

ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA DE LA "MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NORMES
SUBSIDIÀRIES DE CANET DE MAR A L'ÀREA PULLIGAN CENTRE"

EXCM. AJUNTAMENT
DE CANET DE MAR

Diligència per fer constar que ha estat aprovat
inicialment pel Ple Municipal en sessió de data

28 NOV. 2013

El que es fa constar a efectes del que
disposa la normativa de legal aplicació.
El secretari, PD (Decret 563/11)

MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NNSS L'ÀREA PULLIGAN CENTRE
SETEMBRE 2007

CANET DE MAR



JORNET-LLOP-PASTOR arquitectes

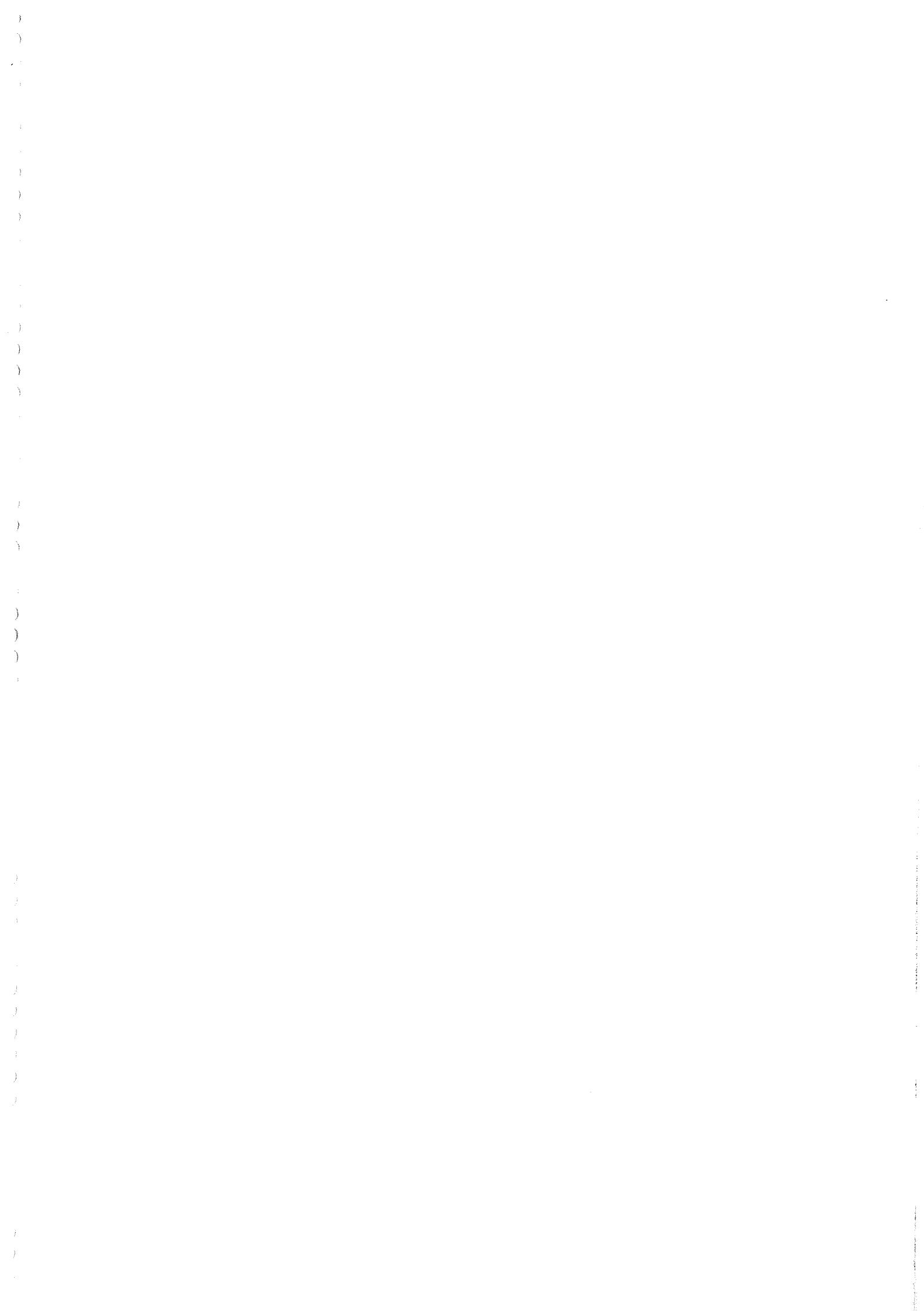
ALONSO BALAGUER arquitectes

AJUNTAMENT DE
CANET DE MAR
REGISTRE GRAL.

18 ABR. 2008

Entrada núm.
Sortida núm.

2156



EQUIP REDACTOR

Desarrollo, Organización y Movilidad, DOYMO S.A.
c. Diputació, 238, 2º 5^a
93 412 39 29
08007 Barcelona

Manuel Pineda Ruiz
Director del Projecte

Noemí Requena i Ruiz
Responsable del Projecte

Delineant
Lluis Thomas Lieb

Barcelona, Juny de 2007

DOYMO S.A.
Empresa certificada

ISO-9001:2000



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT

Verificació del Projecte

Data

09-2007

<u>1. INTRODUCCIÓ</u>	<u>3</u>
1.1. ÀMBIT D'ESTUDI.....	4
1.2. OBJECTIUS.....	5
1.3. PAUTES DE MOBILITAT INTRA I INTERMUNICIPAL	6
1.4. MOBILITAT I GÈNERE	9
1.5. MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA	11
1.6. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC	14
1.7. INTENSITATS DE TRÀNSIT	15
<u>2. PREVISIÓ DE CREIXEMENT DE LA MOBILITAT</u>	<u>20</u>
2.1. PREVISIÓ DE GENERACIÓ DE VIATGES.....	20
2.2. DISTRIBUCIÓ MODAL I PREVISIÓ DE VEHICLES/DIA	22
<u>3. ESTIMACIÓ DE L'IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA.....</u>	<u>25</u>
<u>4. PROPOSTES DE MOBILITAT DE LA MODIFICACIÓ</u>	<u>26</u>
4.1. AMPLADA DE CARRERS.....	26
4.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS.....	26
4.3. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES	28
4.4. XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT COL·LECTIU	29
4.5. XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VEHICLES.....	30
4.6. DIRECTRIUS SOBRE L'ESTACIONAMENT.....	31
4.7. PROPOSTA DE FINANÇAMENT.....	35
<u>5. RESUM I CONCLUSIONS.....</u>	<u>36</u>
ANNEX 1: AFORAMENTS	37
ANNEX 2: HORARIS LÍNIES AUTOBÚS	43
ANNEX 3: HORARI DE LA LÍNIA DE TRENT	48

1. INTRODUCCIÓ

D'acord amb l'article 59.3.c de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'Urbanisme i de la Llei 10/2004, que la modifica, la memòria dels Plans d'ordenació urbanística municipal han d'integrar les mesures a adoptar per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible en el municipi. A més, la *Llei de Mobilitat 9/2003, de 13 de juny* i, en concret, el *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada* obliga a la realització d'aquests estudis en totes les figures de planejament, indicant el Decret quin ha d'ésser el seu contingut. En aquest sentit, s'incorpora aquest estudi de mobilitat generada a la Memòria d'ordenació de la Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries de Canet de Mar a l'Àrea Pulligan Centre.

La redacció d'aquest Pla ve justificada, entre altres raons per la necessitat d'ordenar aquest sector significatiu del municipi, tot aplicant els principis respecte el desenvolupament urbanístic sostenible. Cal indicar que es tracta d'un **espai singular**, ja que hi ha elements patrimonials significatius. A més, en un municipi tant compacte i amb tan poques zones verdes com és Canet constitueix una oportunitat per crear espais oberts i equipaments.

??Legislació vigent quant a urbanisme: Text refós de la Llei d'Urbanisme, decret 1/2005 i el Reglament de la Llei d'Urbanisme, decret 305/2006

1.1. Àmbit d'estudi

La vila de Canet de Mar és situada a uns 46,5 kilòmetres de Barcelona, 15,3 km de Mataró i 61,2 km de Girona, entre Arenys de Mar i Sant Pol de Mar. El municipi es troba en el recorregut de l'autopista del Maresme C-32 i la N-II que passa per la costa.



Canet de Mar té una població de 12.766 habitants (dades any 2006), concentrada en la seva pràctica totalitat al nucli de la població. El municipi es caracteritza per una estructura compacta i densa amb relleus importants en la seva orografia.

Estat actual

L'àrea d'estudi queda situada a uns 600 metres al nord de l'estació de tren de Canet de Mar, entre la Riera del Pinà i el Torrent del Lledoners, a Oest i Est respectivament, i pel carrer Josep Mora al Sud i el carrer el Ravalet al Nord.

Dins de l'àrea hi ha les peces industrials Can Carbonell i Can Lloberas. L'activitat industrial però, s'ha traslladat al nord-est del municipi, millor comunicat amb l'Autopista, , i alhora evita la circulació de vehicles pesants i el

soroll que generen aquestes activitats. D'altra banda, aquests espais es recuperen per a la ciutat, creant zones verdes, equipaments i habitatges.

1.2. Objectius

El present informe, en base al decret que regula els estudis de mobilitat generada, té els següents objectius:

- Definir la ordenació vial de la zona.
- Avaluar la mobilitat que generaran les noves activitats
- Analitzar el nivell de saturació que es registrà en els accessos.
- Definir fòrmules de pacificació del trànsit.
- Definir la distribució de l'espai viari
- Determinar la xarxa de vianants i de bicicletes de l'àrea Pulligan i la seva connexió amb la resta de la ciutat.
- Determinar la accessibilitat al transport públic.

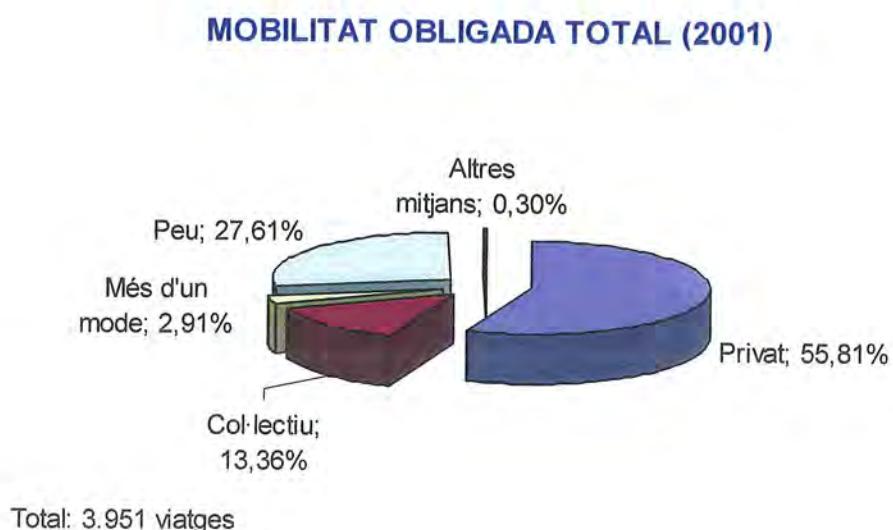
En definitiva, aquest informe recull totes els requeriments que el Decret 344/2006, de 19 de setembre estableix per a la realització dels estudis de mobilitat generada.

1.3. Pautes de mobilitat intra i intermunicipal

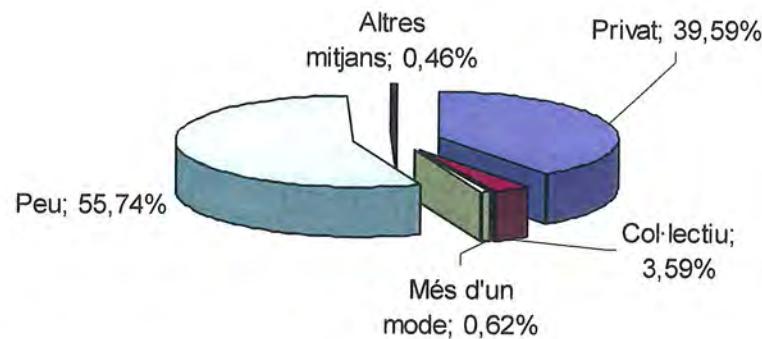
En aquest capítol es destaquen els trets més característics de la situació de la mobilitat al municipi de Canet de Mar, anàlisi que servirà de base per a la realització de l'estimació de distribució modal de la zona objecte d'estudi.

S'han analitzat les dades sobre **mobilitat obligada** per motiu de treball de l'any 2001 de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

L'any 2001 es produïen al municipi Canet de Mar 3.951 desplaçaments diaris, la majoria dels quals es realitzaven en vehicle privat (55,81%), mentre que el transport públic era utilitzat tant sols en un 13,36% dels viatges. Cal indicar l'elevat pes dels desplaçaments a peu (27,61%), percentatge que s'eleva al 56% als desplaçaments interns. Tot i això, i malgrat que Canet és un nucli urbà compacte no gaire extens, el 40% dels desplaçaments interns es fan en vehicle privat.



