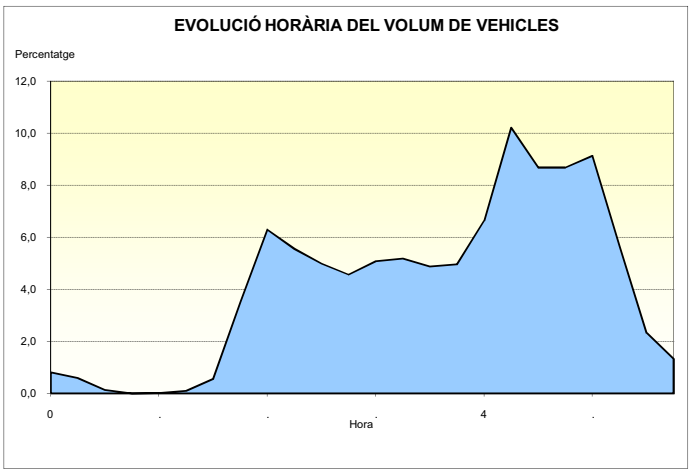
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Lloc: Rbla. Mossen Jacint Verdaguer
Sentit: Pl. Mas Roig
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Vehicles
Data: dimarts, 21 de abril
Punt de control: 17
Observació núm.: 0

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	14	10	2	3	29	0,8
1 a 2	9	7	2	3	21	0,6
2 a 3	1	3	0	1	5	0,1
3 a 4	0	0	0	0	0	0,0
4 a 5	0	0	1	0	1	0,0
5 a 6	0	0	3	1	4	0,1
6 a 7	2	2	5	11	20	0,6
7 a 8	10	32	35	47	124	3,5
8 a 9	50	51	65	56	222	6,3
9 a 10	67	39	48	42	196	5,6
10 a 11	38	42	49	47	176	5,0
11 a 12	39	45	42	35	161	4,6
12 a 13	53	42	41	43	179	5,1
13 a 14	48	43	41	51	183	5,2
14 a 15	50	38	49	35	172	4,9
15 a 16	48	45	48	34	175	5,0
16 a 17	38	44	56	96	234	6,6
17 a 18	82	112	83	83	360	10,2
18 a 19	81	92	69	64	306	8,7
19 a 20	70	82	90	64	306	8,7
20 a 21	99	71	87	65	322	9,1
21 a 22	62	60	51	26	199	5,6
22 a 23	21	28	23	10	82	2,3
23 a 24	15	13	14	5	47	1,3

TOTAL DIA 3.524

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%	
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.918	54,43	
Matí (9 a 13 h.)	712	20,20	
Tarda (16 a 20 h.)	1.206	34,22	
16 hores (6 a 22 h.)	3.335	94,64	
Hora punta sencera	360	10,22	(17:00 a 18:00)
Hora punta flotant	373	10,58	(16:45 a 17:45)
Índex de variació	47%		
% de vehicles pesants	3,89%		



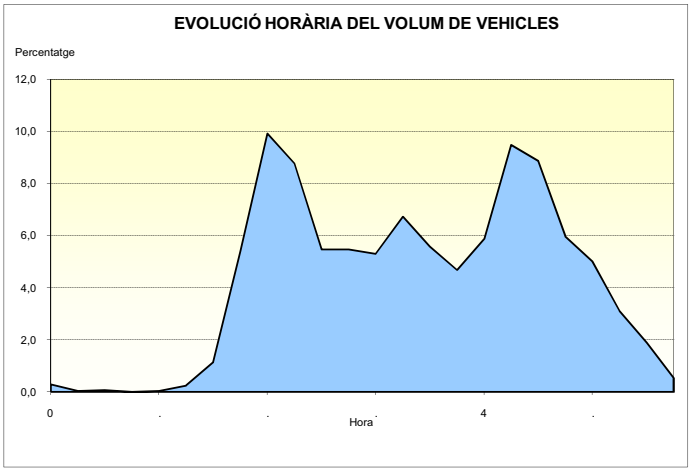
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Lloc: Rbla. Mossen Jacint Verdaguer
Sentit: Pl. Can Cadena
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Vehicles
Data: dimarts, 21 de abril
Punt de control: 17
Observació núm.: 0

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	4	1	1	2	8	0,3
1 a 2	0	0	1	0	1	0,0
2 a 3	1	0	1	0	2	0,1
3 a 4	0	0	0	0	0	0,0
4 a 5	0	0	1	0	1	0,0
5 a 6	0	0	2	5	7	0,3
6 a 7	3	7	4	18	32	1,1
7 a 8	19	28	43	61	151	5,4
8 a 9	56	70	74	77	277	9,9
9 a 10	93	52	41	59	245	8,8
10 a 11	33	40	51	29	153	5,5
11 a 12	38	35	42	38	153	5,5
12 a 13	32	36	37	43	148	5,3
13 a 14	44	49	40	55	188	6,7
14 a 15	43	41	34	38	156	5,6
15 a 16	31	27	34	39	131	4,7
16 a 17	40	31	50	43	164	5,9
17 a 18	84	67	51	63	265	9,5
18 a 19	60	57	54	77	248	8,9
19 a 20	43	40	39	45	167	6,0
20 a 21	28	44	48	20	140	5,0
21 a 22	30	16	14	27	87	3,1
22 a 23	25	16	8	4	53	1,9
23 a 24	4	1	5	5	15	0,5

TOTAL DIA 2.792

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%	
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.543	55,27	
Matí (9 a 13 h.)	699	25,04	
Tarda (16 a 20 h.)	844	30,23	
16 hores (6 a 22 h.)	2.705	96,88	
Hora punta sencera	277	9,92	(8:00 a 9:00)
Hora punta flotant	314	11,25	(8:15 a 9:15)
Índex de variació	45%		
% de vehicles pesants	4,30%		



Annex 4. Inventari fotogràfic

A-001

A-002

A-003

A-004

A-005

A-006

A-007

A-008

A-009

A-010

A-011

A-012

A-013

A-014

A-015

A-016

A-017

A-018

A-019

A-020

A-021

A-022

A-023

A-024

A-025

A-026

A-027

A-028

A-029

A-030

A-031

A-032

A-033

A-034

A-035

A-036

A-037

A-038

A-039

A-040

A-041

A-042

A-043

A-044

A-045

A-046

A-047

A-048

A-050

A-051

A-052

A-053

A-054

A-055

A-056

A-057

A-058

A-059

A-060

A-061

A-062

A-063

A-064

A-065

A-066

A-067

A-068

A-069

A-070

A-071

A-072

A-073

A-074

A-075

A-076

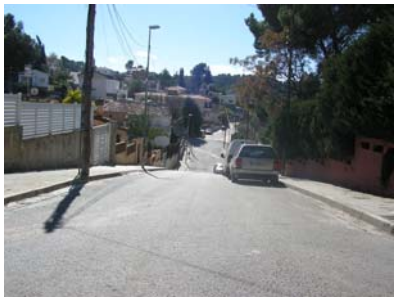
A-077

A-078

A-079

A-080

A-081



A-082

A-083

A-084

A-085

A-086

A-087

A-088

A-089

A-090

A-091

A-092

A-093

A-094

A-095

A-096

A-097

A-098

A-099

A-100

A-101

A-102

A-103

A-104

A-105

A-106

Annex 5. Participació ciutadana

- Taller de validació diagnosi
- Pacte per la mobilitat
- Buidatge del taller de validació propostes
- Presentació audiència pública

TALLERS DE VALIDACIÓ DE LA DIAGNOSI

Valldoreix es mou…

CIVIS

TALLER DE VALIDACIÓ

Informe de les aportacions generades en els Tallers de validació de la diagnosi del procés de participació ***VALLDOREIX ES MOU…***

1. DINÀMICA PARTICIPATIVA PRIMERA SESSIÓ 26/06/2012 3
2. DESCRIPCIÓ DE LES APORTACIONS 3
VALLDOREIX ES MOU ... A PEU (GRUP VERMELL) 3
VALLDOREIX ES MOU ... A PEU (GRUP GROC) 5
VALLDOREIX ES MOU ... A PEU (GRUP BLAU) 6
VALLDOREIX ES MOU ... AMB BICICLETA (GRUP VERMELL) 7
VALLDOREIX ES MOU ... AMB BICICLETA (GRUP GROC) 8
VALLDOREIX ES MOU... AMB BICICLETA (GRUP BLAU) 8
ELEMENTS DE CIUTAT (GRUP VERMELL) 10
ELEMENTS DE CIUTAT (GRUP GROC) 10
ELEMENTS DE CIUTAT (GRUP BLAU) 10
3. VALORACIÓ TÈCNICA DE FUNCIONAMENT DEL TALLER 1 11
4. VALORACIÓ CIUTADANA DEL TALLER 1 12
5. DINÀMICA PARTICIPATIVA SEGONA SESSIÓ 03/07/2012 13
1. DESCRIPCIÓ DE LES APORTACIONS 13
VALLDOREIX ES MOU ... EN VEHICLE PRIVAT (GRUP VERMELL) 13
VALLDOREIX ES MOU ... EN VEHICLE PRIVAT (GRUP GROC) 14
VALLDOREIX ES MOU ... EN VEHICLE PRIVAT (GRUP BLAU) 15
VALLDOREIX ES MOU ... EN TRANSPORT PÚBLIC (GRUP VERMELL) 18
VALLDOREIX ES MOU ... EN TRANSPORT PÚBLIC (GRUP GROC) 20
VALLDOREIX ES MOU ... EN TRANSPORT PÚBLIC (GRUP BLAU) 20
2. VALLDOREIX ES MOU... DIAGNOSI TÈCNICA A MODIFICAR 21
3. VALORACIÓ TÈCNICA DE FUNCIONAMENT DEL TALLER 2 22
4. VALORACIÓ CIUTADANA DEL TALLER 2 23

1. DINÀMICA PARTICIPATIVA PRIMERA SESSIÓ 26/06/2012

L'assistència al taller va ser significativa amb la presència de més de 40 persones, alguns vinguts a títol particular, d'altres representant diferents entitats.

Els 38 assistents van ser repartits en tres grups diferents de treball identificats per colors (groc, blau i vermell), cadascú d'ells liderats per un/a moderador/a.

El grup de treball vermell alhora es va subdividir en tres micro grups de treball de 4, 4 i 5 persones respectivament. Aquest fet de treball intens en petits grups va permetre per una banda intensificar l'aprofundiment en els discursos, i alhora va haver prou diversificació i oportunitat de rèplica per poder contrastar i consensuar amb major rigor les diferents aportacions dels assistents.

Degut a l'ajustat del temps i a la densitat del material de treball, es va procedir a una ràpida roda de presentacions on cadascú es donava a conèixer i alhora apuntava si venia a títol personal o en nom d'alguna entitat.

Tot seguit es va fer una explicació de la dinàmica i posteriorment a la lectura del document de treball tècnic, cada micro grup va analitzar els mateixos temes, tot buscant els punts forts i els punts febles respecte a les dues dimensions de treball que estructuraven el taller: Valldoreix es mou A PEU i Valldoreix es mou AMB BICICLETA.

Després aquestes opinions es varen posar en comú entre el conjunt del grup vermell, i es varen anar agrupant per temes, ja que n'hi havia de repetides; algunes idees amb molta exactitud, d'altres complementàriament, aportant matisos i enriquiment mutu entre les visions dels tres micro grups.

A posteriori va haver un espai perquè tots els components del mateix grup vermell acabessin de complementar i enriquir el mapa de diagnòstic que havíem dibuixat.

Finalment, en el plenari va haver temps de què cada moderador exposés les grans conclusions del seu grup de treball (groc, blau, vermell), on es va constatar en una escala més àmplia, les visions i percepcions compartides pel conjunt dels assistents en relació a la mobilitat a peu i en bicicleta dins de Valldoreix.

2. DESCRIPCIÓ DE LES APORTACIONS

S'ha volgut rescatar al màxim possible la literalitat de les expressions dels participants, i quan hi ha hagut una idea repetida, s'han reproduït les diferents aportacions per enfatitzar el grau de repetició d'aquella reflexió.

A la vegada, al grup blau hi ha un apartat que fa referència a la diagnosi tècnica, ja que es van detectar errades en la plasmació de determinats carrers.

VALLDOREIX ES MOU ... A PEU (GRUP VERMELL)

a) VALLDOREIX VERDA

PUNTS FEBLES: Connexió i manteniment d'Itineraris

Connexió: Falta connexió de Valldoreix cap a itineraris d'espais naturals (Monmany, La Floresta, Mas Gener i Collserola).

Manteniment: Manca manteniment en els itineraris interns de Valldoreix, sobretot en relació a les rieres.

PUNTS FORTS: Ciutat Jardí, camins forestals i rieres

Ciutat: Ciutat Jardí amb vivendes unifamiliars i agradable de passejar.

Camins: Bona Qualitat dels camins i senders forestals

Rieres: la neteja de les rieres ha millorat molt

PROPOSTES:

Caldria la millor conservació i neteja dels camins i senders al voltant del municipi

b) INCIVISME

PUNTS FEBLES: Aparcaments, poda arbrat, excrements d'animals, manteniment

Aparcaments: Aparcaments incívics, cotxes aparcats damunt de les voreres.

Aparcaments: Cotxes mal aparcats a sobre de les voreres. Falta de civisme.

Poda: Manteniment de la poda de l'arbrat públic i privat per permetre el pas del vianants.

Poda: La vegetació de les cases particulars envaeix les voreres i els sacs de poda envaeixen indefinidament la vorera. (La gent no compleix la normativa de recollida; és a dir treure el sac quan està ple.)

Excrements: Millor control de la brutícia que deixen els gossos perquè afecta als vianants

Excrements: Excrements d'animals.

Manteniment: Manca manteniment en els itineraris interns de Valldoreix, sobretot en relació a les rieres.

c) VORERES

PUNTS FEBLES: Manquen voreres i rampes d'accés, obstacles, mala pavimentació, no vianalització, discriminació vers cotxets i persones amb mobilitat reduïda; tot això dificulta els desplaçaments a peu.

Voreres: Manca de voreres a molts carrers.

Voreres: Voreres impracticables**.**

Pavimentació: Mal estat del paviment

Manteniment: Manteniment insuficient de les voreres.

Rampes: Manca de rampes d'accés pels cotxets.

Accessibilitat: Manca d'accessibilitat per persones amb mobilitat reduïda.

Guals: Guals amb massa pendent.

Postes: Voreres envaïdes per postes.

Postes: Molesten els pals a les voreres, sobretot per passejar amb cotxets, o per persones amb mobilitat reduïda.

Obstacles: Obstacles verticals que creen una amplada insuficient de les voreres.

Vianalització: Falta de carrers exclusivament per a vianants.

PROPOSTES:

Caldria ampliar les voreres en els carrers de baixa circulació.

Els passos de vianants han d'estar correctament senyalitzats i repintats sovint.

Millorar l'accessibilitat a llocs d'interès i/o prioritaris (accés a Jardins d'Infància amb cotxets, etc.)

d) CONNEXIÓ

PUNTS FEBLES: Escassetat de ponts i passarel·les.

Ponts: Manca de passarel·les per salvar l'obstacle de la Riera i comunicar barris.

PROPOSTES:

Cal habilitar ponts per creuar les rieres.

La presència de més passarel·les facilitaria els desplaçaments a peu i reduiria l'ús del vehicle privat.

e) <u>CAMINS ESCOLARS</u>

PUNTS FEBLES: Investigació, seguretat i interconnectivitat.

Investigació: Manca d'estudis en relació a aquesta mobilitat.

Seguretat: Manca de seguretat en els accessos a les escoles per vianants i bicicletes.

Interconnexions: Manca d'interconnexió per poder anar a l'escola a peu, i per poder anar al jardí d'infància amb txet

VALLDOREIX ES MOU ... A PEU (GRUP GROC)

a) <u>VORERES</u>

PUNTS FEBLES: inexistència d'una connexió intramunicipal, manca de passos de vianants i mala qualitat dels ja existents, obstacles a les voreres per tothom, sobretot per a les persones amb mobilitat reduïda.

Obstacles: que dificulten a tothom desplaçar-se per les voreres, i especialment a aquelles persones amb mobilitat reduïda.

Obstacles: barreres arquitectòniques són: pals de la llum, pals de telèfon, bústies de correus, arbres, cabines telefòniques, i la vegetació de les tanques de les cases que envaeix l'espai de la vorera. S'identifiquen aquests problemes sobretot al Carrer Joan Borràs, Carrer Ramon Escayola, Avinguda Monmany, Carrer de la Guineu.

Passos de vianants: necessiten d'alguna millora (il·luminació, manteniment pintura, incloure-hi un semàfor).

Passos de vianants: caldria crear-los per tal de poder caminar sense perill.

PUNTS FORTS: destaquen les zones per a vianants, l'estat de les voreres de carrers/zones arranjades recentment

Zones vianants: en què no hi ha voreres i només poden entrar els vehicles dels veïns i a velocitat limitada, els carrers Merla, Mariscota, Murillo i Violeta en són exemples.

Les voreres de nova construcció: els carrers del "centre" estan ben considerats pels vianants de Valldoreix. Així com els carrers que porten de can Cadena als dipòsits. Aquestes dues zones tenen voreres correctes per a un bon desplaçament a peu.

PROPOSTES:

Construcció de ponts per connectar el poble.

Pintar més freqüentment els passos de vianants.

Incorporar semàfors als passos de vianants de can Cadena, la Rambla mossèn Cinto Verdaguer i davant d'escoles, botigues i residències.

Incorporar fanals als passos de vianants poc il·luminats, com per exemple al Passeig Olabarria.

Eliminar els obstacles que barren el pas de les persones, i més concretament d'aquelles amb mobilitat reduïda.

Crear zones de prioritat invertida, és a dir, els vehicles poden passar però sempre cedint preferència als vianants.

b) CONNEXIÓ

PUNTS FEBLES: Escassetat de ponts i passarel·les.

Ponts: les rieres de Valldoreix dificulten els desplaçaments a peu.

VALLDOREIX ES MOU ... A PEU (GRUP BLAU)

a) VALLDOREIX VERDA

PUNTS FORTS: Ciutat Jardí.

Ciutat: A les botigues es pot anar a peu.

Ciutat: Disminució de la contaminació.

b) INCIVISME

PUNTS FEBLES: Aparcaments, poda arbrat, excrements d'animals.

Aparcaments: Aparcament damunt de les voreres i no es pot passar.

Aparcaments: Cotxes aparcats damunt de la vorera.

Poda: Dificultat de circular a peu per la vegetació dels veïns cap a les voreres. Carretera de la Floresta**.**

Excrements: Poca educació cívica en relació als excrements dels animals.

c) VORERES

PUNTS FEBLES: Manquen voreres i rampes d'accés, obstacles, mala pavimentació, no vianalització, discriminació vers cotxets i persones amb mobilitat reduïda; tot això dificulta els desplaçaments a peu; velocitat dels cotxes.

Voreres: Voreres estretes (Avinguda ca n'Enric).

Voreres: Voreres estretes, molt estretes. (Carretera de la Floresta).

Voreres: Voreres estretes que no passa un cotxet de nens.

Voreres: A Mas Fuster no hi ha voreres.

Voreres: Carretera de la Floresta: voreres estretes per a vianants

Voreres: Trams de carrers sense voreres.

Voreres: A la zona d'accés del Col·legi el Pinar les voreres són molt estretes o inexistents.

Voreres: Caminar pel carrer Moreneta (Colònia Montserrat) és molt perillós: voreres estretes o sense voreres. Hi ha molt excés de velocitat.

Voreres: És perillós anar a peu. Carretera de la Floresta

Pavimentació: Voreres trencades per culpa de les arrels dels arbres.

Accessibilitat: Manquen passos zebra.

Velocitat: can Cadena: carretera de la Floresta, els cotxes no respecten el pas de vianants, corren molt.

Velocitat: La cruïlla de Ramon Escayola amb Joan Borràs és molt perillosa.

Velocitat: Estació, zona del Ferran Clua i el Pinar com a zones escolars són zones amb poca seguretat pel vianant.

Velocitat: Pg. Rubí, Els Maños: cotxes aparcats en doble filera i vorera.

Velocitat: Zona de l'Estació: pas de vianants dels ferrocarrils de la Generalitat es paren els cotxes al mig.

Velocitat: Mas Fuster: al final del carrer no hi ha voreres.

Velocitat: Els cotxes es creuen que estan sols i corren massa i és perillós.

Velocitat: Pocs controls de velocitat.

Velocitat: Carrer Pau, Ca n'Enric i Passeig del Sol: la sortida a les 7-9 matí hi ha molt de trànsit, perquè surten cap a la Floresta.

Velocitat: Al Passeig del Sol la gent corre molt.

Obstacles: Parada de l'autobús amb dificultat per sortir i caminar. (Avinguda ca n'Enric)

Obstacles: Arbres (plataners) dificulten caminar (Avinguda ca n'Enric)

Vianalització: Connexió vianants a la zona de can Cadena, la Farmàcia, CAP, comerç, església: per exemple llambordes i pavimentació.

PUNTS FORTS: Voreres, salut

A Sant Francesc hi ha bones voreres i a Mossèn Cinto també, fomenta que es pugui anar a peu.

Caminar és beneficiós per la salut.

d) <u>CONNEXIÓ</u>

PUNTS FEBLES: Manca de ponts i passarel·les.

Ponts: Manquen ponts per passar a Nard sud.

Ponts: Manca de connectivitat dels barris a peu.

e) <u>CAMINS ESCOLARS</u>

PUNTS FEBLES: Interconnectivitat.

Interconnexions**: Manquen camins per a vianants a l'entorn del Col·legi El Pinar i al carrer Enric Lanfranco.**

VALLDOREIX ES MOU ... AMB BICICLETA (GRUP VERMELL)

a) <u>CARRIL BICI</u>

PUNTS FEBLES: Xarxa

Xarxa: Ampliar la xarxa de carril bici que és insuficient.

Xarxa: Manca notable de carril bici ja què el que tenim es quasi virtual.

PROPOSTES: Possibles trams

Possibles trams d'ampliació del carril bici:

Connexió La Floresta (p.ex. BV – 1462).

Completar itinerari Mossèn Cinto (Arnau Cadell - Ferran Clua).

Connexió amb Sant Cugat per Av. Villadelprat / Pg. de Valldoreix.

Connexió amb Mira-sol amb carril bici en l'àmbit del CEIP Catalunya i els FGC.

Connexió amb Sant Cugat per ANC (R. Escayola).

Aprofitar el camí que corre en paral·lel als FGC.

Fomentar l'ús de la bicicleta elèctrica per superar les dificultats geogràfiques del territori.

b) APARCAMENT BICI

PUNTS FEBLES: Escassetat i deficiències d'aparcament bici.

Aparcament: Manca aparcament en equipaments (p.ex. Casalet).

Deficiències: Disseny deficient per lligar les dues rodes i el quadre (p.ex. aparcament EMD).

PROPOSTES: Aparcament

Cal als FGC aparcament més segur tot el dia (24 hores)

Llocs on cal ampliar l'oferta d'aparcaments bici: can Cadena, Zona esportiva, Zona comercial, Casal, etc.

VALLDOREIX ES MOU ... AMB BICICLETA (GRUP GROC)

a) CARRIL BICI

PUNTS FEBLES: Escassetat de carril bici, adaptabilitat, xarxa.

Xarxa: té un traçat curt (700 metres limitats a la Rbla. Mossèn Cinto Verdaguer), mal comunicat i mal enllaçat amb la resta del municipi.

Afavorir mobilitat amb bicicleta: no hi ha més que 700 metres per moure's en bicicleta i la resta de recorregut cal fer-lo per vies destinades als vehicles.

Adaptabilitat: No estan adaptades les vies sobretot per la qüestió de les plataformes elevades que dificulten mobilitat amb bicicleta.

Xarxa: manca una xarxa carril bici que afavoreixi la mobilitat amb bicicleta.

PUNTS FORTS:

Recursos: en tant que la xarxa viària secundària no està arranjada, es poden aprofitar aquells carrers sense voreres per crear un traçat exclusiu per a bicicletes.

PROPOSTES:

Canviar les plataformes elevades per coixins berlinesos.

Crear ponts per millorar els desplaçaments en bicicleta.

Eliminar els obstacles/construccions de la riera per fer un carril bici (zona del darrera del Registre de la Propietat)

Millorar i potenciar el carril bici perquè asseguren que la bicicleta elèctrica és el futur de Valldoreix.

En cas de no poder adaptar un carril bici, proposen la creació de més zones pacificadores.

VALLDOREIX ES MOU... AMB BICICLETA (GRUP BLAU)

a) ***CARRIL BICI***

PUNTS FEBLES: Escassetat de carril bici, necessitat de seguretat, connexió

Seguretat: Manca de seguretat en els itineraris de bicicletes sobretot per als nens.

Connexió amb d'altres xarxes: Connexió carril bicicleta amb Sant Cugat.

Connexió amb d'altres xarxes: Poc accés a Sant Cugat amb carril bicicleta

Xarxa: Itineraris necessaris cap a les escoles, centres esportius, etc...

Xarxa: Potenciar els recorreguts amb bicicleta i a peu a les escoles (Ferran Clua i el Pinar) per a que els nens i els joves arribin amb bicicleta als centres.

Xarxa BTT: Tràfic al carrer canal de la Mànega i el Col·legi el Pinar de BTT, i no hi ha un pas exclusiu per a les bicicletes.

Xarxa: No hi ha carril bici a la carretera de la Floresta.

PUNTS FORTS: xarxa

Xarxa: Existència de circuït BTT per l'entorn de Valldoreix.

b) ***APARCAMENT BICI***

PUNTS FEBLES: Escassetat i deficiències d'aparcament bici.

Aparcament: Necessitat d'aparcament en els llocs claus dels itineraris.

Aparcament: Manca d'aparcaments de bicicletes dintre de l'escola.

Seguretat: Manca de mesures de seguretat als aparcaments de les bicis.

Aparcament: Ampliar aparcament de les bicis a l'Estació.

Velocitat – seguretat: Carril bici no va per la calçada: si ho fes la gent reduiria la velocitat.

Deficiències: Carril estret a la Rambla Verdaguer.

Obstacles: Hi ha parades de l'autobús al mig del carril bici.

Velocitat – seguretat: Pel passatge del Sol, Can Cadena és un perill anar amb bicicleta.

Seguretat: Les tortugues són obstacles perillosos per a les bicicletes.

Orografia: Colònia Montserrat, molta pendent per poder anar amb bicicleta.

Orografia: Sant Francesc: amb bicicleta és difícil accedir per les pujades.

PUNTS FORTS: aparcament

Aparcament: Més aparcaments de bicicletes a l'Estació (a fora de l'estació perquè a dins ja n'hi ha).

c) ***INCIVISME***

PUNTS FEBLES: aparcament, zones per anar en bicicleta.

Indisciplina BTT: van per fora dels camins.

Aparcament: Els cotxes aparquen damunt del carril bici de la Rambla Verdaguer.

ELEMENTS DE CIUTAT (GRUP VERMELL)

a) AIGÜES PLUVIALS

PUNTS FEBLES: Drenatge deficient de les aigües pluvials que afecta a la mobilitat

Mobilitat: Quan plou molt no es pot caminar.

Mobilitat: Manca de recollida d'aigües pluvials. Afecta la mobilitat els dies de forta pluja

PROPOSTES:

Cal un estudi per millorar el drenatge de l'aigua, ja que aquesta quan s'acumula per pluges destrossa zones de pas.

b) INFRAESTRUCTURES

PUNTS FEBLES: Qualitat insuficient d'infraestructures.

Qualitat. Baixa qualitat d'actuacions en infraestructures. Hi ha molts pedaços provisionals no prou ben acabats.

c) SEGURETAT

PUNTS FEBLES: Drenatge deficient de les aigües pluvials que afecta a la mobilitat

Seguretat: Manca seguretat alhora de compartir la calçada en tots els carrers que no hi hagi carril bici (són quasi bé tots). Inseguretat també es pot extrapolar als vianants.

PROPOSTES:

Cal garantir la seguretat en aquells trams on no hi ha carril bici.

d) PEDAGOGIA VIA LENTA

PUNTS FEBLES: Insuficient Pedagogia Via lenta

Pedagogia: Les modalitats a peu o amb bicicleta s'aborden separadament, no es fa pedagogia conjunta.

PROPOSTES: Eix

Cal fomentar l'eix comú de VIA LENTA que englobi en un concepte més ampli aglutinador l'anar a peu i amb icicleta.

ELEMENTS DE CIUTAT (GRUP GROC)

a) MEDI NATURAL

PUNTS FORTS:

Medi ambient: Aprofitant els recursos ja existents a Valldoreix i mantenir el medi ambient.

Medi ambient: la bona qualitat ambiental de Valldoreix fa del municipi un lloc ideal per desplaçar-se en bicicleta

ELEMENTS DE CIUTAT (GRUP BLAU)

a) MEDI NATURAL

PUNTS FORTS:

Medi Ambient: És beneficiós per a la salut.

Medi Ambient: Disminució de la contaminació.

Educació: Potenciar la bicicleta – Lideratge EMD.

3. VALORACIÓ TÈCNICA DE FUNCIONAMENT DEL TALLER 1

Vam comptar amb prou massa crítica per obtenir bons resultats del taller (al voltant de 40 persones). Alhora, el treball en microgrups de 4 – 5 persones va ser molt fructífer i va generar moltes idees i de bona qualitat.

Els assistents es van mostrar participatius, receptius, i amb ganes de col·laborar, alhora que s'expressaven amb criteri i un bon nivell d'argumentació.

