

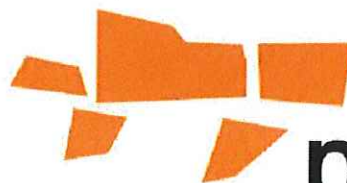


Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Aprovat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Barcelona
en sessió de 24 MAIG 2016
i acordada la seva publicació a l'efecte
d'executivitat en sessió de 04 OCT. 2016

La secretària

M. Teresa Manté
M. Teresa Manté i Prats



poum
revisió

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE CASTELLAR DEL VALLÈS .
TEXT REFÓS.

CASTELLAR DEL VALLÈS, JUNY 2016

7376



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Equip Redactor:



GRECCAT S.L.,

Xavier Irigoyen Morán, Enginyer de Camins, Canals i Ports.
Eduard Casan Vendrell, Diplomat en Ciències Ambientals.
Joana Rodríguez Bergadà, Llicenciada en Ciències Ambientals
Jennifer Pérez Romero, Delineant projectista.

7377

ÍNDEX GENERAL

1. MEMÒRIA

1.1 ANNEX. INFORME ATM

1.2 ANNEX. DESPLAÇAMENTS GENERATS PER SECTORS I USOS

1.3 ANNEX. DEMANDA D'AUTOBUSOS

1.4 ANNEX. COSTOS PER SECTOR DEL DÈFICIT D'EXPLOTACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

7378

1. MEMÒRIA



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Taula de continguts

1	Introducció.....	3
2	Subsanacions i documentació aportada	4
2.1	Requeriment número 1	4
2.2	Requeriment número 2	9

7379



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

1 INTRODUCCIÓ

L'objecte del present document és donar resposta a l'informe elaborat el dia 5 de juny de 2014, pel Cap del Servei de Mobilitat de l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona, on es sol·licita l'aportació d'informació complementaria a la documentació presentada en l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del POUM de Castellar del Vallès.

A l'annex 1 s'adjunta l'informe anteriorment citat.

2 SUBSANACIONS I DOCUMENTACIÓ APORTADA

2.1 REQUERIMENT NÚMERO 1

[...] manca la informació relativa a la capacitat de la xarxa d'autobusos d'absorbir la nova demanda generada i la repercussió del seu finançament sobre els sectors, si s'escau. [...]

A l'apartat 2.1.4 Xarxa d'itineraris per a transport públic de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del POUM de Castellar del Vallès, es descriu l'oferta de transport públic del municipi.

Avaluant la demanda dels últims 5 anys de les línies descrites, s'observa que, a l'últim any (2013), el 86,03% de la demanda es satisfà mitjançant la línia C1 que cobreix el recorregut Sabadell - Castellar del Vallès, arribant a ser de prop del 87% a l'any 2009.

Línia	Descripció	Any				
		2009	2010	2011	2012	2013
C1	SBD/CASTELLAR	753.283	741.141	746.969	722.809	730.931
C3	SBD/CASTELLAR/S.LLORENÇ	41.757	43.952	49.901	50.132	58.446
C4	CASTELLAR/EL BALCO/S.FELIU	24.637	26.149	25.081	24.478	26.907
N65	BARCELONA/CASTELLAR	48.044	47.585	49.939	36.581	33.353
Acumulat		867.721	858.827	871.890	834.000	849.637

Fig. 2.1 Evolució de la demanda anual de les línies de transport públic de Castellar del Vallès. (Font: Ajuntament de Castellar del Vallès)

Degut a aquesta elevada demanda, es procedeix a analitzar aquesta línia.

Al llarg dels últims 5 anys, el nombre d'usuaris de la línia C1 ha registrat fluctuacions degut a la situació econòmica global, sent l'any 2009 el que va registrar valors més elevats, i el 2012 el de menor demanda. De la demanda total d'aquests 5 anys, se'n desprèn una mitjana de 739.027 viatgers per any, la qual dista tan sols un 1,09% respecte la mobilitat de l'any 2013 (última dada anual disponible).

El gràfic següent mostra que l'augment de la demanda de l'any 2013 respecte el 2012 va ser de l'1,07%. De manera que si es preveu un creixement similar de la demanda de l'any 2014 respecte la del 2013, estaríem en valors de demanda assimilables a la mitjana dels últims 5 anys.

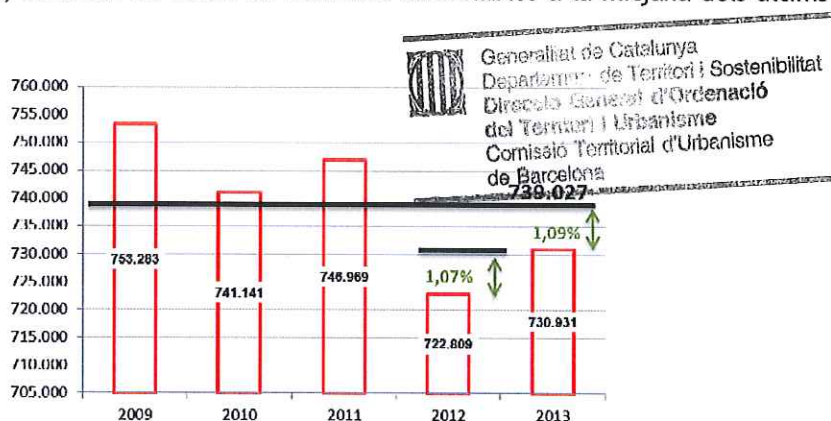


Fig. 2.2 Evolució i anàlisi de la demanda anual de la línia C1. (Font: Elaboració pròpia mitjançant dades facilitades per l'Ajuntament de Castellar del Vallès)

Per avaluar el comportament de la demanda al llarg de l'any s'avaluen les dades mensuals de l'any 2013, les quals registren un promig d'usuaris de 60.911 desplaçaments mensuals. Els únics mesos en que no s'assoleix el valor promig de demanda son el febrer, l'agost, el setembre i el novembre.

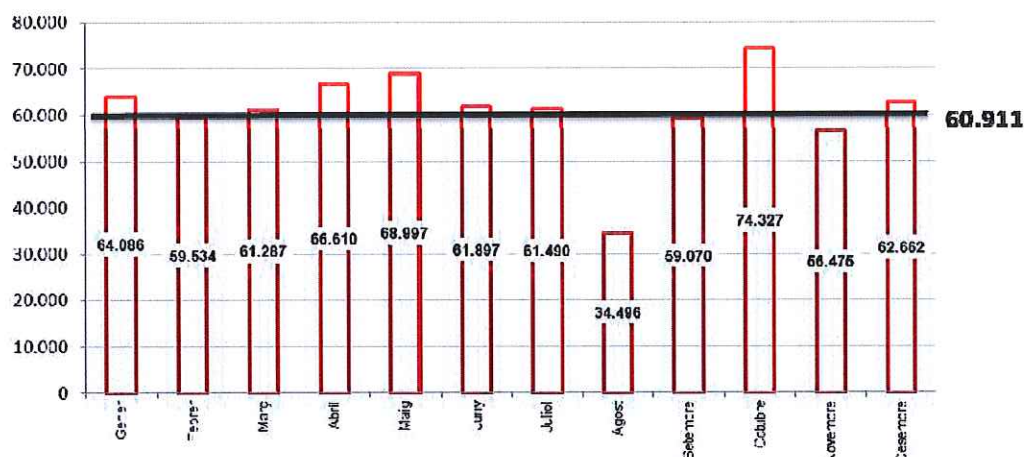


Fig. 2.3 Evolució i anàlisi de la demanda mensual de l'any 2013 de la línia C1. (Font: Elaboració pròpia mitjançant dades facilitades per l'Ajuntament de Castellar del Vallès)

Per tal d'analitzar l'oferta actual de transport públic, s'han explotat les dades facilitades per l'Ajuntament de Castellar del Vallès referents a la demanda de mobilitat dels diferents serveis de la línia C1, corresponents al mes de març de l'any 2014. A l'annex 2 s'adjunta la taula amb el desgloss de les dades de demanda per dia i franja horària per ambdós sentits.

D'aquestes dades se'n desprenen una mobilitat promig diària propera als 3.000 desplaçaments al dia, sent els dimarts, els dies de major demanda.

Pel que fa a les hores de major demanda, destaquen dues hores punta en quant a volum total de desplaçaments, corresponents al matí, de 7:00 - 8:00 hores, amb un 8,71% de la mobilitat, i al migdia de 14:00 - 15:00 hores, amb un 8,85% de la mobilitat. Tot i ser en menor magnitud, es pot apuntar una tercera punta de desplaçaments entre les 18:00 - 19:00 hores, representant el 7,02%.

Tot i així, desglossant els desplaçaments d'anada i tornada, essent l'anada els viatges realitzats de Sabadell a Castellar del Vallès, i els de tornada entre Castellar del Vallès i Sabadell, s'observa que el pes específic dels viatges entre Castellar i Sabadell és superior al llarg del matí, i en canvi, en horari de migdia i tarda la demanda en quant a sentit de viatges s'intercanvia essent els desplaçaments de Sabadell a Castellar els majoritaris.

Així doncs, si avaluem els desplaçaments realitzats entre les 5:00 - 12:00 hores, s'observa que aquests representen el 38,51% dels desplaçaments diaris, però només els desplaçaments amb destinació Sabadell ja representen el 24,81%, concentrant la major mobilitat entre les 7:00 - 10:00 hores (15,84%). És precisament en aquesta franja horària on es registra la major ocupació de les expedicions ofertes, obtenint una ocupació dels vehicles del 63,89% a les expedicions realitzades en entre Castellar del Vallès - Sabadell de les 8:00 - 9:00 hores. A l'annex 2 s'adjunta la taula amb el desgloss de les dades d'ocupació dels vehicles que realitzen les expedicions per dia i franja horària.

7383



A partir de les 12:00, la demanda en quant a sentits de circulació s'inverteix. Si bé els desplaçaments entre Sabadell i Castellar es realitzen de forma més esgraonada al llarg de la resta de dia, destaquen els desplaçaments realitzats entre les 13:00 - 15:00 hores, acumulant el 9,43% dels desplaçaments en aquest sentit, i els realitzats entre les 17:00 - 19:00 hores, amb un 7,62%.