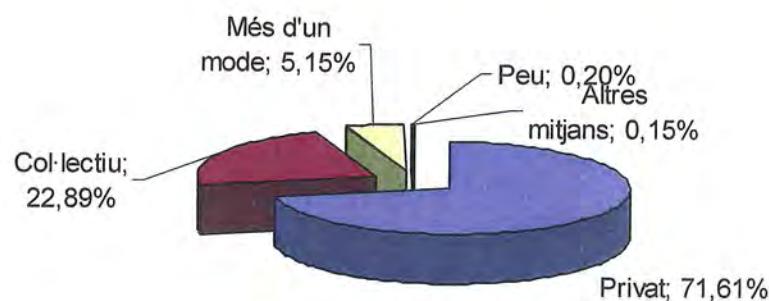
MOBILITAT OBLIGADA INTERNA (2001)



Total: 1.950 viatges

Val a dir que, tot i l'extensa oferta de transport públic (RENFE), hi ha una utilització majoritària del vehicle privat en els viatges interns-externs (71,61%)

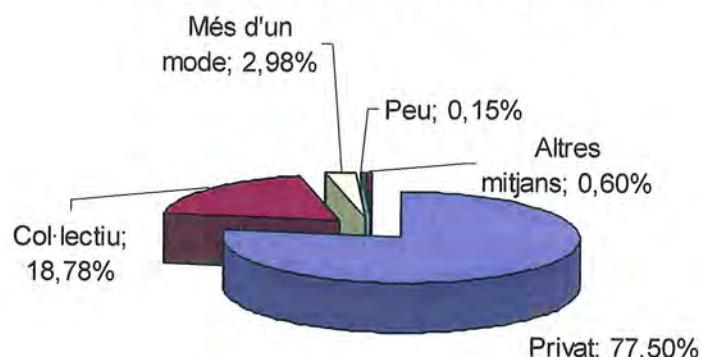
MOBILITAT OBLIGADA INTERNA/EXTERNA (2001)



Total: 2.001 viatges

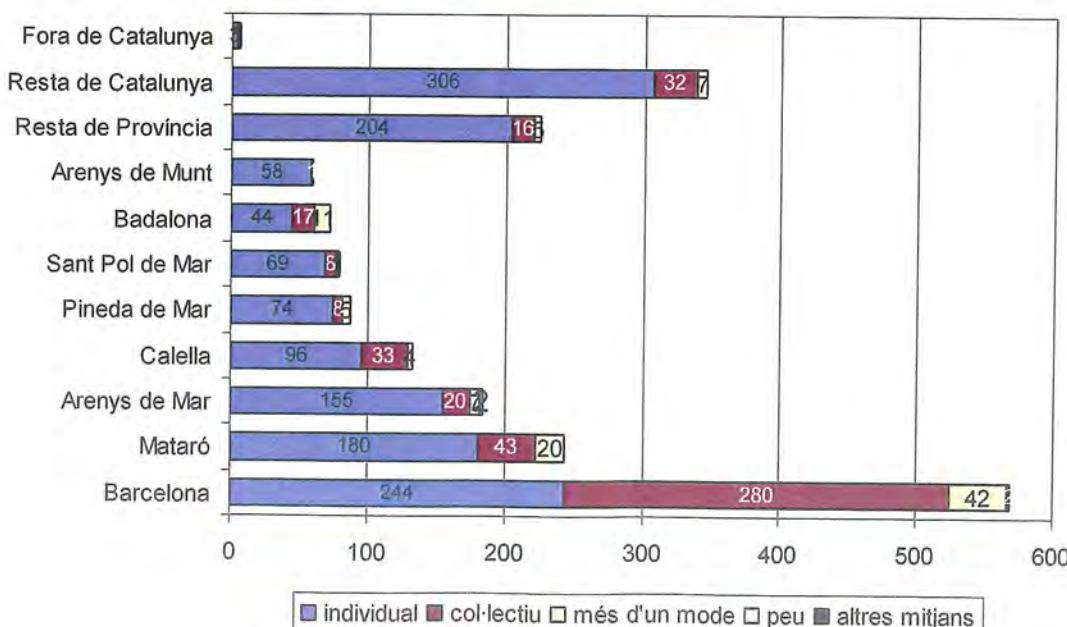
Per últim, Canet de Mar atrau prop de 680 viatges diàriament, la gran majoria també en vehicle privat (77,50%).

ATRACCIÓ DE VIATGES (2001)



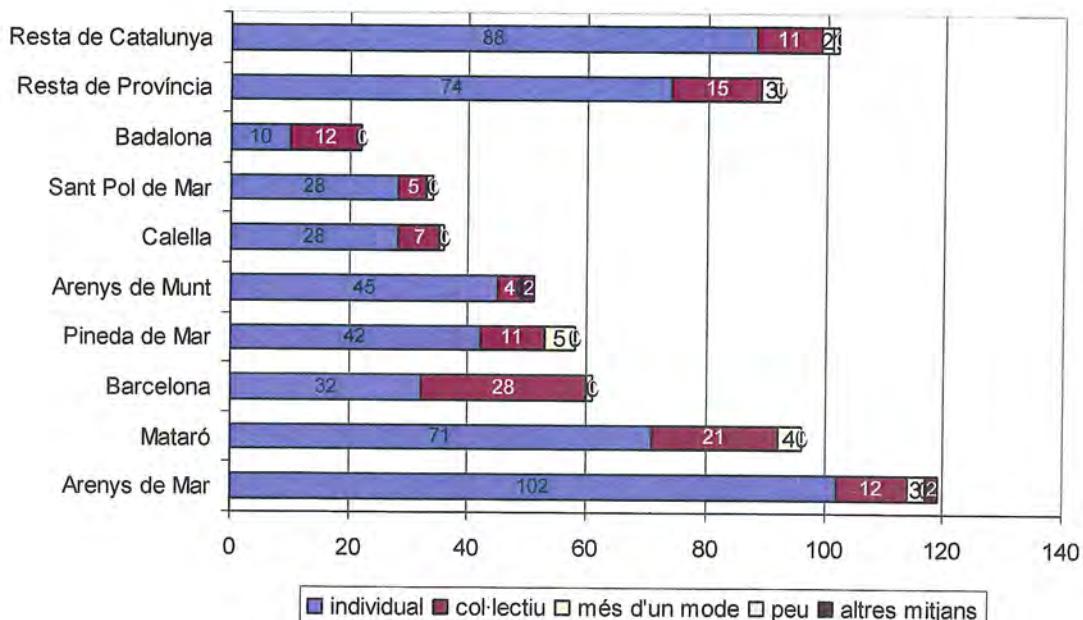
D'altra banda, l'any 2001 la principal destinació de la mobilitat externa per motiu treball és Barcelona, amb 596 viatges. De la resta de destinacions destaquen Mataró (243), Arenys de Mar (184) i Calella (133). També destaca el significatiu nombre de viatges amb altres destinacions de la província o de Catalunya (227 i 356 respectivament), la qual cosa indica una elevada interrelació amb el territori català. En la majoria dels desplaçaments interns-externs s'utilitza en gran part el vehicle privat, excepte en el cas de Barcelona, on més de la meitat va amb transport públic.

MOBILITAT INTERNA/EXTERNA (2001)



En quant als viatges externs amb destinació Canet de Mar, bona part d'aquests es produueixen des d'Arenys de Mar i de l'entorn proper del municipi. Aquests desplaçaments es realitzen bàsicament en vehicle privat.

ATRACCIÓ DE VIATGES (2001)

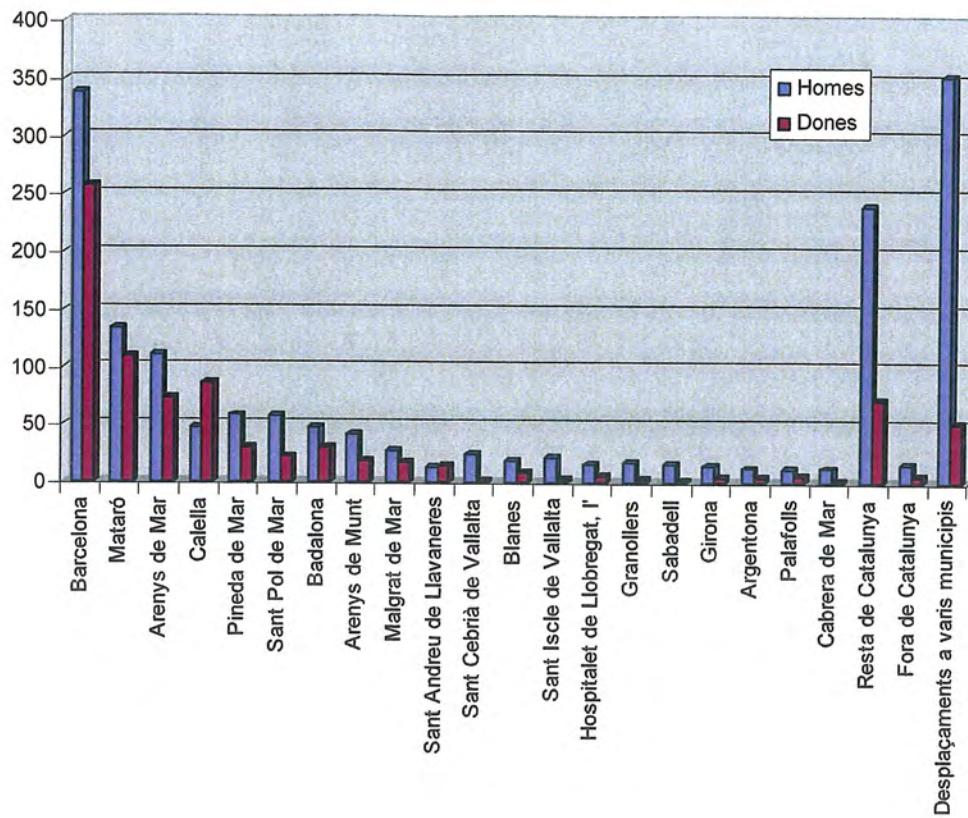


Pel què fa als nivells d'autosuficiència i autocontenció, Canet de Mar presenta uns valors alts en el cas del primer (**74,40%**) però baixos en relació als segons (**49,35%**). Això vol dir que del total de treballadors de Canet de Mar, només un 49,35% treballen a la mateixa població (autocontenció) i de l'oferta total de treball que hi ha a Canet de Mar, el 74,40% està ocupada per persones del propi municipi.

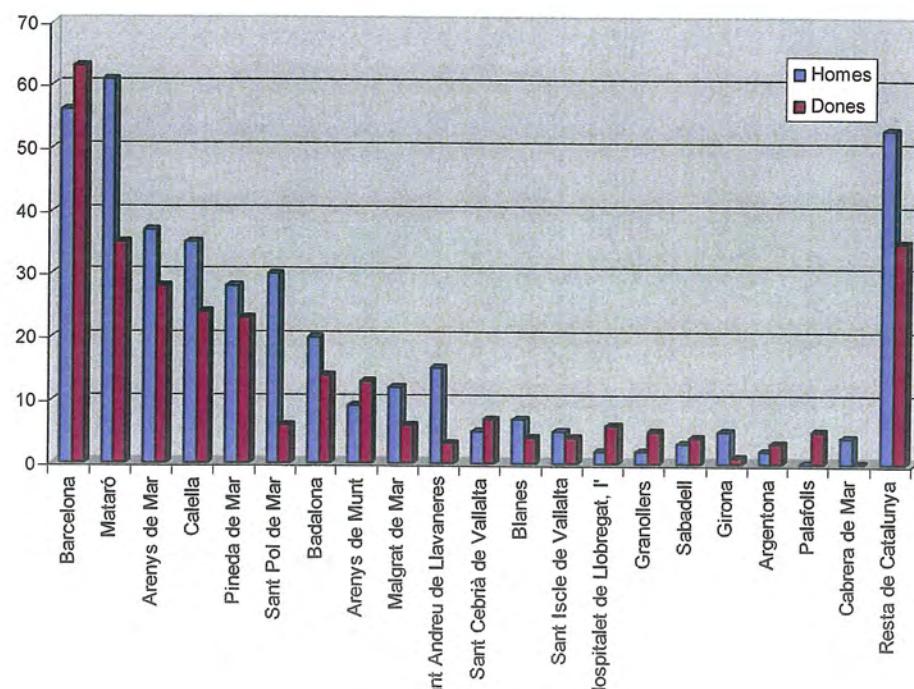
1.4. Mobilitat i gènere

Pel que fa a la mobilitat relacionada amb el gènere, aquesta relació ens serveix per entendre millor el territori i les seves interaccions.

Desplaçaments a altres municipis



Desplaçaments des d'altres municipis



En la mobilitat generada per motius de feina el fet més destacat és que la majoria de desplaçaments, tant els que van a fora del municipi com els que vénen de fora, són realitzats per homes, excepte en el cas de Calella, a on més de la meitat de desplaçaments a Calella són fets per dones. Aquest fet s'explica per la gran quantitat d'hotels que hi ha al municipi. En aquests hotels la gran majoria de feines estan ocupades per dones.