El funcionament del taller ha estat molt correcte. Possiblement ha mancat temps ja que els participants tenien moltes coses a dir i a explicar però l'estona treballada ha estat molt profitosa.

L'anàlisi que fan de la mobilitat per via lenta, sobretot en relació a la bicicleta, es centra molt en les mancances, fruit de la baixa presència d'aquesta realitat. Val a dir que van accentuar sobretot els punts febles, donant poc temps i espai als punts forts. Aquest fet, pot tenir una doble lectura: d'una banda consideren que hi ha més febleses que fortaleses en termes de mobilitat a Valldoreix, però d'altra es pot entendre que es concentren en les debilitats en tant que és un primer pas per enfocar-se en possibilitats de millora. De fet, espontàniament, els assistents van sol·licitar una sessió específica per plantejar millores, tal i com està previst dins del calendari del procés participatiu Valldoreix es mou.

Tot i què els tres microgrups van treballar de forma separada i independent, és molt significatiu com es van detectar espais comuns d'anàlisi i reflexió. Aquesta realitat després es va replicar també al plenari, on també va haver moltes coincidències entre els tres grans grups del taller: blau, groc i vermell.

En cap cas es van generar contradiccions o visions oposades, més aviat, els grups matisaven i enriquien les seves perspectives entre si, i allà on alguns havien arribat reflexivament, els que havien passat per alt aquells conceptes, els compartien i validaven. Evidentment, en consonància al mencionat, no hi va haver cap situació conflictiva i el desenvolupament de la sessió va ser fàcil.

Sembla clar per tant que hi ha un alt nivell de coincidència en el diagnòstic de les necessitats de mobilitat que requereix Valldoreix, i què hi ha percepcions compartides respecte als punts forts i febles. D'altra banda però, sembla què els assistents al taller formaven part del col·lectiu de ciutadans i ciutadanes més sensibles i conscients amb les necessitats de mobilitat a peu i amb bicicleta . Possiblement hi hagi col·lectius menys receptius a aquesta realitat.

VALORACIÓ CIUTADANA DEL TALLER 1

INFORME D'AVALUACIÓ

Acte	**Taller de validació de la diagnosi: mobilitat a peu i en bicicleta**		
Projecte	Valldoreix es mou	**Dates:**	26 de juny de 2012
Ajuntament:	EMD - Valldoreix	**Comarca:**	Vallès occidental

INDICADORS D'AVALUACIÓ

		Mitja
Sobre el temps		
1.1	Horari	9,0
1.2	Distribució	8,2
1.3	Puntualitat	7,2
Espai i infraestructura		
2.1	Accessibilitat	8,6
2.2	Adequació de l'espai	8,6
Continguts		
3.1	Els objectius de la sessió han estat clars?	8,6
3.2	Creu que els objectius de la sessió són interessants?	9,2
Dinàmica de grup		
4.1	Durada de la sessió ha sigut bona	8,1
4.2	El ritme de la sessió ha estat bo?	8,2
4.3	He tingut l'oportunitat de manifestar les meves idees?	8,8
4.4	El grau de debat de la sessió ha estat l'adient?	8,3
4.5	La conducció de la jornada ha estat bona?	8,6
Sobre el resultat:		
5.1	S'han cobert les meves expectatives.	8,2

VALORACIÓ GLOBAL DE LA JORNADA

Quina és la teva valoració global de la jornada, expressada en una escala de l'1 *(molt deficient)* al 10 *(excel·lent)*?

Resultat: 7,45

4. DINÀMICA PARTICIPATIVA SEGONA SESSIÓ 03/07/2012

L'assistència al taller va ser significativa amb la presència d'una cinquantena de persones, alguns vinguts a títol particular, d'altres representant diferents entitats.

Els assistents van ser repartits en tres grups diferents de treball identificats per colors (groc, blau i vermell), cadascú d'ells liderats per un/a moderador/a.

Degut a l'ajustat del temps i a la densitat del material de treball, es va procedir a una ràpida roda de presentacions on cadascú es donava a conèixer i alhora apuntava si venia a títol personal o en nom d'alguna entitat.

Tot seguit es va fer una explicació de la dinàmica i posteriorment a la lectura del document de treball tècnic, cada micro grup va analitzar els mateixos temes, tot buscant els punts forts i els punts febles respecte a les dues dimensions de treball que estructuraven el taller: Valldoreix es mou EN VEHICLE PRIVAT i Valldoreix es mou EN TRANSPORT PÚBLIC.

Després aquestes opinions es varen posar en comú entre el conjunt del grup vermell, i es varen anar agrupant per temes, ja que n'hi havia de repetides; algunes idees amb molta exactitud, d'altres complementàriament, aportant matisos i enriquiment mutu entre les visions dels tres micro grups.

A posteriori va haver un espai perquè tots els components del mateix grup vermell acabessin de complementar i enriquir el mapa de diagnòstic que havíem dibuixat.

Finalment, en el plenari va haver temps de què cada moderador exposés les grans conclusions del seu grup de treball (groc, blau, vermell), on es va constatar en una escala més àmplia, les visions i percepcions compartides pel conjunt dels assistents en relació a la mobilitat en vehicle privat i en transport públic dins de Valldoreix.

1. DESCRIPCIÓ DE LES APORTACIONS

S'ha volgut rescatar al màxim possible la literalitat de les expressions dels participants, i quan hi ha hagut una idea repetida, s'han reproduït les diferents aportacions per enfatitzar el grau de repetició d'aquella reflexió.

VALLDOREIX ES MOU ... EN VEHICLE PRIVAT (GRUP VERMELL)

a) APARCAMENTS

PUNTS FEBLES: Targeta verda, escassetat, problemes i incivisme.

Àrea verda: Excessiva facilitat de tenir la tarja verda per aparcar a l'Estació per persones que no són de Valldoreix.

Escassetat: Manca aparcament a la zona de l'Estació.

Problemes: Problema d'aparcament a la zona del CEIP, a l'escola bressol.

Problemes: S'aparca als carrers que actuen com a vies veïnals.

Incivisme: La gent aparquen sobre de les voreres

PUNTS FORTS: Xarxa d'aparcaments i zones vermelles.

Xarxa: És fàcil aparcar gairebé a tot arreu (excepte punts conflictius).

Zona Vermella: La zona vermella fomenta l'alternança de l'aparcament.

PROPOSTES:

Volem les zones verdes només per Valldoreix, que no inclogui a la gent de Sant Cugat en general.

Les zones que presenten problemes d'aparcament no es solucionen amb més aparcament sinó amb més transport públic.

Cal prohibir aparcar a sobre de les voreres.

Regularitzar l'aparcament als carrers que actuen com vies veïnals cada 15 dies alternatius, o obligar a aparcar sempre a la mateixa vorera.

VALLDOREIX ES MOU ... EN VEHICLE PRIVAT (GRUP GROC)

a) APARCAMENTS

PUNTS FEBLES: Incivisme, senyalització, obstacles, connexió, aparcament.

Incivisme: Aparcaments: en carrers de doble sentit, en creuaments de carrers o en corbes. Aquesta situació es detecta al creuament del Carrer Pardal amb el Carrer Esparver, a la Rambla Jardí amb el Pg. Nard i a Mas Fuster. Dificulten i obstaculitzen la visibilitat.

Obstacles: Parada d'autobús a can Cadena: provoca majors dificultats en la circulació pels vehicles.

Mala senyalització: es concentra en la manca de senyalització en alguns punts, l'incorrecte manteniment dels senyals o la manca de complements per a la senyalització.

Mala senyalització: es detecten punts que tenen senyals hortizontals, quan la perillositat requereix un altra tipus de senyal. La rotonda del Carrer Joan Borràs exemplifica aquesta situació.

Manteniment: senyals horitzontals i verticals abandonades, o miralls mal col·locats que no milloren la visibilitat.

Manteniment: Manca d'il·luminació en passos de vianants que fan del Passeig Olabarria un punt potencial en accidentalitat.

Manteniment: en èpoques de majors precipitacions, la terra dels carrers sense asfaltar envaeix altres carrers (Av. Baixador, Pg. Nard i Carrer Camèlies).

Manteniment: Així com manca una dedicació a les vies enrajolades perquè quan s'hi transita per aquestes es fa molt de soroll, cas que es dóna al Carrer Sol, Carretera a la Floresta, i el punt del semàfor a la Rbla. Mossèn Cinto Verdaguer.

Plataformes elevades: aquests equipaments destinats a la reducció de la velocitat són alhora un barrera arquitectònica i tenen conseqüències negatives per a la salut dels que hi passen.

Connexió: a nivell intern demanen més ponts per solucionar els obstacles que suposen les diverses rieres que creuen el municipi. A nivell de les comunicacions del municipi amb la xarxa viària externa no hi ha cap connexió directa des de Valldoreix.

Aparcament: destaquen el problema que hi ha per aparcar en els voltants de l'estació de FGC i en les zones on es registra activitat comercial. A més, conceben el sistema de la zona verda com un "teatre", en tant que no existeix autoritat que el controli i aquells que el fan servir són els veïns de Sant Cugat del Vallès. Per últim, assenyalen que l'aparcament és incompatible amb vies de doble sentit.

Incivisme: sobretot en referència a la circulació en sentit contrari en vies amb una única direcció.

PUNTS FORTS: Xarxa i aparcament.

Xarxa: Millora de la via central la Rbla. Mossèn Cinto Verdaguer, consideren que aquesta obra ha millorat aquella via en tant que s'ha detectat una reducció de la velocitat dels cotxes que hi transiten. A més, el fet d'incorporar un semàfor també ha estat un element rellevant en aquesta minoració de la velocitat, inclús plantegen la possibilitat d'afegir-hi d'altres equipaments més severs per tal d'aconseguir una velocitat moderada en el tram (radar).

Aparcament: opinen que l'espai destinat com a aparcament davant de l'EMD és el correcte per a l'estil de mobilitat de Valldoreix, tot i que també creuen que caldria arranjar-lo.

PROPOSTES:

Suprimir aquells aparcaments i elements que dificulten la visibilitat a corbes i carrers de doble sentit.

Construcció d'una rotonda del Carrer Joan Borràs.

Pintar més freqüentment els senyals horitzontals.

Manteniment de les vies problemàtiques: els carrers enrajolats, i quan plou preveure la neteja de les invasions de terra a la calçada.

Il·luminar els passos de vianants del Passeig Olabarria.

Eliminar les plataformes elevades i canviar-les per coixins berlinesos com a mecanisme millor per a la reducció de la velocitat dels vehicles però que no són un obstacle per ningú.

Construcció de ponts per a millorar la mobilitat en general de Valldoreix.

A nivell intermunicipal, consideren que és essencial la creació d'una entrada directa a l'AP-7 que més enllà de donar major comoditat a l'hora d'incorporar-se en aquesta via, descongestionaria les vies principals de Valldoreix.

En quant a l'aparcament proposen obrir el Registre de la Propietat (hi ha poques places, però menys hi ha ara) i afavorir sobretot zones d'aparcament a la zona de can Cadena i l'estació. També proposen eliminar alguns carrers de doble sentit per tal que sigui compatible amb la construcció d'una vorera i es pugui aparcar. En últim lloc, proposen restringir la zona verda només als habitants de Valldoreix.

VALLDOREIX ES MOU ... EN VEHICLE PRIVAT (GRUP BLAU)

a) APARCAMENTS

PUNTS FEBLES: Àrea verda, escassetat, problemes i incivisme

Modal: Aparcament a prop de l'Estació de Valldoreix: facilitat per utilitzar el transport públic.

Àrea verda: A l'Estació no es respecta la zona verda.

Incivisme: Aparcament del CAP: hi aparquen persones que van al tren, i els que van al CAP no poden aparcar.

Incivisme: Aparcament en llocs de dificultat per als cotxes: carretera de la Floresta passeig del Sol.

Incivisme: Poc respecte a la zona de l'estació. S'ocupa el pas de vianants i la zona de minusvàlids i la calçada en general.

Escassetat: Mala distribució de les places d'aparcament.

Problemes: Aparcament de la Farmàcia.

Incivisme: Zona del quiosc de premsa: aparcament al mig del carrer.

Incivisme: Zona del quiosc: la gent aparca i surten els morros dels cotxes i ocupen la calçada.

Àrea verda: Zona de l'Estació no és prioritària per als valldoreixencs.

Incivisme: Les furgonetes aparquen on volen.

b) DISTRIBUCIÓ DEL TRÀNSIT

PUNTS FEBLES: Conflictivitat, caos.

Conflictivitat: Zona conflictiva pels cotxes a la zona comercial de can Cadena.

Caos: Caos a la sortida del col·legi Jueu i a l'Escola el Pinar.

PUNTS FORTS: Intensitat, estructura i velocitat.

Intensitat: Poca intensitat de trànsit

Estructura: Estructura urbana i disseny que potencia l'ús del cotxe privat.

Velocotat: Possibilitat d'ordenar el trànsit per pacificar-lo i reduir la velocitat.

Genèric: A pesar de tot el que hem exposat, a Valldoreix és meravellós viure-hi.

c) VIES, MANTENIMENT I SENYALITZACIÓ

PUNTS FEBLES: Pavimentació i senyals.

Senyals: Excés de senyals d'stop.

Senyals: Miralls que no fan la funció.

Senyals: Manca de senyalització a la Colònia Montserrat.

Senyals: Senyalització incorrecta als carrers.

Senyals: Al carrer Figuera, quan arriba al carrer Sant Francesc hi ha un stop en la pujada, i crea situacions perilloses (hauria d'estar al carrer Sant Francesc).

Pavimentació: Carrers amb poca densitat (proposta).

d) VELOCITAT

PUNTS FEBLES: Velocitat, inseguretat i carrers.

Velocitat: Evitar les franges a terra perquè provoquen perillositat a la calçada.

Velocitat: La circulació a can Cadena és excessiva.

Velocitat: Els cotxes corren molt.

Velocitat: Molta velocitat al carrer Moreneta i d'altres carrers.

Velocitat: Molta velocitat als carrers de pavimentació única (Passeig del Sol).

Velocitat: Avinguda Mas Fuster – Vall d'Or és un punt de força trànsit. És una via secundària urbana.

Velocitat: Alcalde Escayola, vehicles circulen a molta velocitat.

Velocitat: Les furgonetes corren massa.

Velocitat: Manca una rotonda a la carretera de la Floresta amb ca n'Enric, la gent circula a molta velocitat.

Velocitat: Molts bonys a Mas Fuster i Vall d'Or. 7 bonys en 600 metres.

Zona Barceloneta i Sant Jaume:

Distribució del trànsit en el barri: Sant Jaume i Barceloneta és incoherent en el conjunt.

Necessitat d'un nou estudi del sentit dels carrers en la nova urbanització de la Barceloneta i Sant Jaume.

Estudiar el sentit del carrer Antoni Caballé i accés a la Barceloneta.

Aparcament als carrers canal de la Mànega, Lanfranco i Estret de Messina. Són carrers de xarxa secundària.

Carrer Barceloneta places d'aparcament sempre buides, talla la conexió entre Sant Cugat i l'Estació: hauria de ser de doble sentit.

Ramon Escayola, Nard i Joan Borràs:

Alcalde Escayola és de doble direcció.

Canviar alguns topalls que fan malbé el cotxe.

Pujada de carrer Nard, és perillosa perquè rellisca.

Plaça dels Ocells es deixa aparcar malament (2 veïns)

Desdoblar el trànsit de cotxes pel Passeig Nard.

Fer ponts per la Riera entre Ramon Escayola i Rbla. Mossèn Cinto Verdaguer.

Sant Francesc:

El sentit al carrer Sant Francesc estava bé, però quan es van fer les obres a Mossèn Cinto, es va canviar. No s'ha tornat a posar com abans que era correcte i porta a situacions difícils i es fan infraccions perilloses. A Magnòlia passa el mateix.

Rambla del Jardí:

Doble direcció, cotxes mal aparcats i estret de calçada.

Cotxes aparcats al carrer Menéndez Pelayo i doble direcció de cotxes.

Olabarria:

Cruïlla amb molt pendent i perillós quan és moll.

Carrer Pau:

Perill, s'hauria de millorar la sortida de l'Avinguda Mas Fuster i can Cadena.

Via de pavimentació única s'utilitza per tots els veïns de Mas Fuster, molta circulació.

Moreneta:

Manca de control policial a la zona del carrer Moreneta (aparcament en lloc prohibit).

e) INDISCIPLINA

PUNTS FEBLES:

Contra direcció: Al carrer Tigre tothom el fa en contra direcció.

Contra direcció Passeig de la Guineu: és un carrer d'única direcció i les bicicletes van en sentit contrari.

Aparcament: Excés d'indisciplina en l'aparcament a determinades zones.

Trànsit de vehicles pesats: Pel camí de la Salut entren camions des de l'autopista.

f) MEDI AMBIENT

PUNTS FEBLES: Contaminació acústica

Contaminació acústica: Soroll de l'autopista al carrer Rossinyol i Rambla del Jardí.

Contaminació acústica: Part alta del carrer Barceloneta també hi ha contaminació acústica pel soroll del tren.

Contaminació acústica: Hi ha zones de Valldoreix que a la nit se senten més sorolls, s'amplifiquen.

PUNTS FORTS: Contaminació ambiental

Contaminació ambiental: La contaminació ambiental és molt bona, sobretot a la zona del Vall d'Or.

VALLDOREIX ES MOU ... EN TRANSPORT PÚBLIC (GRUP VERMELL)

a) XARXA D'AUTOBUSOS

PUNTS FEBLES: Connectivitat i Informació.

Connectivitat: Per anar de Valldoreix a Sant Cugat sovint s'han d'agafar 2 o 3 mitjans de transport.

Informació: Poca informació a les línees de San Cugat; per agafar l'autobús es necessita un màster.

PUNTS FORTS: Bona cobertura xarxa.

Cobertura: Els autobusos cobreixen gairebé tot el territori de Valldoreix.

Cobertura: Bon nivell de servei en tant que s'arriba a tot Valldoreix

b) FREQÚÈNCIA CIRCULACIÓ I HORARIS

PUNTS FEBLES: Freqüència, horaris i transport escolar..

Freqüència: La freqüència de pas dels autobusos és insuficient.

Horaris: Horaris poc adequats a l'horari escolar i baixa freqüència de pas dels autobusos urbans.

Horaris: Adequar l'horari dels ascensors de FGC als horaris de funcionament del tren.

Transport Escolar: Risc de perdre el transport escolar del Consell Comarcal o pujades desorbitades dels preus.

PROPOSTES:

Dotar de gran freqüència de pas del transport públic fins a la zona del CEIP, zona esportiva i escola bressol.

c) MOBILITAT REDUÏDA

PUNTS FEBLES: Insuficiències d' autobusos

Insuficiències: No podem lligar els carros o carrets dels nens

Accessibilitat: El Transport públic adaptat a tothom ha millorat, però encara té moltes mancances. Deficiències de funcionament a les rampes, per exemple.

PUNTS FORTS: Accessibilitat

Accessibilitat: Millora de l'accessibilitat als autobusos per part de persones amb mobilitat reduïda.

d) VELOCITAT

PUNTS FEBLES: Velocitat i inseguretat.

Velocitat: Els cotxes corren massa i no respecten massa els senyals.

Velocitat: L'autobús corre molt, especialment quan passa pel tennis Valldoreix.

Velocitat: Els autobusos corren massa.

Velocitat: Es corre massa en bus i cotxe.

Velocitat: La velocitat sovint és massa elevada.

Inseguretat: Del carrer Viladelprat fins a l'Estació es corre massa sent un perill pels vianants i pels propis cotxes. Hi ha dos Instituts i dos centres d'atenció a disminuïts (Estel i Moragues).

Inseguretat: Es corre moltíssim a les zones del carrer Tibidabo, Correus, Casal d'Avis, sortida del parc. Posa en risc la seguretat dels avis i dels nens**.**

PUNTS FORTS: Reductors velocitat

Reductors: Els pacificadors (reductors) estan sent útils per apaivagar la velocitat.

Reductors: Les bandes reductores de velocitat al Institut a Arnau Cadell, estan reduint la velocitat.

PROPOSTES:

En els pacificadors en alçada s'hauria de deixar un espai per les bicicletes.

e) DISTRIBUCIÓ DEL TRÀNSIT

PUNTS FEBLES: Embuts, caos i direccionalitat

Embut: La sortida avinguda Mas Fuster i el carrer de la Pau amb la carretera de Vallvidrera és perillosa ja que la circulació és lenta a causa del trànsit i els autocars a les hores punta.

Embut: A La cruïlla del Nard amb Baixador hi ha un bus escolar privat (d'una escola "estrangera") que no deixa passar ni als autobusos de línea ni als cotxes.

Embut: can Cadena és un embut que s'hauria de resoldre buscant alternatives.

Caos: A l'Escola Ferran Clua durant el curs el 90% dels nens venen amb autobús. A l'estiu hi ha tres Esplais diferents i majoritàriament els nens venen amb cotxe particular, generant un caos total.

Direccionalitat: El carrer de la Figuera cantonada amb el carrer Sant Francesc és perillós perquè la Figuera és de dues direccions.

Direccionalitat: Impossibilitat de fer una via de doble sentit en el carrer Ramon Escayola i Rambla del Jardí per l'estretor dels carrers.

Direccionalitat: Es fa difícil circular pels carrers de doble sentit amb cotxes aparcats. Per exemple Ramon Escayola i Menéndez Pelayo.

Direccionalitat: Impossibilitat de fer una via de doble sentit en el carrer Ramon Escayola i Rambla del Jardí per l'estretor dels carrers.

PROPOSTES:

Els guàrdies haurien d'estar per facilitar el trànsit a les hores puntes als llocs més conflictius.

Seria útil fer un sentit únic per dos carrers importants com Ramon Escayola i Rambla del Jardí (en lloc de doble sentit). Si s'acaba deixant la doble direcció, cal prohibir l'aparcament a Ramon Escayola.

Molt del trànsit que va només de pas per Valldoreix s'hauria de desviar.

f) VIES, MANTENIMENT I SENYALITZACIÓ

PUNTS FEBLES: Vies, deficiències, pavimentació i senyals.

Via: Al carrer Joan Borràs amb Vil·la Valldoreix hi ha perill de xoc a causa de la cruïlla.

Deficiències: L'encreuament de l'avinguda Joan Borràs amb Ramon Escayola està mal fet.

Deficiències: El passeig del Nard amb Ramon Escayola és perillós.

Pavimentació: S'ha de millorar el manteniment del ferm. Hi ha sots i bonys que són un problema per anar en moto.

Pavimentació: L'asfalt a molts trams està en mal estat.

Pavimentació: En el camí de Colònia amb la cantonada amb Moreneta de Montserrat és de terra i està en mal estat.

Senyals: Els cotxes que baixen de l'Estació i segueixen cap a l'Institut, tenen problemes a la cruïlla Arnau Cadell amb Villadelprat perquè no tenen un stop.

Senyals: Manquen senyals de tràfic i repassar pintures de carrer.

Senyals: En el camí de Colònia falta un stop a la cantonada amb Moreneta de Montserrat.

Senyals;: Passos zebra sense llum ni indicacions al voltant de can Cadena (p.ex. El quiosc i la xurreria)

PROPOSTES:

Al carrer de Moreneta de Montserrat cantonada amb el carrer Vista Alegre cal un mirall.

VALLDOREIX ES MOU ... EN TRANSPORT PÚBLIC (GRUP GROC)

a) XARXA D'AUTOBUSOS

PUNTS FEBLES: Freqüència.

Freqüència: tot i que consideren que la baixa freqüència horària dels autobusos interurbans és un problema, també asseguren que potser augmentar-ne el pas tampoc faria que l'ús augmentés en la mateixa proporció i dedueixen que deu ser un servei car a pagar per tothom.

b) FREQÚÈNCIA CIRCULACIÓ I HORARIS

PUNTS FORTS: en referència a la freqüència del servei ofert pels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (d'ara en endavant, FGC).

Freqüència de trens: troben que la freqüència de pas dels ferrocarrils s'adequa a les necessitats i és això el que faci que els considerin com un bon servei de transport públic.

PROPOSTES:

El manteniment de la rampa de l'autobús podria limitar-se a posar-la en funcionament un cop la setmana per tal que el mecanisme no es faci malbé.

c) MOBILITAT REDUÏDA

PUNTS FEBLES: Adaptabilitat

Adaptabilitat: els autobusos estan adaptats per al col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda però les rampes no funcionen perquè no tenen un bon manteniment.

VALLDOREIX ES MOU ... EN TRANSPORT PÚBLIC (GRUP BLAU)

a) XARXA D'AUTOBUSOS

PUNTS FEBLES: Connectivitat, informació, accessibilitat, bitllets.

Connectivitat: La ruta de la línia 2 és molt llarga, si vols baixar a partir de Mas Roig has de donar una volta molt gran.

Accessibilitat: Parades del bus amb dificultats per sortir (arbres), concretament a la línia 2 a Ca n'Enric.

Connectivitat: No hi ha transport públic de Valldoreix als barris de Sant Jaume i Barceloneta.

Connectivitat: La connexió amb Sant Cugat no és propera al Centre de Valldoreix, és només a l'Estació.

Connectivitat: El bus de Valldoreix no té parada al començament de Sant Cugat. Es podria evitar fer dos transports i pels jubilats seria perfecte. **Incivisme:** En determinades cruïlles els xofers no respecten els senyals(ex. Av. Vall d'Or, Pg. Mas Roig).

Bitllets: Abonaments per a adults (propicia els seu ús).

Bitllets: Abonament per a nens i joves (propicia els seu ús).

b) FREQÚÈNCIA CIRCULACIÓ I HORARIS

PUNTS FEBLES: Horaris.

Horaris: Sortida del bus després de l'arribada del tren.

Horaris: Les tres línies de bus que surtin per separat, ara la L-1 i la L-2 surten a la mateixa hora. Que sigui més esglaonat.

Horaris: Línia 2 el primer autobús passa per la Colònia a les 7:20, les persones que entren a treballar a les 8:00h no el poden agafar.

PUNTS FORTS: Freqüència, cobertura.

Freqüència: Bona freqüència d'autobusos.

Cobertura: L'autobús cobreix una gran zona de Valldoreix.

Cobertura: Bona cobertura i connexions dintre de Valldoreix a excepció de Barceloneta i Sant Jaume.

Cobertura: El carrer Sant Francesc té dues línies a Morera i Cinto. Està força bé.

2. VALLDOREIX ES MOU... DIAGNOSI TÈCNICA A MODIFICAR

1. Carrer Sant Francesc, el sentit està malament.
2. Passatge Magnòlia: revisar les direccions.
3. Enric Lanfranco: estret de Messina, les direccions estan indefinides i malament.
4. La Colònia és de dos direccions.
5. Carrer Sant Albert, el posa a l'informe com a itinerari preferent?
6. Circulació de passeig del Sol.
7. Al planell el carrer Tossal està malament la direcció.
8. Avinguda Mas Fuster i Vall d'Or perquè no són xarxa col·lectora?

3. VALORACIÓ TÈCNICA DE FUNCIONAMENT DEL TALLER 2

Vam comptar amb prou massa crítica per obtenir bons resultats del taller. Alhora, el treball en microgrups de 3 – 4 persones va ser molt fructífer i va generar moltes idees i de bona qualitat.

Els assistents es van mostrar participatius, receptius, i amb ganes de col·laborar, alhora que s'expressaven amb criteri i un bon nivell d'argumentació.

El funcionament del taller ha estat molt correcte. Possiblement ha mancat temps ja que els participants tenien moltes coses a dir i a explicar però l'estona treballada ha estat molt profitosa.

L'anàlisi que fan de la mobilitat per via ràpida, sobretot en relació al vehicle privat, es centra molt en les deficiències, fruit de la seva vivència quotidiana d'aquesta realitat. Val a dir que van accentuar sobretot els punts febles, donant poc temps i espai als punts forts. Aquest fet, pot tenir una doble lectura: d'una banda consideren que hi ha més febleses que fortaleses en termes de mobilitat a Valldoreix, però d'altra, es pot entendre que es concentren en les debilitats en tant que és un primer pas per enfocar-se en possibilitats de millora.

Tot i què els tres microgrups van treballar de forma separada e independent, és molt significatiu com es van detectar espais comuns d'anàlisi i reflexió. Aquesta realitat després es va replicar també al plenari, on també va haver moltes coincidències entre els tres grans grups del taller: blau, groc i vermell.

En relació a les aportacions, en cap cas es van generar contradiccions o visions oposades, més aviat, els grups matisaven i enriquien les seves perspectives entre sí, i allà on alguns havien arribat reflexivament, els que havien passat per alt aquells conceptes, els compartien i validaven. Evindentment, en consonància al mencionat, no hi va haver cap situació conflictiva i el desenvolupament de la sessió va ser fàcil.

Sembla clar per tant que hi ha un alt nivell de coincidència en el diagnòstic de les necessitats de mobilitat que requereix Valldoreix, i què hi ha percepcions compartides respecte als punts forts i febles.

VALORACIÓ CIUTADANA DEL TALLER 2

INFORME D'AVALUACIÓ

Acte	**Taller de validació de la diagnosi: mobilitat en vehicle privat i transport públic**		
Projecte	Valldoreix es mou	**Dates:**	3 de juliol de 2012
Ajuntament:	EMD - Valldoreix	**Comarca:**	Vallès occidental

INDICADORS D'AVALUACIÓ

		Mitjanes
Sobre el temps		
1.1	Horari	8,50
1.2	Distribució	8,53
1.3	Puntualitat	7,83
Espai i infraestructura		
2.1	Accessibilitat	9,08
2.2	Adequació de l'espai	8,83
Continguts		
3.1	Els objectius de la sessió han estat clars?	8,58
3.2	Creu que els objectius de la sessió són interessants?	8,67
Dinàmica de grup		
4.1	Durada de la sessió ha sigut bona	8,25
4.2	El ritme de la sessió ha estat bo?	8,58
4.3	He tingut l'oportunitat de manifestar les meves idees?	9,00
4.4	El grau de debat de la sessió ha estat l'adient?	8,83
4.5	La conducció de la jornada ha estat bona?	8,83
Sobre el resultat:		
5.1	S'han cobert les meves expectatives.	8,21

VALORACIÓ GLOBAL DE LA JORNADA

Quina és la teva valoració global de la jornada, expressada en una escala de l'1 *(molt deficient)* al 10 *(excel·lent)*?