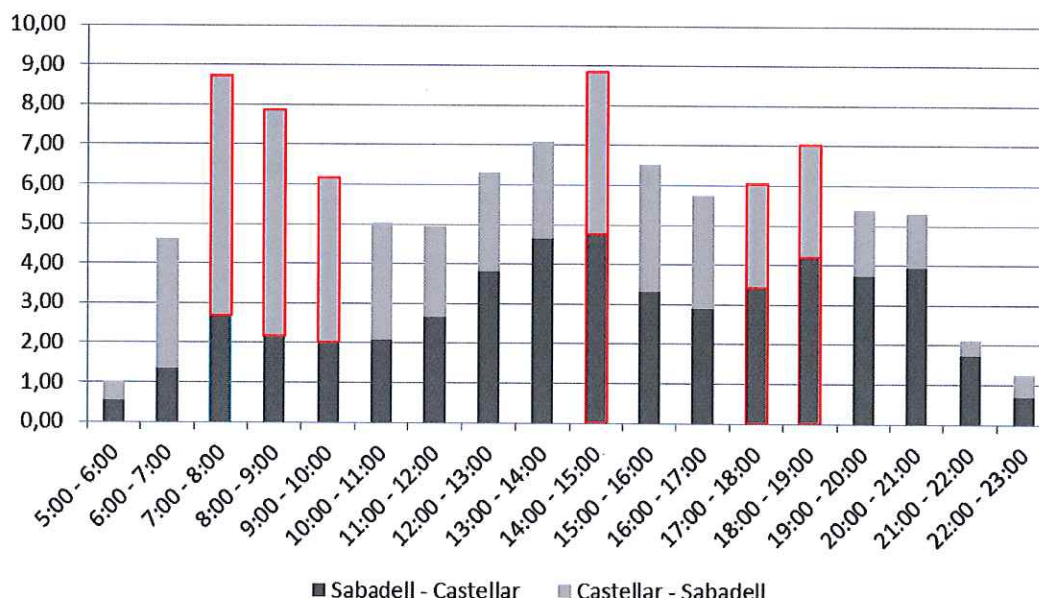


Fig. 2.4 Demanda diària de la línia C1 per franja horària i sentit de circulació. (Font: Elaboració pròpia mitjançant dades facilitades per l'Ajuntament de Castellar del Vallès)

A l'apartat 3.2 Distribució modal i temporal de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del POUM de Castellar del Vallès, es fa una assignació de la mobilitat generada per a cada sector de desenvolupament previst en el nou POUM en transport públic, per usos. Així doncs, la mobilitat en transport públic esperada és de 4.896 desplaçaments al dia. A l'annex 3 es desglossa aquesta mobilitat per sector i ús.

Tenint en compte que el pes específic de la demanda de la línia C1 respecte la resta de línies que donen servei al municipi és del 86,03%, la mobilitat futura en transport públic del POUM assignada a la línia C1 és de 4.211 desplaçaments diaris. Aquests desplaçaments s'afegiran als prop de 3.000 desplaçaments actuals, passant a obtenir un promig de 7.163 desplaçaments diaris. A l'annex 2 s'adjunta la taula amb el desgloss de les dades de demanda actual i la demanda futura (POUM) per dia i franja horària.

Aquest augment de la mobilitat comporta un augment del grau d'ocupació dels vehicles que realitzen les expedicions de cada franja horària. A l'annex 2 s'adjunta la taula amb el desgloss de les dades d'ocupació dels vehicles que realitzen les expedicions per dia i franja horària incorporant la demanda futura (POUM) a la demanda actual.

Analitzaant aquestes dades s'observa que en les actuals hores de major demanda o bé en franges horàries properes, per a cada dia de la setmana, els graus d'ocupació superen el 90% arribant a obtenir graus de cobertura del 130,4%, denotant futurs problemes de capacitats dels vehicles dimensionats en aquestes franges horària.



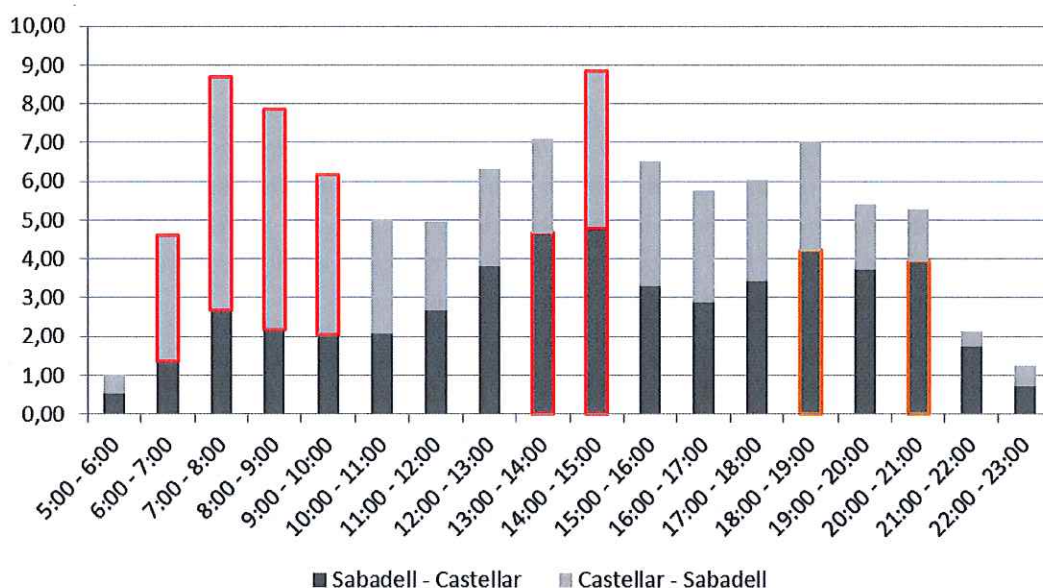


Fig. 2.5 Grau d'ocupació de la línia C1 per franja horària i sentit de circulació. (Font: Elaboració pròpia mitjançant dades facilitades per l'Ajuntament de Castellar del Vallès)

A continuació es mostra una taula resum amb les franges horàries que presenten graus d'ocupació superiors al 90% i al 100%, indicant el valor màxim assolit en cada cas.

Franja horària	Castellar - Sabadell		Sabadell - Castellar	
	Núm. dies Ocupació > 90% (> 100%*)	Ocupació màxima (%)	Núm. dies Ocupació > 90% (> 100%*)	Ocupació màxima (%)
6:00 - 7:00	6 (2)	106,41	--	--
7:00 - 8:00	(21)	129,01	--	--
8:00 - 9:00	(21)	130,42	--	--
9:00 - 10:00	(2)	106,94	--	--
13:00 - 14:00	--	--	14 (1)	100,79
14:00 - 15:00	--	--	17 (5)	115,58
18:00 - 19:00	--	--	4	95,55
20:00 - 21:00	--	--	1	95,25

*Valor ja comptabilitzat en els superiors al 90% d'ocupació

Fig. 2.6 Franges horàries amb grau d'ocupació superior al 90% de la línia C1 per franja horària i sentit de circulació. (Font: Elaboració pròpia mitjançant dades facilitades per l'Ajuntament de Castellar del Vallès)

Per a realitzar el càlcul d'ocupació de les expedicions de cada franja horària s'ha considerat una oferta de 90 places per a cada vehicle i expedició (els vehicles que cobreixen aquesta línia presenten una oferta que varia entre 83-99 places), i s'ha considerat el nombre de serveis que es present a cada franja horària, la qual és de 4 expedicions per hora, tret de la franja entre les 6:00 - 7:00, on hi ha 3 expedicions.

Mitjançant el gràfic i la taula anterior, es constata que una vegada desenvolupats els sectors del POUM, els serveis que realitzen el recorregut entre Castellar del Vallès i Sabadell entre les 6:00 - 10:00 hores, presentaran graus de demanda superiors a l'oferta actual. En canvi, aquesta descompensació entre la oferta i la demanda es produirà entre les 13:00 - 21:00 hores en les expedicions de Sabadell a Castellar.

Tal i com estableix l'article 19 del Decret 344/2006, d'EAMG:

7385 19.1 L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

19.2 L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment dels serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

L'annex 4 del Decret defineix:

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D = 365 \times r \times p \times 0,7$$

D = dèficit d'explotació del transport públic de superfície.

R = increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada.

P = preus unitaris del km recorregut.

Degut a la necessitat d'ampliar la oferta d'expedicions a cada una de les franges horàries compreses entre les 6:30 - 9:30 hores i entre les 13:00 - 15:00 hores, es proposa augmentar 5 expedicions a la línia C1, per tal de reduir el grau d'ocupació dels serveis existents i alhora permetre cobrir la futura necessitat de demanda de la línia en les hores punta indicades.

D'aquesta manera, els km totals a ampliar diàriament són aproximadament 115 km, tenint en compte que les hores punta avarquen una franja horària total de 5 hores i que cada hora es realitzen aproximadament 23 km.