Al **plàtol nº1** es troba la situació de l'àrea dins de Canet de Mar.

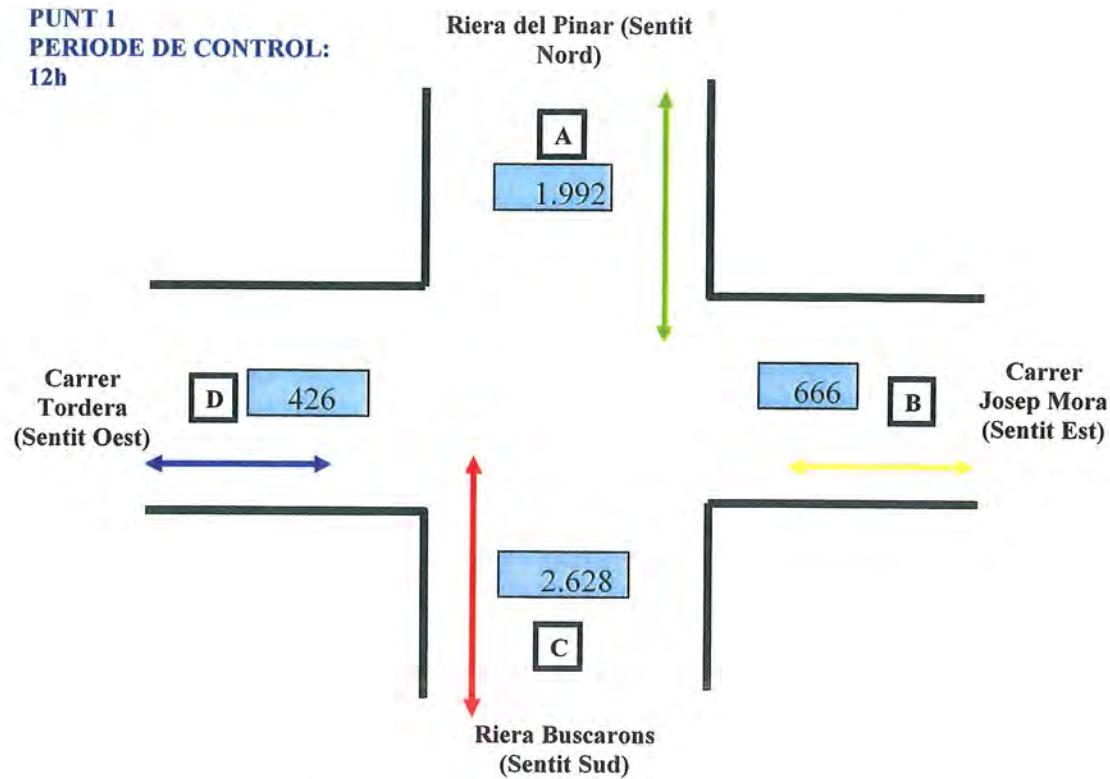
1.5. Mobilitat a peu i en bicicleta

Actualment a l'àrea hi ha una xarxa deficient ja que les voreres són molt estretes. Com a excepció cal destacar el Passeig de la Misericòrdia, un passeig ample que travessa l'àmbit d'estudi de sud a nord.

El fet de ser una modificació puntual de les Normes Subsidiàries, canviant els usos del sòl, fa que no tingui cap influència significant en els itineraris de vianants i de bicicles.

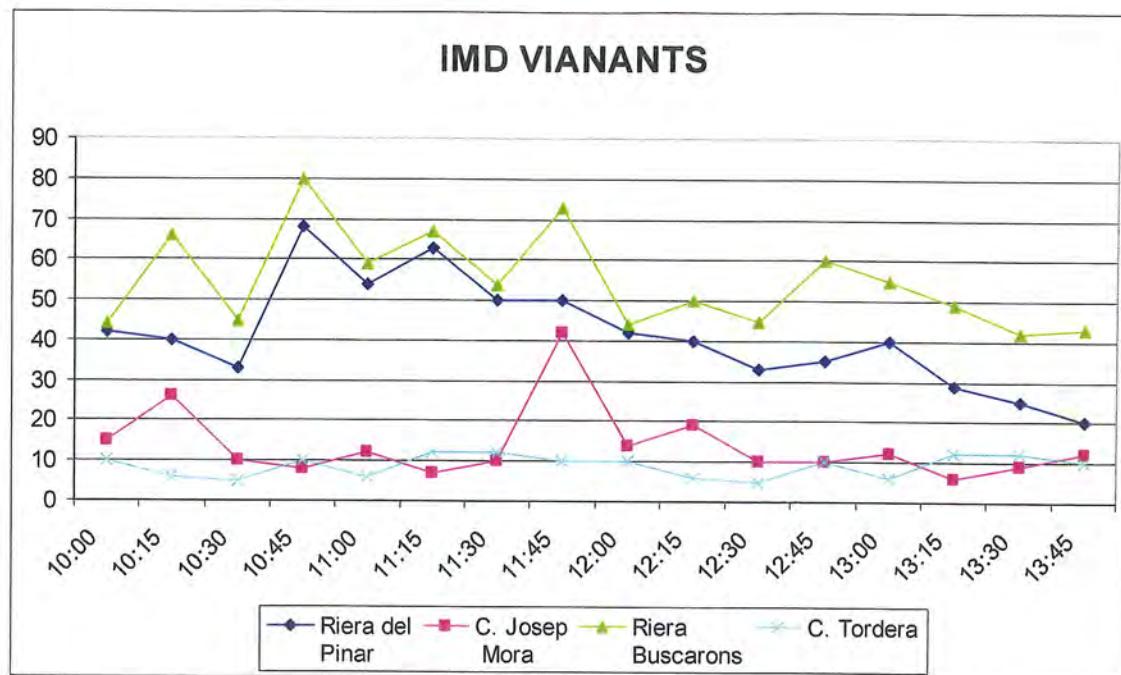
S'han realitzat dos aforaments de 4 hores cadascun en dos punts del sector i aquests són els resultats.

PUNT 1
PERIODE DE CONTROL:
12h

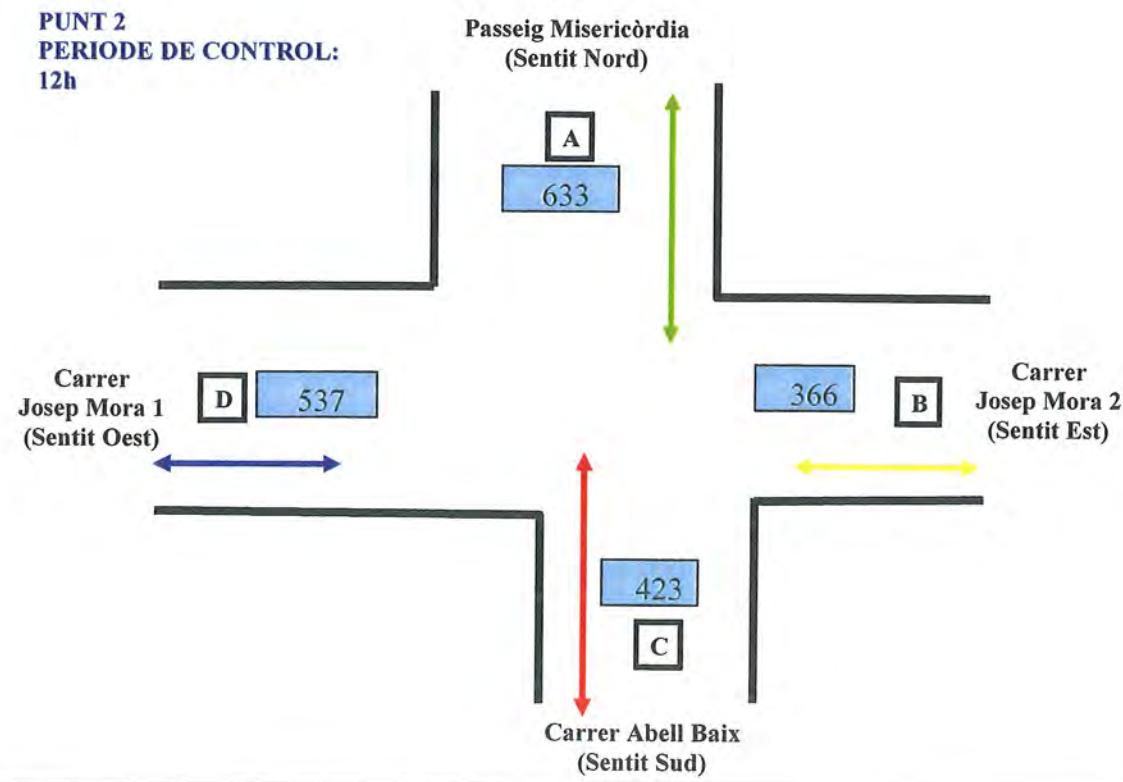


La Riera Buscarons i la Riera del Pinar tenen una forta atracció com a eix de connexió amb el nucli urbà i l'estació. Cal afegir que el Mercat Central situat a un carrer de distància del sector estudiat és un gran centre atractiu de viatges.

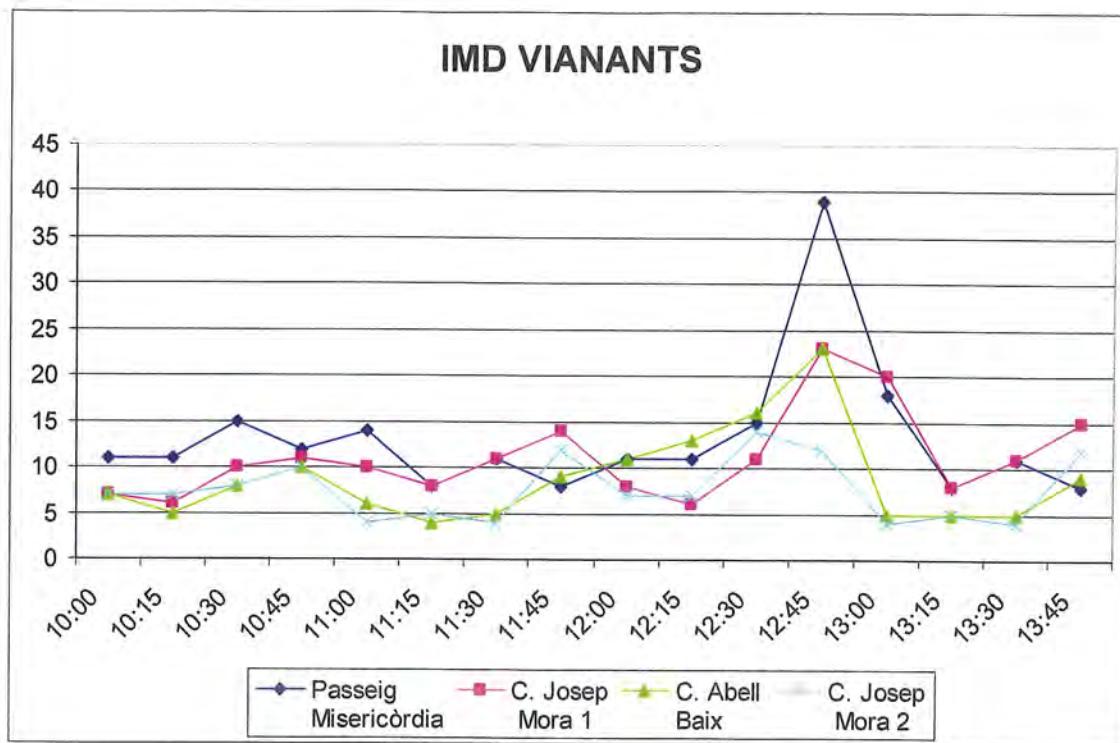
El carrer Tordera s'utilitza com a accés a les rieres del Pinar i Buscarons, i al carrer Josep Mora es troba l'escola bressol del municipi i connecta amb el Passeig Misericòrdia, a on es troba, més al nord, l'escola de primària i la de secundària.



PUNT 2
PERIODE DE CONTROL:
12h



Hi ha una escassa utilització del Passeig de la Misericòrdia tot i l'existència dels centres educatius. De fet a la gràfica es veu com a la sortida dels centres és quan el trànsit de vianants és major.



1.6. Oferta de transport públic

L'oferta de transport públic a Canet de Mar està constituïda per la línia C1 de Rodalies de RENFE, l'autobús a Barcelona (línia Barcelona – Figueres) i el Bus nit N-82 que té com a destinació Pineda de Mar.

L'estació de tren es troba situada a primera línia de platja. La línia de tren C1 és una línia regular amb una freqüència elevada (vid annex3):

- Del començament del servei fins les 9, al migdia (13h- 15h30') i per la tarda (18h a 21h.30') la freqüència és d'aproximadament 15 minuts.
- A les hores vall passen cada trenta minuts.