Resultat: 7,90

1. DINÀMICA PARTICIPATIVA DEL TALLER AMB ELS COMECIANTS 20/06/2012

L'assistència al taller va ser significativa amb la presència de més de quinze persones, totes elles vinculades al món comercial i empresarial de Valldoreix.

Els assistents van ser repartits en dos grups diferents de treball i liderats per una moderadora.

Degut a l'ajustat del temps i a la densitat del material de treball, es va procedir a una ràpida roda de presentacions on cadascú.

Tot seguit es va fer una explicació de la dinàmica amb l'objectiu de buscar els punts forts i els punts febles respecte a les quatre dimensions de treball que estructuraven el taller: Valldoreix es mou EN VEHICLE PRIVAT, EN TRANSPORT PÚBLIC, A PEU I AMB BICICLETA.

Després aquestes opinions es varen posar en comú entre el conjunt dels dos grups, i es varen anar agrupant per temes, ja que n'hi havia de repetides; algunes idees amb molta exactitud, d'altres complementàriament, aportant matisos i enriquiment mutu entre les visions dels dos grups.

1. DESCRIPCIÓ DE LES APORTACIONS

S'ha volgut rescatar al màxim possible la literalitat de les expressions dels participants, i quan hi ha hagut una idea repetida, s'han reproduït les diferents aportacions per enfatitzar el grau de repetició d'aquella reflexió.

VALLDOREIX ES MOU ... EN VEHICLE PRIVAT

a) APARCAMENTS

PUNTS FEBLES: Àrea de càrrega i descàrrega, escassetat i incivisme.

Àrea de càrrega i descàrrega: Manca de zones de càrrega i descàrrega.

Àrea de càrrega i descàrrega: Les poques zones de càrrega i descàrega que hi ha, s'utilitzen indisciplinàriament. No s'utilitza la targeta de transport.

Escassetat: Pàrquing davant de la Caixa, Valldoreix Actiu, Guatlles...

Escassetat: C/ Zanui no permet a alguns negocis tenir aparcament i a d'altres sí.

Escassetat: Manca habilitar una zona de pàrquing a la zona de Monmany-Castellot, a la zona de Mas Roig.

Incivisme: Qui té pàrquing no el fa servir, no apaquen a l'interior de la vivenda.

PUNTS FORTS: Xarxa d'aparcaments i incivisme.

Xarxa apàrcament: Es pot aparcar bé davant de casa, sobretot en els carrers secundaris.

Incivisme: Hi ha permisivitat a l'hora d'aparcar.

b) DISTRIBUCIÓ DEL TRÀNSIT

PUNTS FEBLES: Zones conflictives.

Zones conflictives: Zona escolar, Mas Fuster i Vall d'Or.

Zones conflictives: La sortida en vehicle des de l'Estació és un coll d'ampolla, poques sortides de vehicle de la zona.

PUNT FORTS: El cotxe

El cotxe: En un futur el cotxe serà elèctric però serà cotxe.

c) VIES, MANTENIMENT I SENYALITZACIÓ

PUNTS FEBLES: Pavimentació, senyals, conflictivitat i escassetat.

Senyals: A la Rambla Jacint Verdaguer manca sincronització del semàfor.

Senyals: Manca de senyalització per vehicles a la zona de Can Monmany.

Senyals: Manca de senyalització a la rambla M. Cinto a la cruïlla amb Nard.

Senyals: Manca manteniment de la senyalització horitzonatl: discos, ratlles...

Conflictivitat: Les senyalitzacions no són clares i duen a la confusió.

Miralls: Falten miralls en creuaments amb poca visibilitat.

Conflictivitat: A Valldoreix hi ha estops contranatura i el que creen és indisciplina.

Senyalització: La connexió amb la B-30: està sense indicar i sense fer.

Conflictivitat: Complicació amb la localització dels comerços.

Escassetat: Manca de senyalització a passeig Nard per anar a l'Hospital General.

Escassetat: Manca de senyalització a Mas Fuster (camí de la salut, bosc).

d) VELOCITAT

PUNTS FEBLES: Reductors de velocitat.

Reductors de velocitat: Massa bandes rugoses, com a elements reductors de la velocitat. Fan malbé el cotxe i no són útils.

Reductors de velocitat: Quan s'instal·len les bandes, i és una zona on no hi ha vorera, els cotxes ocupen aquest espai i les motos passen pel costat o per les bandes arrancades.

e) CONTAMINACIÓ

PUNTS FEBLES: Soroll.

Soroll: El paviment de la Rambla de Jacint Verdaguer provoca molts sorolls.

VALLDOREIX ES MOU... EN TRANSPORT PÚBLIC

a) XARXA D'AUTOBUSOS

PUNTS FEBLES: Xarxa i connectivitat.

Xarxa: És escàs i pocs recorreguts.

Xarxa: A Can Calopa no hi ha servei d'autobusos.

Connectivitat: Si ve algú de Barcelona amb els FGC quan agafa l'autobús no sap quina és la parada (no estan marcades les línies)

PUNTS FORTS: Genèric

Genèric: El servei ha millorat

b) FREQÚÈNCIA CIRCULACIÓ I HORARIS

PUNTS FEBLES: Freqüència, horaris i preus.

Freqüència: Falta més freqüència de transport públic i l'horari a la nit és massa just.

Horaris: Són puntuals.

Genèric: És un servei necessari per a determinada gent.

Preus: És econòmic.

VALLDOREIX ES MOU... AMB BICICLETA

a) CARRIL BICI

PUNTS FEBLES: Escassetat de carril bici, necessitat de seguretat, connexió

Conexió: Manca conectar amb altres carrils.

Ús: Veiem poques bicicletes i carrets de nens.

VALLDOREIX ES MOU... A PEU

a) PUNTS CONFLICTIUS

Els encreuaments a peu a Can Cadena són difícils.

La sortida de Mas Fuster per anar a peu és dolenta.

b) VORERES

PUNTS FEBLES: Voreres, obstacles

Voreres: Voreres estretes i abonyegades, manca de rajoles

Obstacles: Arbres morts a la zona de les voreres.

Obstacles: Instal·lacions amb pals al mig de les voreres.

Obstacles: Verdisses dels veïns que cauen cap al carrer.

Obstacles: Les marquesines fora.

PUNTS FORTS: Xarxa

Xarxa: Bons recorreguts a peu curts, per caminar uns 10 minuts.

VALLDOREIX ES MOU... CONCEPTES GENÈRICS DE CIUTAT

Als carrers principals les voreres no són altes i en canvi en vies secundàries sí.

Compte amb els canvis perquè perjudiquen la continuïtat dels negocis.

Els carrers sense voreres que no siguin vies principals, si sobretot han d'anar les bicicletes o a peu.

Falten ponts.

Dèficit de drenatge en determinats carrers, quan plou.

4. VALORACIÓ TÈCNICA DE FUNCIONAMENT DEL TALLER AMB ELS COMERCIANTS

Vam comptar amb prou massa crítica per obtenir bons resultats del taller. Alhora, el treball amb les petits grups va ser molt fructífer i va generar moltes idees i de bona qualitat.

Els assistents es van mostrar participatius, receptius, i amb ganes de col·laborar, alhora que s'expressaven amb criteri i un bon nivell d'argumentació.

El funcionament del taller ha estat molt correcte.

En relació a les aportacions, en cap cas es van generar contradiccions o visions oposades, més aviat, els grups matisaven i enriquien les seves perspectives entre sí, i allà on alguns havien arribat reflexivament, els que havien passat per alt aquells conceptes, els compartien i validaven. Evindentment, en consonància al mencionat, no hi va haver cap situació conflictiva i el desenvolupament de la sessió va ser fàcil.

Sembla clar per tant que hi ha un alt nivell de coincidència en el diagnòstic de les necessitats de mobilitat que requereix Valldoreix, i què hi ha percepcions compartides respecte als punts forts i febles.

INFORME D'AVALUACIÓ

Acte	**Taller de validació de la diagnosi:Comerciants**		
Projecte	Valldoreix es mou	**Dates:**	20 de juny de 2012
Ajuntament:	EMD - Valldoreix	**Comarca:**	Vallès occidental

INDICADORS D'AVALUACIÓ

		Mitjanes
Sobre el temps		
1.1	Horari	8,83
1.2	Distribució	7,83
1.3	Puntualitat	8,57
Espai i infraestructura		
2.1	Accessibilitat	9,33
2.2	Adequació de l'espai	9,33
Continguts		
3.1	Els objectius de la sessió han estat clars?	8,17
3.2	Creu que els objectius de la sessió són interessants?	8,33
Dinàmica de grup		
4.1	Durada de la sessió ha sigut bona	8,33
4.2	El ritme de la sessió ha estat bo?	8,00
4.3	He tingut l'oportunitat de manifestar les meves idees?	8,50
4.4	El grau de debat de la sessió ha estat l'adient?	7,67
4.5	La conducció de la jornada ha estat bona?	8,00
Sobre el resultat:		
5.1	S'han cobert les meves expectatives.	7,32

VALORACIÓ GLOBAL DE LA JORNADA

Quina és la teva valoració global de la jornada, expressada en una escala de l'1 *(molt deficient)* al 10 *(excel·lent)*?

Resultat: 7,60

Valldoreix es mou

PACTE PER A LA MOBILITAT

1. La ciutadania té el dret a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim d'impacte ambiental possible.
2. L'accessibilitat és un concepte que vincula la configuració del territori i del seu sistema de transport amb la satisfacció de les necessitats de mobilitat dels ciutadans.
3. Tal i com estableixen les Directrius Nacionals de Mobilitat recollides en la Llei de Mobilitat de Catalunya[1] i el Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, assumim que la mobilitat de Valldoreix ha d'estar basada en la integració dels següents criteris:

    a. **Competitivitat:** Configurar un mapa de mobilitat més vinculat a la relació cost-eficiència, l'eficàcia i l'economia, per millorar la competitivitat del servei.
    b. **Integració social:** L'accessibilitat no ha de ser un factor d'exclusió social. La mobilitat de Valldoreix ha de garantir la igualtat d'ús de l'espai a tots els ciutadans per igual i prioritzar els més desfavorits.
    c. **Qualitat de vida:** Incrementar la qualitat de vida de la ciutadania, promovent que el el mapa de mobilitat i l'organització territorial d'aquest facilitin els desplaçaments del ciutadà. Prioritzar la mobilitat a peu i en bicicleta.
    d. **Salut:** Reduir les emissions contaminants i la contaminació acústica, amb l'objectiu de millorar les condicions de salut de la ciutadania.
    e. **Seguretat:** Aportar més seguretat en els desplaçaments, amb l'objectiu de reduir al màxim el nombre de víctimes d'accidents de trànsit.
    f. **Sostenibilitat:** Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles, seguint els objectius fixats pel protocol de Kyoto, en relació a la reducció dels gasos de l'efecte hivernacle. Incidir en la reducció del consum de recursos energètics contaminants i fomentar l'ús de combustibles nets, amb un menor impacte ambiental.

4. Prioritzar els conceptes de proximitat i accessibilitat sobre els de mobilitat i transport.
5. Potenciar l'intercanvi modal, per tal que impliqui estratègies diferents per a cada un dels modes de transport. Promoció dels modes no motoritzats i el transport públic, per assolir l'objectiu d'un ús més racional del vehicle privat.

[1] Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

En relació a aquests principis genèrics promourem una mobilitat a Valldoreix més ordenada, segura, equilibrada, sostenible i eficient. Per aquesta raó aplicarem els següents criteris en la mobilitat a partir de l'aprovació de l'Estudi de Mobilitat:

1. Definirem una sèrie d'àmbits de dimensió reduïda com a illes pacificades. Seran zones d'accés prioritari per als residents amb ús prioritari per a vianants i amb connivència amb l'ús de la bicicleta i del vehicle motoritzat. Als àmbits pacificats s'hi accedirà des de vies perimetrals d'accés i estaran conformats per vies 30 i zones de prioriotat peatonal 20.
2. Els carrers principals d'acostament i arribada a aquestes àrees pacificades estaran conformades per vies primàries i secundàries on estarà garantit l'aparcament i la velocitat serà limitada a 40.
3. Potenciarem i prioritzarem els vials d'una sola direcció amb aparcament incorporat, tenint en compte les zones comercials existents de Valldoreix i la relació amb la xarxa viària de Sant Cugat del Vallès.
4. Implantarem una xarxa de carril bicicleta que fomenti i faciliti la mobilitat interna i connecti amb els diferents barris, amb l'estació de tren, amb els centres escolars i amb Sant Cugat del Vallès, tenint present l'orografia de la vila.
5. Potenciarem l'ús del transport públic racionalitzant i potenciant la xarxa actual i fomentant i millorant la connectivitat amb el municipi de Sant Cugat del Vallès.

Aquest pacte pretén ser un compromís mutu entre la ciutadania, el govern i els tècnics municipals per treballar en un model de mobilitat consensuat. Té per objectiu assolir que el model sigui sostenible i que proposi solucions i alternatives als problemes detectats en la fase de diagnosi de Valldoreix es mou.

El pacte pretén fixar els criteris que han d'orientar les actuacions de les administracions, especialment la de l'EMD, en matèria de mobilitat i que hauran de quedar reflectits anualment en les accions del govern municipal.

Aquest pacte ha estat treballat i consensuat pels membres de la Taula de Mobilitat del procés de participació, i es durà a debat en el si del Consell de la Vila.

Buidatge del Taller de validació de Propostes

Procés de Participació de ***Valldoreix es mou***

CIVIS

ÍNDEX

1. DINÀMICA PARTICIPATIVA 3

2. VALORACIONS GENERALS del PACTE per a la MOBILITAT i dels PRINCIPALS CRITERIS 4

3. VALORACIONS DE LES MESURES DE L'ESTRATÈGIA DE VALLDOREIX AMB BICICLETA 6

3.1. PERCEPCIONS I VALORACIONS DELS ASSISTENTS EN BASE AL NOU MAPA DEL DESENVOLUPAMENT DEL CARRIL BICI 6

4. PERCEPCIONS I VALORACIONS DELS ASSISTENTS EN BASE AL NOU PROJECTE DE MOBILITAT A PEU .8

5. VALORACIONS DE LES MESURES DE L'ESTRATÈGIA DE VALLDOREIX AMB VEHICLE PRIVAT.....11

5.1. PERCEPCIONS I VALORACIONS DELS ASSISTENTS EN BASE ALS CRITERIS PLANTEJATS 11

6. VALORACIÓ TÈCNICA DE FUNCIONAMENT DEL TALLER 12

7. VALORACIÓ CIUTADANA DE FUNCIONAMENT DEL TALLER.....13

1. ***DINÀMICA PARTICIPATIVA***

1.NOM DELS ASSISTENTS

2.VALORACIONS GENERALS del PACTE per a la MOBILITAT i dels PRINCIPALS CRITERIS

3. VALORACIÓNS DE LES MESSURES DE L'ESTRATÈGIA DE VALLDOREIX AMB BICICLETA

3.1. PERCEPCIONS I VALORACIONS DELS ASSISTENTS EN BASE AL NOU MAPA DEL DESENVOLUPAMENT DEL CARRIL BICI

3.2. VALORACIONS DE LES DEMANDES RECOLLIDES I COM QUADREN AMB ELS CRITERIS DEL PACTE PER LA MOBILITAT

4. VALORACIÓNS DE LES MESSURES DE L'ESTRATÈGIA DE VALLDOREIX A PEU

4.1. PERCEPCIONS I VALORACIONS DELS ASSISTENTS EN BASE AL NOU PROJECTE DE MOBILITAT A PEU

4.2. VALORACIONS DE LES DEMANDES A PEU RECOLLIDES I COM QUADREN AMB ELS CRITERIS DEL PACTE PER LA MOBILITAT

5.VALORACIÓ TÈCNICA DE FUNCIONAMENT DEL TALLER

2. ***VALORACIONS GENERALS del PACTE per a la MOBILITAT i dels PRINCIPALS CRITERIS***

Es presenta el concepte global del Pacte de Mobilitat que ve ha estat l'inspirador del futur Estudi de Mobilitat de Valldoreix, incidim en avaluar els principals criteris de mobilitat que es plantegen:

- Illes pacificades: velocitats 20 (plataforma única) / 30 (vorera elevada).
- Vies principals: velocitat 40 i aparcament garantit.
- Vies d'una direcció, més aparcament.
- Carril bici que connecti els diferents barris + connexió amb FGC, Centres Escolar i Sant Cugat.
- Racionalització del transport públic, millorant la connectivitat interna i amb Sant Cugat.

Aportacions Grup A (Eduardo i Laura):

1. A priori la velocitat 20 – 30 km/h es percep com a massa lenta. Es viu amb algunes resistències la reducció de velocitat, excepte aquells que entenen la proposta perquè es posen en situació del vianant. La tendència és a pensar molt en format vehicle privat.
2. Hi ha crítiques al sentit únic perquè consideren que no és ni eficaç ni eficient: Fa que els conductors facin més llargs els recorreguts amb les implicacions de pèrdua de temps, major despesa de combustible, etc. Per alguns assistents, el nou plantejament de mobilitat implica més despesa, més contaminació i més temps de desplaçaments.
3. Hi ha certes contradiccions entre les demandes per millorar els desplaçaments a peu (fer les voreres transitables, eliminar obstacles, ampliar-les, etc.) i entre les resistències a que es redueixin les velocitats.
4. Els participants ràpidament perden de vista el concepte general i passen a fer demandes concretes sobre temes que els preocupen personalment:
    - Dubtes sobre el cost de posar i treure voreres i qüestionaments sobre si val la pena assumir aquests costos.
    - Calen més aparcaments.
    - Els aparcaments no poden excloure als no residents perquè les visites que es reben venen en cotxe i no poden aparcar en l'interior de les cases.
    - Cal una major senyalització.
    - Cal indicacions de punts d'interès, etc., pels forans.
    - Cal una bona senyalització dels aparcaments en els llocs / centres d'interès.

- Hi ha dubtes sobre si es compliran les velocitats indicades.
- Veuen problemàtica l'aplicació del sentit únic: crearà resistències, confusions, etc.
- Cal més control policial perquè s'apliquin les mesures preses, es sancioni el seu incompliment.
- Les voreres dificulten el desplaçament a les persones amb mobilitat reduïda.
- La velocitat tendeix a autoregular-se si apliques doble sentit i incorpores aparcaments.
- És important alçar les voreres per donar seguretat als peatons i bicicletes.

5. Hi ha assistents que no acaben de lligar el Pacte de Mobilitat amb les demandes i necessitats que van plantejar en la fase de diagnòstic del passat mes de juny, sobretot també perquè hi ha moltes persones que no hi van assistir.

Aportacions Grup B (Marta):

1. La idea global que transmet el Pacte per a Mobilitat és bona.
2. Les velocitats que marquen són adequades, sobretot el projecte d'anar a 20 Km/h.
3. S'ha d'Educar – incentivar, senyalitzar i que la denúncia per l'òrgan competent sigui l'últim recurs.
4. Si hi ha denúncia, que reverteixi en treballs a la comunitat.

3. VALORACIONS DE LES MESURES DE L'ESTRATÈGIA DE VALLDOREIX AMB BICICLETA

3.1. PERCEPCIONS I VALORACIONS DELS ASSISTENTS EN BASE AL NOU MAPA DEL DESENVOLUPAMENT DEL CARRIL BICI

- Vist sobre el mapa i en comparació a la pràctica inexistència de carril bici, el nou traçat de carril bici, en general, els hi sembla correcte / adequat com una primera fase d'implantació, però a posteriori caldrà afegir altres fases d'ampliació, sobretot pel que fa a una ampliació de les connexions entre el nord i sud de la ciutat, que ara estan reduïdes a la mínima expressió (p.ex. c/ Borràs).
- En general veuen reflectides les seves demandes de connexió del carril bici amb els FGC, San Cugat i la zona del Complex Esportiu i el CEIP Jaume Ferran i Clua.
- Els més experts però no comparteixen els criteris de fer sentit únic de bicicletes en la part de dalt (Av. Ramon Alcalde Escayola i continuació), perquè són espais de major dificultat d'accés (per la pendent geogràfica) i per tant s'hauria d'ampliar a doble carril, sense reduir les dimensions dels dos carrils per evitar perillositats (o sigui no fer dos carrils en l'espai d'un). A més quan està mullat aquella zona és perillosa per circular amb bici. Consideren que no acaba d'estar pensat per desplaçaments de bici quotidians, sinó que el traçat té un enfocament més esportiu.
- A més, des d'una perspectiva de mobilitat global, a la zona de l'Av. Alcalde Ramon Escayola es veu com impossible que ubiquin zona d'aparcament i carril bici, és una avinguda massa estreta.
- El carril bici hauria d'anar sempre a la dreta d'on circulen els cotxes, ja què per la dreta sempre circulen els que van més lents i seria una forma de conciliar – donar seguretat a tots dos tipologies de vehicles..
- Cal més seguretat per evitar el robatori de les bicicletes.
- Cal ampliar els aparcaments per la bici.

A continuació analitzem només aquelles mesures plantejades per més d'un ciutadà i que es van presentar en un quadre, és a dir, les nou primeres mesures.

1) **General** No hi ha més que 700 metres per moure's en bicicleta i la resta de recorregut cal fer-lo per vies destinades als vehicles. CARRIL BICI La Floresta (7)

Aportacions: Es reconeix que amb el nou traçat aquesta realitat queda àmpliament superada.

2) **Connexió** carril bicicleta amb Sant Cugat. CARRIL BICI (6)

   Aportacions: Es valora positivament que aquest aspecte quedi recollit en el nou traçat. (Algú entén que es recupera una antiga via paral·lela a la via del tren i es reconeix com a una bona opció)

3) **Aparcament** Manca aparcament en equipaments i al llarg de l'itinerari. APARCAMENT BICI. Escoles, Casalet, Estació (6)

   Aportacions: Es continua reclamant aquesta mesura perquè tot i què s'intueix no es veu reflectida en el nou mapa de carril bici

4) **Xarxa** Potenciar els recorreguts amb bicicleta i a peu a les escoles per a que els nens i els joves arribin amb bicicleta als centres. CARRIL BICI Centres Escolars (4)

   Aportacions: Es reconeix aquesta intenció en el nou traçat del carril bici.

5) **Seguretat** Les tortugues i les plataformes elevades són obstacles perillosos per a les bicicletes. CARRIL BICI (2)

   Aportacions: Si que hi ha algun comentari en aquest sentit, però no s'aporten solucions.

6) **Seguretat** Manca de seguretat en els itineraris de bicicletes sobretot per als nens. CARRIL BICI (2).

   Aportacions: En el nou traçat de bici que contempla escoles s'hauran d'extremar les mesures de seguretat és a dir, per sobre de tot, reducció de velocitat.

7) **Xarxa BTT** Tràfic al carrer canal de la Mànega i el Col·legi el Pinar de Btt, i no hi ha

   un pas exclusiu per a les bicicletes. CARRIL BICI (2)

   Aportacions: No hi ha comentaris vinculats a aquesta idea

8) **Deficiències** Disseny deficient per lligar les dues rodes i el quadre (p.ex. aparcament

   EMD). APARCAMENT BICI Aparcament EMD (2)

   Aportacions: No hi ha comentaris vinculats a aquesta idea

9) **Orografia** Colònia Montserrat, molta pendent per poder anar amb bicicleta. APARCAMENT BICI. Colònia Montserrat i Sant Francesc (2)

   Aportacions: En el traçat del nou carril bici es percep que no se contempla aquest territori, i tampoc hi ha una demanda de què es connecti a la xarxa bici.

4. PERCEPCIONS I VALORACIONS DELS ASSISTENTS EN BASE AL NOU PROJECTE DE MOBILITAT A PEU

- El mapa dels traçats a peu genera desconcert, no s'acaba d'entendre, crea confusions. S'interpreta que les vies de penetració i arribada (vies ràpides de màxim 40) alhora seran vies on es prioritzi el desplaçament a peu i es percep com a contradictori.

- Les demandes es centren molt en la gran quantitat d'obstacles que dificulten anar a peu: bosses de fulles, brosses, marquesines d'autobús, obstacles en vertical (pals, senyals, etc.). En definitiva, parlen de voreres lliures.

- La poda representa el major obstacle en la mobilitat a peu per les voreres de Valldoreix. La correcta aplicació del calendari de revisions i l'augment de regularitat d'aquestes, així com més rapidesa en la recollida de les bosses de poda serien dues solucions per controlar aquest problema. A més, consideren que permetent que les bosses de poda es col·loquin a la calçada alliberarien les voreres i farien de fre de la velocitat. Aquesta mateixa idea es proposa amb els cubells d'escombraries.

- Respecte als tipus de voreres es planteja una dicotomia d'opinions:

    - La plataforma única de les zones a 20 es concep com la millor solució per eliminar obstacles per a les persones amb mobilitat reduïda, en tant que les voreres són en si mateixes un handicap per la mobilitat d'aquest col·lectiu. A més, que la vorera estigui a la mateixa alçada que la calçada es considerat pel vianant com més agradable, inclús més estètic.

    - La vorera elevada de les zones a 30 es considera molt important per a la seguretat dels vianants ja que els vehicles acostumen a no complir els límits de velocitat, així com per que aquests tampoc no envaeixin les voreres aparcant. Aquest model de carrer es també útil per delimitar l'espai corresponent a les bicicletes i als vianants.

- És important que es tinguin en compte la construcció de ponts per millorar la mobilitat a les zones incomunicades per les rieres (carrer Canari).

- Les voreres han de ser transitables, no cal que siguin noves. Els vianants volen:

    - no han trobar-se obstacles per moure's a peu (ni marquesines, ni pals de la llum, ni sacs de brossa, ni cubells d'escombraries...),

    - sentir-se segurs caminant per les voreres amb una bona senyalització d'aquestes, amb el paviment adient a les característiques dels carrers amb més humitat (a la zona de la Barceloneta) o corregir la pendent d'alguns carrers que són intransitables els dies de pluja (baixa molta aigua i és perillós).

- Deixant de banda les voreres, es van referir als passos de vianants que més enllà de posar-se'n més caldria que hi haguessin miralls pels vehicles ja que de vegades no veuen els vianants.

En l'anàlisi de les qüestions destacades en l'anterior fase trobem les següents reaccions:

1) **Accessibilitat.** Obstacles que dificulten a tothom per desplaçar-se per les voreres, i especialment a aquelles persones amb mobilitat reduïda i persones que van amb cotxets de nens. Manca d'accessibilitat. (9)

   Aportacions: Es destaquen com a obstacles marquesines d'autobusos, pals de la llum, voreres estretes, arbres, sacs de brossa i cubells de les escombraries. Aquests són els elements que representen handicaps sobre els que s'hauria de treballar per eliminar-los.

2) **Voreres.** Trams sense voreres (4)

   Aportacions: Defensa de la plataforma única per la comoditat que comporta pel vianant, però cal tenir en compte l'incivisme dels vehicles i l'excés de velocitat dels mateixos.

3) **Aparcaments.** Aparcaments incívics, cotxes per damunt de les voreres. (4)

   Aportacions: es comenta el que ja indicàvem al parlar dels trams sense voreres.

4) **Ponts.** Manca de passarel·les per salvar l'obstacle de la riera i comunicar barris.(4)

   Aportacions: no hi ha comentaris vinculats a aquesta idea.

5) **Accessibilitat.** Barreres arquitectòniques són: pals de la llum, pals de telèfon, bústies de correus, arbres, cabines telefòniques, i la vegetació de les tanques de les cases que envaeix l'espai de la vorera, voreres aixecades per les arrels dels arbres. (3)

   Aportacions: hi ha una demanda generalitzada per fer transitables les voreres eliminant els obstacles indicats.

6) **Velocitat.** És perillós anar a peu, cotxes a molta velocitat. (3)

   Aportacions: no hi ha comentaris vinculats a aquesta idea.

7) **Excrements.** Poca educació cívica en relació als excrements dels animals. (3)

   Aportacions: Manca d'escombraries al carrer, en caldrien més.

8) **Poda**. Manteniment de la poda de l'arbrat públic i privat per permetre el pas de vianants i, a la vegada, els sacs treure'ls quan estan plens. (3)

   Aportacions: es repeteix la idea d'augmentar els controls per part de l'EMD en aquest àmbit.

9) **Manteniment.** Manteniment insuficient de les voreres i de la il·luminació, manteniment pintura, incloure-hi un semàfor. (2)

   Aportacions: no hi ha comentaris vinculats a aquesta idea.

10) **Obstacles.** Parada de l'autobús amb dificultat per sortir i caminar i les marquesines a la vorera estreta.

    Aportacions: no hi ha comentaris vinculats a aquesta idea.

11) **Obstacles.** Arbrat (viu i mort) que dificulta caminar.

    Aportacions: no hi ha comentaris vinculats a aquesta idea.

12) **Manteniment.** Manca de manteniment dels itineraris interns de Valldoreix, sobretot en relació a les rieres.

    Aportacions: caldrà motivar la gent per anar a peu.