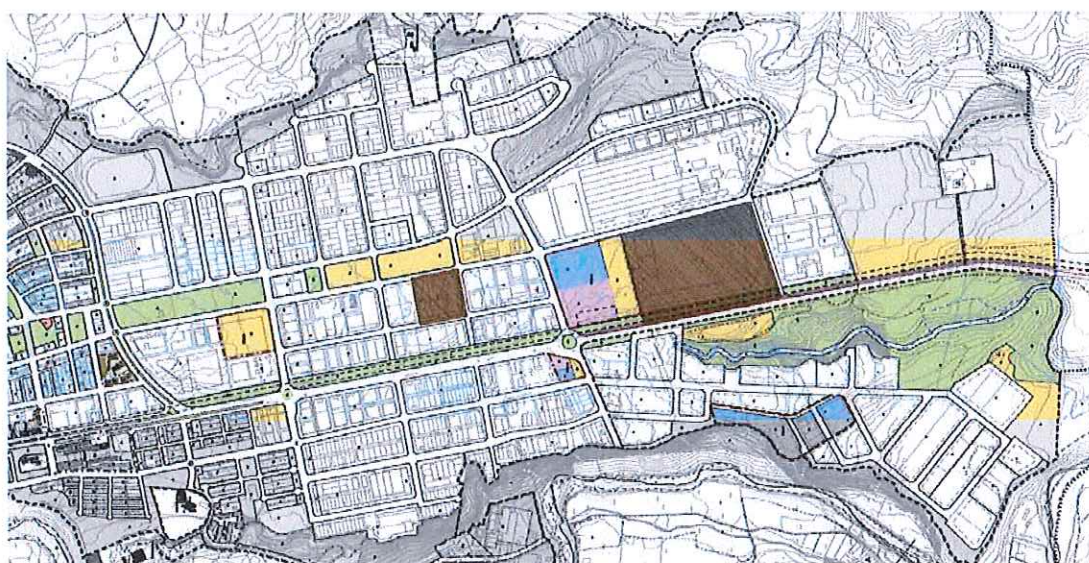
Aplicant el càlcul definit a l'annex 4 del Decret 344/2006, d'EAMG, resulta un dèficit d'explotació del transport públic de 73.679,13€ anuals, els quals corresponen a 736.791,35€ per el període de 10 anys estipulats en el Decret.

A l'annex 4 s'adjunta una taula resum amb el cost associat a cada sector a desenvolupar previst en el POUM, en funció de la generació de mobilitat atreta per la línia C1 per a cada un d'ells.

2.2 REQUERIMENT NÚMERO 2

[...] és convenient aclarir si hi ha una reserva d'espai per a un possible carril bus en l'accés a Castellar del Vallès des de Sabadell per la carretera B-124.

El planejament vigent contempla la reserva d'una franja paral·lela a la carretera B-124, classificada per el POUM com a "Sistema viari" pel desdoblament de la citada carretera i per el pas de la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, permetent alhora el seu ús per a qualsevol reserva viària destinada a transport públic, com és el cas de l'adequació d'un carril bus.



RÈGIM DEL SÒL	SISTEMES PER LA MOBILITAT
----- Límit de terme municipal	— Xarxa viària territorial
----- Límit de classificació	----- Reserva viària traçat en estudi
— Límit de qualificació	— Xarxa viària urbana principal
— Reserva viària desdoblament	— Xarxa viària secundària
----- Reserva ferroviària	— Xarxa viària rural

Fig. 2.7 Reserva viària i ferroviària. (Font: Ajuntament de Castellar del Vallès)

Així doncs, es fa la reserva dins el planejament d'un espai pel carril bus a la carretera B-124 per tal de millorar la velocitat comercial de les línies de transport públic per carretera a la seva entrada i sortida del municipi per aquesta via.

Barcelona, juny 2014



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Xavier Irigoyen i Morán

GRECCAT
ENGINYERIA I MEDI AMBIENT

7387

1.1 ANNEX. INFORME ATM

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Sra. Anna Rocha de Pol
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona
Departament de Territori i Sostenibilitat
Av. Josep Tarradellas, 2-6
08029 Barcelona

Senyora,

En resposta a la vostra sol·licitud d'emissió d'informe preceptiu, que hem rebut en data 30 d'abril d'enguany, referent al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellar del Vallès (Exp. G-51/2014), us comunico que atès que la documentació que figura a l'Espaidocs no conté tota la informació necessària relativa a la mobilitat generada, no és possible emetre el corresponent informe fins que disposem d'aquesta informació d'acord amb el contingut que estableix el decret 344/2006, de 19 de setembre.

Concretament, manca la informació relativa a la capacitat de la xarxa d'autobusos d'absorbir la nova demanda generada i la repercussió del seu finançament sobre els sectors, si s'escau. També és convenient aclarir si hi ha una reserva d'espai per a un possible carril bus en l'accés a Castellar del Vallès des de Sabadell per la carretera B-124.

Atentament,

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Barcelona, 5 de juny de 2014



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

7389

1.2 ANNEX. DESPLAÇAMENTS GENERATS PER SECTORS I USOS



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Desplaçaments generats segons mode de transport, ús i sectors

Sector	Us					TOTAL
	Residencial	Comercial	Industrial	Equipaments	Zones verdes	
PMU-01 ctra terrassa	8	0	0	0	2	10
PMU-02 can carner sud	33	0	0	0	2	35
PMU-03 Escorxador-Pl Toros	9	0	0	0	0	9
PMU-04 molí busquets	0	572	0	153	19	744
PMU-05 can bogunyà	18	0	0	0	0	18
PMU-07 ARE Turuguet	138	60	6	19	17	240
PMU-08 ARE Nou Eixample	137	46	5	153	11	352
PMU-09 can barba	0	0	62	11	7	80
PMU-10 c/del cim-st.roc	6	0	0	0	3	9
PMU-11 Les arenes	27	0	0	0	0	27
PMU-12 cal Joan Coix	11	0	0	0	0	11
PMU-13 porta de castellar 1	0	1.036	104	124	0	1.264
PMU-14 porta de castellar 2	0	104	10	13	0	127
PAU-01 can bages (vials)	0	0	61	0	0	61
PAU-02 Sot d'en Golerès	7	0	0	0	3	10
PAU-03 Cal Sagalés	7	0	0	0	2	9
PAU-04 Passeig	6	0	0	5	0	11
PAU-05 Pedrissos	12	0	0	0	0	12
PAD-01 arbreda	33	0	0	0	0	33
PAD-03 Airesol a-b	59	0	0	0	0	59
PAD-04 Llagostes	14	0	0	0	0	14
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Golerès	6	0	0	0	0	6
PAD-06 Verd privat Soleia	6	0	0	0	0	6
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya	1	0	0	0	0	1
PAD-08 Onze de Setembre	21	0	0	0	0	21
PAD-09 Ronda-c/Alguer	2	0	0	0	0	2
PAD-10 c/Ripollet	7	0	0	0	0	7
PAD-11 Pedrissos/Passeig	7	0	0	0	0	7
PP-01 amp. Els Fruiters	123	0	0	49	82	254
PP-02 Can Bages		0	604	430	423	1.457
Totals	700	1.819	851	956	569	4.896

7391

1.3 ANNEX. DEMANDA D'AUTOBUSOS



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Demanda actual per franja horaria i dia de la setmana de la línia C1

		DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	Total general
		03/03/2014	04/03/2014	05/03/2014	06/03/2014	07/03/2014	10/03/2014	11/03/2014	12/03/2014	13/03/2014	14/03/2014	17/03/2014	18/03/2014	19/03/2014	20/03/2014	21/03/2014	24/03/2014	25/03/2014	26/03/2014	27/03/2014	28/03/2014	31/03/2014	
5		28	30	27	28	29	27	29	26	29	23	37	38	24	30	38	23	27	25	35	37	32	622
	A	17	13	15	9	14	14	12	14	12	10	23	22	12	15	26	14	17	14	17	16	22	328
	T	11	17	12	19	15	13	17	12	17	13	14	16	12	15	12	9	10	11	18	21	10	294
6		108	137	120	127	118	103	134	124	139	123	141	175	139	123	114	159	131	158	176	179	130	2858
	A	36	66	32	42	33	24	32	38	39	41	52	25	29	37	28	69	39	42	70	43	19	836
	T	72	71	88	85	85	79	102	86	100	82	89	150	110	86	86	90	92	116	106	136	111	2022
7		184	257	293	287	294	279	230	289	301	282	261	247	225	306	277	276	278	220	177	233	204	5400
	A	67	59	96	98	94	88	81	83	90	86	56	81	74	96	86	73	89	84	57	82	48	1668
	T	117	198	197	189	200	191	149	206	211	196	205	166	151	210	191	203	189	136	120	151	156	3732
8		164	234	248	249	207	259	344	235	242	236	175	225	198	227	195	268	243	268	252	243	157	4869
	A	50	64	78	65	61	79	114	61	63	65	51	43	46	60	58	71	70	74	69	66	34	1342
	T	114	170	170	184	146	180	230	174	179	171	124	182	152	167	137	197	173	194	183	177	123	3527
9		267	191	165	182	142	194	197	125	179	169	249	214	155	159	145	145	197	140	193	154	265	3827
	A	56	58	47	49	57	59	67	36	47	48	135	115	48	56	49	53	59	60	62	42	62	1265
	T	211	133	118	133	85	135	130	89	132	121	114	99	107	103	96	92	138	80	131	112	203	2562
10		142	161	140	149	114	160	164	163	133	137	148	143	160	129	130	137	163	185	185	154	116	3113
	A	51	71	40	52	52	67	69	59	76	69	94	62	57	56	54	44	72	62	62	69	48	1286
	T	91	90	100	97	62	93	95	104	57	68	54	81	103	73	76	93	91	123	123	85	68	1827
11		159	171	192	162	117	150	167	160	163	140	109	149	161	138	136	120	136	136	128	151	122	3067
	A	75	91	111	85	60	79	94	93	98	74	53	93	80	73	62	83	66	73	71	86	48	1648
	T	84	80	81	77	57	71	73	67	65	66	56	56	81	65	74	37	70	63	57	65	74	1419
12		205	179	181	192	205	200	192	165	192	195	188	157	197	160	183	206	186	180	188	176	186	3913
	A	126	107	123	120	139	121	128	96	118	116	122	62	95	97	118	113	115	104	123	109	112	2364
	T	79	72	58	72	66	79	64	69	74	79	66	95	102	63	65	93	71	76	65	67	74	1549
13		189	186	186	185	211	233	244	241	175	210	206	211	246	216	230	182	215	231	214	239	153	4403
	A	120	107	122	103	130	159	160	163	117	133	151	159	167	143	149	129	144	152	124	163	89	2884
	T	69	79	64	82	81	74	84	78	58	77	55	52	79	73	81	53	71	79	90	76	64	1519
14		165	272	335	299	246	241	238	245	272	303	256	290	187	251	242	289	313	194	221	252	377	5488
	A	90	152	215	181	130	127	111	113	149	172	144	170	134	135	128	143	160	83	126	137	156	2961
	T	75	120	120	118	116	114	127	132	123	131	112	120	53	116	114	146	153	106	95	115	221	2527
15		142	188	227	213	185	196	232	228	223	161	172	199	193	199	187	190	209	184	184	198	137	4047
	A	70	102	97	117	105	81	120	114	99	93	81	87	101	96	83	114	124	120	71	92	75	2042
	T	72	86	130	96	80	115	112	114	124	68	91	112	92	103	104	76	85	64	113	106	62	2005
16		158	160	151	184	169	155	205	214	153	157	169	183	179	193	151	146	126	158	173	160	227	3571
	A	84	81	72	82	67	76	101	122	89	80	82	77	90	110	64	66	60	83	107	73	126	1792
	T	74	79	79	102	102	79	104	92	64	77	87	106	89	83	87	80	66	75	66	87	101	1779
17		154	176	156	175	189	176	187	190	192	175	171	225	136	181	175	186	202	192	185	165	162	3750
	A	75	112	100	108	93	103	146	81	106	82	90	127	62	119	100	101	116	99	97	87	112	2116
	T	79	64	56	67	96	73	41	109	86	93	81	98	74	62	75	85	86	93	88	78	50	1634
18		161	203	224	252	190	212	182	230	233	187	192	211	220	239	189	178	233	194	245	177	199	4351
	A	104	116	120	150	107	137	107	151	132	86	118	138	167	135	108	116	147	109	158	93	107	2606
	T	57	87	104	102	83	75	75	79	101	101	74	73	53	104	81	62	86	85	87	84	92	1745
19		130	148	169	172	169	141	166	166	193	153	148	160	185	162	163	160	152	147	178	135	150	3347
	A	84	98	116	120	118	95	112	115	146	109	113	107	130	124	109	113	106	91	117	77	109	2309
	T	46	50	53	52	51	46	54	51	47	44	35	53	55	38	54	47	46	56	61	58	41	1038
20		135	136	164	176	131	178	146	125	219	174	167	149	144	156	153	154	158	147	162	161	145	3280
	A	112	110	124	128	87	142	114	85	177	129	124	115	125	114	98	115	118	99	110	108	109	2443
	T	23	26	40	48	44	36	32	40	42	45	43	34	19	42	55	39	40	48	52	53	36	837
21		37	66	78	74	77	29	67	105	9	67	68	71	57	58	64	70	68	51	45	80	79	1320
	A	19	55	66	60	54	21	56	88		56	58	57	46	53	47	59	57	46	38	65	70	1071
	T	18	11	12	14	23	8	11	17	9	11	10	14	11	5	17	11	11	5	7	15	9	249
22		33	26	29	32	55	39	37	38	37	35	32	41	35	34	46	42	38	37	30	35	46	777
	A	22	13	17	14	33	22	20	24	21	22	17	25	23	20	22	22	19	21	13	15	29	434
	T	11	13	12	18	22	17	17	14	16	13	15	16	12	14	24	20	19	16	17	20	17	343
23																							
	A																						
	T																						
Total general		2.561	2.921	3.085	3.138	2.848	2.972	3.161	3.069	3.084	2.927	2.889	3.088	2.841	2.961	2.818	2.931	3.075	2.848	2.971	2.929	2.887	62.004