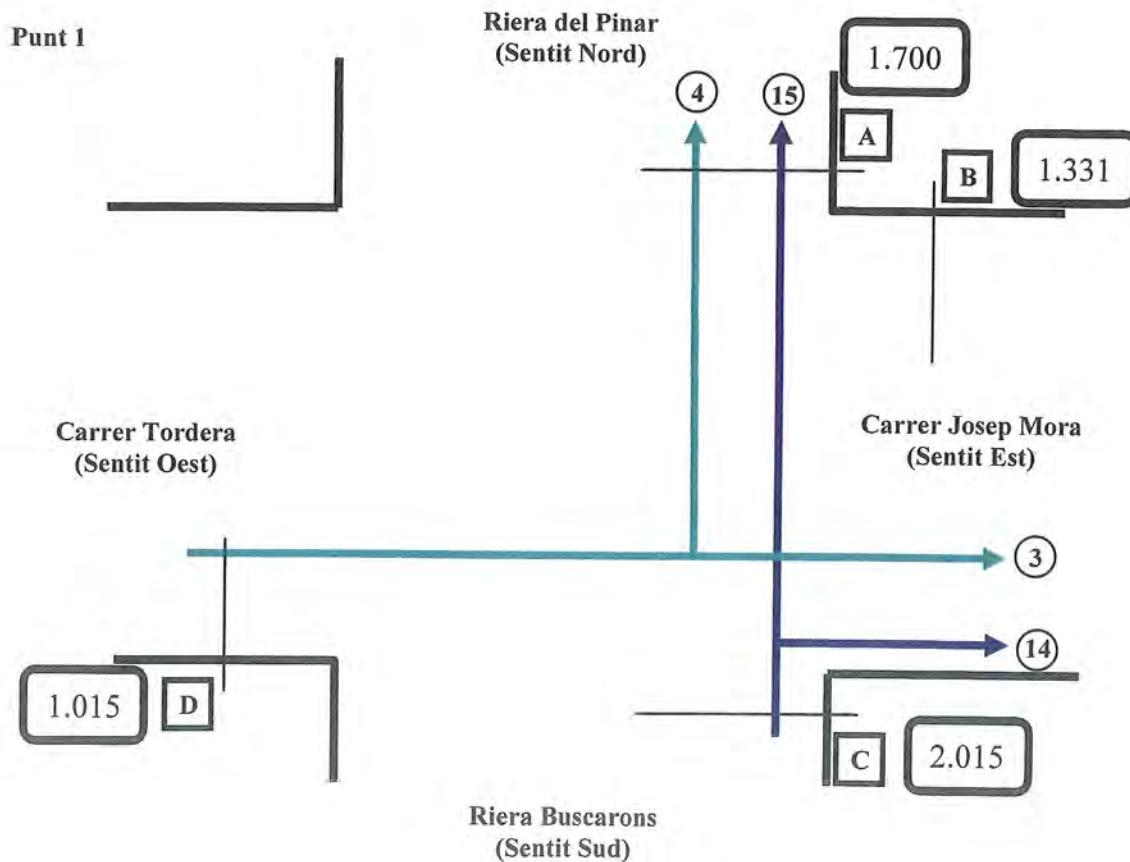
La parada de les línies d'autobús es troba situada en front de l'estació de tren, i allà paren tots, tant els diürns com els nocturns (Annex 2). La freqüència de l'autobús diürn és bastant baixa, passant a les 10.10, a les 14.55 i a les 19.38.

L'autobús nocturn passa cada hora sortint de Barcelona a les 00.55 el primer, passant per Canet de Mar a les 01.45 aproximadament, i l'últim sortint de Pineda de Mar a les 04.55 i passant per Canet de Mar a les 05.10.

Com en el cas dels itineraris de vianants, la xarxa de transport públic tampoc no es modifica.

1.7. Intensitats de trànsit

L'àrea a modificar s'estructura a partir de la Riera del Pinar, via que segons les dades de trànsit d'aforament realitzat el dia 15 de juny del 2007 per DOYMO, presenta una intensitat mitjana diària de trànsit al voltant dels 2.000 vehicles/dia. També destaca el trànsit pel c. Josep Mora, amb 1.500 vehicles/dia aproximadament.



Punt 1: c. Tordera amb Riera Buscarons

Data: Divendres 15 de juny 2007
 Municipi: Canet de Mar
 Tipus: Vehicles
 Horari de matí: 10:00 a 14:00
 Horari de tarda:

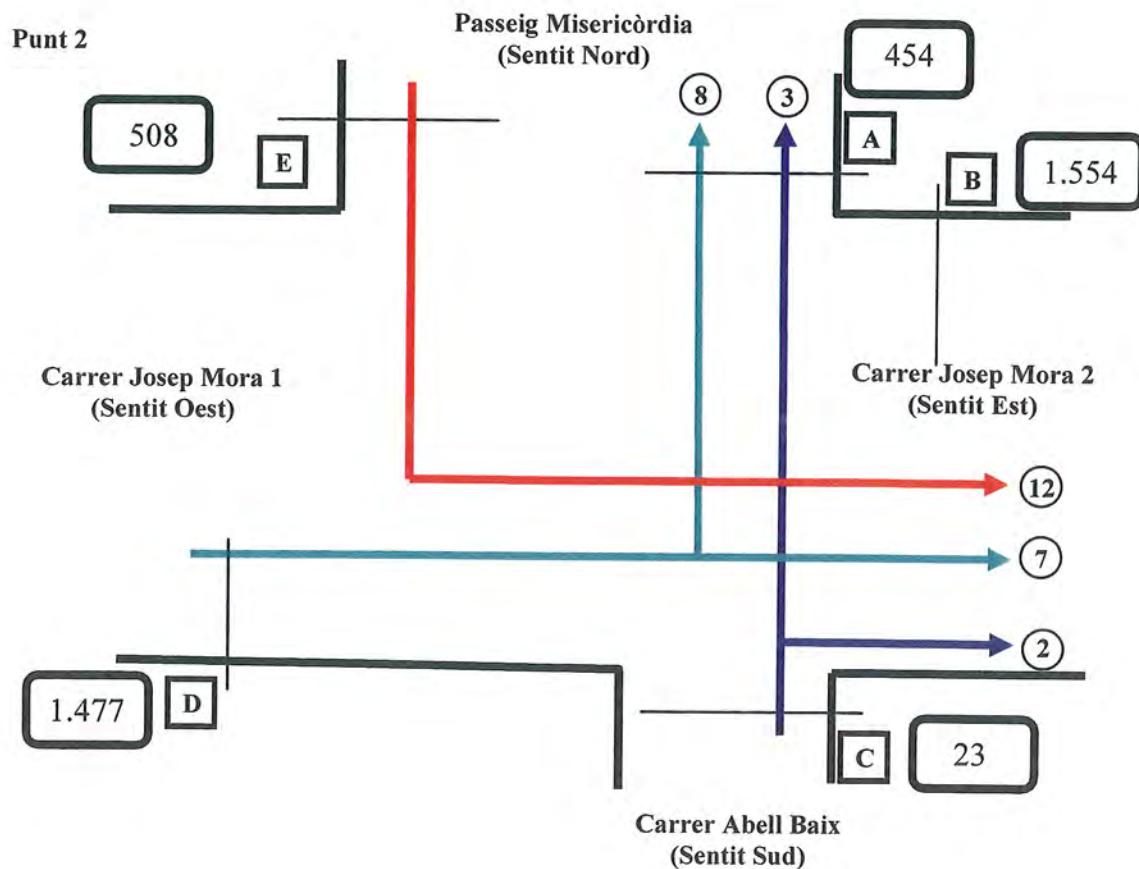
VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ

SECCIÓ	10:00 a 14:00	0	24 HORES
A	442	0	1700
B	346	0	1331
C	524	0	2015
D	264	0	1015

COEFICIENT:	10:00 a 14:00	0
	0,26	0,19

VOLUMS DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

MOVIMENT	10:00 a 14:00	0	24 HORES
1	71	0	273
2	0	0	0
3	160	0	615
4	104	0	400
5	400	0	1538
6	0	0	0
7	6	0	23
8	0	0	0
9	130	0	500
10	0	0	0
11	0	0	0
12	0	0	0
13	488	0	1877
14	186	0	715
15	338	0	1300
16	0	0	0



Punt 1: Passeig Misericòrdia amb c. Josep Mora

Data: Divendres 15 de juny 2007
 Municipi: Canet de Mar
 Tipus: Vehicles
 Horari de matí: 10:00 a 14:00
 Horari de tarda:

VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ

SECCIÓ	10:00 a 14:00	0	24 HORES
A	118	0	454
B	404	0	1554
C	6	0	23
D	384	0	1477
E	132	0	508

	10:00 a 14:00	0
COEFICIENT:	0,26	0,19

VOLUMS DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

MOVIMENT	10:00 a 14:00	0	24 HORES
1	87	0	335
2	2	0	8
3	4	0	15
4	0	0	0
5	102	0	392
6	0	0	0
7	270	0	1038
8	114	0	438
9	121	0	465
10	0	0	0
11	0	0	0
12	132	0	508
13	65	0	250
14	0	0	0
15	0	0	0
16	0	0	0

En el plànol nº2 la jerarquia viària del municipi.

SITUACIÓ ACTUAL



2. PREVISIÓ DE CREIXEMENT DE LA MOBILITAT

2.1. Previsió de generació de viatges

Pel que fa a la previsió de trànsit s'han aplicat sobre les superfícies previstes pels diferents usos els ratis d'atracció de viatges que determina el Decret que regula els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada¹:

- 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona pel que fa a l'ús de l'habitatge
- 20 viatges/100m² de sostre pel que fa a la superfície d'equipaments
- 5 viatges/100m² de sòl pel que fa a la superfície de zona verda
- 50 viatges/100m² de sostre pel que fa a la superfície comercial
- 15 viatges/100 m² de sostre pel que fa a la superfície d'oficines

En les taules que es mostren a continuació es detalla el nombre de viatges que generaria o atrauria el sector. Es consideren viatges generats aquells que són generats pels propis residents de la zona, i es consideren viatges atrets aquells que els nous equipaments, zones verdes o centres comercials atrauen d'altres parts del municipi i d'altres municipis.

VIATGES GENERATS

SECTOR	HABITATGES	HABITANTS	Total viatges
A	56	140	392
B	53	133	371
C	109	273	763
D	113	283	791
E	69	173	483
	400	1.000	2.800

¹ Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

VIATGES ATRETS

Equipaments

SECTOR	Superficie(m ²)	m ² de sostre	Total viatges
D1	218	654	131
D2	705	705	141
	923	1.359,00	272

Zona verda

SECTOR	Superficie (m ²)	Total viatges
Va	422	21
Vb	154	8
Vc	1.761	88
Vd	2.884	144
Ve	1.056	53
Vp1	632	32
Vp1	806	40
	7.715	386

Ús comercial

SECTOR	m ² de sostre	Total viatges
A	963,00	482
B	96,00	48
C	0,00	0
D	1.050,50	525
E	0,00	0
	2.110	1.055

Ús oficines

SECTOR	m ² de sostre	Total viatges
E	2.254,00	338

D'aquesta forma, a la zona, es generarien prop de 5.000 viatges/dia (2.800 generats i 2.050 atrets).

GENERATS

Total viatges residencial	2.800
---------------------------	-------

ATRETS

Total viatges equipaments	272
Total viatges zona verda	386
Total viatges ús comercial	1.055
Total viatges ús oficines	338
	2.050

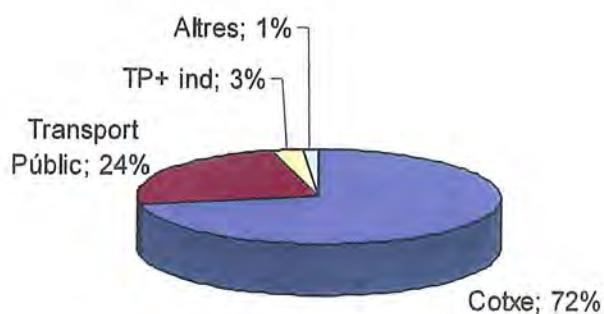
Al plàtol nº3 s'observen els viatges generats.

2.2. Distribució modal i previsió de vehicles/dia

Pel que fa a la distribució modal s'han considerat dues hipòtesis de partida:

- ◆ **Alternativa A: Tendència Actual.** En aquest cas es considera el manteniment de l'esquema de distribució modal actual del municipi, amb un clar predomini de la utilització del vehicle privat (39,59% aproximadament en els desplaçaments internos i entre el 71,61% i el 77,50% en els interns - externs).
- ◆ **Alternativa B: Mobilitat Sostenible.** En aquest cas, es considera que les actuacions plantejades per aquest Pla (millora de l'oferta de vianants i bicicletes) induiran a una menor utilització del vehicle privat, reduint-se a només el 25% en el cas dels desplaçaments internos i a 70% en el cas dels interns - externs. En relació a aquest últim, s'ha considerat la mitjana de Catalunya pels desplaçaments interns-externs.