5. VALORACIONS DE LES MESURES DE L'ESTRATÈGIA DE VALLDOREIX AMB VEHICLE PRIVAT

5.1. PERCEPCIONS I VALORACIONS DELS ASSISTENTS EN BASE ALS CRITERIS PLANTEJATS

- Els elements dissuasoris i reductors de velocitat han de passar a ser elements estructurals.
- Els hi agradaria que hi hagués una calendarització de les actuacions que es proposen.
- Com es farà per canviar la mentalitat de la població? S'ha d'aplicar i plantejar com un procés educatiu.
- Aquest nou plantejament, no farà fer més quilòmetres i que hi hagi més contaminació acústica?
- Plantejar possibles solucions per franges horàries.

A la vegada es demanden dues temàtiques per a informar a la població:

1. L'aparcament de l'Estació
2. El vial dels ocells.

6. VALORACIÓ TÈCNICA DE FUNCIONAMENT DEL TALLER

I va haver molts participació en la sessió de propostes. Va servir bàsicament per aprofundir en el procés de participació ja iniciat abans de l'estiu de 2012.

Remarcaríem dos aprenentatges tècnics:

- Els ciutadans idealitzen la mobilitat a peu i bicicleta, i sobre el paper sembla desitjable, però alhora de la veritat mostren resistències a posar limitacions a la circulació amb vehicle privat: sobretot pel que fa a les limitacions de velocitat i als carrers de direcció única. Hi ha una demanda general d'incrementar les places d'aparcament.
- Els ciutadans no han sabut veure en el projecte de pacificació respostes a les seves demandes de diagnòstic en referència a la mobilitat. En aquest cas cal fer un esforç pedagògic per vincular i demostrar amb arguments que sí que hi ha un lligam directe entre les seves demandes i la resposta municipal: per exemple les illes pacificades es la manera d'alliberar les voreres d'obstacles i fer-les transitables als vianants.

Tot i aquest incís, volem remarcar que hi ha hagut un grau d'acceptació del nou projecte de pacificació molt elevat. Tot i que la majoria dels participants van fer incidència en què voldrien gaudir de més espais de participació i de més llarga durada, donat que el projecte és complex.

7. VALORACIÓ CIUTADANA

INFORME D'AVALUACIÓ

Acte	**Taller de validació de propostes de l'Estudi de Mobilitat**		
Projecte	Valldoreix es mou	**Dates:**	13 de novembre de 2012
Ajuntament:	EMD - Valldoreix	**Comarca:**	Vallès occidental

INDICADORS D'AVALUACIÓ

1 Gens d'acord 2 Poc d'acord 3 Bastant d'acord 4 Molt d'acord

		Mitjanes
Sobre el temps		
1.1	Horari	7,35
1.2	Distribució	7,94
1.3	Puntualitat	8,09
Espai i infraestructura		
2.1	Accessibilitat	8,91
2.2	Adequació de l'espai	7,97
Continguts		
3.1	Els objectius de la sessió han estat clars?	8,24
3.2	Creu que els objectius de la sessió són interessants?	7,94
Dinàmica de grup		
4.1	Durada de la sessió ha sigut bona	8,04
4.2	El ritme de la sessió ha estat bo?	6,91
4.3	He tingut l'oportunitat de manifestar les meves idees?	8,53
4.4	El grau de debat de la sessió ha estat l'adient?	7,94
4.5	La conducció de la jornada ha estat bona?	8,09
Sobre el resultat:		
5.1	S'han cobert les meves expectatives.	7,35

VALORACIÓ GLOBAL DE LA JORNADA

Quina és la teva valoració global de la jornada, expressada en una escala de l'1 *(molt deficient)* al 10 *(excel·lent)*?

Resultat: **7,59**

Com heu rebut la informació d'aquesta jornada?
A casa (díptic)
Ha de millorar moltíssim. Per casualitat d'un e-mail
A casa (díptic)
Per correu electrònic
Bé
A casa (díptic)
Bústia a casa
Per mail
Per carta a casa
Per mail
Una amiga, per casualitat
Buzoneo
Díptic trobat pel terra al carrer
Buzoneo

Altres comentaris que vulgui aportar
Me interesa las calles particulares.
Poc temps de participació, massa teledirigit.
Continuar amb aquestes iniciatives.
S'ha presentat un pla on crec que no es recullen les aportacions dels participants.
Conèixer abans la possible calendarització del projecte.
Creo que todavia falta profundizar en el modelo propuesto, sobre todo en las islas pacificadas.
Que les millores s'efectuin el més aviat possible.
Ha faltat temps per aprofundir en el treball de grup.
No ens han avisat als què vam estar en els tallers. Malament.
Caldria repetir l'activitat per tal de poder afinar més el tema (en un altre dia).
Postures defensives per part dels moderadors.
Pocs participants. Y ahora qué? Con las conclusiones?
Sembla que no han tingut en compte les aportacions anteriors.

Estudi de Mobilitat

Procés participatiu

Taller de Propostes

VALLDOREIX- EMD

Vallès occidental

Diputació Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat

civis

intra

Valldoreix es mou

Procés participatiu de l'estudi de mobilitat de Valldoreix

- *Valldoreix es mou* ha estat un procés de participació destinat a construir el model de vila que volem en relació a la Mobilitat.
- Amb aquest procés hem validat la diagnosi i hem generat propostes per a la definició de l'Estudi de Mobilitat.

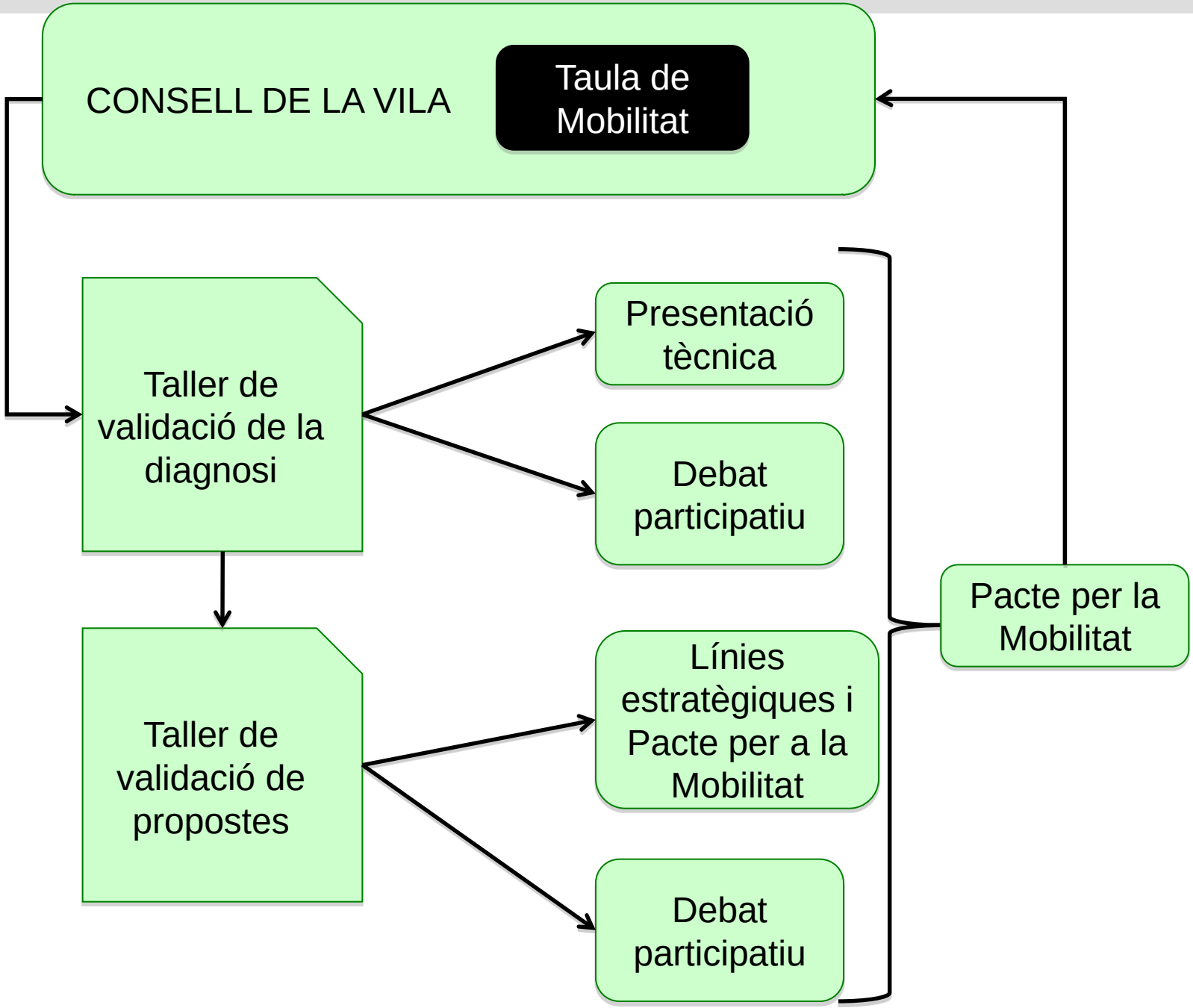
- Al llarg del procés s'han pogut realitzar aportacions en relació als següents eixos de mobilitat:
  - Valldoreix es mou a peu
  - Valldoreix es mou en bicicleta
  - Valldoreix es mou en vehicle particular
  - Valldoreix es mou en transport públic

- La difusió del procés de participació:
  - Mitjançant díptics: bustiada a tota la vila.
  - Mitjançant una pàgina web pròpia del projecte www.valldoreixparticipacio.cat
  - A través de mitjans de comunicació locals i les xarxes socials.
  - Butlletins municipals.
  - Mailing en cadascuna de les sessions.
  - Anuncis al Tot Sant Cugat.

- Varem gaudir d'una exposició cedida per la Diputació de Barcelona, que porta per títol: *Mobilitat 2.0. Cap a una nova cultura de mobilitat urbana*.
- Aquest exposició explicava quines són les principals línies de treball que s'estan duent a terme, des de la Diputació de Barcelona i des de la majoria de municipis de la província, en l'àmbit de la mobilitat

- Aquest projecte està vinculat amb el Consell de la Vila donat que és l'òrgan de referència en Participació ciutadana a Valldoreix.
- Va ser el Consell de la Vila qui inicià el procés amb la validació inicial del projecte i qui el tancarà amb la validació del Pacte per a la Mobilitat a Valldoreix.

- L'òrgan de seguiment del projecte:
  - Es creà i es consensuà en el sí del Consell de la Vila la composició i el funcionament de la Comissió de Seguiment del projecte, que vam anomenar Taula de Mobilitat.
  - Membres: d'entitats i associacions, persones a títol individual interessades en la Mobilitat de Valldoreix, i representants tècnics i polítics de l'EMD.


CONSELL DE LA VILA
Taula de Mobilitat
Taller de validació de la diagnosi
Presentació tècnica
Debat participatiu
Taller de validació de propostes
Línies estratègiques i Pacte per a la Mobilitat
Debat participatiu
Pacte per la Mobilitat

Taller amb els comerciants

- 20 de juny de 2012
- Nombre d'assistents: 16
- Nombre total d'aportacions: 49
  - Genèric: 5
  - Transport públic: 8
  - Vehicle privat: 26
  - Bicicleta: 2
  - A peu: 8
- Valoració global de la jornada: 7,45

Primera sessió amb la ciutadania

- 26 de juny de 2012
- A peu i en bicicleta
- Nombre d'assistents: més de 40
- Nombre total d'aportacions: 140
  - Genèric: 5
  - Bicicleta: 54
  - A peu: 81
- Valoració global de la jornada: 7,90

Segona sessió amb la ciutadania

- 3 de juliol de 2012
- Transport públic i en vehicle privat
- Nombre d'assistents: més de 50
- Nombre total d'aportacions: 164
- Modificacios de la diagnosi: 8
  - En transport públic: 63
  - En vehicle privat: 93
- Valoració global de la jornada: 7,60

Jornada de validació de propostes

- 13 de novembre de 2012
- Es va treballar el Pacte per la Mobilitat i la validació de les propostes per al nou Estudi de Mobilitat
- El nombre d'assistents: més de 40
- Valoració global de la jornada: 7,59

Conseqüències de l'actual model mobilitat

Consum i soroll | **Retencions** | **Aparcament** | **Espai** | **Accidents** | **Ciutat dispersa**

El Pla de Mobilitat Sostenible i Segur

PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT PRIVAT

- Jerarquització de la xarxa viaria
- Creació de Zones 30
- Carres de prioritat invertida

PROMOCIÓ DELS MODES DE MOBILITAT MÉS SOSTENIBLES

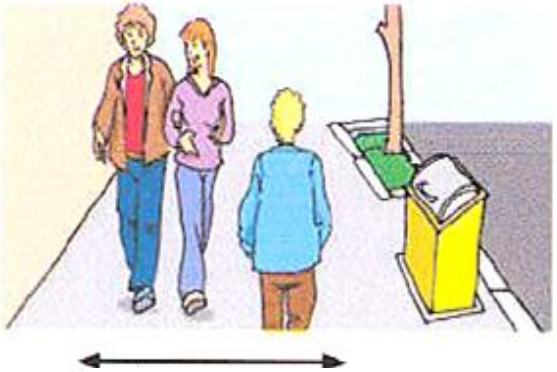
- Itineraris a Peu accessibles i segurs
- Eliminació de barreres
- Itineraris en Bicicleta
- Millorar el transport públic

PLANIFICACIÓ DEL TERRITORI

- Gestió de les interseccions i l'aparcament
- Noves infraestructures per la mobilitat
- Reducció del soroll i emissions

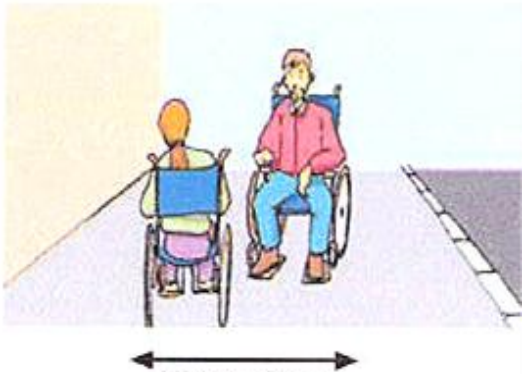
Millorar les voreres inferior a 0,90 m. Lliures de pas

Itineraris segurs, còmodes, continus i accessibles



Mínim 200 cm.

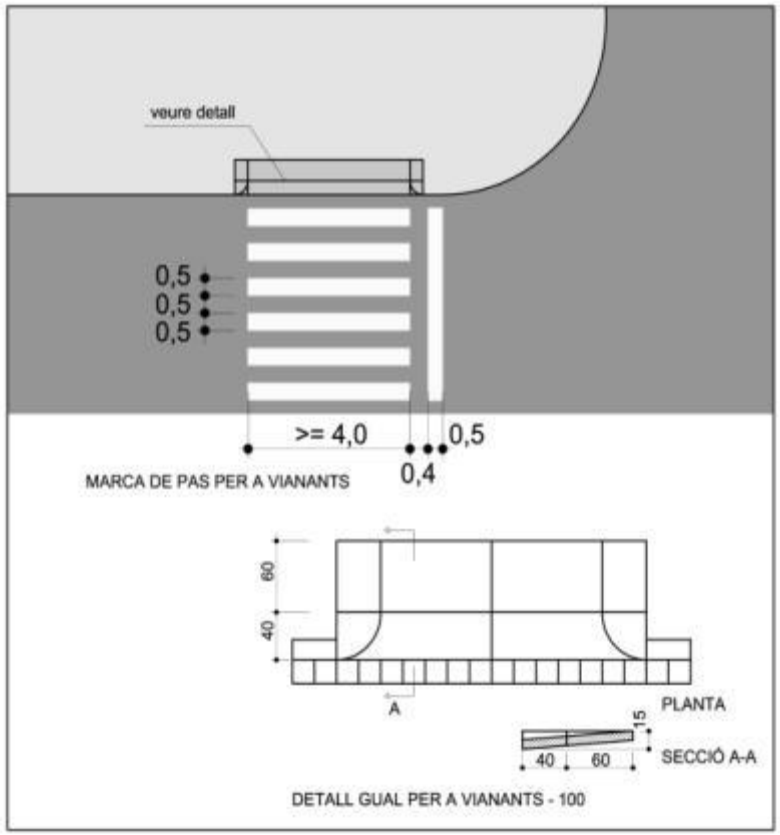
Mínim 170 cm.



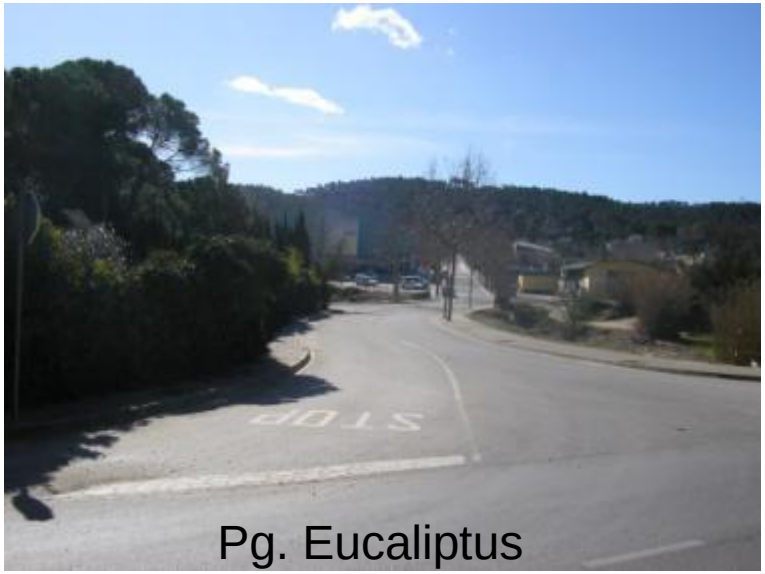
Mínim 180 cm.

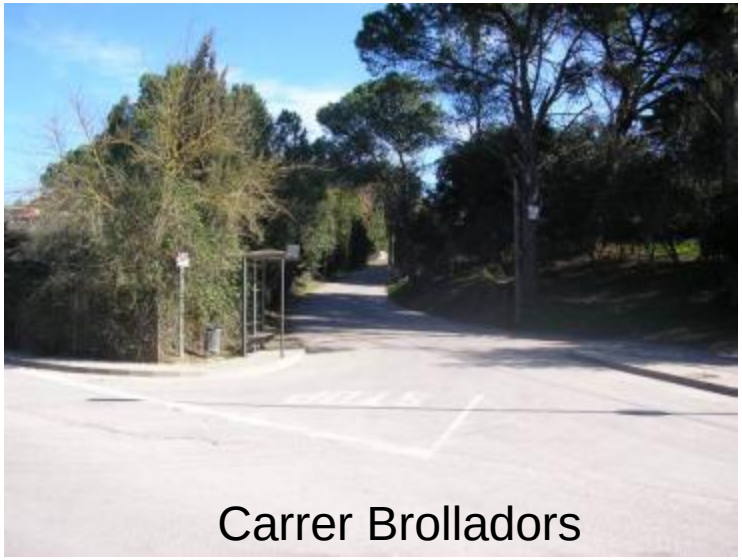
Exemples de situacions que es produeixen en les voreres, espai mínim que necessitem per moure'ns en seguretat i comoditat

Itineraris segurs, còmodes, continus i accessibles



PAS DE VIANANTS I GUAL
(Font de consulta: "Normes de Senyalització Urbana", Generalitat de Catalunya, Departament de Política territorial i Obres Públiques i Ajuntament de Barcelona,



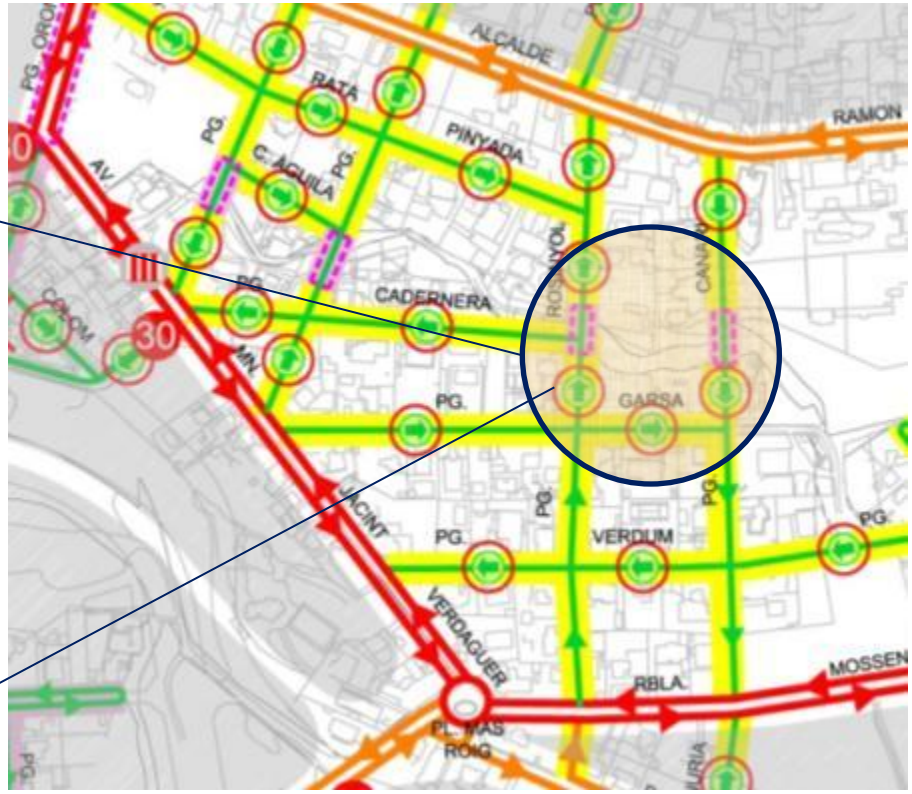


- Actuacions graduals en més 150 interseccions i voreres.

Millores desplaçaments a peu i d'accessibilitat

Valldoreix es mou

• Minimitzar l'efecte barrera de la Riera a Pg. Pardal- Merla- Rossinyol- Canari- Caçadors- Alzina, Pinar



Senyalització d'itineraris de vianants i ciclistes

Valldoreix es mou

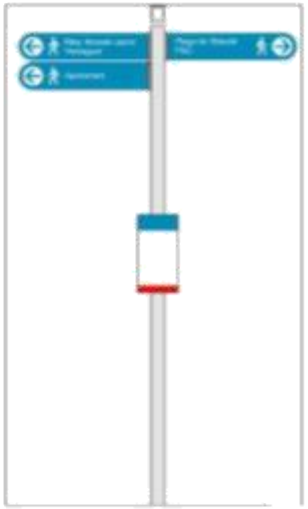
MODEL "A" MODEL "B"

SENYAL TIPUS 1

UBICACIÓ DINTRE DEL MUNICIPI, PRÒXIM AL PUNT DE TROBADA I A UNA DISTÀNCIA NO SUPERIOR A 500m.
FUNCIÓ INFORMACIÓ DIRECCIONAL.

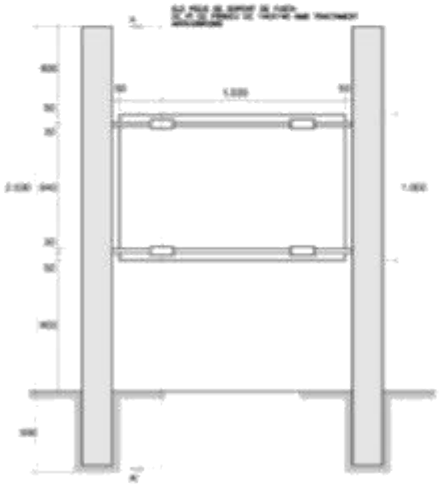
SENYAL TIPUS 2

UBICACIÓ DINTRE DEL MUNICIPI, PRÒXIM A L'APARCAMENT I A UNA DISTÀNCIA NO SUPERIOR A 500m.
FUNCIÓ D'INFORMACIÓ D'APARCAMENT I DIRECCIONAL.



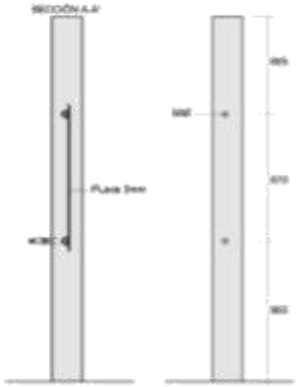
SENYAL TIPUS 3

(INFORMACIÓ DE DIRECCIÓ ITINERARIS PER A VIANANTS)
UBICACIÓ CRUÏLLES IMPORTANTS D'ITINERARIS DE VIANANTS.
FUNCIÓ: INDICAR LA DIRECCIÓ DELS CARRERS I PUNTS D'INTERÈS SEGUINT UNA RUTA D'UN ITINERARI DE VIANANTS.



SENYAL TIPUS 4

PUNT D'INFORMACIÓ A VIA NO MOTORITZADA



PUNT D'INFORMACIÓ (GEOMETRÍA)

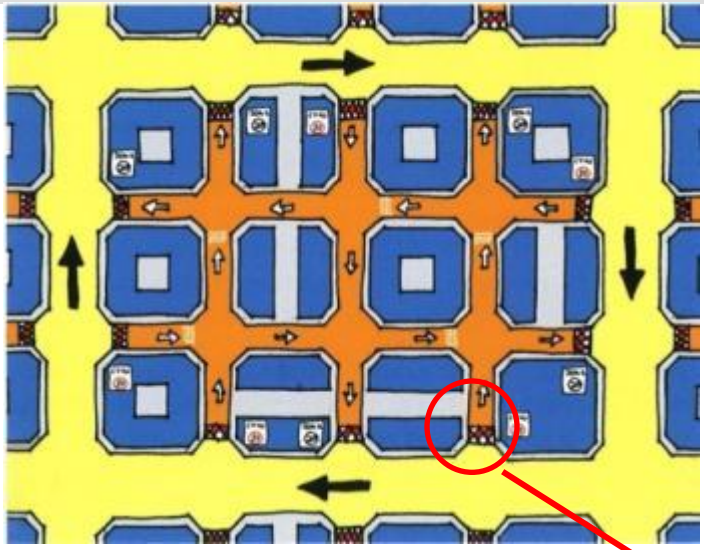
PUNT D'INFORMACIÓ (RETOLACIÓ)

- **Fomentar el turisme de rutes a peu i bicicleta**
- **Potenciar el centre social i comercial**

Millorar el transport col·lectiu

- Millorar el transport col·lectiu urbà i interurbà per tal d'aconseguir un servei de qualitat com una bona alternativa a la mobilitat en vehicle privat.
- Racionalitzar la localització de les parades del transport públic.
- Millorar la connectivitat de les línies de Valldoreix amb la xarxa de Sant Cugat del Vallès.

Pacificació i ordenació del trànsit



Les portes, elements de transició,carrers d'estar i de passar

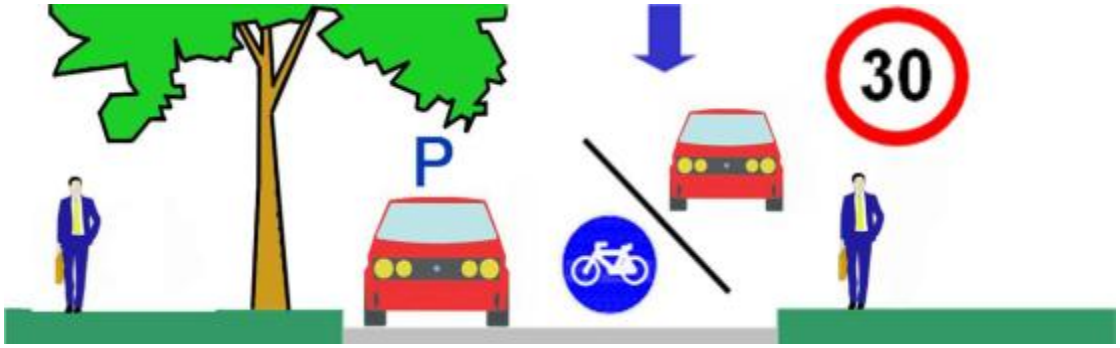
Objectius:

- Potenciar les vies d'estar.
- Incrementar la seguretat viària.
- Dissuadir el trànsit de pas.
- Reduir l'impacte ambiental de la motorització.
- Convivència entre diferents modes de transport.

Jerarquització viària

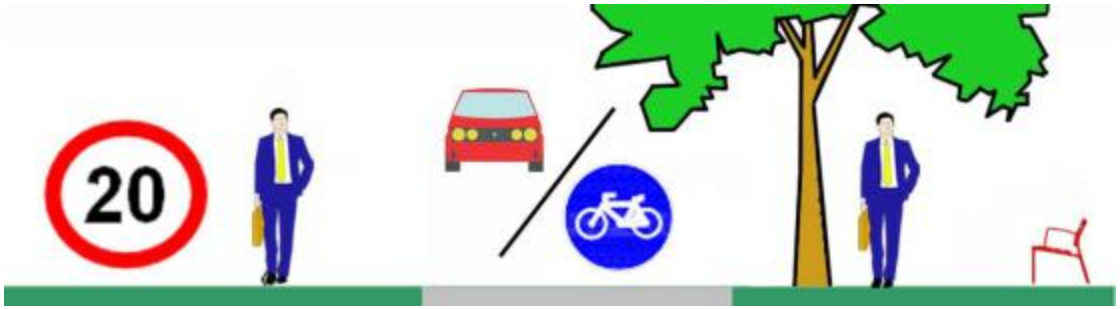
Vies de penetració: zona 40

Rbla. Mossèn C. Verdaguer, Av. Monmany, Ctra. La Floresta Pg. Rubí, Av. Vall d'Or, Av. R. Escayola, C. Rambla Jardí, C. St. Joan de la Creu i Passeig Nard.