Grau d'ocupació actual de la línia C1

		DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL		
		03/03/2014	04/03/2014	05/03/2014	06/03/2014	07/03/2014	10/03/2014	11/03/2014	12/03/2014	13/03/2014	14/03/2014	17/03/2014	18/03/2014	19/03/2014	20/03/2014	21/03/2014	24/03/2014	25/03/2014	26/03/2014	27/03/2014	28/03/2014	31/03/2014	Oferta Total dia	
5	A	18,89	14,44	16,67	10,00	15,56	15,56	13,33	15,56	13,33	11,11	25,56	24,44	13,33	16,67	28,89	15,56	18,89	15,56	18,89	17,78	24,44	90	
	T	12,22	18,89	13,33	21,11	16,67	14,44	18,89	13,33	18,89	14,44	15,56	17,78	13,33	16,67	13,33	10,00	11,11	12,22	20,00	23,33	11,11	90	
6	A	13,33	24,44	11,85	15,56	12,22	8,89	11,85	14,07	14,44	15,19	19,26	9,26	10,74	13,70	10,37	25,56	14,44	15,56	25,93	15,93	7,04	270	
	T	26,67	26,30	32,59	31,48	31,48	29,26	37,78	31,85	37,04	30,37	32,96	55,56	40,74	31,85	31,85	33,33	34,07	42,96	39,26	50,37	41,11	270	
7	A	18,61	16,39	26,67	27,22	26,11	24,44	22,50	23,06	25,00	23,89	15,56	22,50	20,56	26,67	23,89	20,28	24,72	23,33	15,83	22,78	13,33	360	
	T	32,50	55,00	54,72	52,50	55,56	53,06	41,39	57,22	58,61	54,44	56,94	46,11	41,94	58,33	53,06	56,39	52,50	37,78	33,33	41,94	43,33	360	
8	A	13,89	17,78	21,67	18,06	16,94	21,94	31,67	16,94	17,50	18,06	14,17	11,94	12,78	16,67	16,11	19,72	19,44	20,56	19,17	18,33	9,44	360	
	T	31,67	47,22	47,22	51,11	40,56	50,00	63,89	48,33	49,72	47,50	34,44	50,56	42,22	46,39	38,06	54,72	48,06	53,89	50,83	49,17	34,17	360	
9	A	15,56	16,11	13,06	13,61	15,83	16,39	18,61	10,00	13,06	13,33	37,50	31,94	13,33	15,56	13,61	14,72	16,39	16,67	17,22	11,67	17,22	360	
	T	58,61	36,94	32,78	36,94	23,61	37,50	36,11	24,72	36,67	33,61	31,67	27,50	29,72	28,61	26,67	25,56	38,33	22,22	36,39	31,11	56,39	360	
10	A	14,17	19,72	11,11	14,44	14,44	18,61	19,17	16,39	21,11	19,17	26,11	17,22	15,83	15,56	15,00	12,22	20,00	17,22	17,22	19,17	13,33	360	
	T	25,28	25,00	27,78	26,94	17,22	25,83	26,39	28,89	15,83	18,89	15,00	22,50	28,61	20,28	21,11	25,83	25,28	34,17	34,17	23,61	18,89	360	
11	A	20,83	25,28	30,83	23,61	16,67	21,94	26,11	25,83	27,22	20,56	14,72	25,83	22,22	20,28	17,22	23,06	18,33	20,28	19,72	23,89	13,33	360	
	T	23,33	22,22	22,50	21,39	15,83	19,72	20,28	18,61	18,06	18,33	15,56	15,56	22,50	18,06	20,56	10,28	19,44	17,50	15,83	18,06	20,56	360	
12	A	35,00	29,72	34,17	33,33	38,61	33,61	35,56	26,67	32,78	32,22	33,89	17,22	26,39	26,94	32,78	31,39	31,94	28,89	34,17	30,28	31,11	360	
	T	21,94	20,00	16,11	20,00	18,33	21,94	17,78	19,17	20,56	21,94	18,33	26,39	28,33	17,50	18,06	25,83	19,72	21,11	18,06	18,61	20,56	360	
13	A	33,33	29,72	33,89	28,61	36,11	44,17	44,44	45,28	32,50	36,94	41,94	44,17	46,39	39,72	41,39	35,83	40,00	42,22	34,44	45,28	24,72	360	
	T	19,17	21,94	17,78	22,78	22,50	20,56	23,33	21,67	16,11	21,39	15,28	14,44	21,94	20,28	22,50	14,72	19,72	21,94	25,00	21,11	17,78	360	
14	A	25,00	42,22	59,72	50,28	36,11	35,28	30,83	31,39	41,39	47,78	40,00	47,22	37,22	37,50	35,56	39,72	44,44	24,44	35,00	38,06	43,33	360	
	T	20,83	33,33	33,33	32,78	32,22	31,67	35,28	36,67	34,17	36,39	31,11	33,33	14,72	32,22	31,67	40,56	42,50	29,44	26,39	31,94	61,39	360	
15	A	19,44	28,33	26,94	32,50	29,17	22,50	33,33	31,67	27,50	25,83	22,50	24,17	28,06	26,67	23,06	31,67	34,44	33,33	19,72	25,56	20,83	360	
	T	20,00	23,89	36,11	26,67	22,22	31,94	31,11	31,67	34,44	18,89	25,28	31,11	25,56	28,61	28,89	21,11	23,61	17,78	31,39	29,44	17,22	360	
16	A	23,33	22,50	20,00	22,78	18,61	21,11	28,06	33,89	24,72	22,22	22,78	21,39	25,00	30,56	17,78	18,33	16,67	23,06	29,72	20,28	35,00	360	
	T	20,56	21,94	21,94	28,33	28,33	21,94	28,89	25,56	17,78	21,39	24,17	29,44	24,72	23,06	24,17	22,22	18,33	20,83	18,33	24,17	28,06	360	
17	A	20,83	31,11	27,78	30,00	25,83	28,61	40,56	22,50	29,44	22,78	25,00	35,28	17,22	33,06	27,78	28,06	32,22	27,50	26,94	24,17	31,11	360	
	T	21,94	17,78	15,56	18,61	26,67	20,28	11,39	30,28	23,89	25,83	22,50	27,22	20,56	17,22	20,83	23,61	23,89	25,83	24,44	21,67	13,89	360	
18	A	28,89	32,22	33,33	41,67	29,72	38,06	29,72	41,94	36,67	23,89	32,78	38,33	46,39	37,50	30,00	32,22	40,83	30,28	43,89	25,83	29,72	360	
	T	15,83	24,17	28,89	28,33	23,06	20,83	20,83	21,94	28,06	28,06	20,56	20,28	14,72	28,89	22,50	17,22	23,89	23,61	24,17	23,33	25,56	360	
19	A	23,33	27,22	32,22	33,33	32,78	26,39	31,11	31,94	40,56	30,28	31,39	29,72	36,11	34,44	30,28	31,39	29,44	25,28	32,50	21,39	30,28	360	
	T	12,78	13,89	14,72	14,44	14,17	12,78	15,00	14,17	13,06	12,22	9,72	14,72	15,28	10,56	15,00	13,06	12,78	15,56	16,94	16,11	11,39	360	
20	A	31,11	30,56	34,44	35,56	24,17	39,44	31,67	23,61	49,17	35,83	34,44	31,94	34,72	31,67	27,22	31,94	32,78	27,50	30,56	30,00	30,28	360	
	T	6,39	7,22	11,11	13,33	12,22	10,00	8,89	11,11	11,67	12,50	11,94	9,44	5,28	11,67	15,28	10,83	11,11	13,33	14,44	14,72	10,00	360	
21	A	7,04	20,37	24,44	22,22	20,00	7,78	20,74	32,59	0,00	20,74	21,48	21,11	17,04	19,63	17,41	21,85	21,11	17,04	14,07	24,07	25,93	270	
	T	5,00	3,06	3,33	3,89	6,39	2,22	3,06	4,72	2,50	3,06	2,78	3,89	3,06	1,39	4,72	3,06	3,06	1,39	1,94	4,17	2,50	360	
22	A	24,44	14,44	18,89	15,56	36,67	24,44	22,22	26,67	23,33	24,44	18,89	27,78	25,56	22,22	24,44	24,44	21,11	23,33	14,44	16,67	32,22	90	
	T	6,11	7,22	6,67	10,00	12,22	9,44	9,44	7,78	8,89	7,22	8,33	8,89	6,67	7,78	13,33	11,11	10,56	8,89	9,44	11,11	9,44	180	
23	A																							
	T																							