**Distribució modal mitjana de Catalunya
(sense considerar el peu)**



Font: Generalitat de Catalunya. "Dades de mobilitat a Catalunya del 2001" Departament de política territorial i obres públiques

Alternativa A: Tendència Actual

Viatges Generats		2.800			
Interns residencial	Autocontenció	Peu	Vehicle Privat	Transport P.	
	49,35% 1.382	100,00% 1.382	0,00% 0	0,00% 0	
Subtotal					
Externs residencials	A fora	Peu	Vehicle Privat	Transport P.	
	50,65% 1.418	0,00% 0	75,00% 1.064	25,00% 355	
Subtotal					
Total	2.800	1.382	1.064	355	

Viatges atrets		2.050			
Interns	Des de la mateixa zona	Peu	Vehicle Privat	Transport P.	
	67,39% 1.382	100,00% 1.382	0,00% 0	0,00% 0	
Subtotal					
Interns	Des d'altres parts del municipi	Peu	Vehicle Privat	Transport P.	
	32,20% 660	60,41% 399	39,59% 261	0,00% 0	
Interns-externs	Des de fora	Peu	Vehicle Privat	Transport P.	
	0,41% 8	0,15% 0	77,50% 6	18,78% 2	

Pel que respecta als viatges generats (residents) s'ha considerat el percentatge d'autocontenció del municipi per determinar els que es realitzen dins de la mateixa zona.

Pel que respecte als viatges atrets s'ha considerat el percentatge d'autosuficiència del municipi (74,40%), desplaçant-se tots ells a peu o en bicicleta en el cas quan venen de la mateixa zona.

Alternativa B: Tendència Sostenible

Viatges Generats		2.800			
Interns residencial	Autocontenció	Peu i biciclet	Vehicle Privat	Transport P.	
	49,35% 1.382	100,00% 1.382	0,00% 0	0,00% 0	
Subtotal					
Externs residencial	A fora	Peu i biciclet	Vehicle Privat	Transport P.	
	50,65% 1.418	5,00% 71	70,00% 993	25,00% 355	
Subtotal					
Total	2.800	1.453	993	355	

Viatges atrets		2.050			
Interns	Des de la mateixa zona	Peu	Vehicle Privat	Transport P.	
	67,39% 1.382	100,00% 1.382	0,00% 0	0,00% 0	
Subtotal					
Interns	Des d'altres parts del municipi	Peu i biciclet	Vehicle Privat	Transport P.	
	32,20% 660	85,00% 561	15,00% 99	0,00% 0	
Interns-externs	Des de fora	Peu i biciclet	Vehicle Privat	Transport P.	
	0,41% 8	5,00% 0	65,00% 5	30,00% 3	

L'alternativa sostenible es diferencia de l'anterior en la distribució modal, tal i com s'ha comentat amb anterioritat. S'advoca per realitzar el 100% de viatges a peu o en bicicleta, només fent ús del cotxe quan venen d'altres parts del municipi (15%) i quan es va a fora o vénen de fora del municipi (70% i 65% respectivament). El transport públic només es faria servir per entrar o sortir del municipi amb un 25% i un 30% respectivament.

3. ESTIMACIÓ DE L'IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA

En aquest capítol es procedeix a realitzar una anàlisi de l'impacte de la nova mobilitat sobre les principals interseccions de la xarxa viària intermunicipal que es pot veure afectada.

Per a determinar l'impacte del nou creixement sobre la xarxa d'infraestructures, en primer lloc, s'ha procedit a determinar el nombre de vehicles que generarà el nou creixement. En concret, s'ha considerat una ocupació mitjana d'1,22 persones/vehicle (mitjana de Catalunya). D'aquesta forma, el nou creixement generaria un augment de **1.091 vehicles/dia** si considerem el manteniment de les pautes actuals de mobilitat i **899 vehicles/dia** en un escenari més sostenible.

NOMBRE DE VEHICLES/DIA I SENTIT

	Interns resta municipi	Interns/Externs	Total
Tendèncial actual	214	877	1.091
Mobilitat sostenible	81	818	899

La distribució d'aquests vehicles entre els diferents accessos, s'ha realitzat tenint en compte les pautes actuals de mobilitat i la distribució de vehicles interns i interns-externs anteriorment exposada, i queda plasmada en els gràfics següents

Pel que respecta a la oferta viària interna s'ha considerat una capacitat mitjana de 7.500 vehicles/dia per via (considerant només un únic carril de circulació) per a les vies preferents. Tal i com es pot observar, en cap supòsit el nombre de vehicles superaria aquesta capacitat.

La major intensitat es registraria a la Riera del Pinar, amb aproximadament 3.000 vehicles/dia, variant lleugerament en funció de la tendència de mobilitat prevista i del tram. Carrers com Ravalet tindrien una demanda mínima i podrien convertir-se fàcilment en zona de prioritat de vianants.

4. PROPOSTES DE MOBILITAT DE LA MODIFICACIÓ

4.1. Amplada de carrers

Els vials superen els criteris que estableix el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Cal indicar que es preveu que la Riera del Pinar , el c. Josep Mora i el Torrent de Lledoners tinguin funció de vies de passar, sent part de la xarxa d'itineraris principals. Els vial interns no formaran part de la xarxa d'itineraris principals de vehicles o del transport col·lectiu i per tant no necessiten una amplada superior.

Criteris d'amplades mínimes del Decret de Mobilitat

Tipologia	Amplada mínima
Zones 30	10 m
Xarxa bàsica o carretera en trams urbans	11m
Xarxa Bàsica més Xarxa Principal de bicicleta	11m + 2m
Xarxa Bàsica més Xarxa de Transport Públic	11m + 5m

En el cas dels carrers ja urbanitzats que no tenen una amplada de 10 metres s'hauran d'adecuar per a ser aptes i còmodes per vianants.

4.2. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

La xarxa d'itineraris principals per a vianants és aquella que connecta els principals centres d'atracció (zones d'activitat) amb els seus respectius orígens (zones residencials i parades de transport públic). Les vies que conformen la xarxa de vianants, detallada al plàtol nº4.

La nova àrea Pulligan serà eminentment residencial. Es construiran 5 illes d'habitatges, les quals tindran la planta baixa destinada a ús comercial amb un

mínim del 20% de la superfície. Els usos hotelers, residencial especial, d'oficines i públic administratius es podran desenvolupar en plantes pis.

Altres centres d'atracció seran els **nous equipaments**, de fet, l'edifici d'equipaments al sud de la illa D està previst que tinguin dependències municipals, i les **zones verdes**, escasses al municipi però abundants en aquesta nova àrea.

Tos aquests centres d'atracció de viatges tenen com a eix d'unió el nou espai viari, que alhora uneix aquesta nova àrea amb la resta del municipi a través de les Rieres.

Per a donar continuïtat a una xarxa de vianants que connecti els equipaments, zona verda i àrea residencial amb la resta del nucli i el transport públic, es proposen les següent vies:

- Passeig de la Misericòrdia: Aquest passeig disposa d'una zona de passeig molt ample al mig per on és ideal fer passar l'itinerari de la xarxa bàsica de vianants de connexió amb la resta del municipi.
- Zona verda situada al sector D: és una zona paral·lela al c. Josep Mora ideal per fer d'enllaç entre el passeig i la riera del Pinar (actualment aquest tram es fa pel c. Josep Mora).
- Riera Buscarons: Aquest riera ja és actualment la utilitzada per anar de l'àmbit d'estudi al poble i a l'estació de tren. A més és un carrer comercial on es localitza també el mercat.
- Riera Sant Domènec: carrer peatonalitzat que s'acaba a la via del tren. Travessant un semàfor o un túnel, s'accedeix a l'estació.

Es preveu que es generaran al voltant de 1.781 viatges diaris realitzats a peu si es segueix la tendència actual 2.014 viatges (a peu i en bicicleta) si es segueix la tendència sostenible que és la que es recomana i s'espera assolir. Els viaris proposats estan preparats per assumir tots aquests viatges generats. Cal indicar que el passeig té una amplada de 14 metres amb una vorera al mig de

9, que amb el volum de vianants previst permet uns nivells de servei alts (A-B). De la mateixa forma, la zona enjardinada situada junt a la zona d'equipaments també disposa d'un espai prou ampli per a la circulació de vianants.

NOMBRE DE VIANANTS ZONA

	Interns resta municipi	Interns/Externs	Total
Tendèncial actual	399	0	1.781
Mobilitat sostenible	561	71	2.014

Altres llocs de pas dels vianants són el carrers dels Ravalet i Enric Jover, que travessen el polígon pel mig. El carrer Enric Jover i el nou carrer que s'obrirà al nord d'aquest seran carrers amb prioritat per vianants degut a les seves característiques.

4.3. Xarxa d'itineraris per a bicicletes

Pel que fa a l'itinerari principal de bicicletes, segueix el mateix recorregut que l'itinerari per vianants. A la zona del Passeig s'establirà una vorera-bici i al passar la xarxa bàsica per vies no principals i amb poc trànsit no es considera necessari que s'estableixi cap tipus de segregació, constituint itineraris de coexistència amb la resta de vehicles. Per les previsions de trànsit no es contempla que es superin els 3.000 vehicles/dia. Al tram final de la Riera Gavarra (la riera de Sant Domènec) l'itinerari passarà per a una zona de vianants.

Tal i com s'ha indicat amb anterioritat, els viaris proposats estan preparats per assumir tots aquests viatges generats.

Al plàtol nº 5 es detalla la xarxa bàsica de bicicletes proposada.

4.4. Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu

L'estació de tren i la parada d'autobús, tal i com s'ha comentat en apartats anteriors, es localitza a poc més de 600 metres de l'àmbit d'estudi, superant-se lleugerament la distància màxima establerta del Decret (500 metres) pels emplaçaments singulars com és el que és objecte d'estudi. Tot i això, no es considera possible ni convenient la creació una infraestructura fixa de transport col·lectiu en base als següents motius:

- Es supera en molt poc el límít de viatges generats a partir del qual es considera un emplaçament singular
- Es supera en molt poc el límít de 500 metres.
- Els itineraris de vianants s'habiliten per a que aquests ofereixin un bon nivell de servei
- En el planejament vigent per la Generalitat no es preveu cap infraestructura
- També cal afegir que la orografia del territori i la situació urbana d'aquest faria molt complexa una nova via i estació.

Tampoc es considera convenient la implantació d'un servei urbà d'autobús ja que Canet és un municipi de només 12.000 habitants, compacte i que pràcticament qualsevol punt queda en una corona de radi d'un quilòmetre.

Segons la previsió de generació de viatges i el repartiment modal, uns 495 viatges es realitzarien en transport públic seguint la tendència actual, i uns 586 viatges seguint la tendència sostenible.

D'altra banda, aquests viatges, que tindran origen o destinació a fora del municipi, podran ser realitzats en tren, ja que considerant una capacitat compresa entre el 300 i 500 viatgers per comboi de tren, l'oferta existent pot captar aquest nova demanda. A més, RENFE preveu l'any pròxim el reforçament del servei de rodalies.

Al plànol nº6 s'observa la proposta de transport públic.

4.5. Xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles

Tal i com s'ha indicat anteriorment, s'estableix una classificació viària d'acord amb les característiques morfològiques, de funcionalitat i d'hàbits d'utilització en:

- Vies de passar
- Vies d'estar

⇒ **Vies de passar**

Són aquelles vies que connecten el nou desenvolupament urbanístic amb la resta de la ciutat i les vies interurbanes. A curt termini i degut a les incidències del Torrent de Lledoners (hi ha un estretament del carrer a la part nord del carrer), aquestes seran la Riera del Pinar, el Carrer Josep Mora i el carril de baixada del Passeig Misericòrdia. Es mantenen els sentits de circulació excepte el carrer de Josep Mora que canvia de sentit. Es crearia una circulació rotatòria al voltant de l'àmbit en el sentit de les agulles del rellotge, facilitant d'aquesta forma l'accés a l'aparcament des de la Ronda del municipi. Aquest es consideraria l'alternativa 1.

A llarg termini i quan el Torrent de Lledoners s'adeqüi, passarà a ser l'accés de baixada al polígon, deixant així el carril del passeig com a via d'estar i zona verda.

⇒ Vies d'estar

Aquestes són la resta de vies del nucli, que en funció de la seva morfologia esdevindran zona 30 o zones de prioritat per a vianants. Aquestes seran Enric Jover, Ravalet i el nou carrer que carrer que s'obrirà entre aquests.

Pel que fa a la seguretat viaria, no hi ha carrers amb una excessiva continuïtat que incentivin l'excés de velocitat. Tot i així és recomanable fer un pas elevat per vianants al Passeig de la Misericòrdia abans d'arribar al carrer Josep Mora, en el cas de l'alternativa 1, i al Torrent de Lledoners abans d'arribar també al c. Josep Mora en cas de l'alternativa 2. El pas elevat és necessari degut a la pendent que existeix en aquests carrers, ja que en el cas d'anar cap a baix els vehicles augmenten la velocitat. Aquestes mesures de reducció de trànsit també permeten potenciar els itineraris de vianants. Una altra mesura de reducció és la cruïlla elevada entre el c. Josep Mora i Riera del pinar, que en tots casos permetrà el desplaçament segur dels vianants cap a dins o fors de l'àrea.