Vies perimetrals d'accés: zona 30

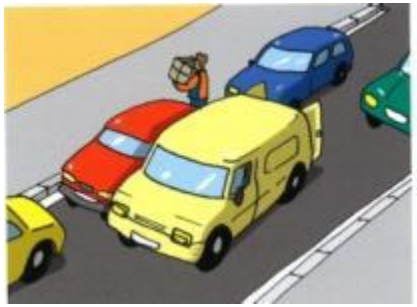
Pg. Pintor Romero, Av. Mas Fuster, Av. Joan Borràs, C. Sant Albert....

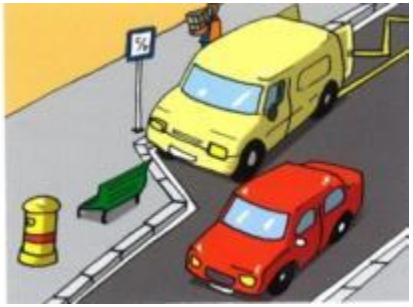


Vies de prioritat peatonal: zona 20

C.Tibidabo, C. Església, Pl. Estació, C. Sarrià, C. Brollador, C. Merla, C. Murillo, Pg. Verdum, Pg. Crisantem....

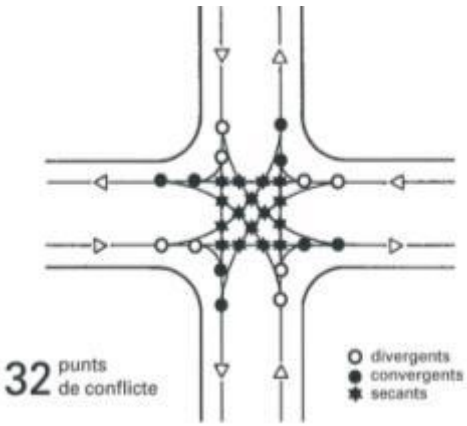
Ordenació i gestió del trànsit i l'aparcament

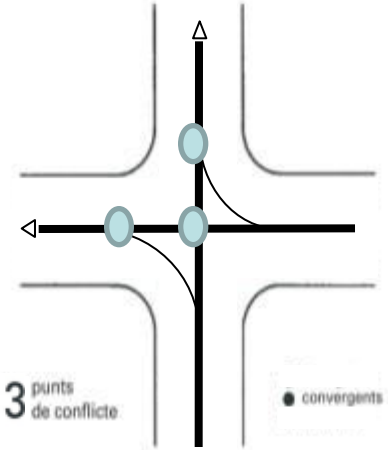




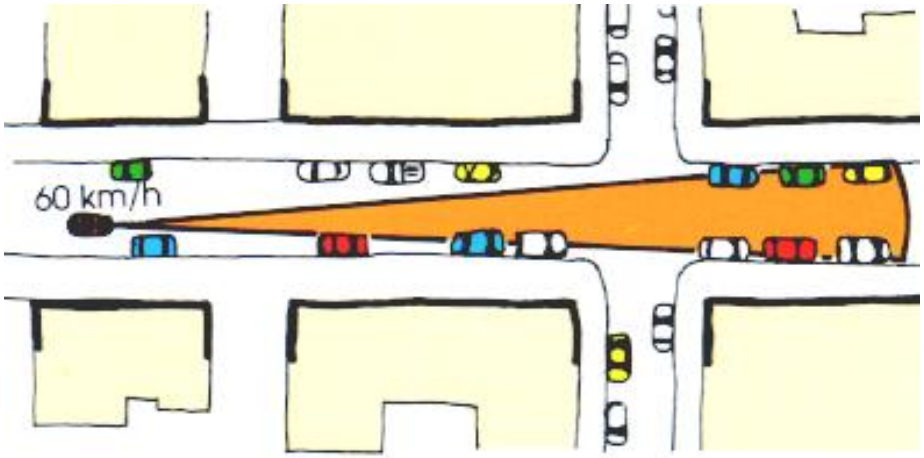
Objectius:

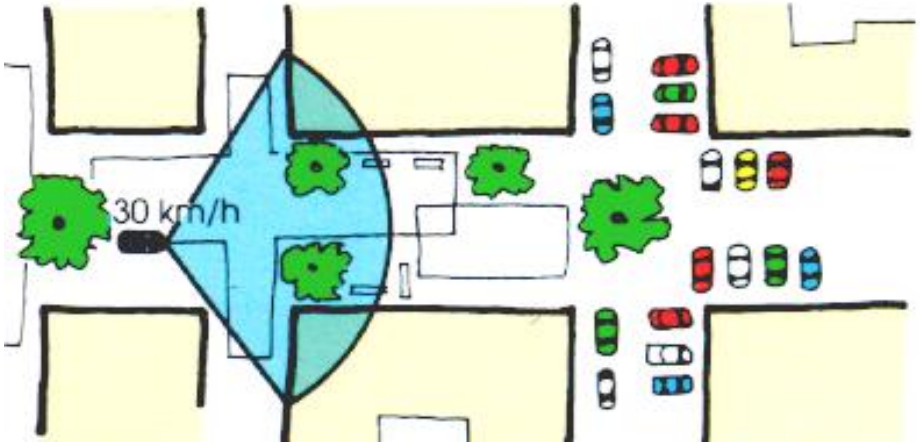
- Un sol sentit de circulació
- Ordenació de l'aparcament
- Ampliació voreres / bicicleta
- Reducció punts conflictius en les cruïlles





Incrementar la seguretat viària: La velocitat



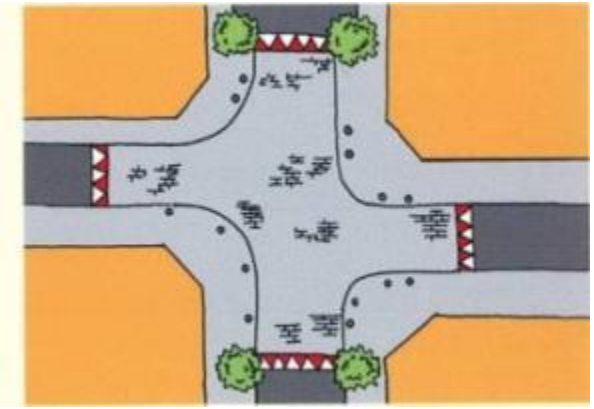


El camp visual i la concentració de l'automobilista varien en funció de la velocitat.

Elements de millora de la seguretat viària

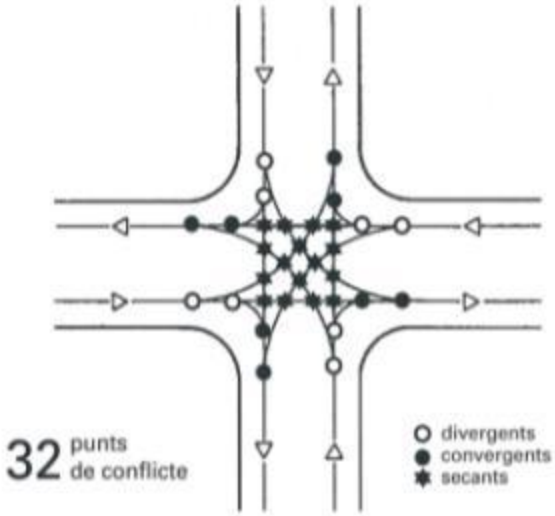
Plataforma elevada en cruïlla

Av. Vall d'Or – C. Miranda de Montserrat



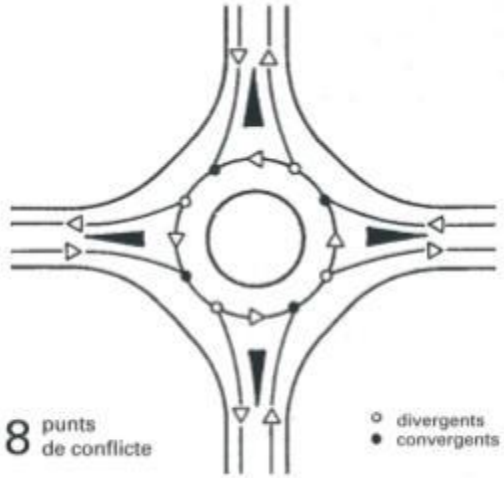
Elements pel control de la velocitat dels vehicles.

Elements de millora de la seguretat viària



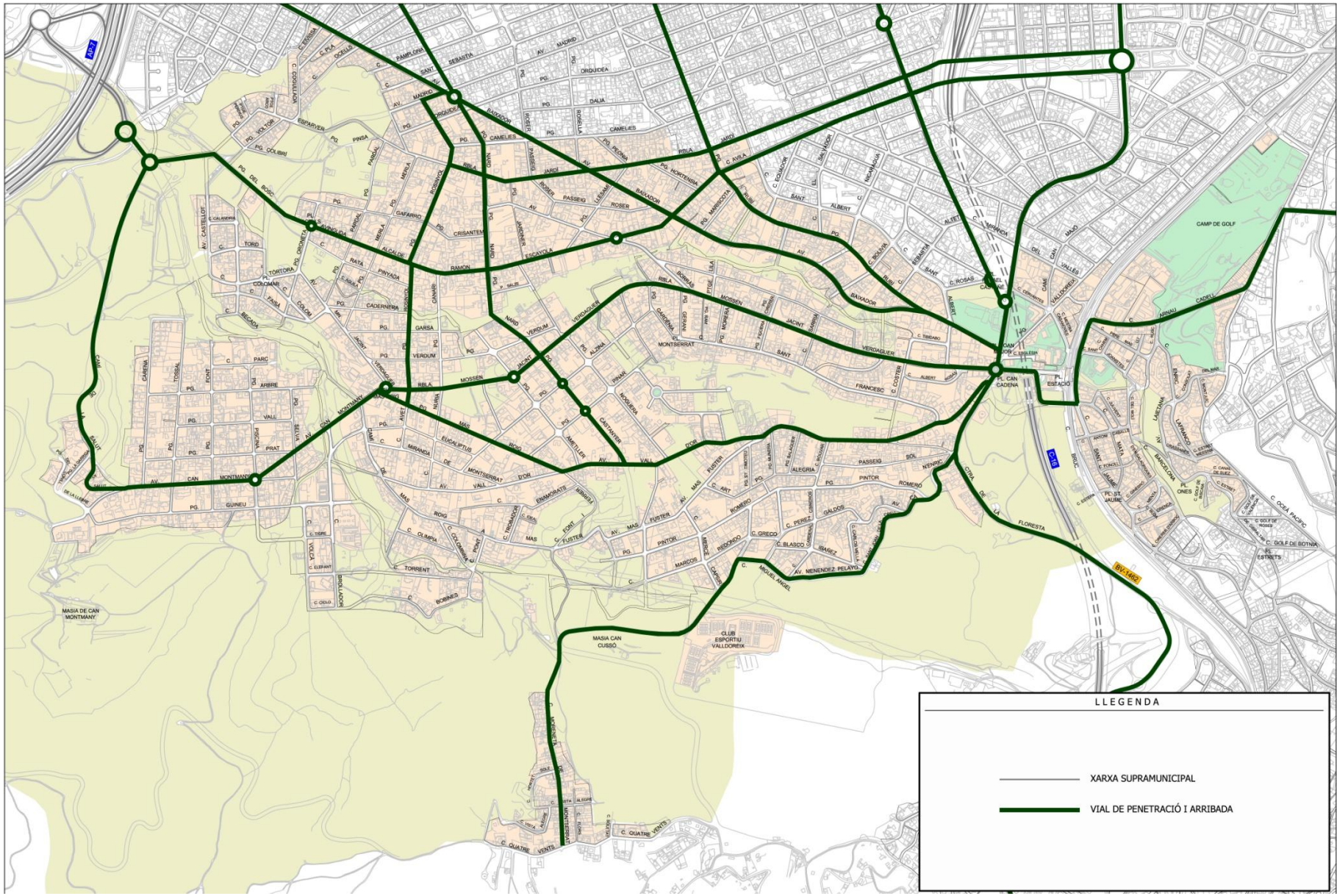
Av. Castanyer amb Pg. Pinar i Pg. Alsina

- Elements per el control de la velocitat dels vehicles

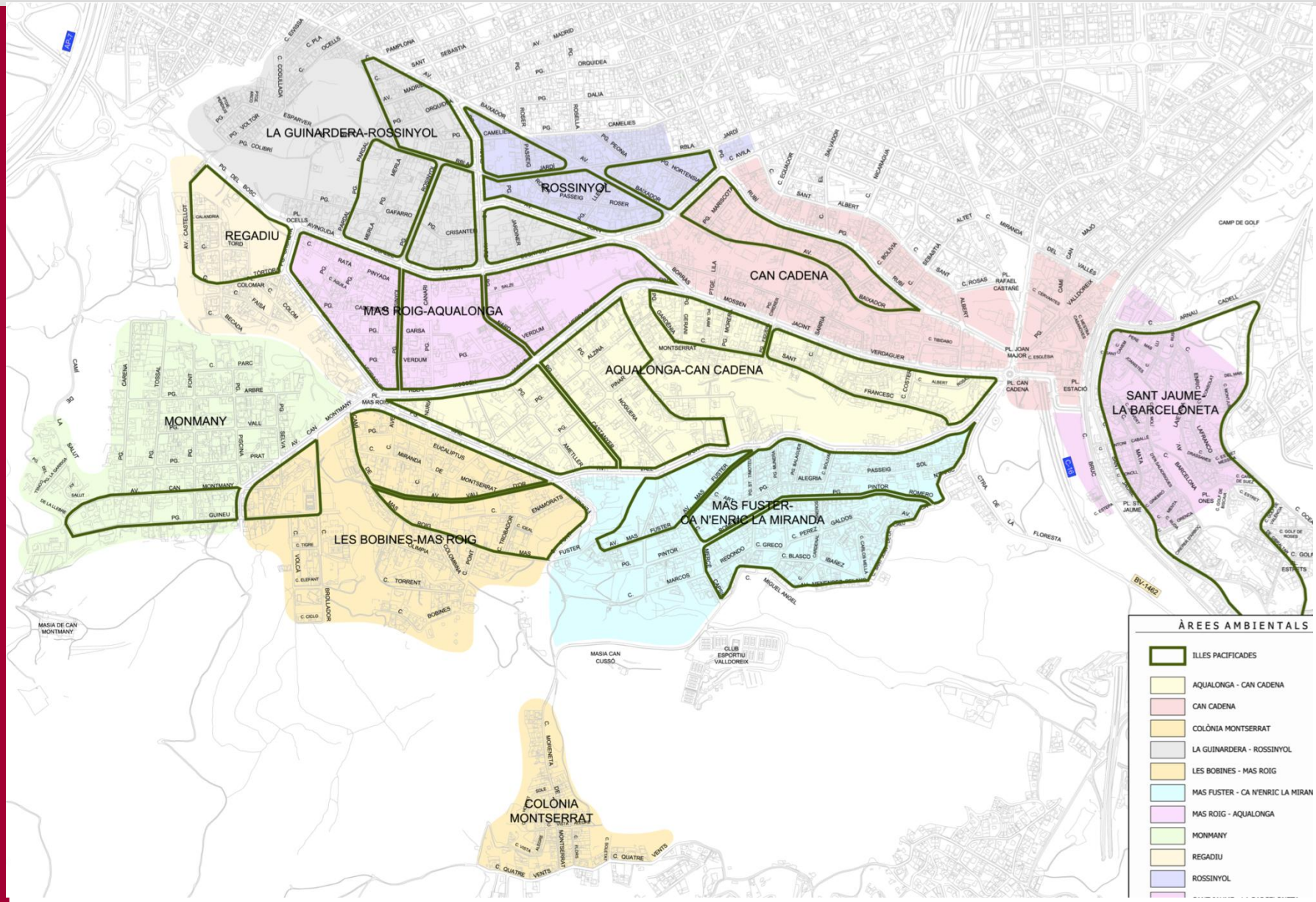


Xarxa de vials de penetració i arribada: zona 40

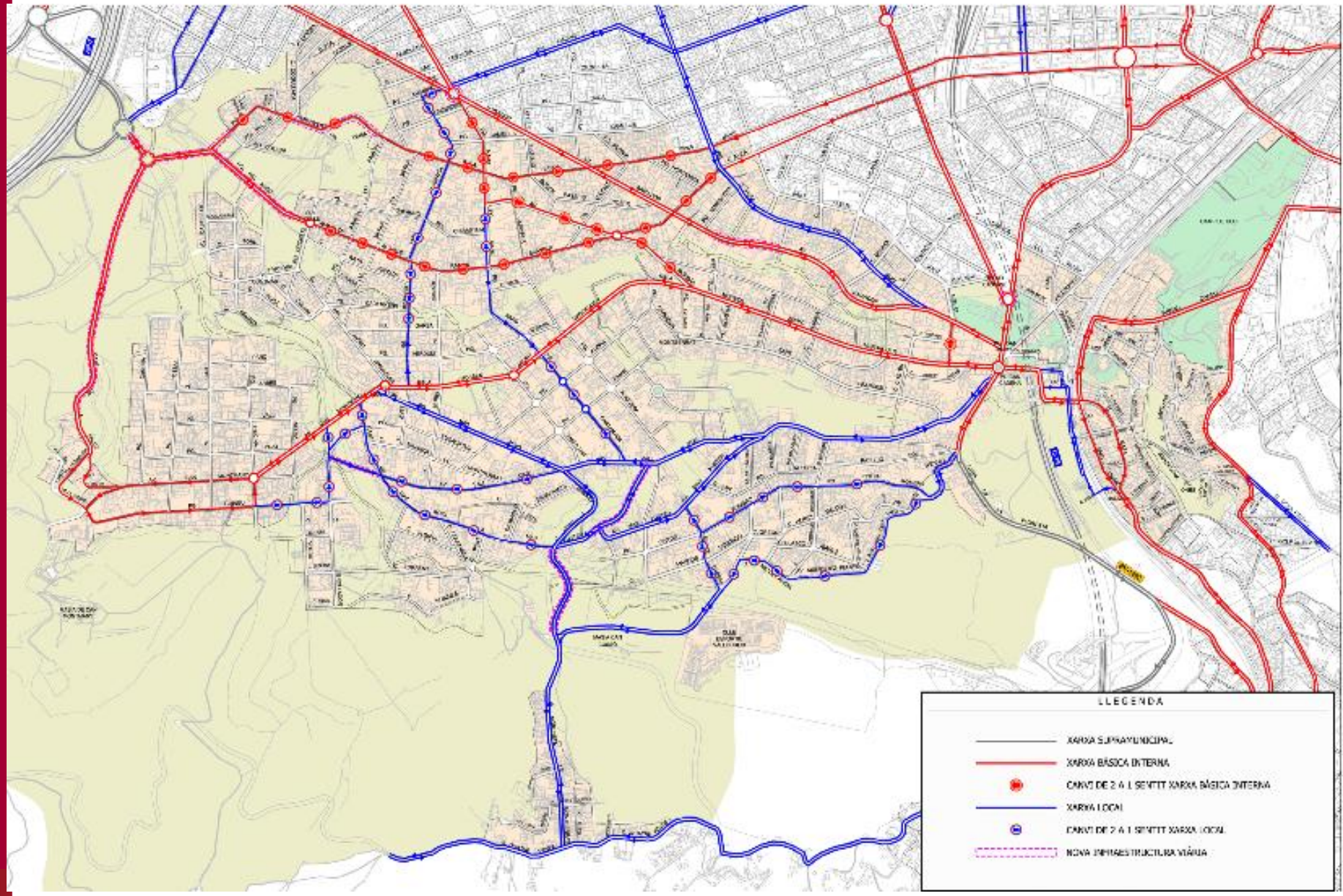
Valldoreix es mou



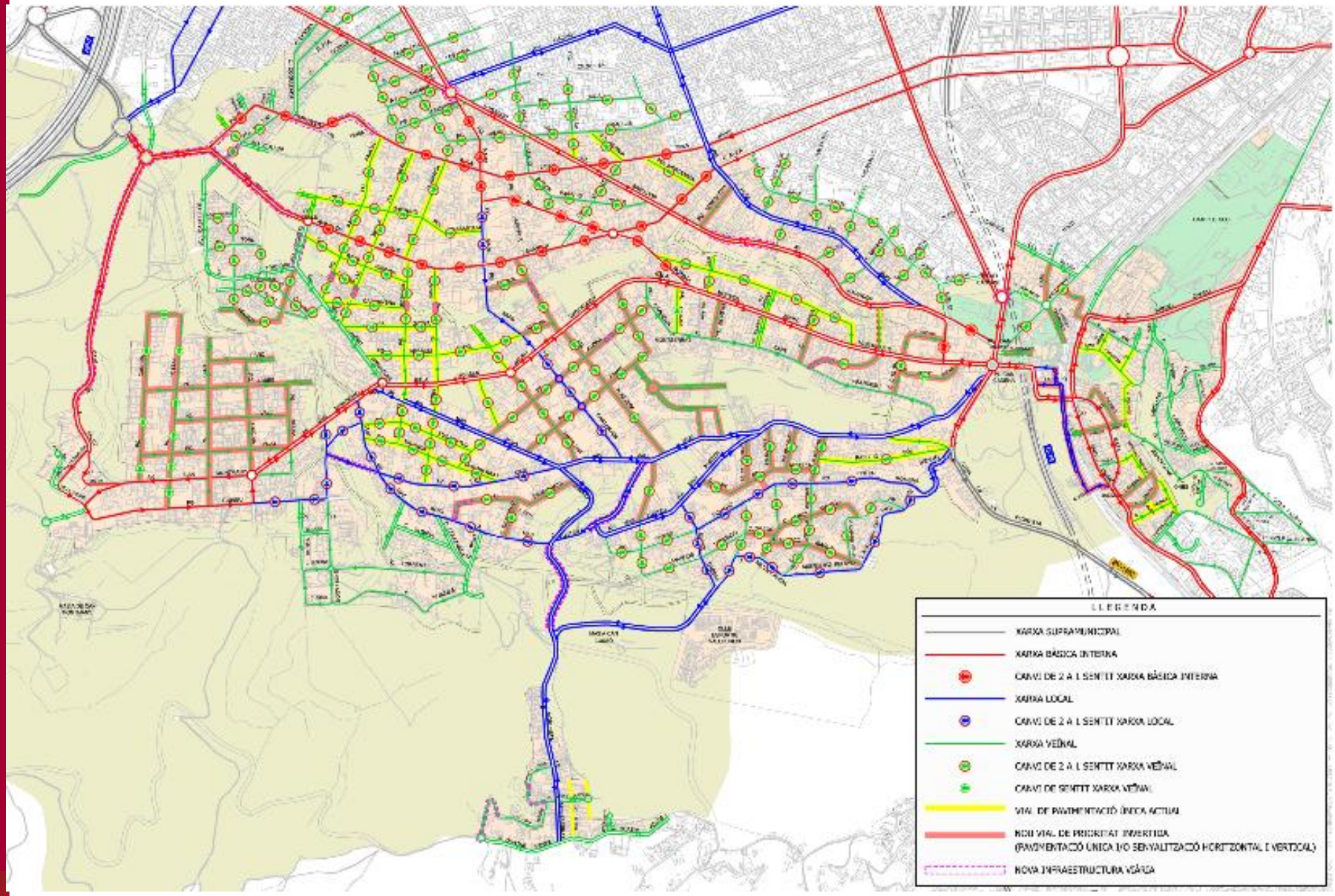
Delimitació illes pacificades: Vials perimetrals d'accés. Zona 30



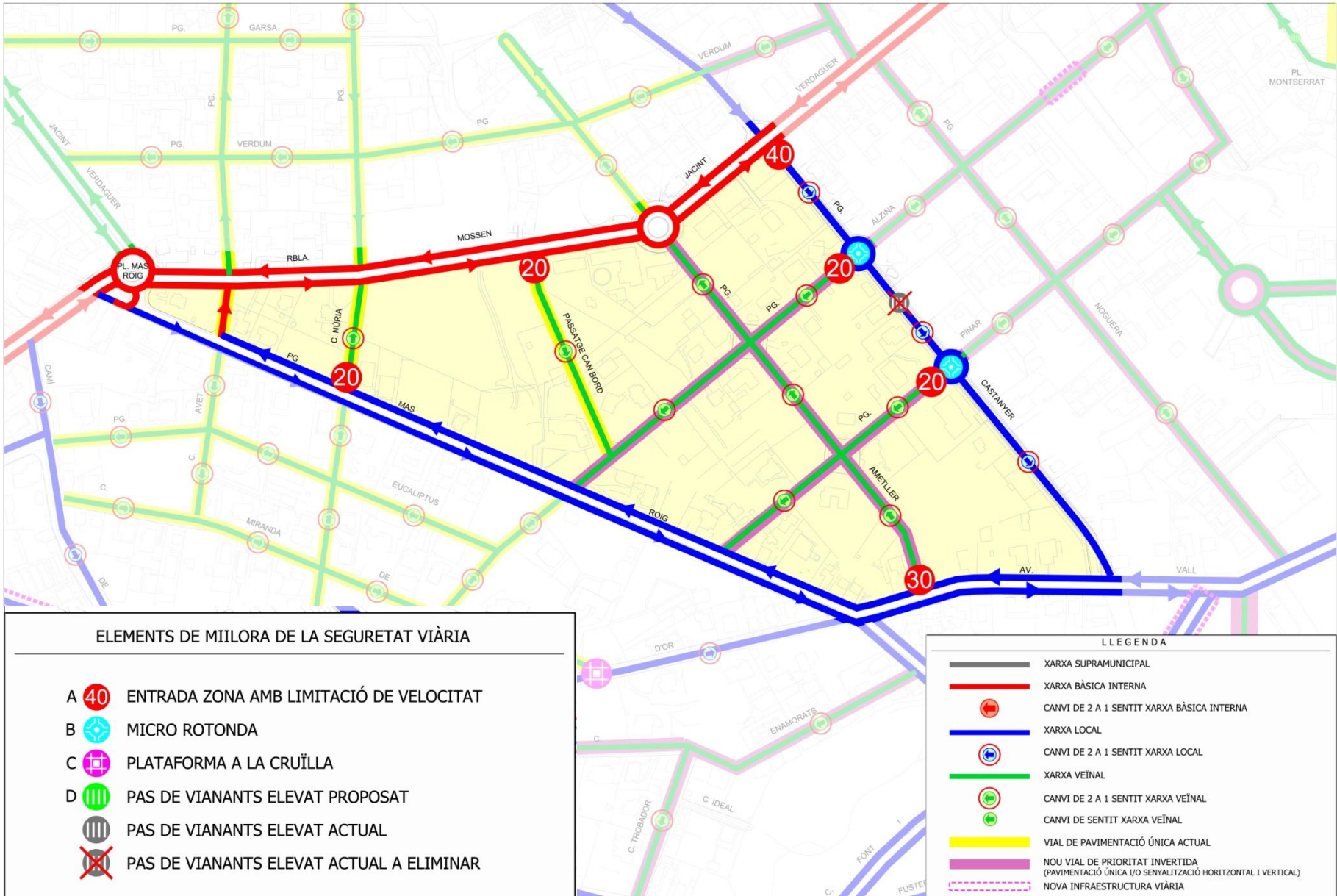
Vies de penetració i vies d'accés



Vies de jerarquització

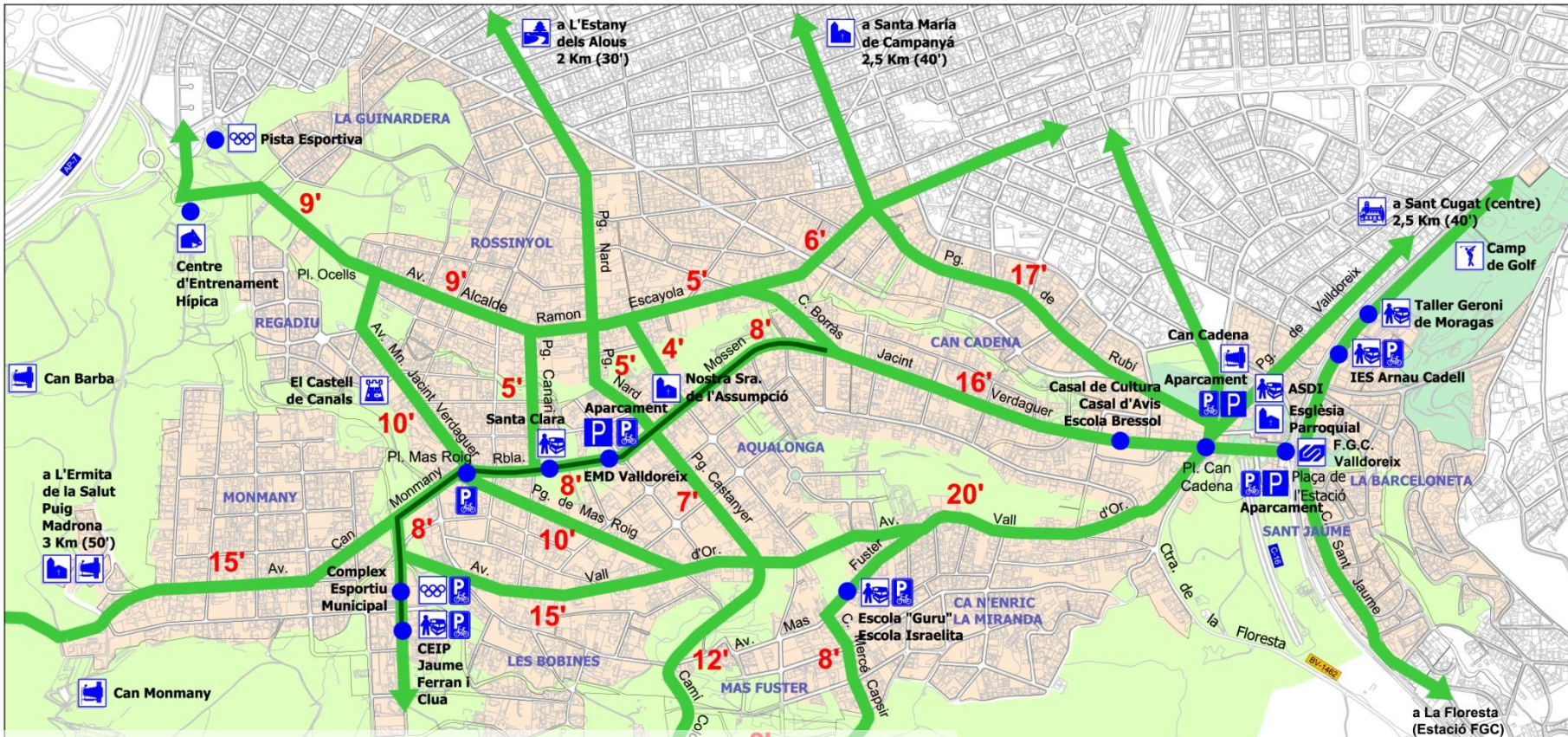


Detall illa pacificada



Proposta d'itineraris a peu

Valldoreix es mou



- Millorar les connexions entre barris i centres d'atracció.
- Itineraris lògics, continus, còmodes, accessibles, segurs, senyalitzats i il·luminats.
- Entorns escolar pacificats "Camí Escola."
- Prioritzar l'itinerari entre l'estació, l'EMD i Ferran Clua.
- Millorar el manteniment i la poda d'arbrat.
- Control de la indisciplina d'estacionament