Demanda futura per franja horaria i dia de la setmana de la línia C1 incorporat el POUM

		DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	Total general	
		03/03/2014	04/03/2014	05/03/2014	06/03/2014	07/03/2014	10/03/2014	11/03/2014	12/03/2014	13/03/2014	14/03/2014	17/03/2014	18/03/2014	19/03/2014	20/03/2014	21/03/2014	24/03/2014	25/03/2014	26/03/2014	27/03/2014	28/03/2014	31/03/2014		
5		70	72	69	70	71	69	71	68	71	65	79	80	66	72	80	65	69	67	77	79	74	1514	1,01
	A	39	35	37	31	36	36	34	36	34	32	45	44	34	37	48	36	39	36	39	38	44	796	0,53
	T	31	37	32	39	35	33	37	32	37	33	34	36	32	35	32	29	30	31	38	41	30	713	0,47
6		302	331	314	321	312	297	328	318	333	317	335	369	333	317	308	353	325	352	370	373	324	6940	4,61
	A	93	123	89	99	90	81	89	95	96	98	109	82	86	94	85	126	96	99	127	100	76	2028	1,35
	T	209	208	225	222	222	216	239	223	237	219	226	287	247	223	223	227	229	253	243	273	248	4906	3,26
7		551	624	660	654	661	646	597	656	668	649	628	614	592	673	644	643	645	587	544	600	571	13108	8,71
	A	180	172	209	211	207	201	194	196	203	199	169	194	187	209	199	186	202	197	170	195	161	4047	2,69
	T	370	451	450	442	453	444	402	459	464	449	458	419	404	463	444	456	442	389	373	404	409	9054	6,02
8		495	565	579	580	538	590	675	566	573	567	506	556	529	558	526	599	574	599	583	574	488	11821	7,86
	A	141	155	169	156	152	170	205	152	154	156	142	134	137	151	149	162	161	165	160	157	125	3256	2,16
	T	354	410	410	424	386	420	470	414	419	411	364	422	392	407	377	437	413	434	423	417	363	8557	5,69
9		527	451	425	442	402	454	457	385	439	429	509	474	415	419	405	405	457	400	453	414	525	9294	6,18
	A	142	144	133	135	143	145	153	122	133	134	221	201	134	142	135	139	145	146	148	128	148	3069	2,04
	T	385	307	292	307	259	309	304	263	306	295	288	273	281	277	270	266	312	254	305	286	377	6216	4,13
10		353	372	351	360	325	371	375	374	344	348	359	354	371	340	341	348	374	396	396	365	327	7562	5,03
	A	138	158	127	139	139	154	156	146	163	156	181	149	144	143	141	131	159	149	149	156	135	3120	2,07
	T	215	214	224	221	186	217	219	228	181	192	178	205	227	197	200	217	215	247	247	209	192	4432	2,95
11		367	379	400	370	325	358	375	368	371	348	317	357	369	346	344	328	344	344	336	359	330	7452	4,95
	A	187	203	223	197	172	191	206	205	210	186	165	205	192	185	174	195	178	185	183	198	160	3998	2,66
	T	180	176	177	173	153	167	169	163	161	162	152	152	177	161	170	133	166	159	153	161	170	3443	2,29
12		471	445	447	458	471	466	458	431	458	461	454	423	463	426	449	472	452	446	454	442	452	9505	6,32
	A	287	268	284	281	300	282	289	257	279	277	283	223	256	258	279	274	276	265	284	270	273	5735	3,81
	T	184	177	163	177	171	184	169	174	179	184	171	200	207	168	170	198	176	181	170	172	179	3758	2,50
13		488	485	485	484	510	532	543	540	474	509	505	510	545	515	529	481	514	530	513	538	452	10695	7,11
	A	316	303	318	299	326	355	356	359	313	329	347	355	363	339	345	325	340	348	320	359	285	6997	4,65
	T	172	182	167	185	184	177	187	181	161	180	158	155	182	176	184	156	174	182	193	179	167	3685	2,45
14		538	645	708	672	619	614	611	618	645	676	629	663	560	624	615	662	686	567	594	625	750	13328	8,86
	A	291	353	416	382	331	328	312	314	350	373	345	371	335	336	329	344	361	289	327	338	357	7184	4,78
	T	247	292	292	290	288	286	299	304	295	303	284	292	225	288	286	318	325	278	267	287	393	6131	4,08
15		417	463	502	488	460	471	507	503	498	436	447	474	468	474	462	465	484	459	459	473	412	9833	6,54
	A	209	241	236	256	244	220	259	253	238	232	220	226	240	235	222	253	263	259	210	231	214	4954	3,29
	T	208	222	266	232	216	251	248	250	260	204	227	248	228	239	240	212	221	200	249	242	198	4864	3,23
16		400	402	393	426	411	397	447	456	395	399	411	425	421	435	393	388	368	400	415	402	469	8679	5,77
	A	206	203	194	204	189	198	223	244	211	202	204	199	212	232	186	188	182	205	229	195	248	4348	2,89
	T	195	200	200	223	223	200	225	213	185	198	208	227	210	204	208	201	187	196	187	208	222	4316	2,87
17		409	431	411	430	444	431	442	445	447	430	426	480	391	436	430	441	457	447	440	420	417	9115	6,06
	A	219	256	244	252	237	247	290	225	250	226	234	271	206	263	244	245	260	243	241	231	256	5134	3,41
	T	190	175	167	178	207	184	152	220	197	204	192	209	185	173	186	196	197	204	199	189	161	3964	2,64
18		456	498	519	547	485	507	477	525	528	482	487	506	515	534	484	473	528	489	540	472	494	10574	7,03
	A	281	293	297	327	284	314	284	328	309	263	295	315	344	312	285	293	324	286	335	270	284	6322	4,20
	T	175	205	222	220	201	193	193	197	219	219	192	191	171	222	199	180	204	203	205	202	210	4233	2,81
19		357	375	396	399	396	368	393	393	420	380	375	387	412	389	390	387	379	374	405	362	377	8139	5,41
	A	241	255	273	277	275	252	269	272	303	266	270	264	287	281	266	270	263	248	274	234	266	5602	3,72
	T	116	120	123	122	121	116	124	121	117	114	105	123	125	108	124	117	116	126	131	128	111	2518	1,67
20		358	359	387	399	354	401	369	348	442	397	390	372	367	379	376	377	381	370	385	384	368	7977	5,30
	A	278	276	290	294	253	308	280	251	343	295	290	281	291	280	264	281	284	265	276	274	275	5927	3,94
	T	80	83	97	105	101	93	89	97	99	102	100	91	76	99	112	96	97	105	109	110	93	2031	1,35
21		127	156	168	164	167	119	157	195	99	157	158	161	147	148	154	160	158	141	135	170	169	3223	2,14
	A	92	128	139	133	127	94	129	161	73	129	131	130	119	126	120	132	130	119	111	138	143	2598	1,73
	T	35	28	29	31	40	25	28	34	26	28	27	31	28	22	34	28	28	22	24	32	26	604	0,40
22		86	79	82	85	108	92	90	91	90	88	85	94	88	87	99	95	91	90	83	88	99	1907	1,27
	A	51	42	46	43	62	51	49	53	50	51	46	54	52	49	51	51	48	50	42	44	58	1053	0,70
	T	34	36	35	41	45	40	40	37	39	36	38	39	35	37	47	43	42	39	40	43	40	832	0,55
23		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	25	0,02
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	T	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,00
Total general		6.772	7.132	7.296	7.349	7.059	7.183	7.372	7.280	7.295	7.138	7.100	7.299	7.052	7.172	7.029	7.142	7.286	7.059	7.182	7.140	7.098	150.426	