Al **plàtol nº7** s'exposa la xarxa bàsica de vehicles definida amb l'alternativa 1.

Al **plàtol nº8** s'exposa la xarxa bàsica de vehicles definida amb l'alternativa 2.

4.6. Directrius sobre l'estacionament

El planejament assumeix també els ratis establerts en el Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada pel que fa a vehicles, bicicletes, motocicletes i càrrega i descàrrega:

■ Aparcament de vehicles

Tant el planejament com el Decret d'estudis de mobilitat generada estableixen una dotació mínima pel que fa a la demanda de residents d'una plaça per

habitatge, la qual cosa comporta la realització de 400 places per aquest concepte, en planta baixa o subterrània.

Pel que fa al aparcament destinats als visitants, el planejament, en el cas del edificis d'ús públic indica: "disposaran de garatges o espais d'aparcament en el solar del mateix edifici en proporció d'una plaça d'aparcament per cada 100m² construïts o 15 espectadors o usuaris". Així doncs, tenint en compte la superfície d'equipaments, s'hauria de fer, segons el planejament un aparcament de com a mínim 10 places.

D'altra banda, en funció de les dades de previsió de vehicles atrets (entre 899 i 1.091 vehicles/dia), no considerant les motocicletes i vehicles comercials i considerant un index de rotació de 3,5 vehicles/plaça i dia, es necessitarien entre 44 i 20 places, de les quals, aproximadament 50 es podrien localitzar en la calçada. Es recomana, però, disminuir el número de places en la calçada ja que els carrers no superen els 10m d'amplada i per reduir també la possibilitat de dur el cotxe al sector. Un excés de places potencia l'ús del vehicle privat. Si hi ha una reducció de places s'obliga a fer servir altres transports més sostenibles, com el peu i la bicicleta, que a més seria preferible en aquesta tipologia de carrer. Un altre factor que reduiria les places d'aparcament en calçada és el pàrquing soterrani previst.

	Tendència	
	Actual	Sostenible
Viatges atrets	268	104
Vehicles (1)	220	86
Turismes (2)	176	69
Places	44	20
Places previstes al carrer	50	50
Places soterrades/Fora àmbit	-6	-30

(1) Es considera una ocupació mitjana d'1,22 personnes vehicle

(2) Es considera un 80% de turismes un 15% de vehicles comercials i un 5% de motocicletes

(3) Es considera un index de rotació de 3,5 vehicles/plaça

Val a dir, que l'oferta d'estacionament del voltant no està plenament ocupada i podria absorbir en bona mida aquesta demanda.

■ Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl elevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes 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

Els aparcaments de bicicletes es situaran en llocs de proximitat i repartits dins l'àmbit, de manera que entre les àrees d'equipament (10) i de zones verdes (77) hi hauria un total de 87 places de bicicleta.

■ Aparcament de motocicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

Places mínimes d'aparcament de motocicletes

	(places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. de 0,5 places/habitatge
	1 plaça/200 m ²
	sostre o fracció

▪ Càrrega i descàrrega

El plantejament també assumeix les directrius pel que respecta a la càrrega i descàrrega de mercaderies:

- Els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.
- Als projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:
 - Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².
 - A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².
- S'han de contemplar les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:
 - ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
 - ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Respecte a aquesta última dotació, al plànol nº9 s'observa la proposta de localització de places de càrrega i descàrrega (4 places en total).

4.7. Proposta de finançament

No serà necessari fer una proposta de finançament pel que fa al transport públic, ja que no s'ha de crear ni allargar cap itinerari nou d'autobús, ni s'ha de fer cap altra estació de tren.

5. RESUM I CONCLUSIONS

A continuació, per a cadascun del aspectes que s'han analitzat al llarg de l'estudi, destaquem els aspectes més importants:

A/ Vehicle privat

Els itineraris principals de vehicles es redueixen a la Riera del Pinar i el Torrent de Lledoners. Tant aquesta intersecció com la resta del viari tenen capacitat suficient per absorbir la mobilitat generada.

Des del punt de vista de seguretat viària, el pla de sentits únics proposats i els passos de vianants elevats permeten pacificar i moderar el transit de vehicles.

B/ Transport Públic

El nou sector queda cobert (radi inferior als 750 metres) tant per la línia actual de transport urbà com per l'estació de tren.

C/ Vianants i bicicletes

Es proposa un itinerari per a bicicletes i vianants que connecti les diferents àrees comercials, residencials, d'equipaments i de zones verdes del nou sector amb l'estació i el passeig. Aquest eix serà de convivència, i estarà protegit amb passos de vianants a les vies que la travessen, prioritant d'aquesta forma la mobilitat a peu i la coexistència de la circulació de bicicletes amb la de la resta de vehicles.

D/ Aparcament

Es planteja una oferta d'aparcament en funció del planejament vigent al municipi i dels ratis establerts pel Decret de Mobilitat pel que es refereix a bicicletes i motocicletes.

ANNEX 1

AFORAMENTS



Riera Buscarons



Carrer Josep Mora

	Riera del Pinar	C. Josep Mora	Riera Buscarons	C. Tordera	Total
10:00	42	15	44	10	111
10:15	40	26	66	6	138
10:30	33	10	45	5	93
10:45	68	8	80	10	166
11:00	54	12	59	6	131
11:15	63	7	67	12	149
11:30	50	10	54	12	126
11:45	50	42	73	10	175
12:00	42	14	44	10	110
12:15	40	19	50	6	115
12:30	33	10	45	5	93
12:45	35	10	60	10	115
13:00	40	12	55	6	113
13:15	29	6	49	12	96
13:30	25	9	42	12	88
13:45	20	12	43	10	85
TOTAL	664	222	876	142	1.904



Riera del Pinar



Carrer Tordera



Carrer Josep Mora



Carrer Josep Mora i Carrer Abell Baix

Passeig Misericòrdia	C. Josep Mora 1	C. Abell Baix	C. Josep Mora 2	Total
10:00	11	7	7	32
10:15	11	6	5	29
10:30	15	10	8	41
10:45	12	11	10	43
11:00	14	10	6	34
11:15	8	8	4	25
11:30	11	11	5	31
11:45	8	14	9	43
12:00	11	8	11	37
12:15	11	6	13	37
12:30	15	11	16	56
12:45	39	23	23	97
13:00	18	20	5	47
13:15	8	8	5	26
13:30	11	11	5	31
13:45	8	15	9	44
TOTAL	211	179	141	653



Carrer Josep Mora



Passeig de la Misericòrdia

ANNEX 2

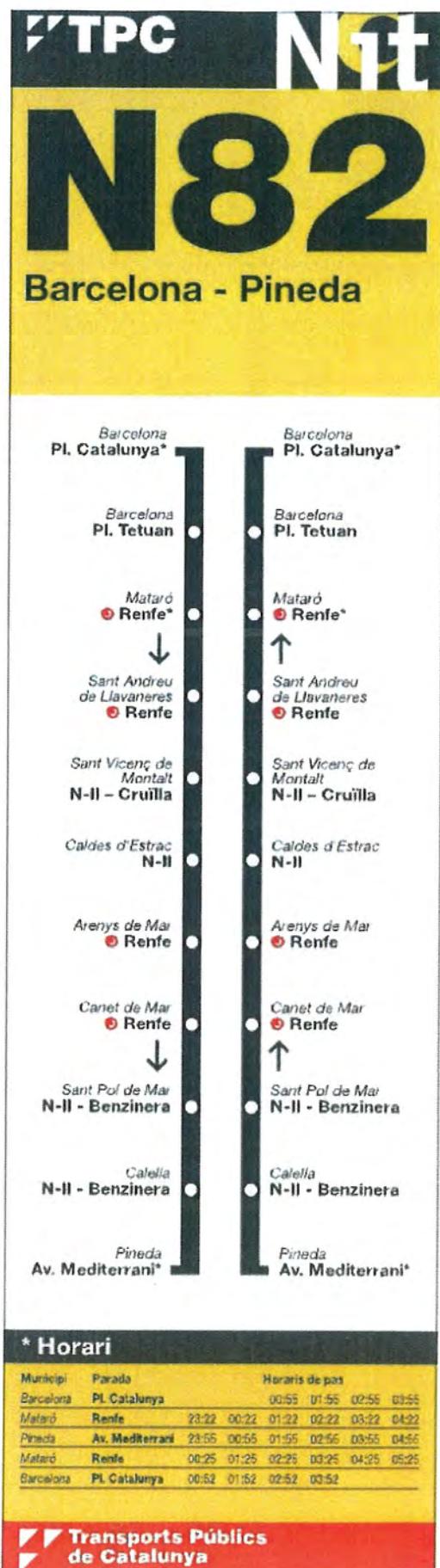
HORARIS DE LES LÍNIES D'AUTOBÚS

BARCELONA->CANET DE MAR								Fei = Feiner Dia = Diari Fes = Festiu Esc = Escolar Int = Interval								
Dia	Esc	Dia	Esc	Dia	Fest	Parada		Dia	Diss	Dia	Fest	1	2	Dia	Fest	
					1											
6.30					8.30	8.30	Barcelona	8.20	10.45	10.45	10.45	11.00	11.15	10.05	10.05	
							Badalona									
							Montgat									
							el Masnou									
							Premià de Mar									
							Vilassar de Mar									
							Mataró	10.20	10.20	10.35	10.50					
							Caldes d'Estrac	10.10	10.10	10.25	10.40					
							Arenys de Mar	10.06	10.06	10.21	10.36					
							Canet de Mar	10.03	10.03	10.18	10.33					
							Sant Pol de Mar	10.00	10.00	10.15	10.30					
							Calella	9.55	9.55	10.10	10.25					
							Pineda de Mar	9.50	9.50	9.50	10.05	10.20				
							Santa Susanna	9.47	9.47	9.47	10.02	10.17				
							Malgrat de Mar	9.43	9.43	9.43	9.58	10.13				
							Hostalric									
							Fogars de la Selva									
							Tordera									
6.30	7.15			7.20	8.00		Blanes	9.30	9.30	9.30	9.45	10.00				
6.40	7.25			7.30	8.10		Tordera				9.25	9.25				
6.50	7.35			7.40	8.20		Calcoix				9.15	9.15				
6.55				7.45	8.25		Maçanet de la Selva				9.10	9.10				
				7.51	8.31		Sils (erriola)				9.05	9.05				
							l'Aeroport de Girona				8.52	8.52				
7.50	7.20	8.00	8.05	8.15	8.55	10.00	10.00				8.30	8.30	8.45	8.45		
			8.17			10.12	10.12						8.15	8.15		
			8.20			10.15	10.15						8.11	8.11		
			8.30			10.25	10.25						8.05	8.05		
			8.35			10.30	10.30						8.00	8.00		
			8.50			10.45	10.45						7.50	7.50		
			6.55			10.50	10.50						7.45	7.45		
BARCELONA->CANET DE MAR								Fei = Feiner Dia = Diari Fes = Festiu Esc = Escolar Int = Interval								
BARCELONA<->CAHET DE MAR								Fei = Feiner Dia = Diari Fes = Festiu Esc = Escolar Int = Interval								
Dia	Dia	Dia	Dia	Dia	Fest	Dia	Dia	Parada	Dia	Diss	Dia	Diss	Dia	Diss	Dia	Esc
8.45					9.15	10.30	11.00	11.00	11.00							
					9.35											
					9.38											
					9.40											
					9.42											
					9.46											
					9.50	11.25		11.25								
					10.04	11.34		11.34								
					10.07	11.37		11.37								
					10.10	11.40		11.40								
					10.12	11.42	11.40	11.42								
					10.15	11.45	11.45	11.45								
					10.20	11.50	11.50	11.50								
					10.25	11.55	11.55	11.55								
					10.28	11.58	11.58	11.58								
								Fogars de la Selva								
								Tordera								
								Blanes	12.30		14.30	14.30				
								Tordera	12.10		14.10	14.10				
								Calcoix	12.00		14.00	14.00				
								Maçanet de la Selva	11.55		13.55	13.55				
								Sils (erriola)	11.35		13.45	13.45				
								l'Aeroport de Girona	11.42		13.42	14.42				
								Girona	9.50	10.00	11.50	13.30	13.30	14.20	14.30	
								Sant Julià de Ramis	9.30		11.30					
								Medinyà	9.28		11.26					
								Orriols	9.20		11.29					
								Bàscara	9.15		11.15					
								Vilamalla Cruïlla	9.05		11.05					
								Figueres	9.00		11.00					
BARCELONA<->CAHET DE MAR								Fei = Feiner Dia = Diari Fes = Festiu Esc = Escolar Int = Interval								