LLEGENDA

ITINERARIS DE VIANANTS (SENYALITZAT)

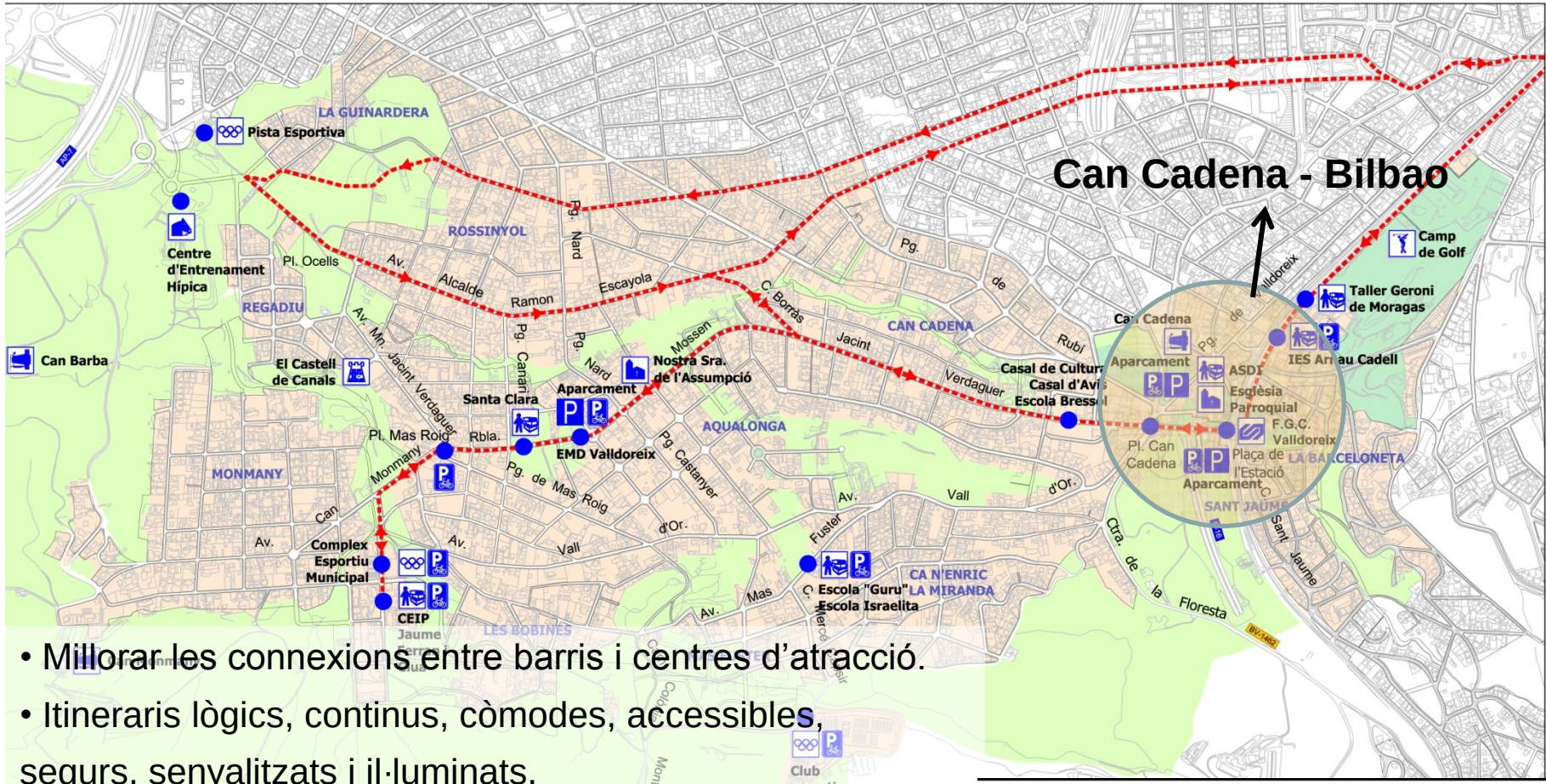
ITINERARIS DE VIANANTS (SENYALITZAT) AMB VORERA D'AMPLADA = > 2,2 m

20' TEMPS DE RECORREGUT VIANANTS

Diputació Barcelona

Proposta d'itineraris a peu i en bicicleta

Valldoreix es mou



- Millorar les connexions entre barris i centres d'atracció.
- Itineraris lògics, continus, còmodes, accessibles, segurs, senyalitzats i il·luminats.
- Entorns escolar pacificats "Camí Escola."
- Ampliar i connectar el carril bicicleta (7km).
- Millorar el manteniment i la poda d'arbrat.
- Control de la indisciplina d'estacionament

Diputació Barcelona

Nova ordenació Can Cadena - Bilbao

Valldoreix es mou

• Transformació del conjunt dels espais públics de l'entorn de l'estació en un Centre intermodal accessible, connectat segur i de projecció econòmica.

- **Millores en la mobilitat i seguretat vial, nova rotonda.**
- **Ampliació aparcament Àrea Verda.**
- **Control indisciplina aparcament i velocitat.**
- **Futur aparcament soterrat P&R.**
- **Ampliació espais per a vianants.**
- **Connexió carril bicicleta, estació.**
- **Foment de noves activitats, Rutes a peu i bicicleta.**

Diputació Barcelona

Transformació del Passeig Nard

Valldoreix es mou

Diputació Barcelona

Transformació del Passeig Nard

Valldoreix es mou

Diputació Barcelona

Transformació de Rambla Jardí

Diputació Barcelona

Transformació de Rambla Jardí

Valldoreix es mou

Diputació Barcelona

Transformació de l’avinguda de l’Alcalde Ramon Escayola / Rambla Jardí

Valldoreix es mou

Diputació Barcelona

40

DEFINICIÓ	ACTUACIÓ EN L'ESTUDI DE MOBILITAT
L'asfalt a molts trams està en mal estat	A trams s'anirà substituint
Quan plou molt no es pot caminar	No hi ha xarxa pluvial i les aigües van per superfície cap a les Rieres, que són moltes i properes. Garanteix una evaquació ràpida de l'aigua. I evita problemes de col·lapse.

DEFINICIÓ	ACTUACIÓ EN L'ESTUDI DE MOBILITAT
Obstacles que dificulten a tothom desplaçar-se per les voreres, i especialment a aquelles persones amb mobilitat reduïda i persones que van amb cotxets de nens. Manca d'accessibilitat. Voreres estretes.	A mesura que es vagin remodelant els carrers o les zones s'anirà adequant les voreres, es faran acessibles i s'ampliaran en els espais que així ho permetin. S'adaptaran a la nova llei de mobilitat, i s'adaptaran a l'ample mínim de 1,80
Trams de carrers sense voreres	A mesura que es vagin remodelant els carrers o les zones s'anirà adequant les voreres, es faran acessibles i s'ampliaran en els espais que així ho permetin. S'adaptaran a la nova llei de mobilitat, i s'adaptaran a l'ample mínim de 1,80
Manca de passarel·les per salvar l'obstacle de la Riera i comunicar barris.	Hi ha un projecte executiu per anar remodelant i construint els ponts: Canari, Rossinyol, Merla i Pardal.
Obstacles verticals que creen una amplada insuficient de les voreres	A mesura que es vagin remodelant els carrers o les zones s'anirà adequant les voreres,s 'adaptaran a la Llei d'accessibilitat.

DEFINICIÓ	ACTUACIÓ EN L'ESTUDI DE MOBILITAT
És perillós anar a peu, cotxes a molta velocitat	S'aplicaran les zones 40, 30 i 20.
Manteniment de la poda de l'arbrat públic i privat per permetre el pas del vianants i a la vegada, els sacs treure'ls quan estan plens	En els dos últims info s'ha tret un BAN, per exemple Monmany i en casos puntuals iniciem expedients. Aquest any s'han iniciat 15 expedient.
Poca educació cívica en relació als excrements dels animals	No és un tema que tracti l'estudi de mobilitat urbana
Parada de l'autobús amb dificultat per sortir i caminar i les marquesines a la vorera estreta	Adaptar les parades de bus és una prioritat, en el moment en que s'urbanitzin i s'adaptin a la Llei de mobilitat i accessibilitat.
Arbrat (viu i mort) que dificulta el caminar	L'arbrat mort es treu de les voreres, s'executa d'ofici des de l'administració local.
Manteniment insuficient de les voreres i de la il·luminació, manteniment pintura, incloure-hi un semàfor	Aquest any s'han destinat 70.000 euros a manteniment correctiu de vialitat. Actuacions de millora de les condicions de les voreres (paviment, amplada lliure de pas, il·luminació…)
Manca manteniment en els itineraris interns de Valldoreix, sobretot en relació a les rieres	2013 Pla de conectivitat social a l'EMD

Amb bicicleta...

DEFINICIÓ	ACTUACIÓ EN L'ESTUDI DE MOBILITAT
No hi ha més que 700 metres per moure's en bicicleta i la resta de recorregut cal fer-lo per vies destinades als vehicles	En l'Estudi s'inclou una xarxa de biciletes
Connexió carril bicicleta amb Sant Cugat	En el nou traçat hi ha connexió amb Sant Cugat, per carrer VilladelPRat, per Escayola i Rambla Jardí.
Manca aparcament en equipaments i al llarg de l'itinerari	Es preveuen aparcaments en aquestes zones
Potenciar els recorreguts amb bicicleta i a peu a les escoles per a que els nens i els joves arribin amb bicicleta als centres	S'inclou en en nou Estudi
Tràfic al carrer canal de la Mànega i el Col·legi el Pinar de BTT, i no hi ha un pas exclusiu per a les bicicletes	Es proposa que la xarxa de carrils bici connecti amb les rutes btt
Les tortugues i les plataformes elevades són obstacles perillosos per a les bicicletes	Els carrers 40 tindran carril segregat

Amb bicicleta...

DEFINICIÓ	ACTUACIÓ EN L'ESTUDI DE MOBILITAT
Manca de seguretat en els itineraris de bicicletes sobretot per als nens	Pacificació del trànsit, carrils bici segregats
Colònia Montserrat, molta pendent per poder anar amb bicicleta	No està previst que arribi a la Colònia
Disseny deficient per lligar les dues rodes i el quadre (p.ex. aparcament EMD)	Els aparcaments de bici de doble seguretat val 8 vegades més per plaça

En vehicle privat ...

DEFINICIÓ	ACTUACIÓ EN L'ESTUDI DE MOBILITAT
Mal comportament per aparcar	Es marcaran els aparcaments en cadascuna de les zones
Passen molts vehicles i corren molt	El nou model de 40, 30 i 20, i la pacificació del trànsit.
Manca de senyalització i de localització	Es preveu en el nou Estudi aquesta necessitat actual, l'any vinent desenvoluparem una prova pilot de senyalització d'un itinerari urbà i un de medi natural
Necessitat d'estudiar els sentits de circulació i l'accés	Cada illa pacificada s'estudiarà per establir els sentits definitius
Manca de zones d'aparcament	Es proposa un park&ride a l'estació. I implementar àrea verda per a residents que augmentarà l'oferta d'estacionament amb 400 places noves
Canviar alguns topalls que fan malbé el cotxe (bandes rugoses), hi en zones que n'hi ha masses	Les actuacions proposades a les illes pacificades contemplen elements reductors de velocitat com les portes d'entrada i coixí Berlinès

En vehicle privat ...

DEFINICIÓ	ACTUACIÓ EN L'ESTUDI DE MOBILITAT
A Valldoreix hi ha stops contranatura i el que creen és indisciplina	Es realitza un pla de sentits de circulació per tal d'evitar aquestes situacions i millorar la seguretat
La zona verda no funciona	Es preveu fer una zona verda, actualment no està regulada com a tal
Cruïlles perilloses	El pla de sentits únics redueix els punts de conflicte en les interseccions
Relleu perillós	Reducció de les vies de penetració a 40 i la resta a 30 o a 20
Contaminació acústica provocada per l'autopista i tren. Hi ha zones de Valldoreix que a la nit se senten més sorolls, s'amplifiquen	Es va fer un estudi sobre l'afectació de l'AP7 als barris del Monmany, el Regadiu i Can Casulleras, i es compleix la normativa. Tot i així hi ha mesures de millora que es van plantejar a l'estudi però per manca pressupostària no es poden executar. A nivell de tren no s'han fet mai perquè no hi ha hagut queixes reiterades.

DEFINICIÓ	ACTUACIÓ EN L'ESTUDI DE MOBILITAT
Manca de zones de càrrega i descàrrega	Futura centralitat i Estació està prevista. Pg. Rubí cantonada Mariscota (Maños) plataforma única i zona 20. I a la zona de Can Cadena s'habilitarà una zona a Rubí i s'amplirà la zona d'A. Rosàs amb la caiguda de les torres. Major control de l'ús de les places de C/D per evitar indiciplina i garantir-ne la funcionalitat
Possibilitat d'ordenar el trànsit per pacificar-lo i reduir la velocitat.	Segona rotonda Rubí, reordenació de Can Cadena. Vies 40, 30 i 20
Es concentra en la manca de senyalització en alguns punts, l'incorrecte manteniment dels senyals o la manca de complements per a la senyalització	El pla de circulació proposat i les illes pacificades requereixen senyalització que resoldria el problema
Es circula en contradirecció	El Pla contempla un pla racional de sentits únics i de circumvalació que reduirà aquesta indisciplina.
Manca de ponts per connectar la vila de Valldoreix	Hi ha un projecte executiu per anar remodelant i construint els ponts: Canari, Rossinyol, Merla i Pardal.

Moltes gràcies per la vostra participació

PLÀNOLS

Rubí

Castellbisbal

Cerdanyola del Vallès

Sant Cugat del Vallès

VALLDOREIX-EMD

el Papiol

E-9
C-16

E-15
AP-7

BP-1503

BV-1462

C-1413a

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

Escala: 1:25.000

N

SITUACIÓ DE L'ÀMBIT DE L'ESTUDI

1

FULL.. 1
DE.... 1

SENTIT RESERVAT
A L'AUTOBÚS URBÀ

PAS RESTRINGIT
HORARI D'ENTRADA-SORTIDA
ESCOLA

LLEGENDA

SENTIT ÚNIC DE CIRCULACIÓ

SENTIT DOBLE DE CIRCULACIÓ

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

Escala: 1:10.000

N

SENTITS DE CIRCULACIÓ

2

FULL.. 1
DE.... 1

Sant Quirze del Vallès
Sabadell
Barberà del Vallès
Badia del Vallès
Rubí
Cerdanyola del Vallès
Castellbisbal
Sant Cugat del Vallès
VALLDOREIX-EMD
Sant Andreu de la Barca
el Papiol
Molins de Rei
Pallejà

Sant Joan
Vullpalleres
Sant Cugat
Hospital General
Mira-sol
Sant Cugat
Valldoreix
La Floresta

B-151
BP-1503
E-9
C-16
C-1413a
N-150
E-15
AP-7
C-58
BV-1414
C-243c
BP-1413
BV-1462
BV-1501
BV-1415
B-150
B-225
BP-1417
A-2
N-IIa
BV-1466
BV-1469

LLEGENDA

XARXA D'AUTOPISTES
XARXA DE CARRETERES
XARXA DE FERROCARRIL
ESTACIÓ FGC
ESTACIÓ RODALIES

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

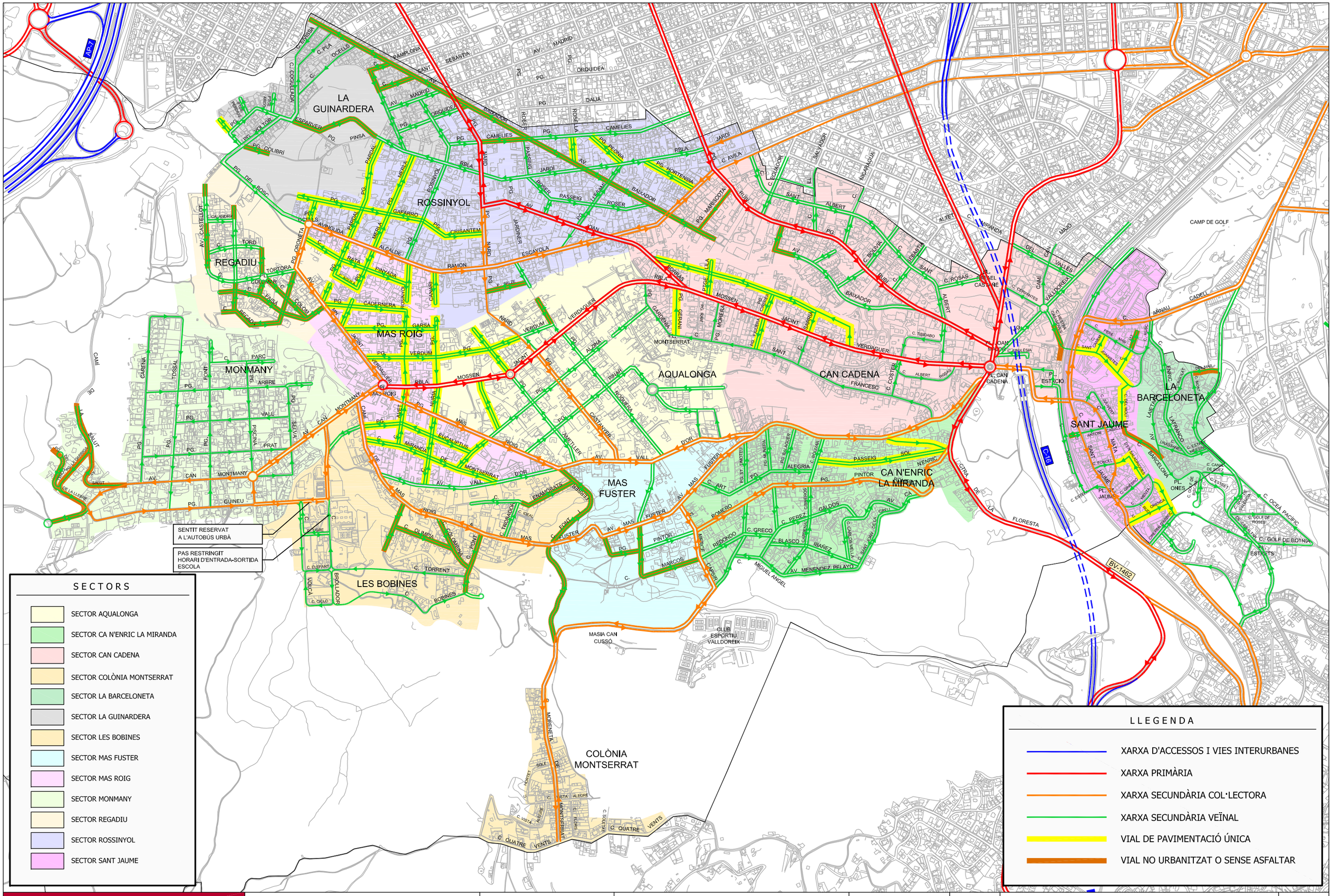
PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012
Escala: 1:40.000

N

JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA EXTERNA

3
FULL... 1
DE.... 1



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

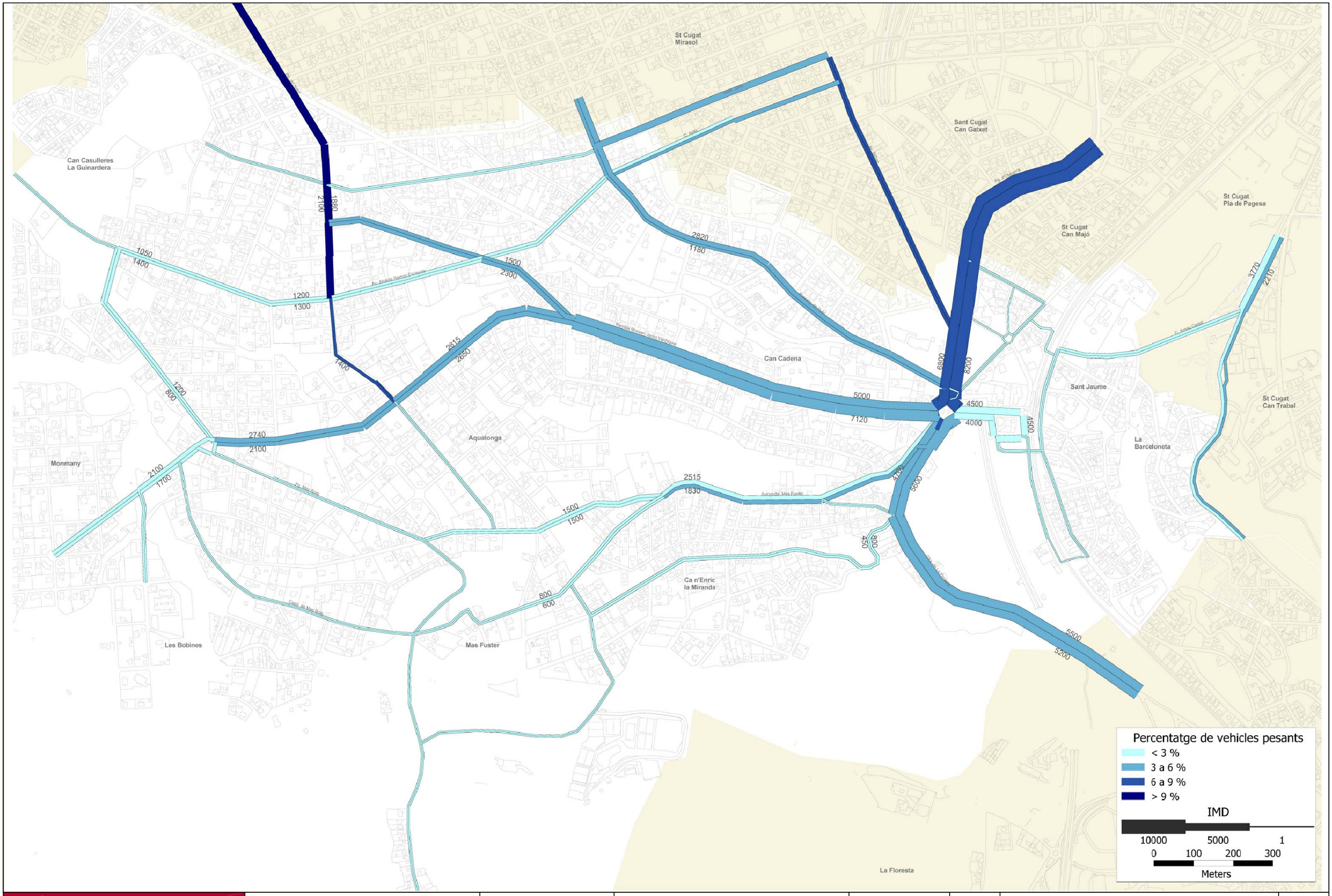
Escala: 1:10.000

N

JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA INTERNA

4

FULL.. 1
DE.... 1



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

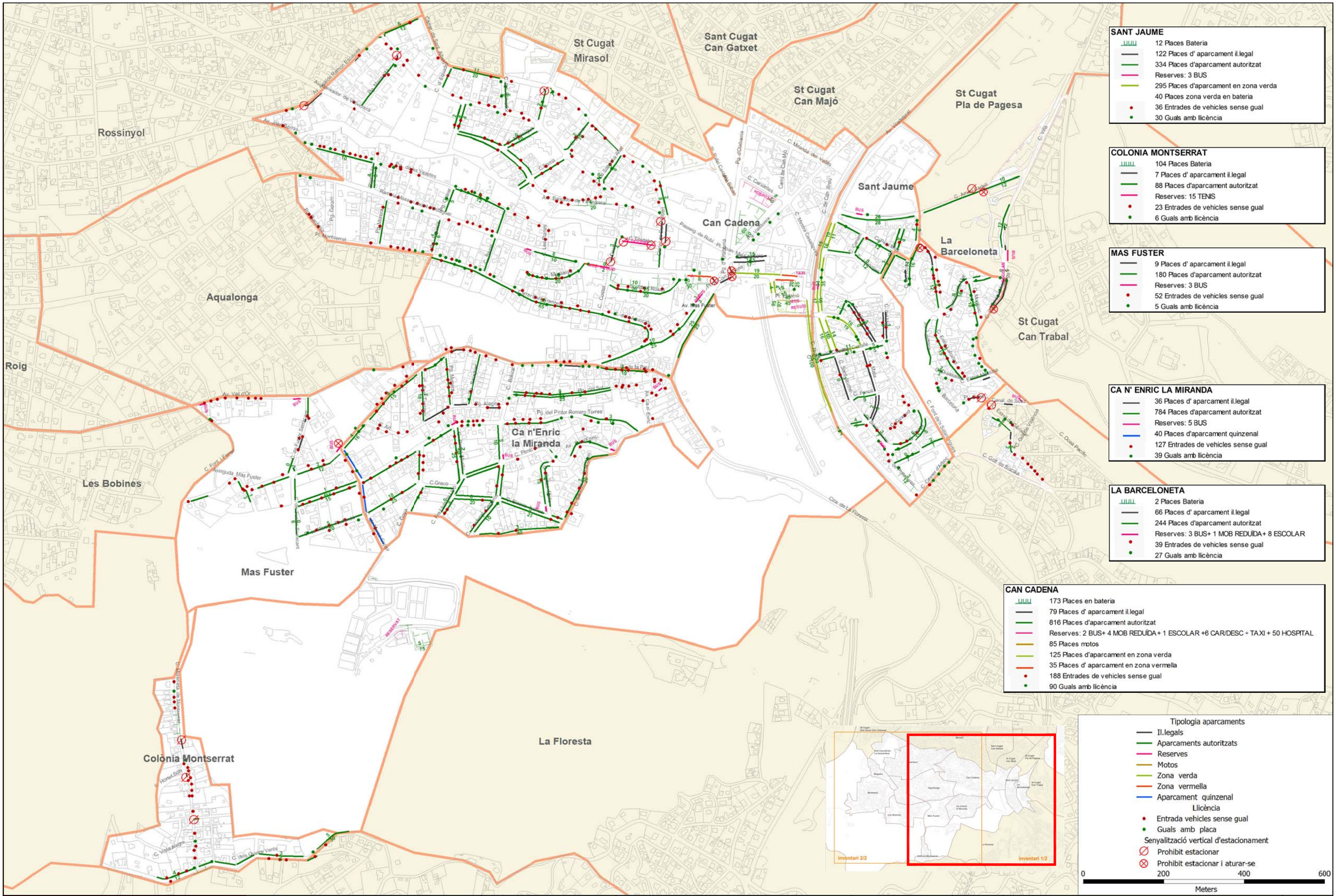
Escala:

N

INTENSITATS DE VEHICLES (IMD)
I PERCENTATGE DE VEHICLES PESANTS

5

FULL .. 1
DE.... 1



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

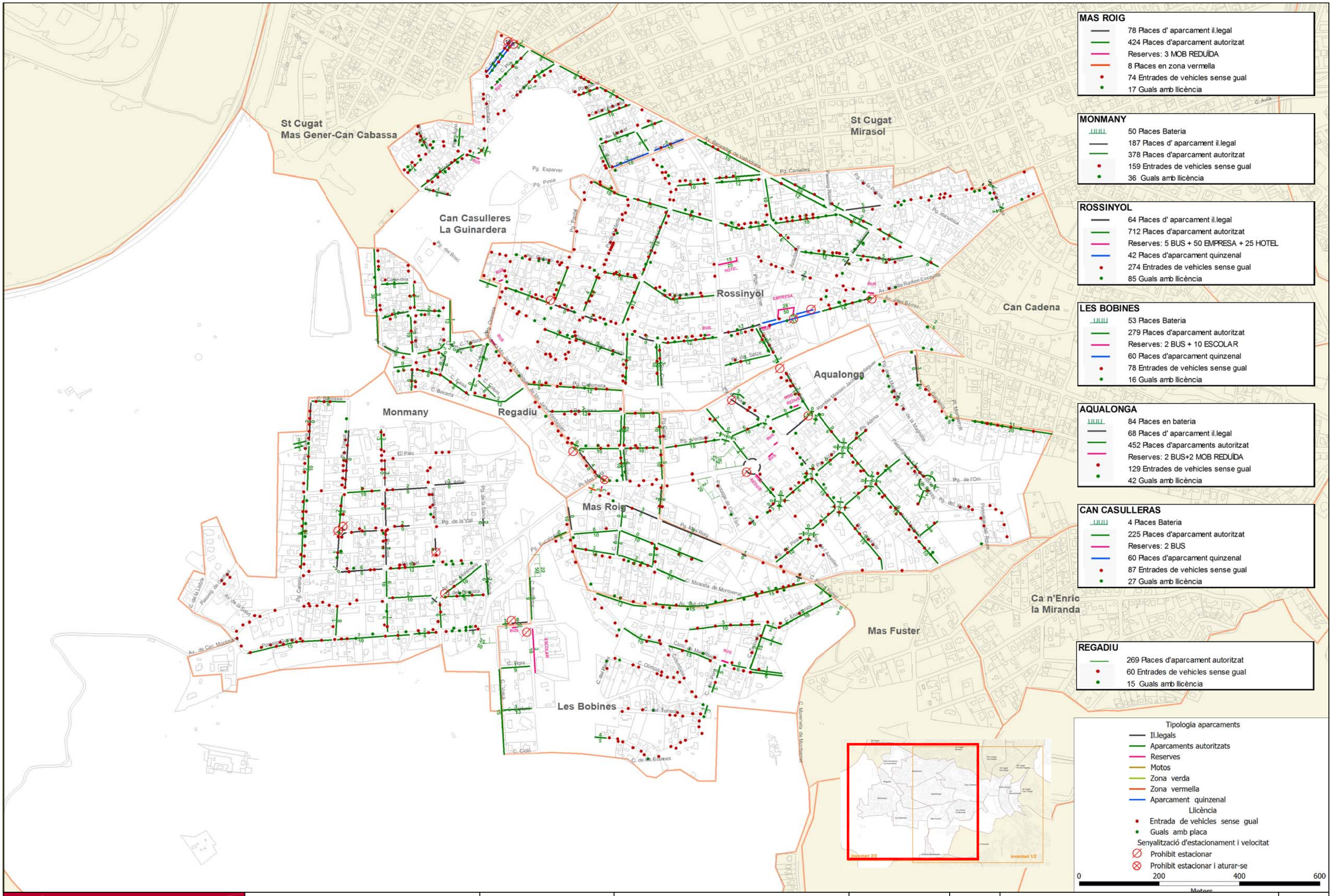
Escala:

N

INVENTARI D'APARCAMENT
SECTORS VALLDOREIX

6.1

FULL.. 1
DE.... 2



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

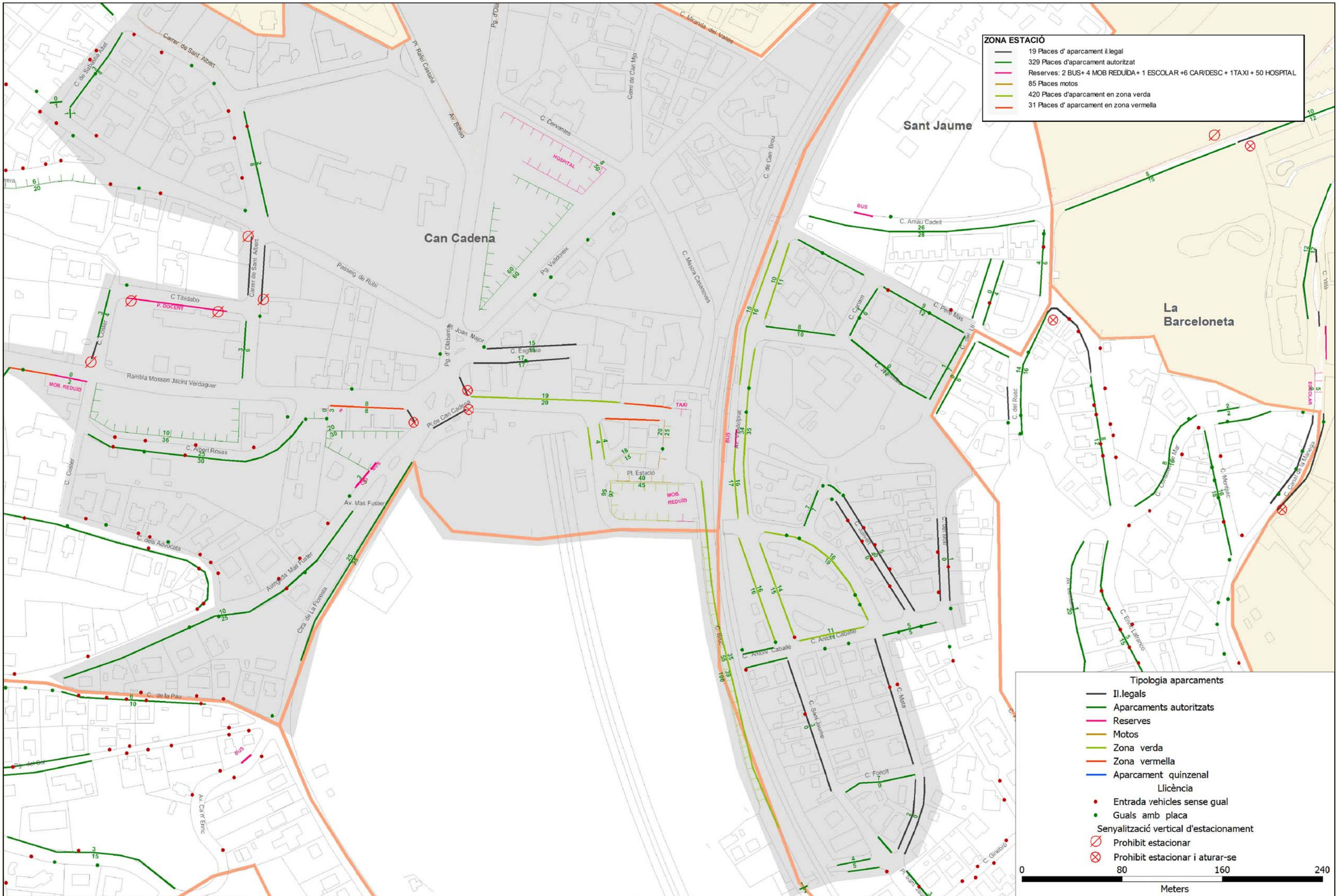
Escala:

N

INVENTARI D'APARCAMENT
SECTORS VALLDOREIX

6.1

FULL.. 2
DE.... 2



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

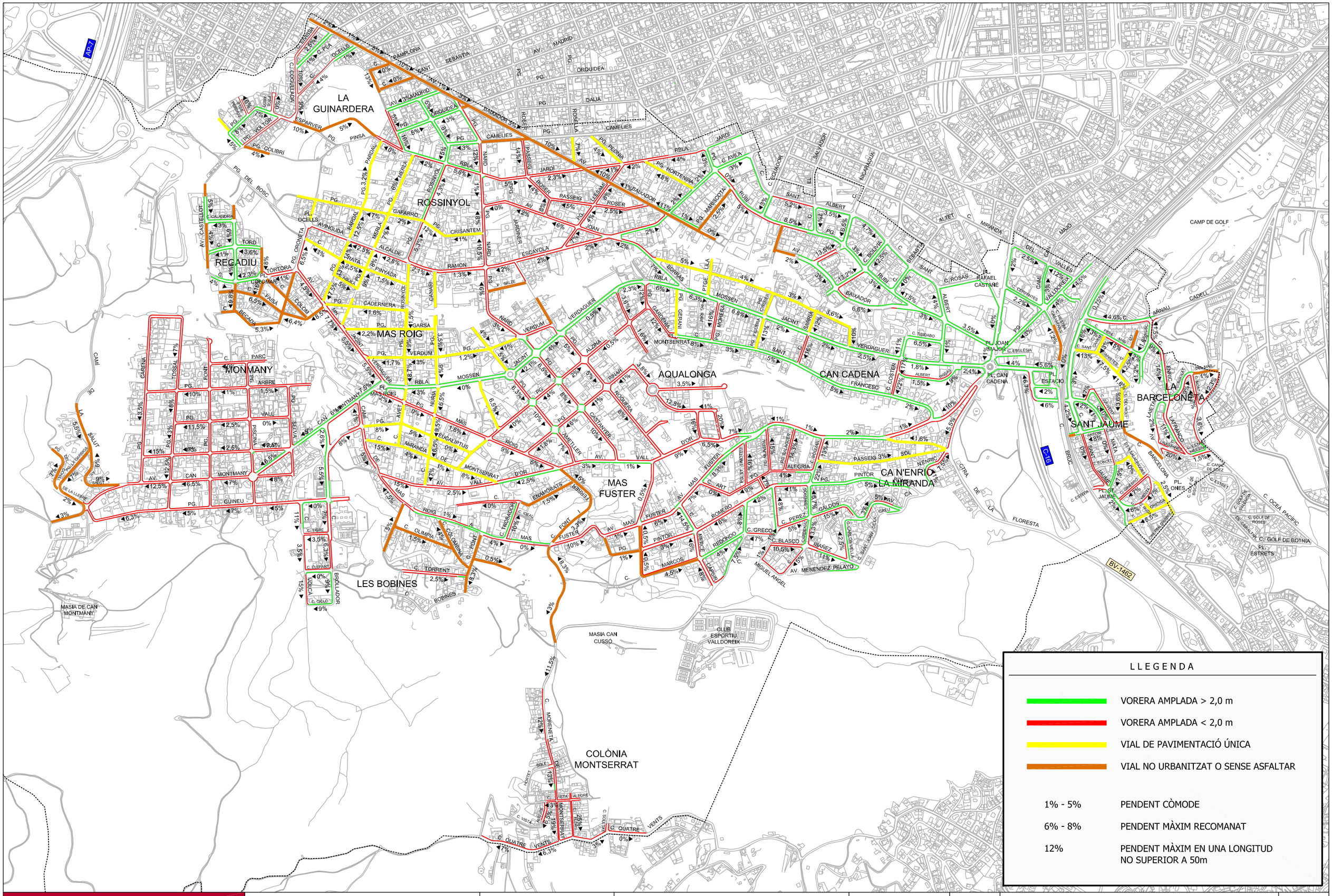
Escala:

N

INVENTARI D'APARCAMENT A L'ENTORN DE L'ESTACIÓ DE FERROCARRIL

6.2

FULL.. 1
DE.... 1



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

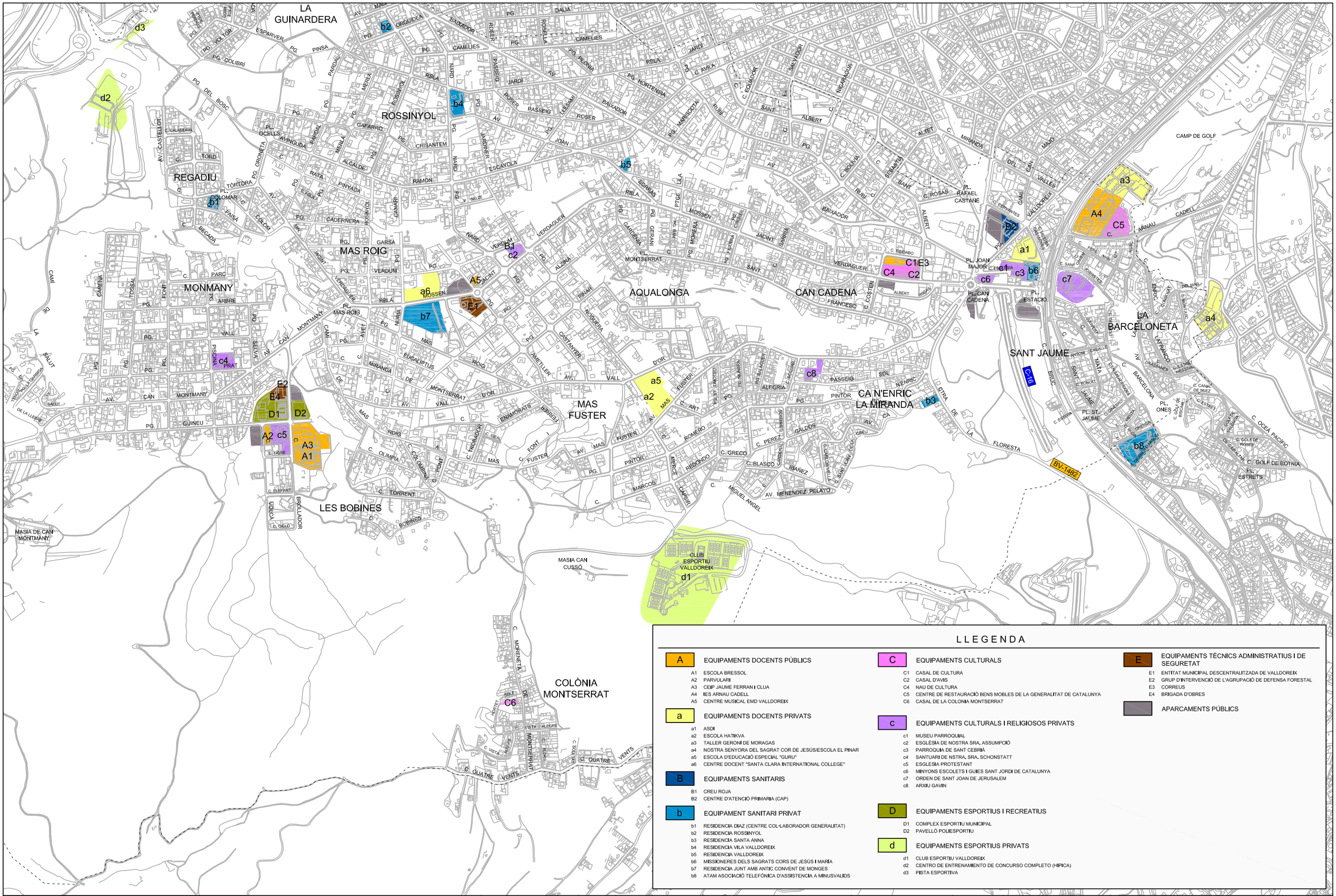
Escala: 1:10.000

N

INVENTARI D'AMPLADA DE VORERES I PENDENTS DELS CARRERS

6.3

FULL.. 1
DE.... 1



LLEGENDA

A — EQUIPAMENTS DOCENTS PÚBLICS

- A1 ESCOLA BRESSOL
- A2 PARVULARI
- A3 CEIP JAUME FERRAN I CLUA
- A4 IES ARNAU CADELL
- A5 CENTRE MUSICAL EMD VALLDOREIX

a — EQUIPAMENTS DOCENTS PRIVATS

- a1 ASDI
- a2 ESCOLA HATIKVA
- a3 TALLER GERONI DE MORAGAS
- a4 NOSTRA SENYORA DEL SAGRAT COR DE JESÚS/ESCOLA EL PINAR
- a5 ESCOLA D'EDUCACIÓ ESPECIAL "GURU"
- a6 CENTRE DOCENT "SANTA CLARA INTERNATIONAL COLLEGE"

B — EQUIPAMENTS SANITARIS

- B1 CREU ROJA
- B2 CENTRE D'ATENCIÓ PRIMARIA (CAP)

b — EQUIPAMENT SANITARI PRIVAT

- b1 RESIDENCIA DIAZ (CENTRE COL·LABORADOR GENERALITAT)
- b2 RESIDENCIA ROSSINYOL
- b3 RESIDENCIA SANTA ANNA
- b4 RESIDENCIA VILA VALLDOREIX
- b5 RESIDENCIA VALLDOREIX
- b6 MISSIONERES DELS SAGRATS CORS DE JESÚS I MARÍA
- b7 RESIDENCIA JUNT AMB ANTIC CONVENT DE MONGES
- b8 ATAM ASOCIACIÓ TELEFÒNICA D'ASSISTÈNCIA A MINUSVALIDS

C — EQUIPAMENTS CULTURALS

- C1 CASAL DE CULTURA
- C2 CASAL D'AVIS
- C4 NAU DE CULTURA
- C5 CENTRE DE RESTAURACIÓ BENS MOBLES DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA
- C6 CASAL DE LA COLONIA MONTSERRAT

c — EQUIPAMENTS CULTURALS I RELIGIOSOS PRIVATS

- c1 MUSEU PARROQUIAL
- c2 ESGLÈSIA DE NOSTRA SRA. ASSUMPCIÓ
- c3 PARROQUIA DE SANT CEBRIÀ
- c4 SANTUARI DE NSTRA. SRA. SCHONSTATT
- c5 ESGLESIA PROTESTANT
- c6 MINYONS ESCOLETS I GUIES SANT JORDI DE CATALUNYA
- c7 ORDEN DE SANT JOAN DE JERUSALEM
- c8 ARXIU GAVIN

D — EQUIPAMENTS ESPORTIUS I RECREATIUS

- D1 COMPLEX ESPORTIU MUNICIPAL
- D2 PAVELLÓ POLIESPORTIU

d — EQUIPAMENTS ESPORTIUS PRIVATS

- d1 CLUB ESPORTIU VALLDOREIX
- d2 CENTRO DE ENTRENAMIENTO DE CONCURSO COMPLETO (HIPICA)
- d3 PISTA ESPORTIVA

E — EQUIPAMENTS TÈCNICS ADMINISTRATIUS I DE SEGURETAT

- E1 ENTITAT MUNICIPAL DESCENTRALITZADA DE VALLDOREIX
- E2 GRUP D'INTERVENCIÓ DE L'AGRUPACIÓ DE DEFENSA FORESTAL
- E3 CORREUS
- E4 BRIGADA D'OBRES

APARCAMENTS PÚBLICS

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU) VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

Escala: 1:10.000

N

PLA D'USOS D'EQUIPAMENTS

LLEGENDA

- LÍNIA BUS VDX1
- LÍNIA BUS VDX2
- LÍNIA BUS VDX3
- L1 BUS ST.CUGAT
- L4 BUS LA FLORESTA
- ESTACIÓ FGC
- VDX1 PARADA BUS VDX1
- VDX2 PARADA BUS VDX2
- VDX3 PARADA BUS VDX3
- ÀMBIT DE COBERTURA PARADA BUS (250 m DE RADI)

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

Escala: 1:10.000

N

OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC

8

FULL.. 1
DE.... 1

LA GUINARDERA
ROSSINYOL
REGADIU
MONMANY
AQUALONGA
CAN CADENA
CA N'ENRIC
LA MIRANDA
LES BOBINES
MAS FUSTER
COLÒNIA MONTSERRAT
LA BARCELONETA
SANT JAUME
AP-7
C-16
BV-1462
Pl. Ocells
Av. Alcalde Ramon Escayola
Pg. Nard
Pg. Canari
Av. Mn. Jacint Verdaguer
Pl. Mas Roig
Rbla.
Monmany
Pg. de Mas Roig
Pg. Castanyer
Mossen Jacint Verdaguer
C. Borràs
Pg. de Sant Albert Rubí
Can Cadena
Pg. de Valldoreix
Pl. Can Cadena
Aparcament
C. Sant Jaume
Ctra. de la Floresta
Av. Vall d'Or
Av. Fuster
Mas Vallès
Av. Can Vall d'Or
Camí Colònia Montserrat
Nostra Sra. de l'Assumpció
Aparcament
Santa Clara
EMD Valldoreix
Complex Esportiu Municipal
CEIP Jaume Ferran i Clua
Escola Bressol
Escola "Guru"
Escola Hatikva
Casal de Cultura
Casal d'Avis
ASDI
Església Parroquial
F.G.C. Valldoreix
IES Arnau Cadell
Taller Geroni de Moragas
Camp de Golf
Club esportiu Valldoreix

LLEGENDA

ITINERARIS PREFERENTS DE VIANANTS

CARRIL-BICI SEGREGAT

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

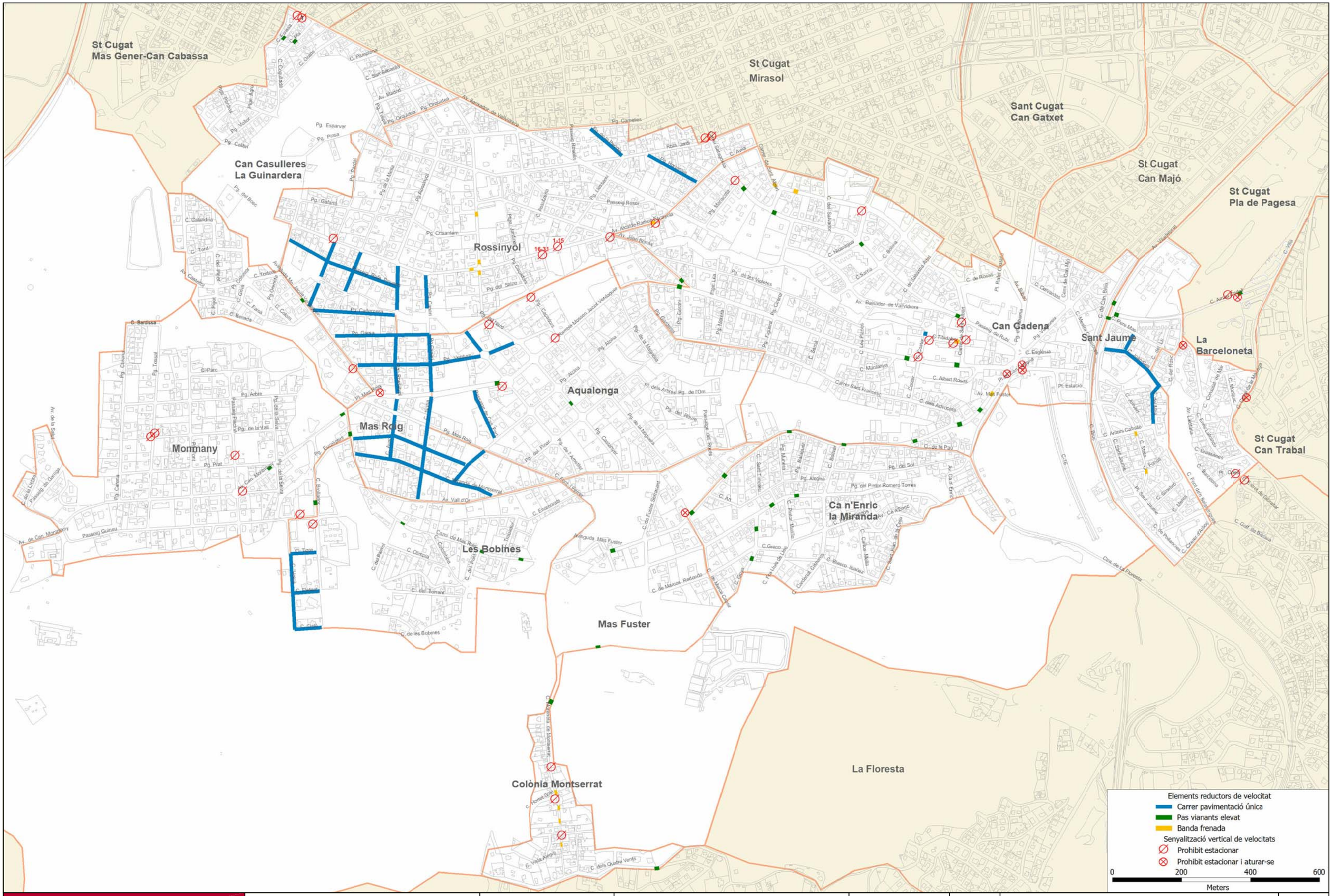
Escala: 1:10.000

N

ITINERARIS ACTUALS DE VIANANTS I CICLISTES

9

FULL.. 1
DE.... 1



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

Escala:

N

INVENTARI D'ELEMENTS PER A
LA MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

10

FULL... 1
DE.... 1

A PLANEJAMENT PREVIST A MIG TERMINI

- A1 MODIFICACIÓ PGM ÀMBIT RIERES DE VALLDOREIX.
- PROPOSTA NOVA XARXA VIÀRIA ÀMBIT RIERES DE VALLDOREIX.
- A2 ZONA DE CENTRALITAT DE LA PLAÇA DE L'ESTACIÓ. (EN FASE DE CONCURS D'IDEES)
- A3 ZONA DE CENTRALITAT A LES ILLES DELIMITADES PER LA RBLA. VERDAGUER I ELS CARRERS SANT ALBERT, TIBIDABO, COSTER I ALBERT ROSAS. (EN FASE DE CONCURS D'IDEES)
- A4 PMU SECTOR URBÀ NO COSOLIDAT DE MAS FUSTER.
- A4 PMU SECTOR URBÀ NO COSOLIDAT A L'ÀMBIT CENTRAL DE MAS FUSTER.
- A5 PMU SECTOR LES BOBINES.
- A5 PMU PENDENT DE MODIFICACIÓ DEL PLAN GENERAL SECTOR LES BOBINES.
- A6 PMU COLÒNIA MONTSERRAT.

B ANÀLISI DE MOBILITAT FET PEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT.

- B1 PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ D'USOS EDUCATIUS A L'ENTORN DEL CEIP JAUME FERRAN I CLUA.
- B2 PLA ESPECIAL PER A DOTACIÓ D'US DOCENT SANTA CLARA INTERNATIONAL COLLEGE.
- B3 PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ I CONCRECIÓ DEL TIPUS D'EQUIPAMENT DE LA PARCEL·LA UBICADA A L'AVINGUDA D'OR, 23 (ESCOLA ISRAELITA).
- B4 PLA ESPECIAL RESIDÈNCIA FUNDACIÓ GURU, AVINGUDA VALL D'OR, 17-19-21.

C ESTUDIS, PROJECTES CONSTRUCTIUS I OBRES EN DESENVOLUPAMENT.

- C1 CONSTRUCCIÓ ESCOLA BRESSOL A L'ILLA DEL CEIP FERRAN I CLUA.
- C2 PROJECTE DE REURBANITZACIÓ DEL CARRER BROLLADOR, EN L'ACCÉS AL CEIP FERRAN I CLUA I LA NOVA ESCOLA BRESSOL.
- C3 IMPLEMENTACIÓ D'UNA ÀREA VERDA D'APARCAMENT A L'ENTORN DE L'ESTACIÓ DE FGC.
- C4 ESTUDI PER A LA CONSTRUCCIÓ D'UN APARCAMENT SOTERRAT A LA PLAÇA DE L'ESTACIÓ DE FGC.
- C5 IMPLEMENTACIÓ D'UN MERCAT SETMANAL NO SEDENTARI AL CARRER DEL BRUC.
- C6 POSSIBLE CONSTRUCCIÓ PAVELLÓ ESPORTIU A IES ARNAU CADELL.
- C7 PROJECTES D'URBANITZACIÓ REDACTATS I ENCARA NO EXECUTATS: C/ CAÇADORS, C/ CAMÉLIES, ENTRE NARD I BAIXADOR, C/ SANT SEBASTIA, C/ PAMPLONA, C/ PIERROT, C/ OLIMPIA, C/ COLOMBINA.
- C8 SECTORS SENSE ACABAR L'URBANITZACIÓ (PENDENTS PROJECTE D'URBANITZACIÓ): BARRI DEL REGADIU, SECTOR DELS CARRERS LLEBRE, GARRIGA, CAMÍ DE LA SALUT.
- C9 ESTUDI PREVI, PENDENT D'URBANITZACIÓ, C/ CONSOLAT DEL MAR.
- C10 REURBANITZACIÓ TOTAL DE LA RAMBLA M. J .VERDAGUER, DES DE L'ESTACIÓ FINS A LA PLAÇA DEL MAS ROIG.
- C11 CONVENI PER AL SOTERRAMEN D LES LÍNIES D'ALTA TENSIÓ A L'AVINGUDA BAIXADOR, PENDENT DE REDACCIÓ DEL PROJECTE PER FECSA-ENDESA.