Grau d'ocupació de la línia C1 futura incorporat el POUM

		DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	DM	DC	DJ	DV	DLL	Oferta Total places
		03/03/2014	04/03/2014	05/03/2014	06/03/2014	07/03/2014	10/03/2014	11/03/2014	12/03/2014	13/03/2014	14/03/2014	17/03/2014	18/03/2014	19/03/2014	20/03/2014	21/03/2014	24/03/2014	25/03/2014	26/03/2014	27/03/2014	28/03/2014	31/03/2014						
5	A	43,64	39,19	41,42	34,75	40,30	40,30	38,08	40,30	38,08	35,86	50,30	49,19	38,08	41,42	53,64	40,30	43,64	40,30	43,64	42,53	49,19	90					
	T	34,41	41,07	35,52	43,29	38,85	36,63	41,07	35,52	41,07	36,63	37,74	39,96	35,52	38,85	35,52	32,18	33,29	34,41	42,18	45,52	33,29	90					
6	A	34,36	45,47	32,88	36,58	33,25	29,92	32,88	35,10	35,47	36,21	40,29	30,29	31,77	34,73	31,40	46,58	35,47	36,58	46,95	36,95	28,06	270					
	T	77,52	77,15	83,45	82,34	82,34	80,11	88,63	82,71	87,89	81,23	83,82	106,41	91,60	82,71	82,71	84,19	84,93	93,82	90,11	101,23	91,97	270					
7	A	50,08	47,85	58,13	58,69	57,58	55,91	53,96	54,52	56,46	55,35	47,02	53,96	52,02	58,13	55,35	51,74	56,19	54,80	47,30	54,24	44,80	360					
	T	102,90	125,40	125,12	122,90	125,95	123,45	111,79	127,62	129,01	124,84	127,34	116,51	112,34	128,73	123,45	126,79	122,90	108,18	103,73	112,34	113,73	360					
8	A	39,20	43,09	46,98	43,37	42,26	47,26	56,98	42,26	42,81	43,37	39,48	37,26	38,09	41,98	41,43	45,04	44,76	45,87	44,48	43,65	34,76	360					
	T	98,20	113,75	113,75	117,64	107,09	116,53	130,42	114,86	116,25	114,03	100,98	117,09	108,75	112,92	104,59	121,25	114,59	120,42	117,36	115,70	100,70	360					
9	A	39,42	39,97	36,92	37,47	39,70	40,25	42,47	33,86	36,92	37,20	61,36	55,81	37,20	39,42	37,47	38,58	40,25	40,53	41,08	35,53	41,08	360					
	T	106,94	85,27	81,11	85,27	71,94	85,83	84,44	73,05	84,99	81,94	79,99	75,83	78,05	76,94	74,99	73,88	86,66	70,55	84,72	79,44	104,72	360					
10	A	38,42	43,98	35,37	38,70	38,70	42,87	43,42	40,65	45,37	43,42	50,37	41,48	40,09	39,81	39,26	36,48	44,26	41,48	41,48	43,42	37,59	360					
	T	59,74	59,46	62,24	61,41	51,69	60,30	60,85	63,35	50,30	53,35	49,46	56,96	63,07	54,74	55,57	60,30	59,74	68,63	68,63	58,07	53,35	360					
11	A	51,92	56,36	61,92	54,70	47,75	53,03	57,20	56,92	58,31	51,64	45,81	56,92	53,31	51,36	48,31	54,14	49,42	51,36	50,81	54,98	44,42	360					
	T	50,10	48,99	49,27	48,16	42,60	46,49	47,04	45,38	44,82	45,10	42,32	42,32	49,27	44,82	47,32	37,04	46,21	44,27	42,60	44,82	47,32	360					
12	A	79,59	74,32	78,76	77,93	83,20	78,20	80,15	71,26	77,37	76,82	78,48	61,82	70,98	71,54	77,37	75,98	76,54	73,48	78,76	74,87	75,70	360					
	T	51,16	49,22	45,33	49,22	47,55	51,16	47,00	48,39	49,77	51,16	47,55	55,61	57,55	46,72	47,27	55,05	48,94	50,33	47,27	47,83	49,77	360					
13	A	87,74	84,12	88,29	83,01	90,51	98,57	98,85	99,68	86,90	91,35	96,35	98,57	100,79	94,12	95,79	90,24	94,40	96,62	88,85	99,68	79,12	360					
	T	47,82	50,60	46,43	51,43	51,15	49,21	51,99	50,32	44,76	50,04	43,93	43,10	50,60	48,93	51,15	43,38	48,38	50,60	53,65	49,76	46,43	360					
14	A	80,85	98,08	115,58	106,13	91,97	91,13	86,69	87,24	97,24	103,63	95,85	103,08	93,08	93,35	91,41	95,58	100,30	80,30	90,85	93,91	99,19	360					
	T	68,50	81,00	81,00	80,45	79,89	79,33	82,95	84,33	81,83	84,06	78,78	81,00	62,39	79,89	79,33	88,22	90,17	77,11	74,06	79,61	109,06	360					
15	A	57,96	66,85	65,46	71,02	67,69	61,02	71,85	70,19	66,02	64,35	61,02	62,69	66,57	65,19	61,57	70,19	72,96	71,85	58,24	64,07	59,35	360					
	T	57,82	61,71	73,93	64,49	60,04	69,77	68,93	69,49	72,27	56,71	63,10	68,93	63,38	66,43	66,71	58,93	61,43	55,60	69,21	67,27	55,04	360					
16	A	57,14	56,30	53,80	56,58	52,41	54,91	61,86	67,69	58,53	56,03	56,58	55,19	58,80	64,36	51,58	52,14	50,47	56,86	63,53	54,08	68,80	360					
	T	54,11	55,50	55,50	61,89	61,89	55,50	62,45	59,11	51,34	54,95	57,72	63,00	58,28	56,61	57,72	55,78	51,89	54,39	51,89	57,72	61,61	360					
17	A	60,75	71,03	67,69	69,91	65,75	68,53	80,47	62,41	69,36	62,69	64,91	75,19	57,14	72,97	67,69	67,97	72,14	67,41	66,86	64,08	71,03	360					
	T	52,77	48,60	46,38	49,43	57,49	51,10	42,21	61,10	54,71	56,66	53,32	58,04	51,38	48,04	51,66	54,43	54,71	56,66	55,27	52,49	44,71	360					
18	A	78,05	81,38	82,49	90,82	78,88	87,21	78,88	91,10	85,82	73,05	81,94	87,49	95,55	86,66	79,16	81,38	89,99	79,44	93,05	74,99	78,88	360					
	T	48,75	57,08	61,81	61,25	55,97	53,75	53,75	54,86	60,97	60,97	53,47	53,19	47,64	61,81	55,42	50,14	56,81	56,53	57,08	56,25	58,47	360					
19	A	66,89	70,78	75,78	76,89	76,33	69,94	74,67	75,50	84,11	73,83	74,94	73,28	79,67	78,00	73,83	74,94	73,00	68,83	76,06	64,94	73,83	360					
	T	32,36	33,47	34,30	34,02	33,75	32,36	34,58	33,75	32,64	31,80	29,30	34,30	34,86	30,14	34,58	32,64	32,36	35,14	36,52	35,69	30,97	360					
20	A	77,19	76,64	80,53	81,64	70,25	85,53	77,75	69,69	95,25	81,92	80,53	78,03	80,81	77,75	73,31	78,03	78,86	73,58	76,64	76,08	76,36	360					
	T	22,18	23,01	26,90	29,12	28,01	25,79	24,68	26,90	27,46	28,29	27,73	25,23	21,07	27,46	31,07	26,62	26,90	29,12	30,23	30,51	25,79	360					
21	A	33,97	47,31	51,38	49,16	46,94	34,71	47,68	59,53	26,94	47,68	48,42	48,05	43,97	46,57	44,34	48,79	48,05	43,97	41,01	51,01	52,86	270					
	T	9,70	7,75	8,03	8,59	11,09	6,92	7,75	9,42	7,20	7,75	7,47	8,59	7,75	6,09	9,42	7,75	7,75	6,09	6,64	8,86	7,20	360					
22	A	57,19	47,19	51,64	48,30	69,41	57,19	54,97	59,41	56,08	57,19	51,64	60,52	58,30	54,97	57,19	57,19	53,86	56,08	47,19	49,41	64,97	90					
	T	19,05	20,16	19,61	22,94	25,16	22,38	22,38	20,72	21,83	20,16	21,27	21,83	19,61	20,72	26,27	24,05	23,50	21,83	22,38	24,05	22,38	180					
23	A																											
	T																											

Departament de Territori i Urbanisme
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

2014
 2015
 2016

1.4 ANNEX. COSTOS PER SECTOR DEL DÈFICIT D'EXPLOTACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Document complementari a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del POUM de Castellar del Vallès

Pes de la C1

7397

0,86 %

Cost total Ampliació TP

736.791,35 €

Sector	Mobilitat generada en transport públic	Demanda generada a la línia C1	Pes específic (%)	Cost de l'augment dotacional de la línia C1
PMU-01 ctra terrassa	10	9	0,20%	15,05 €
PMU-02 can carner sud	35	30	0,71%	52,67 €
PMU-03 Escorxador-Pl Toros	9	8	0,18%	13,54 €
PMU-04 molí busquets	744	640	15,20%	1.119,63 €
PMU-05 can bogunyà	18	15	0,37%	27,09 €
PMU-07 ARE Turuguet	240	206	4,90%	361,17 €
PMU-08 ARE Nou Eixample	352	303	7,19%	529,72 €
PMU-09 can barba	80	69	1,63%	120,39 €
PMU-10 c/del cim-st.roc	9	8	0,18%	13,54 €
PMU-11 Les arenes	27	23	0,55%	40,63 €
PMU-12 cal Joan Coix	11	9	0,22%	16,55 €
PMU-13 porta de castellar 1	1.264	1087	25,82%	1.902,17 €
PMU-14 porta de castellar 2	127	109	2,59%	191,12 €
PAU-01 can bages (vials)	61	52	1,25%	91,80 €
PAU-02 Sot d'en Golerés	10	9	0,20%	15,05 €
PAU-03 Cal Sagalés	9	8	0,18%	13,54 €
PAU-04 Passeig	11	9	0,22%	16,55 €
PAU-05 Pedrissos	12	10	0,25%	18,06 €
PAD-01 arbreda	33	28	0,67%	49,66 €
PAD-03 Airesol a-b	59	51	1,21%	88,79 €
PAD-04 Llagostes	14	12	0,29%	21,07 €
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Golerés	6	5	0,12%	9,03 €
PAD-06 Verd privat Soleia	6	5	0,12%	9,03 €
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya	1	1	0,02%	1,50 €
PAD-08 Onze de Setembre	21	18	0,43%	31,60 €
PAD-09 Ronda-c/Alguer	2	2	0,04%	3,01 €
PAD-10 c/Ripollet	7	6	0,14%	10,53 €
PAD-11 Pedrissos/Passeig	7	6	0,14%	10,53 €
PP-01 amp. Els Fruiters	254	219	5,19%	382,24 €
PP-02 Can Bages	1.457	1253	29,76%	2.192,62 €
Totals	4.896	4212		736.791,35 €



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

1. MEMÒRIA



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

7399



Equip Redactor:



GRECCAT S.L.,

Xavier Irigoyen Morán, Enginyer de Camins, Canals i Ports.
Eduard Casan Vendrell, Diplomat en Ciències Ambientals.
Joana Rodriguez Bergadà, Llicenciada en Ciències Ambientals
Jennifer Pérez Romero, Delineant projectista.