BARCELONA <-> CANET DE MAR										Fei = Feiner Dia = Diari Fes = Festiu Esc = Escolar Int = Interval							
Dia	Dia	Dia	2	Dia	3	Dia	Diss	Parada	2	Dia	Diss	Fest	7	4	8	4	
11.30			14.15	14.30				Barcelona		18.35	18.35	18.35	18.40	18.50	19.10	19.20	
								Badalona									
								Montgat									
								el Masnou									
								Premià de Mar									
								Vilassar de Mar									
								Mataró									
								Caldes d'Estrac									
								Arenys de Mar									
								Canet de Mar									
								Sant Pol de Mar									
								Calella									
								Pineda de Mar				17.50	17.50	18.20	18.20		
								Santa Susanna				17.47	17.47	18.17	18.17		
								Malgrat de Mar				17.43	17.43	18.13	18.13		
								Hostalric					16.45		17.15		
								Fogars de la Selva					16.55		17.25		
								Tordera					17.00		17.30		
								Blanes				17.30	17.30	18.00	18.00		
								Tordera									
								Calcoix									
								Maçanet de la Selva									
								15.40									
								Sils (ermita)									
								I'Aeroport de Girona									
								Girona									
12.50	13.30	15.00	15.50	16.00	16.45	16.45		15.15		17.05	17.15	17.15					
								Sant Julià de Ramis		16.45	16.45	16.45					
								Medinyà		16.41	16.41	16.41					
								Oriols		16.35	16.35	16.35					
								Bàscara		16.30	16.30	16.30					
								Vilamalla Cruïlla		16.20	16.20	16.20					
								Figueres		16.15	16.15	16.15					
BARCELONA <-> CAIET DE MAR										Fei = Feiner Dia = Diari Fes = Festiu Esc = Escolar Int = Interval							
BARCELONA <-> CAIET DE MAR										Fei = Feiner Dia = Diari Fes = Festiu Esc = Escolar Int = Interval							
4	5	Dia	Dia	6	2	Dia	2	Parada	Dia	2	Esc	Dia	Fest	Dia	Diss	Dia	
		17.30		17.30	17.30	19.00		Barcelona		20.15		20.35	20.20				
								Badalona									
								Montgat									
								el Masnou									
								Premià de Mar									
								Vilassar de Mar									
								Mataró									
								Caldes d'Estrac									
								Arenys de Mar									
								Canet de Mar									
								Sant Pol de Mar									
								Calella									
								Pineda de Mar			19.20						
								Santa Susanna			19.17						
								Malgrat de Mar			19.13						
								Hostalric									
								Fogars de la Selva									
								Tordera									
								Blanes		19.00	19.30						
								Tordera		19.10	19.10						
								Calcoix		19.00	19.00						
								Maçanet de la Selva		18.55	18.55						
								Sils (ermita)		18.45	18.45						
								I'Aeroport de Girona		18.42	18.42						
								Girona		18.30	19.05	19.05					
								Sant Julià de Ramis			18.45	18.45					
								Medinyà			18.41	18.41					
								Oriols			18.35	18.35					
								Bàscara			18.30	18.30					
								Vilamalla Cruïlla									
								Figueres			18.15	18.15					
BARCELONA <-> CAIET DE MAR										Fei = Feiner Dia = Diari Fes = Festiu Esc = Escolar Int = Interval							

BARCELONA<->CANET DE MAR										Parada	Fei = Feiner Dia = Diari Fes = Festiu Esc = Escolar Int = Interval
1	2	7	Diss	Fest	4	8				Dia	
19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.30	19.30			Barcelona	
										Badalona	
										Montgat	
										el Masnou	
										Premià de Mar	
										Vilassar de Mar	
										Mataró	
19.25	19.25				19.25					Caldes d'Estrac	
19.30	19.34				19.34					Arenys de Mar	
19.34	19.37				19.37					Canet de Mar	
19.38	19.40				19.40					Sant Pol de Mar	
						19.42	20.10			Calella	
						19.45	20.15	20.10		Pineda de Mar	
						19.50	20.20	20.15		Santa Susanna	
						19.55	20.25	20.20		Malgrat de Mar	
						19.58	20.28	20.25		Hostalric	
								20.28		Fogars de la Selva	
										Tordera	
20.15	20.15	20.15			20.15	20.45	20.45			Blanes	23.20
										Tordera	
										Calcoix	
										Maçanet de la Selva	22.45
										Sils (cruilla)	22.40
										l'Aeroport de Girona	22.30
										Girona	22.10
										Sant Julià de Ramis	
										Medinyà	
										Oriols	
										Bàscara	
										Vilamalla Cruilla	
										Figueres	



ANNEX 3

HORARI DE LA LÍNIA DE TREN

Origen : **BARCELONA SANTS**

Destinació : **CANET DE MAR**

Tipus de Dia:Laborable (Dimarts a Dijous)

Hora Salida	Hora Llegada	Línea	Tiempo de Viaje
05.54	06.52	C1	0.58
06.12	07.11	C1	0.59
06.24	07.22	C1	0.58
06.42	07.41	C1	0.59
06.54	07.52	C1	0.58
07.12	08.11	C1	0.59
07.24	08.22	C1	0.58
07.42	08.41	C1	0.59
07.54	08.52	C1	0.58
08.12	09.11	C1	0.59
08.24	09.22	C1	0.58
08.42	09.41	C1	0.59
08.54	09.52	C1	0.58
09.12	10.11	C1	0.59
09.43	10.41	C1	0.58
10.13	11.11	C1	0.58
10.43	11.36	C1	0.53
11.13	12.06	C1	0.53
11.43	12.36	C1	0.53
12.13	13.06	C1	0.53
12.43	13.36	C1	0.53
13.13	14.06	C1	0.53
13.23	14.21	C1	0.58
13.42	14.41	C1	0.59
13.54	14.53	C1	0.59
14.12	15.11	C1	0.59
14.24	15.22	C1	0.58
14.42	15.41	C1	0.59
15.13	16.11	C1	0.58
15.43	16.41	C1	0.58
16.13	17.06	C1	0.53
16.43	17.36	C1	0.53
17.13	18.06	C1	0.53
17.43	18.36	C1	0.53
17.53	18.51	C1	0.58
18.12	19.12	C1	1.00
18.24	19.23	C1	0.59
18.42	19.41	C1	0.59
18.54	19.52	C1	0.58
19.12	20.11	C1	0.59
19.24	20.22	C1	0.58
19.42	20.41	C1	0.59
19.54	20.52	C1	0.58
20.12	21.11	C1	0.59
20.24	21.22	C1	0.58
20.42	21.41	C1	0.59
21.24	22.23	C1	0.59
21.58	22.55	C1	0.57
22.33	23.31	C1	0.58



TÍTOL DEL PROJECTE

**ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA PEL PLA DE MILLORA URBANA
DE L'ÀREA PULLIGAN AL MUNICIPI DE CANET DE MAR**

REF. INFORMÀTICA
SITUACIÓ

DATA
JULIOL 2007

ESCALA
-



TÍTOL DE PLÀNOL
SITUACIÓ

CONSULTOR:
Doymo
Desarrollo
Organización
Movilidad
Certificada ISO 9001:2000

Nº PLÀNOL
1



TÍTOL DEL PROJECTE

**ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA PEL PLA DE MILLORA URBANA
DE L'ÀREA PULLIGAN AL MUNICIPI DE CANET DE MAR**

REF INFORMÀTICA
JERARQIZACIÓ
VIARIA

DATA

JULIOL 2007

ESCALA

1:5.000



TÍTOL DE PLÀNOL

JERARQUIZACIÓ VIARIA

CONSULTOR:

DOYMO
Desarrollo
Organización
Movilidad
Certificada ISO 9001:2000

Nº PLÀNOL

2



TÍTOL DEL PROJECTE

ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA PEL PLA DE MILLORA URBANA
DE L'ÀREA PULLIGAN AL MUNICIPI DE CANET DE MAR

REF. INFORMÀTICA
VIATGES
GENERATS

DATA
JULIOL 2007

ESCALA
1:5.000



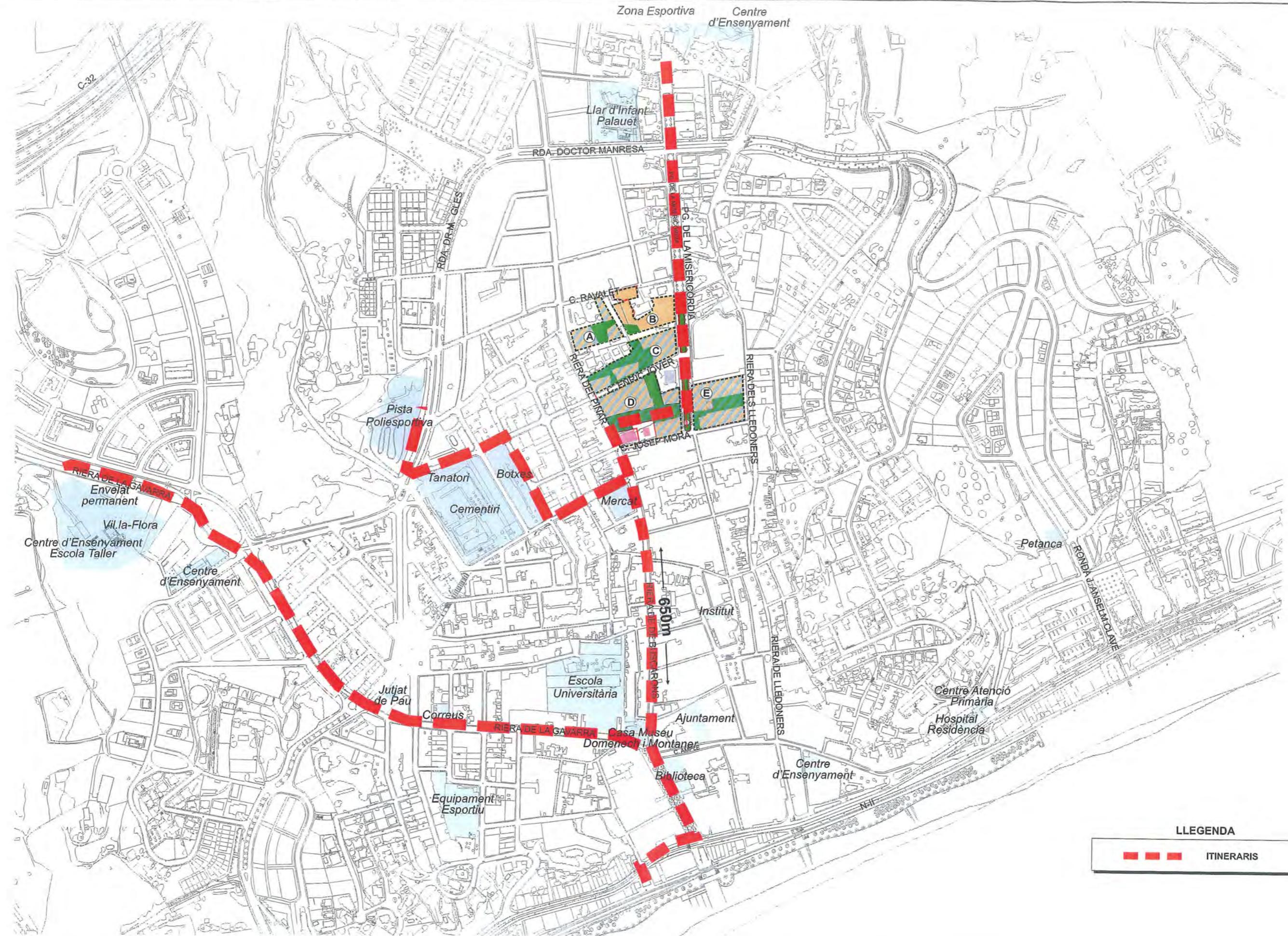
TÍTOL DE PLÀNOL

VIATGES GENERATS

CONSULTOR:

DOYMO
Desarrollo
Organización
Movilidad
Certificada ISO 9001:2000

Nº PLÀNOL
3



TÍTOL DEL PROJECTE

**ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA PEL PLA DE MILLORA URBANA
DE L'ÀREA PULLIGAN AL MUNICIPI DE CANET DE MAR**