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Maig de 2012

Escala: 1:10.000

N

PLANEJAMENT PREVIST

LA GUINARDERA-ROSSINYOL

ROSSINYOL

REGADIU

CAN CADENA

MAS ROIG-AQUALONGA

AQUALONGA-CAN CADENA

MONMANY

SANT JAUME-LA BARCELONETA

MAS FUSTER-CA N'ENRIC LA MIRANDA

LES BOBINES-MAS ROIG

COLÒNIA MONTSERRAT

ÀREES AMBIENTALS

- ILLES PACIFICADES
- AQUALONGA - CAN CADENA
- CAN CADENA
- COLÒNIA MONTSERRAT
- LA GUINARDERA - ROSSINYOL
- LES BOBINES - MAS ROIG
- MAS FUSTER - CA N'ENRIC LA MIRANDA
- MAS ROIG - AQUALONGA
- MONMANY
- REGADIU
- ROSSINYOL
- SANT JAUME - LA BARCELONETA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013

Escala: 1:10.000

N

ÀREES AMBIENTALS
DE MODERACIÓ DE TRÀNSIT

12

FULL .. 1
DE.... 1

PASSAREL·LA TRÀNSIT RODAT

PASSAREL·LA MIANANTS - BICIS

PAS RESTRINGIT HORARI D'ENTRADA-SORTIDA ESCOLA

CAMP DE GOLF

MASIA DE CAN MONTMANY

MASIA CAN CUSSÓ

CLUB ESPORTIU VALLDOREIX

L L E G E N D A

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013

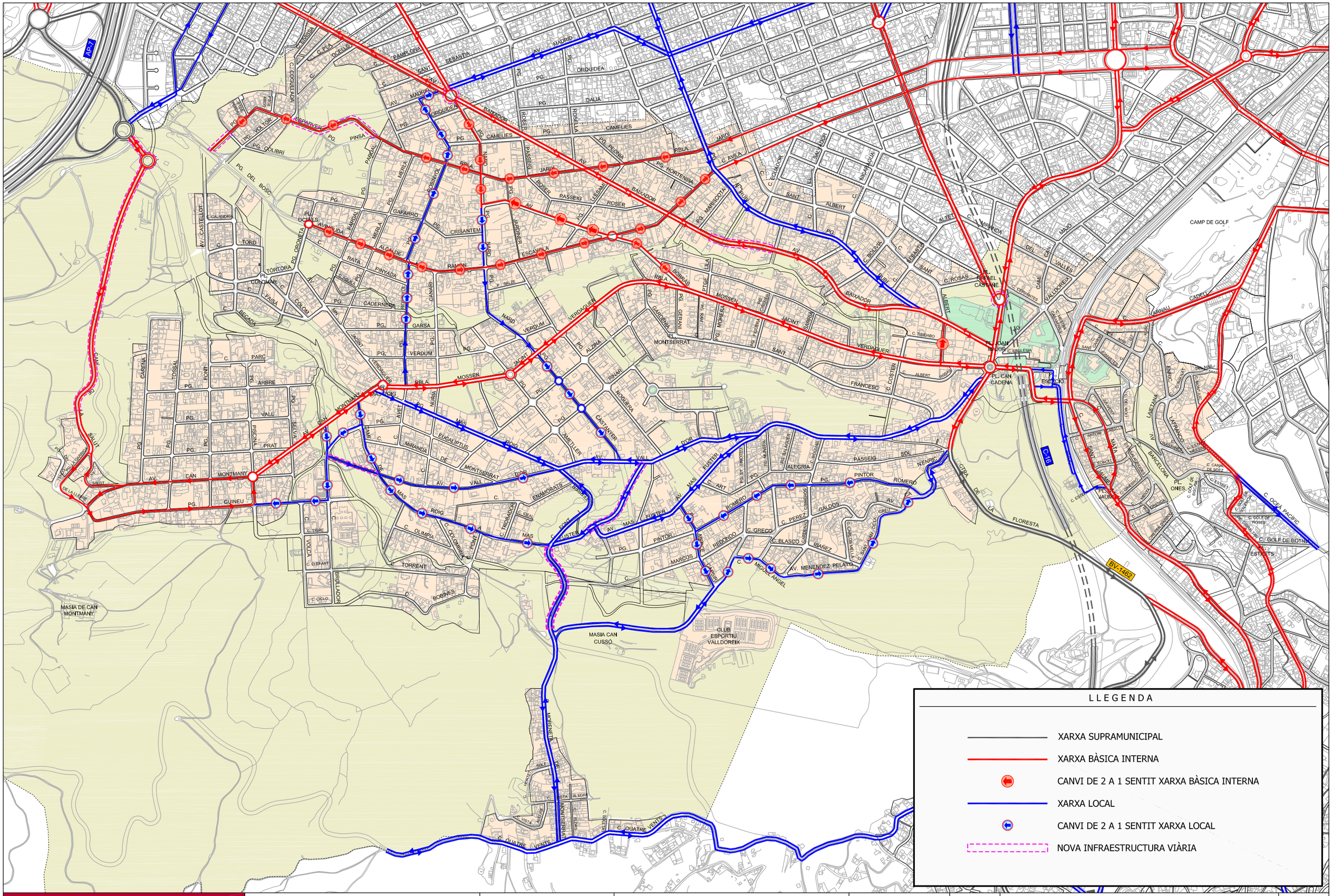
Escala: 1:10.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA

13

FULL.. 1
DE.... 1


LLEGENDA
XARXA SUPRAMUNICIPAL
XARXA BÀSICA INTERNA
CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
XARXA LOCAL
CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA
AP-7
C-16
BV-1462
CAMP DE GOLF
MASIA DE CAN MONTMANY
MASIA CAN CUSSÓ
CLUB ESPORTIU VALLDOREIX
PL. CAN CADENA
PL. DAN MAJOR
PL. RAFAEL CASTANE
PL. ONES
PL. JAUME I
C. OCEÀ PACÍFIC
C. GOLF DE BOTNIA
C. GOLF DE VALENCIA
C. GOLF DE ROSES
C. GOLF DE MALLORCA
C. GOLF DE MENORCA
C. GOLF DE CANARIES
C. GOLF DE TENERIFE
C. GOLF DE LA CERDANYA
C. GOLF DE PORT ALEIX
C. GOLF DE LES ESTISES
C. GOLF DE LES ESTISES
C. GOLF DE LES ESTISES

LLEGENDA

XARXA SUPRAMUNICIPAL

VIAL DE PENETRACIÓ I ARRIBADA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013

Escala: 1:10.000

N

PROPOSTA DE VIALS
DE PENETRACIÓ I ARRIBADA

13.2

FULL.. 1
DE.... 1

PL. MAS ROIG
RBLA.
MOSSEN
JACINT
VERDAGUER
C. NÚRIA
PG.
MAS
PASSATGE CAN BORD
ALZINA
PINAR
CASTANYER
NOGUERA
PL. MONTSERRAT
AMETLLER
ROIG
EUCALIPTUS
DA
DE
MONTSERRAT
AV.
VALL
D'OR
ENAMORATS
C.
C. IDEAL
C. TROBADOR
C. COLOMBINA
A
FONT
I
FUSTER

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A (20) ENTRADA ZONA AMB LIMITACIÓ DE VELOCITAT
- B MICRO ROTONDA
- C PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

LLEGENDA

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013
Escala: 1:2.500

N

DETALL ILLA PACIFICADA:
RAMBLA MOSSÈN JACINT VERDAGUER, PASSEIG CASTANYER, AVINGUDA VALL D'OR, PASSEIG MAS ROIG

14
FULL.. 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

LLEGENDA

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013
Escala: 1:5.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA.
(ÀREA AMBIENTAL CAN CADENA)

14.1

FULL.. 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

L L E G E N D A

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013
Escala: 1:5.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA.
(ÀREA AMBIENTAL SANT JAUME-LA BARCELONETA)

14.2
FULL.. 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

L L E G E N D A

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013

Escala: 1:5.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA. (ÀREA AMBIENTAL AQUALONGA-CAN CADENA)

14.3

FULL.. 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

PASSAREL·LA VIANANTS-BICIS

PASSAREL·LA TRÀNSIT RODAT

L L E G E N D A

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013

Escala: 1:5.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA. (ÀREA AMBIENTAL MAS ROIG-AQUALONGA)

14.4

FULL.. 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

PAS RESTRINGIT
HORARI D'ENTRADA-SORTIDA
ESCOLA

L L E G E N D A

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013
Escala: 1:5.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA.
(ÀREA AMBIENTAL LES BOBINES-MAS ROIG)

14.5

FULL.. 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

L L E G E N D A

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013

Escala: 1:5.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA
I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA
DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA.
(ÀREA AMBIENTAL ROSSINYOL)

14.6

FULL.. 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

LLEGENDA

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013
Escala: 1:5.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA.
(ÀREA AMBIENTAL LA GUINARDERA-ROSSINYOL)

14.7

FULL... 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

L L E G E N D A

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

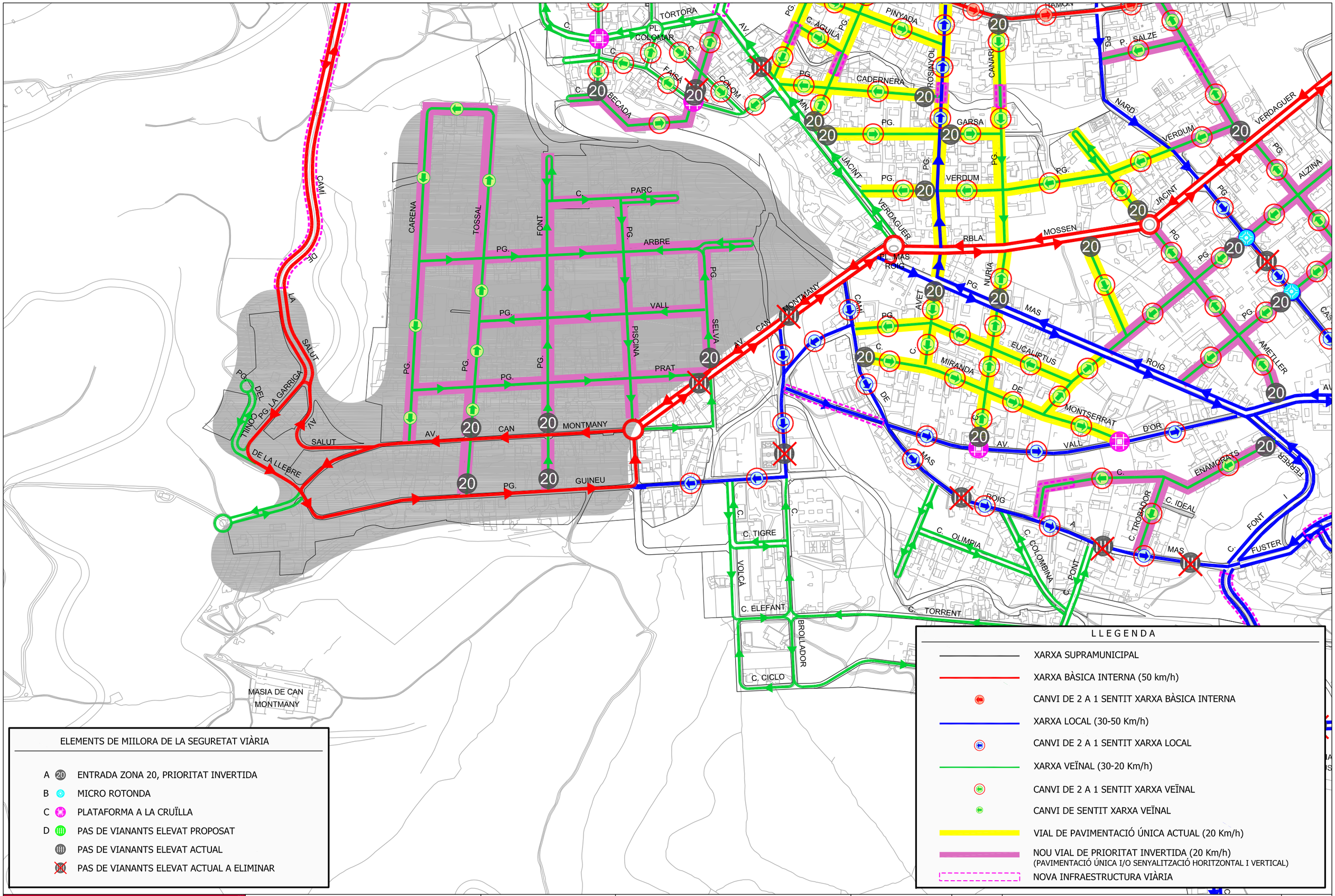
Febrer de 2013
Escala: 1:5.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA
I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA
DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA.
(ÀREA AMBIENTAL REGADIU)

14.8

FULL .. 1
DE.... 1



ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

L L E G E N D A

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013

Escala: 1:5.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA
I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA
DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA.
(ÀREA AMBIENTAL MONMANY)

14.9

FULL.. 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B MICRO ROTONDA
- C PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

L L E G E N D A

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013

Escala: 1:10.000

N

PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA.
(ÀREA AMBIENTAL MAS FUSTER-CA N'ENRIC LA MIRANDA)

14.10

FULL.. 1
DE.... 1

ELEMENTS DE MIILORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

- A — ENTRADA ZONA 20, PRIORITAT INVERTIDA
- B — MICRO ROTONDA
- C — PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
- D — PAS DE VIANANTS ELEVAT PROPOSAT
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL
- PAS DE VIANANTS ELEVAT ACTUAL A ELIMINAR

LLEGENDA

- XARXA SUPRAMUNICIPAL
- XARXA BÀSICA INTERNA (50 km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA BÀSICA INTERNA
- XARXA LOCAL (30-50 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL (30-20 Km/h)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT XARXA VEÏNAL
- CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL
- VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA ACTUAL (20 Km/h)
- NOU VIAL DE PRIORITAT INVERTIDA (20 Km/h) (PAVIMENTACIÓ ÚNICA I/O SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL)
- NOVA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

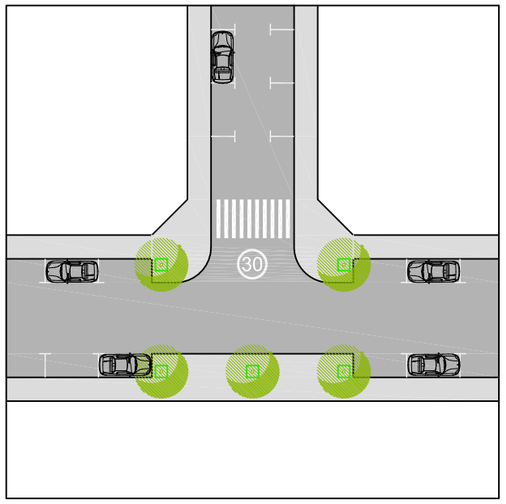
Febrer de 2013
Escala: 1:5.000

N

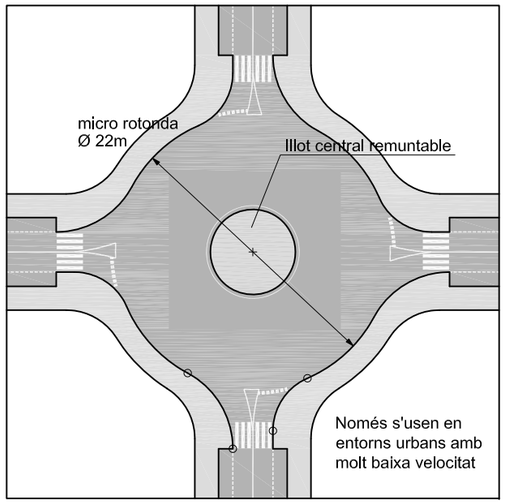
PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I RECOMANACIONS PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT I LA SEGURETAT VIÀRIA. (ÀREA AMBIENTAL COLÒNIA MONTSERRAT)

14.11
FULL.. 1
DE.... 1

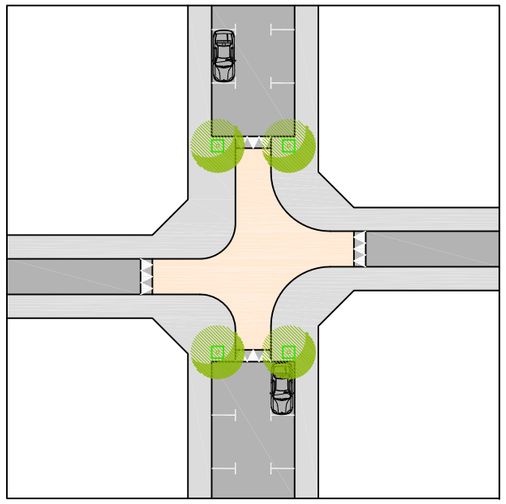
ELEMENTS DE MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA



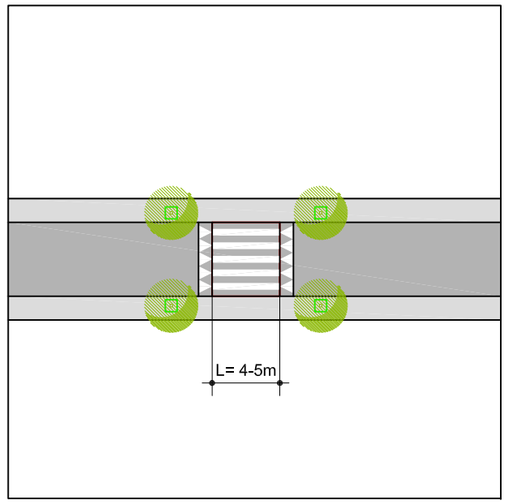
(A) PORTA D'ACCÉS A UNA ÀREA DE MODERACIÓ DE TRÀNSIT
Mitjançant senyalització horitzontal límitació velocitat 30 Km/h
i pas de vianants.



(B) MICRO ROTONDA URBANA
(Font de consulta: "Instrucció per al disseny i projecte de rotondes"
Generalitat de Catalunya, Direcció General de Carreteres.)

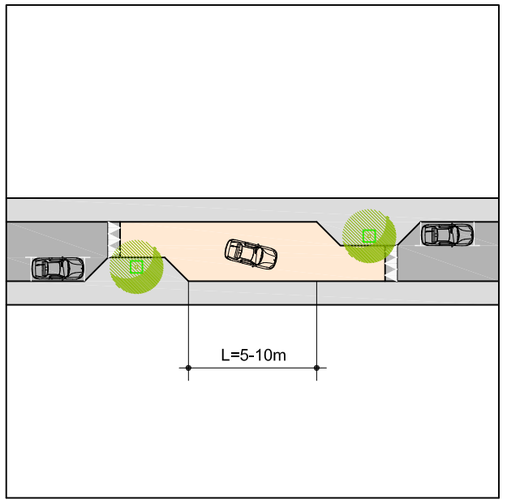


(C) PLATAFORMA A LA CRUÏLLA
Indueix a reduir la velocitat, i millora la visibilitat a la cruïlla.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento,
Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)

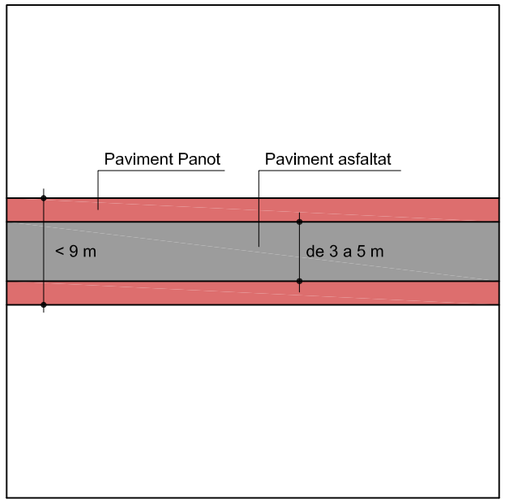


(D) PAS DE VIANANTS ELEVAT
Indueix al conductor a reduir la velocitat.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento,
Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)

PROPOSTA DE SECCIÓ DE CARRERS EN GENERAL



ZIG-ZAG SIMPLE (APARCAMENT ALTERNAT)
Indueix al conductor a reduir la velocitat.
Es proposa aquest tipus a carrers amb una secció total
de > 9 m de amplada.
(Font de consulta: "Calmar el tráfico", Ministerio de Fomento,
Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.)



VIAL DE PAVIMENTACIÓ ÚNICA
Es recomana utilitzar als carrers amb una secció total
de < 9 m d'amplada

SITUACIÓ ACTUAL:
Carrer de paviment a nivell amb dos sentits de circulació,
aparcament a banda i banda, ocupació de voreres i dificultat de
circulació.

SITUACIÓ PROPOSADA:
Carrer de paviment a nivell amb un sentit de circulació,
aparcament delimitat amb un sol costat, permès un bon transit de
vianants per les voreres i millora la circulació.

C. ROSAS
PL. RAFAEL CASTAÑÉ
AV. BILBAO
PG. OLABARRIA
C. CERVANTES
C. SANT ALBERT
PG. RUBÍ
PG. OLABARRIA
PG. VALLDOREIX
C. TIBIDABO
PL. JOAN MAJOR
C. ESGLÈSIA
RBLA. MOSSEN JACINT VERDAGUER
RBLA. MOSSEN JACINT VERDAGUER
C. COSTER
PL. CAN CADENA
C. ALBERT ROSAS
CTRA. DE LA FLORESTA

VORERA A L'ÀMBIT D'ACTUACIÓ (AMPLIACIÓ EN GENERAL)

PAVIMENT AL MATEIX NIVELL DE VORERA (TRÀNSIT DE VIANANTS I VEHICLES AMB PREFERÈNCIA ALS VIANANTS)

PAVIMENT ASFALTAT

ZONA AJARDINADA

LÍMIT VORERA ACTUAL

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013
Escala:

N

PROPOSTA D'ORDENACIÓ CENTRE URBÀ

16
FULL... 1
DE.... 1

a L'Estany dels Alous 2 Km (30')

a Santa Maria de Campanyà 2,5 Km (40')

a Sant Cugat (centre) 2,5 Km (40')

Camp de Golf

Taller Geroni de Moragas

IES Arnau Cadell

Pista Esportiva

Centre d'Entrenament Hípica

Can Barba

El Castell de Canals

a L'Ermita de la Salut Puig Madrona 3 Km (50')

Can Monmany

Complex Esportiu Municipal

CEIP Jaume Ferran i Clua Escola Bressol

Nostra Sra. de l'Assumpció

Aparcament

EMD Valldoreix

Santa Clara

Can Cadena

Aparcament

ASDI

Casal de Cultura Casal d'Avis

Esglèsia Parroquial

F.G.C. Valldoreix

Pl. Can Cadena

Plaça de l'Estació

Aparcament

Escola "Guru" Escola Hatikva

Club esportiu Valldoreix

a La Floresta (Estació FGC) 1,5 Km (25')

LA GUINARDERA

ROSSINYOL

REGADIU

CAN CADENA

AQUALONGA

MONMANY

LES ROBINES

MAS FUSTER

CA N'ENRIC LA MIRANDA

COLÒNIA MONTSERRAT

LA BARCELONETA

SANT JAUME

Pl. Ocells

Av. Alcalde Ramon Escayola

Pg. Nard

Pg. Canari

Av. Mn. Jacint Verdaguer

Pl. Mas Roig

Rbla.

Monmany

Pg. de Mas Roig

Pg. Castanyer

Mossen Jacint Verdaguer

C. Borràs

Pg. de Rubí

Pg. de Valldoreix

Av. Vall d'Or.

Fuster

Av. Mas

C. Mercè Capsir

Camí Colònia Montserrat

Ctra. de la Floresta

C. Sant Jaume

AP-7

C-16

BV-1462

6' 17' 5' 9' 4' 8' 5' 5' 16' 10' 8' 7' 8' 10' 20' 15' 15' 12' 8' 8'

LLEGENDA

ITINERARIS DE VIANANTS (SENYALITZAT)

ITINERARIS DE VIANANTS (SENYALITZAT) AMB VORERA D'AMPLADA = > 2,2 m

20' TEMPS DE RECORREGUT VIANANTS

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013

Escala: 1:10.000

N

PROPOSTA D'ITINERARIS DE VIANANTS

17.1

FULL.. 1
DE.... 1

LA GUINARDERA
Pista Esportiva
AP-7
Centre d'Entrenament Hípica
Pl. Ocells
ROSSINYOL
REGADIU
Can Barba
El Castell de Canals
Av. Alcalde Ramon Escayola
Pg. Nard
Pg. Cañari
Av. Mn. Jacint Verdaguer
Santa Clara
Aparcament
Nostra Sra. de l'Assumpció
Mossen
C. Borràs
Jacint
Verdaguer
CAN CADENA
Pg. de Rubí
Casal de Cultura Casal d'Avis
Can Cadena
Aparcament
ASDI
Pg. de Valldoreix
Camp de Golf
Taller Geroni de Moragas
IES Arnau Cadell
Església Parroquial
F.G.C. Valldoreix
Pl. Can Cadena
Plaça de l'Estació
Aparcament
LA BARCELONETA
SANT JAUME
C. Sant Jaume
C-16
Pl. Mas Roig
Rbla.
EMD Valldoreix
AQUALONGA
Pg. Castanyer
Pg. de Mas Roig
MONMANY
Monmany
Av. Can
Complex Esportiu Municipal
CEIP Jaume Ferran i Clua
Escola Bressol
Can Monmany
LES ROBINES
Av. Vall d'Or.
Fuster
Mas
Av.
Escola "Guru"
Escola Hatikva
CA N'ENRIC
LA MIRANDA
Ctra. de la Floresta
BV-1462
Merce Capsir
MAS FUSTER
Camí Colònia
Montserrat
Club esportiu Valldoreix
COLÒNIA MONTSERRAT

LLEGENDA

CARRIL BICI SEGREGAT

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Valldoreix-EMD

intra www.intrasl.net

PLA DE MOBILITAT (PMU)
VALLDOREIX-EMD
Vallès Occidental

Febrer de 2013
Escala: 1:10.000

N

PROPOSTA D'ITINERARIS DE CICLISTES

17.2
FULL.. 1
DE.... 1

MODEL "A"

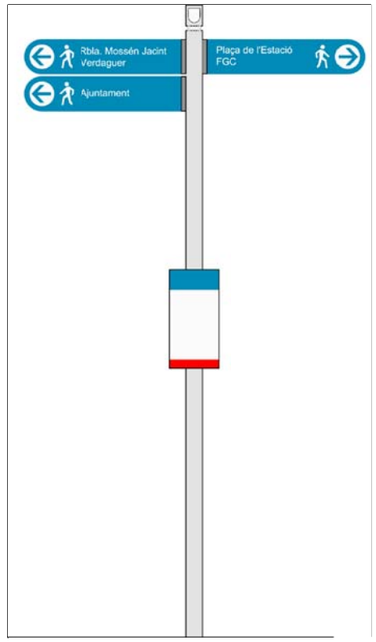
MODEL "B"

SENYAL TIPUS 1

UBICACIÓ DINTRE DEL MUNICIPI, PRÒXIM AL PUNT
DE TROBADA I A UNA DISTÀNCIA NO SUPERIOR A 500m.
FUNCIÓ INFORMACIÓ DIRECCIONAL.

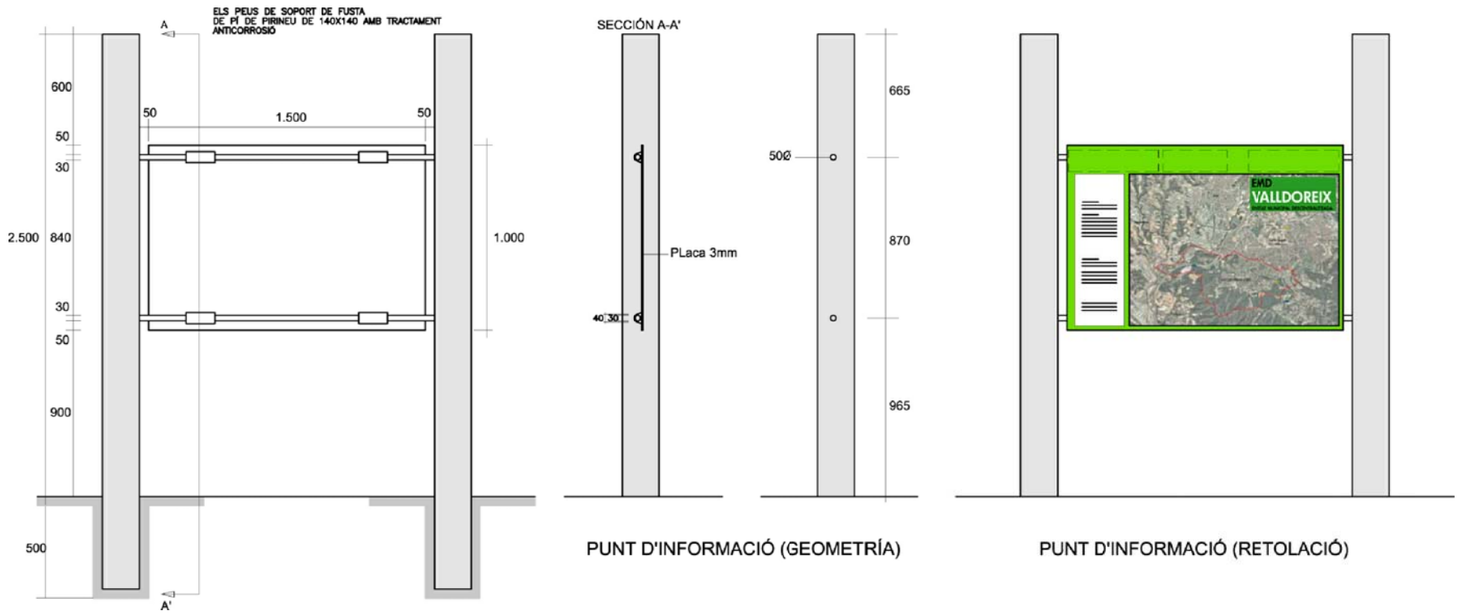
SENYAL TIPUS 2

UBICACIÓ DINTRE DEL MUNICIPI, PRÒXIM A L'APARCAMENT
I A UNA DISTÀNCIA NO SUPERIOR A 500m.
FUNCIÓ D'INFORMACIÓ D'APARCAMENT I DIRECCIONAL.



SENYAL TIPUS 3

(INFORMACIÓ DE DIRECCIÓ ITINERARIS PER A VIANANTS)
UBICACIÓ CRUÏLLES IMPORTANTS D'ITINERARIS DE VIANANTS.
FUNCIÓ: INDICAR LA DIRECCIÓ DELS CARRERS I PUNTS
D'INTERÈS SEGUINT UNA RUTA D'UN ITINERARI DE VIANANTS.



SENYAL TIPUS 4

PUNT D'INFORMACIÓ A VIA NO MOTORITZADA