Taula de continguts

7400

1	Introducció	3
1.1	Marc legal	3
1.2	Objectiu de l'EAMG	3
1.3	Context territorial de l'àmbit d'estudi	3
1.4	Dades de mobilitat	8
1.4.1	Motorització	8
1.4.2	Mobilitat quotidiana	9
1.5	Planejament	16
2	Mobilitat actual a l'àmbit d'estudi	18
2.1	Xarxa actual de mobilitat	18
2.1.1	Xarxa d'itineraris per a vianants	18
2.1.2	Xarxa d'itineraris per a bicicletes	19
2.1.3	Xarxa d'itineraris per a vehicles motoritzats	20
2.1.4	Xarxa d'itineraris per a transport públic	24
2.1.5	Aparcament	29
2.2	Dades de trànsit actuals	31
3	Avaluació de la mobilitat generada pel POUM	33
3.1	Viatges generats	33
3.2	Distribució modal i temporal	35
4	Gestió de la mobilitat generada pel POUM	37
4.1	Xarxa d'itineraris per a vianants	38
4.2	Xarxa d'itineraris per a bicicletes	40
4.3	Xarxa d'itineraris per a vehicles motoritzats	42
4.4	Xarxa d'itineraris per a transport públic	44
4.5	Aparcament	45
5	Proposta de finançament	48
6	Conclusions	50



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

1 INTRODUCCIÓ

1.1 MARC LEGAL

Segons l'establert en a l'apartat 3.1 b) de l'article 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada, tot planejament urbanístic general i les seves modificacions, que comportin una nova classificació de sòl urbà o urbanitzable, han d'incloure un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG), com a document independent en el procés de tramitació.

1.2 OBJECTIU DE L'EAMG

L'objecte del present document és l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la tramitació del nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellar del Vallès.

Aquest document avaluarà i definirà les mesures i les actuacions necessàries per tal de garantir que la mobilitat urbana generada pels nous desenvolupaments urbans i per la reconversió d'usos i intensitats de zones existents al municipi, segueixin els criteris de sostenibilitat i dimensionat que estipula la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada, que la desenvolupa.

Per a la definició de les propostes que han de garantir la sostenibilitat de la mobilitat, juntament amb l'equilibri social i la funcionalitat de les diferents xarxes de mobilitat del municipi, es tenen en compte les directrius i propostes recollides en diferents Plans i estudis elaborats amb incidència a Castellar del Vallès.

1.3 CONTEXT TERRITORIAL DE L'AMBIT D'ESTUDI

Castellar del Vallès, amb una extensió de 44,91 km², està situat a la comarca del Vallès Occidental, a la vall alta del riu Ripoll, afluent del Besòs.

Limita al nord amb Sant Llorenç Savall, a l'est limita amb Sentmenat, al sud amb Sabadell, al sud-oest amb Terrassa i a l'oest amb Matadepera. Es troba a una estratègica situació a una distància de 7 km de Sabadell i a 11 km de Terrassa, a més forma part del parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac.

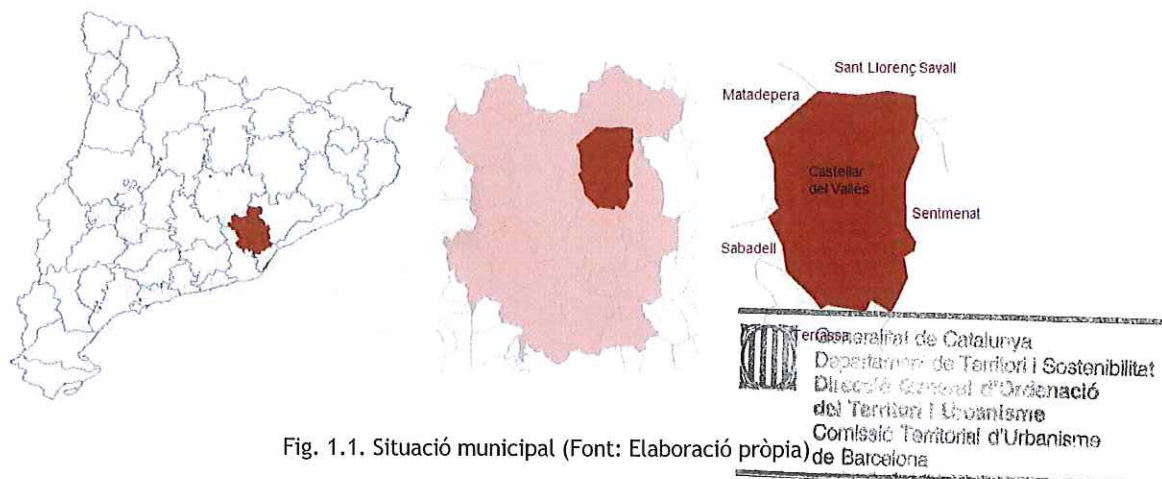


Fig. 1.1. Situació municipal (Font: Elaboració pròpia)

L'estructura territorial municipal ha estat condicionada per l'orografia, la qual ha sigut determinant a l'hora de definir-ne els diferents usos i modelitzar-ne el paisatge.

Així doncs, la presència de la falla del Vallès-Penedès, que travessa el municipi d'est a oest, i el riu Ripoll que travessa el municipi de nord a sud, divideixen el municipi en quatre parts.

D'aquesta manera, els creixements urbans i les infraestructures vertebradores del territori, dintre de les quals trobem les infraestructures de mobilitat, s'han hagut d'adaptar al medi.

El nucli antic de Castellar del Vallès es troba ubicat en el punt més elevat, al peu del Puig de la creu, deixant la zona més planera, formada per la plana al·luvial del Ripoll als usos agrícoles.

Amb la progressiva regressió de l'agricultura dels anys 60, la urbanització s'ha anat estenent cap al sud, sobre l'antiga plana agrícola del Pla de la Bruguera. L'altre nucli urbà de Castellar del Vallès, Sant Feliu del Racó, també està situat a la falda de la muntanya, a l'oest del riu Ripoll.

Les diferents urbanitzacions que acaben de conformar el sòl urbà del municipi es troben disseminades per el terme municipal, adaptant-se a l'abrupte orografia del municipi.

De la mateixa manera, les infraestructures viàries s'encaixen en l'orografia per tal de facilitar la comunicació entre zones urbanes del municipi i entre municipis.

A grans trets, els elements que defineixen l'estructura territorial de Castellar són dos: la zona baixa compresa pel Pla de la Bruguera i la zona alta, on predominen una part del massís de Sant Llorenç del Munt, la Serra del Pinós i la Serra de Guardiola, entre d'altres accidents orogràfics d'importància. Així, la població de Castellar s'organitza en 11 nuclis urbans, els quals poden classificar-se de la següent manera:

- **Centre urbà (Nucli urbà de referència).** El formen les zones següents:
 - o **Nucli antic i la Soleia del Cosidor.** Comprès pel carrer Major, el carrer Xic, part de la carretera de Sentmenat, el carrer Bonavista, la ronda de Tramuntana, i la circumval·lació del Parc de Canyelles, així com una part del nucli de Can Barba.
 - o **Eixample antic.** Limitat per una part dels carrers ja esmentats per al nucli antic però prolongant-se per una part de la carretera de Sabadell, el carrer Pedrissos, la plaça d'Emili Altimira i Alsina, el carrer Barcelona, el carrer Catalunya i l'Avinguda 11 de Setembre.
 - o **Eixample modern.** Inclou les zones residencials de la Farinera, Les Cases de Ribes, Plaça Catalunya, Espai Tolrà, cases del Camp de Futbol, l'Arbreda, Plaça Europa, Les Cases del Villaró, Les Cases de Can Tolrà, els Pedrissos, Can Turuguet, Ca n'Oliver i Can Carner que es troba definit per les rondes de Llevant i Tolosa fins a la carretera de Sabadell, el carrer Urgell, el barri residencial de Can Carner i la ronda de Ponent.
 - o **Els Fruiters i la Virreina.** Constituïdes per un conjunt de vivendes situades a banda i banda de la carretera de Sentmenat, un cop superada la ronda de Llevant.

- **Nucli industrial.** Comprès pels polígons industrials de Can Carner, Pla de la Bruguera i Can Bages, començant a la ronda de Tolosa i al carrer de l'Urgell i estenent-se cap al sud del municipi. Aquesta zona industrial es troba integrada ja dins el nucli urbà de referència de Castellar del Vallès

7403

- **Urbanitzacions i altres nuclis urbans:**
 - o **Nucli de Les Arenes.** Constituit per poques edificacions i encaixat en l'Espai Natural de Sant Llorenç.
 - o **Urbanització Airesol C.** Localitzat en el turó que ve definit pels torrents de Canyelles i del Ginebre, pròxim al nucli antic.
 - o **Urbanització Airesol A-B.** Ubicat entre el Torrent de Ginebre, el Fonts Calents i Can Borrell.
 - o **Urbanització Airesol D.** Situat entre la Pedrera de Can Borrell i el Riu Ripoll.
 - o **Urbanització el Balcó de Sant Llorenç.** Situat entre el Turó de les Jeies i la carena del Pi Llampat. L'accés es fa a través de l'Airesol D.
 - o **Nucli de Sant Feliu del Racó i urbanització El Racó.** Ubicat entre la Serra de Sant Feliu, el riu Ripoll, la pedrera de Vall sallent i el Sot del Guix.
 - o **Urbanitzacions Can Font i Ca n'Avellaneda.** Situades al límit Sud Oest del terme municipal, llindant amb Terrassa i Sabadell.