REF. INFORMÀTICA
XARXA VIANANTS

DATA
JULIOL 2007

ESCALA
1:5.000

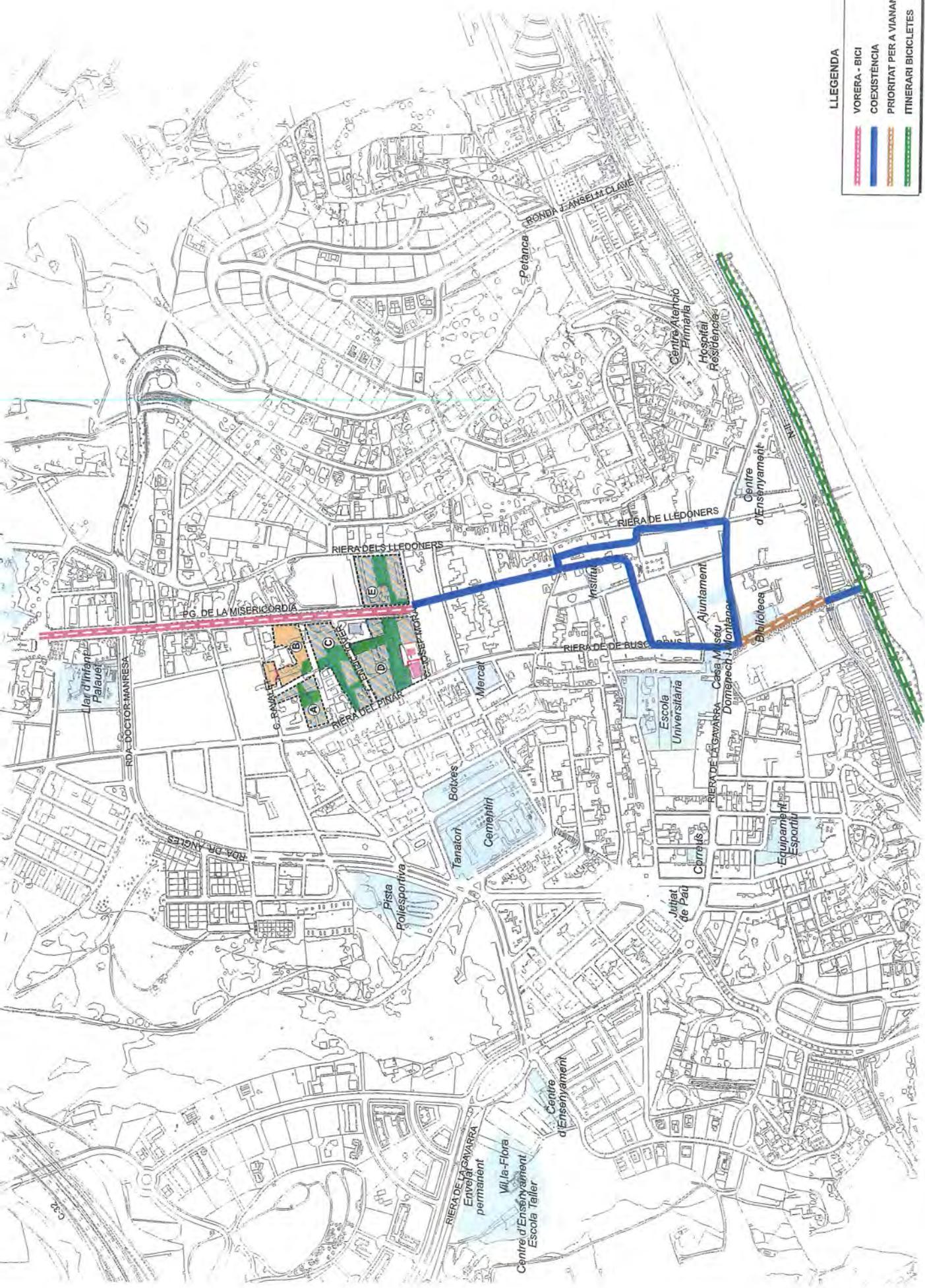


TÍTOL DE PLÀNOL

XARXA DE VIANANTS

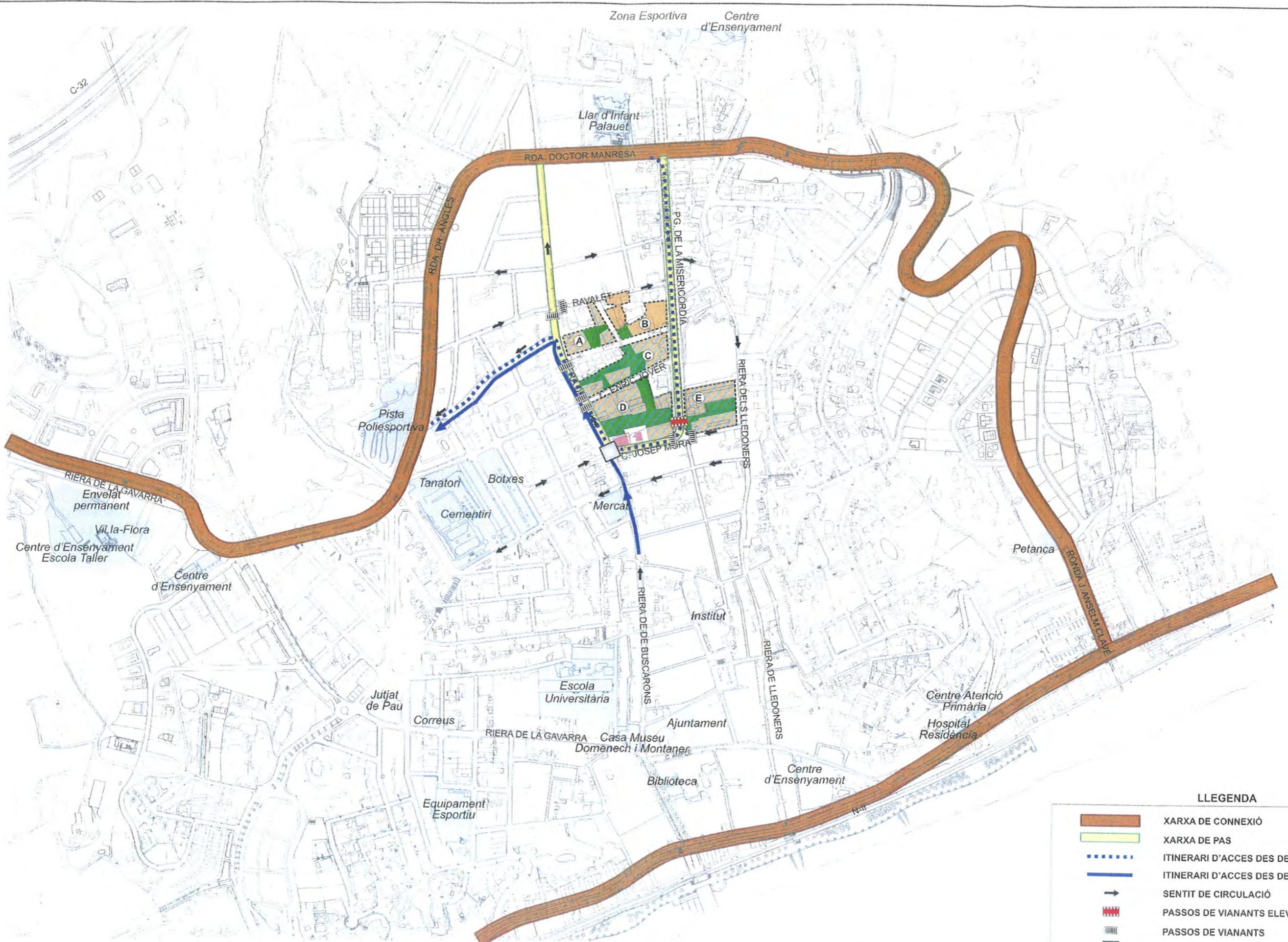
CONSULTOR:
DOYMO
Desarrollo
Organización
Movilidad
Certificada ISO 9001:2000

Nº PLÀNOL
4

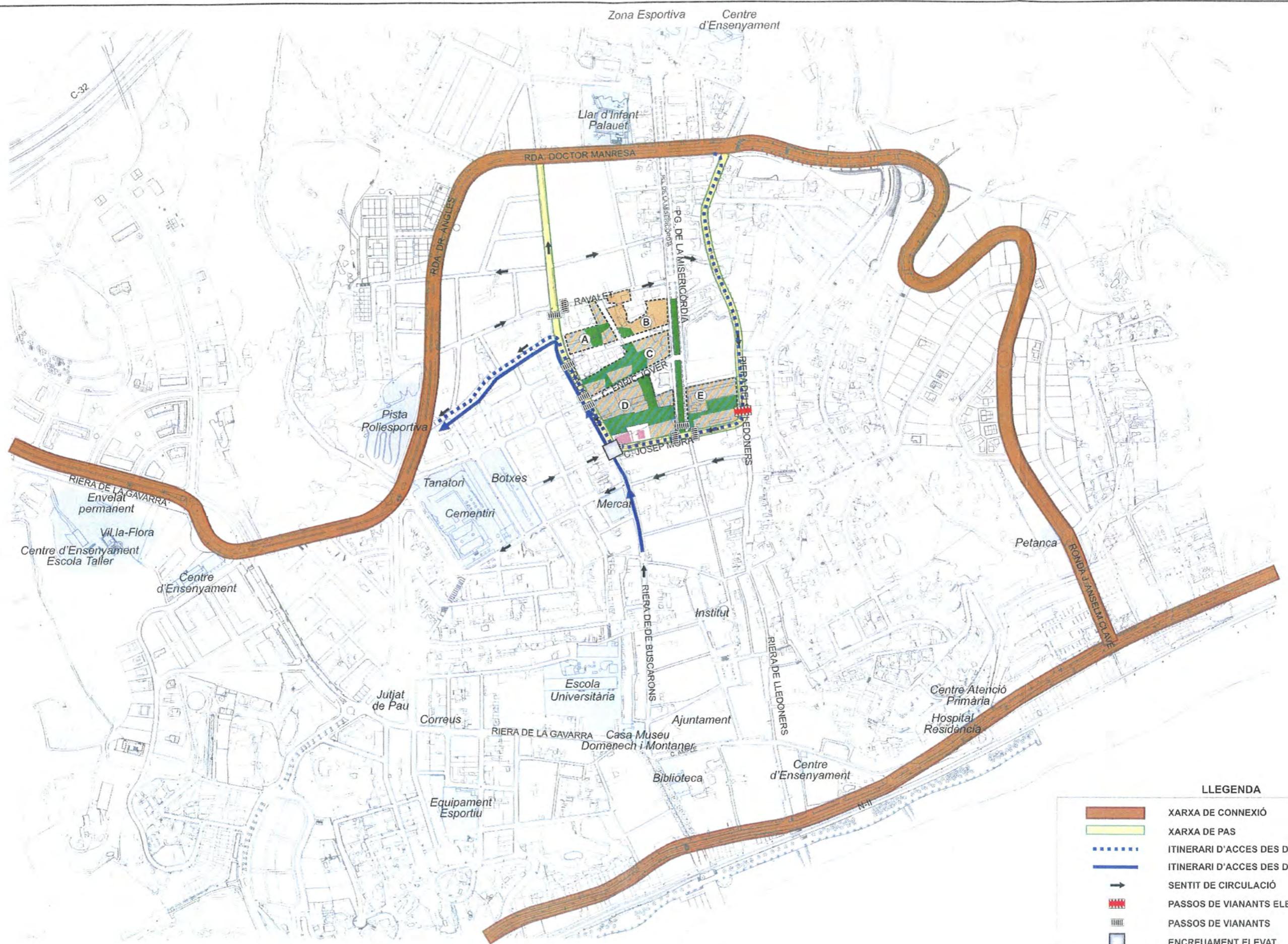




TÍTOL DEL PROJECTE	REF. INFORMÀTICA	DATA	ESCALA	N	TÍTOL DE PLÀNOL	CONSULTOR:	Nº PLÀNOL
ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA PEL PLA DE MILLORA URBANA DE L'ÀREA PULLIGAN AL MUNICIPI DE CANET DE MAR	XARXA TRANSPORT PÚBLIC	JULIOL 2007	1:5.000		XARXA TRANSPORT PÚBLIC	DOYMO Desarrollo Organización Movilidad Certificada ISO 9001 - 2000	6



TÍTOL DEL PROJECTE ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA PEL PLA DE MILLORA URBANA DE L'ÀREA PULLIGAN AL MUNICIPI DE CANET DE MAR	REF INFORMÀTICA XARXA VEHICLES-A	DATA JULIOL 2007	ESCALA 1:5.000		TÍTOL DE PLANOL XARXA DE VEHICLES (ALTERNATIVA 1) CURT TERMINI	CONSULTOR: DOYMO Desarrollo Organización Movilidad Certificada ISO 9001 - 2000	Nº PLANOL 7
--	--	----------------------------	--------------------------	---	--	--	-----------------------



TÍTOL DEL PROJECTE

ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA PEL PLA DE MILLORA URBANA
DE L'ÀREA PULLIGAN AL MUNICIPI DE CANET DE MAR

REF. INFORMÀTICA
XARXA
VEHICLES-A

DATA
JULIOL 2007

ESCALA
1:5.000



TÍTOL DE PLÀNOL

XARXA DE VEHICLES (ALTERNATIVA 2)

CONSULTOR:

 Desarrollo
Organización
Movilidad
Certificada ISO 9001 2000

Nº PLÀNOL

8



TÍTOL DEL PROJECTE

ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA PEL PLA DE MILLORA URBANA
DE L'ÀREA PULLIGAN AL MUNICIPI DE CANET DE MAR

REF. INFORMÀTICA

CARREGA
DESCARREGA

DATA

JULIOL 2007

ESCALA

1:1.000

N

TÍTOL DE PLÀNOL

CÀRREGA I DESCÀRREGA

CONSULTOR:

DOYMO
Desarrollo
Organización
Movilidad
Certificada ISO 9001:2000

Nº PLÀNOL

9