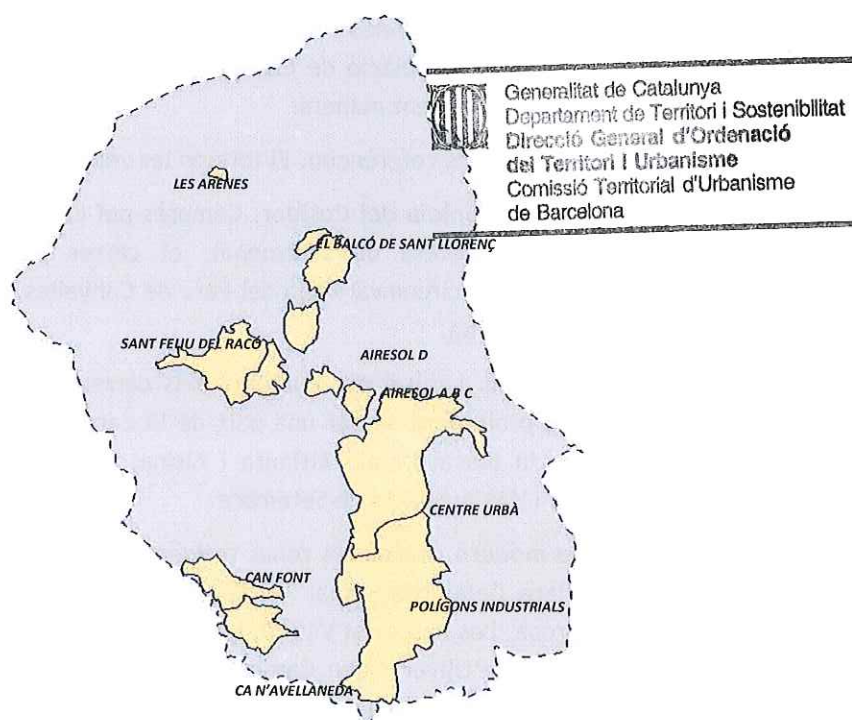


Fig. 1.2. Estructura urbana de Castellar del Vallès (Elaboració pròpia)

La població de Castellar del Vallès era a gener de 2012 de 23.363 habitants amb una distribució segons gènere equitativa (50,4% eren dones i 49,6% eren homes), i una densitat poblacional de 517,4 habitants/km².

7404

En els darrers 20 anys, el municipi ha tingut un creixement sostenible de la població i conseqüentment del desenvolupament territorial, superior a l'experimentat en el conjunt de la comarca del Vallès occidental i de les seves ciutats principals però similar al d'altres municipis amb unes característiques semblants a Castellar del Vallès.

La distribució intramunicipal de la població indica que un 84% de la població resideix en el nucli urbà mentre que el 15% restant ho fa en les diferents urbanitzacions residencials i a Sant Feliu del Racó, mentre que el 0,8% viu en disseminats.

Descripció	DONES	HOMES	TOTAL	%
Aire sol A+B	93	105	198	0,8
Aire sol C	173	171	344	1,5
Aire sol D	192	195	387	1,7
Arenes (Les)	0	4	4	0,0
Polígon Industrial Can Carner	9	9	18	0,1
Polígon Industrial Pla de la Bruguera	0	0	0	0,0
Disseminat	17	24	41	0,2
Castellar del Vallès	9.449	9.090	18.539	79,2
Residencial Can Carner				
Disseminat	356 24	373 21	729 45	3,1 0,2
Ca n'Avellaneda	277	278	555	2,4
Can Font	216	215	431	1,8
Disseminat	5	1	6	0,0
Virreina (La)	25	33	58	0,2
Fruiters (Els)	141	152	293	1,3
Disseminat	20	24	44	0,2
Racó (El)	313	342	655	2,8
Sant Feliu del Racó	156	207	363	1,6
Cal Joan Coix	11	11	22	0,1
Disseminat	15	11	26	0,1
Balcó (El)	333	305	638	2,7
Totals	11.825	11.571	23.396	100

Fig. 1.3. Distribució intramunicipal de la població de Castellar del Vallès per gènere (Font: Ajuntament de Castellar del Vallès).

L'evolució de la distribució dels residents permet observar diferents fases de desenvolupament del planejament i els nous àmbits de creixement, així com els canvis interns dins del propi municipi.

L'àmbit que ha crescut més en els darrers deu anys, en valors absoluts, ha estat el nucli urbà de Castellar del Vallès, si bé en valors relatius, les urbanitzacions de El Racó, El Balcó de Sant Llorenç i Ca n'Avellaneda han incrementat el nombre de residents de manera significativa.



Un exemple clar seria els desplaçaments per raons de compres de productes no quotidians, com són l'equipament per la llar, personal o bé d'oci i cultura, els quals entre el 50 - 75% dels habitatges de Castellar ho adquireix a Sabadell i/o a altres ciutats properes (segons la Diagnosi comercial i urbanística del Centre de Castellar del Vallès).

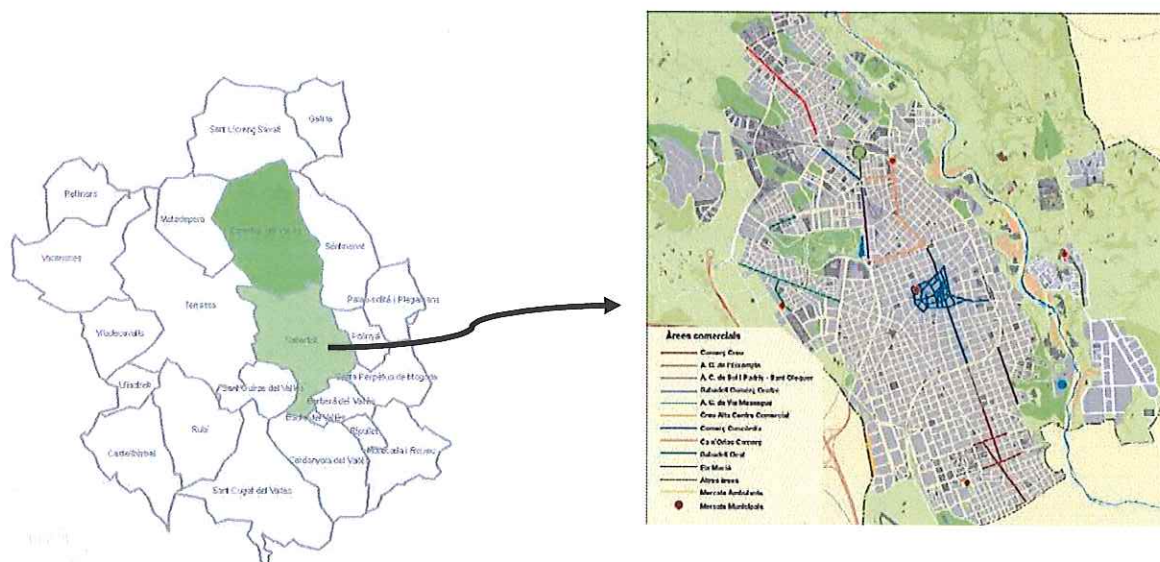


Fig. 1.5. Principals eixos comercials de Sabadell (Font: Ajuntament de Sabadell).

1.4 DADES DE MOBILITAT

1.4.1 Motorització

Segons les dades de l'evolució històrica de l'índex de motorització, Castellar del Vallès ha experimentat un augment constant de vehicles per habitant al llarg dels anys fins a l'any 2008, amb un total de 0,77 vehicles/habitant (0,506 turismes/hab., 0,8 motocicletes/hab. i 0,14 camions i furgonetes/hab.) Tot i així, al 2009 es va registrar un descens del nombre total de vehicles, que encara avui no ha remuntat els valors registrats a l'any 2005. Així doncs, l'índex de motorització de l'any 2012 a Castellar del Vallès era de 0,746 veh./hab.. Per tipologia de vehicles, s'observa que els les motocicletes són les úniques que han mantingut un creixement constant, obtenint un índex actual de motorització de 0,9 motocicletes/hab. La resta han disminuït (0,501 turismes/hab., i 0,12 camions i furgonetes/hab.), arribant a valors inferiors als registrats a l'any 2003.

Per 1000 habitants				
Any	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Total
1991	383,78	46,3	78,37	516
1992	402,55	49,12	85,15	545,29
1993	402,8	49,51	88,3	549,3
1994	405,77	51	91,22	557,76
1995	412,84	50,9	95,19	568,38
1996	429,79	52,19	102,05	596,28
1997	450,68	55,41	110,19	630,67
1998	466,53	55,29	116,74	653,17
1999	494,08	57,26	125	692,74
2000	502,46	56,22	130,11	707,47
2001	490,82	54,29	124,24	687,59
2002	499,25	55,73	125,08	700,87
2003	505,23	54,4	129,29	713,53
2004	516,3	59,26	134,17	736,94
2005	517,74	63,17	136,37	746,64
2006	505,88	69,28	137,52	744,27
2007	517,06	77,38	145,14	772,85
2008	506,05	83,09	141,17	762,57
2009	499,22	85,25	134,86	750,37
2010	502,14	87,9	131,35	752,26
2011	500,99	89,64	128,07	748,47
2012	501,82	90,27	125,11	746,22

Fig. 1.6. Evolució temporal de l'índex de motorització de Castellar del Vallès (Font: Idescat).

El parc de vehicles de Castellar del Vallès, ha seguit una tendència general de creixement sostingut al llarg dels anys, amb un augment de totes les tipologies de vehicles, a excepció dels camions i furgonetes, que a partir de l'any 2010 registren una lleugera disminució anual fins a l'actualitat (any 2012, últimes dades disponibles).



No succeeix el mateix a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona, en la que en conjunt, a partir de l'any 2010 es registre una disminució del nombre total de vehicles deguda a la disminució del nombre de turismes, camions i furgonetes, que encara ara continua disminuint, si bé ho fa amb una menor tendència.

Actualment, a Castellar del Vallès, els turismes són els vehicles predominants amb un 66% del total, seguits pels camions i furgonetes amb un 18,5% i les motocicletes amb prop de l'11%.

Si es compara el parc de vehicles del municipi amb el de la Regió Metropolitana de Barcelona, s'observa que presenten valors força similars. Tot i així, Castellar té un percentatge inferior de turismes i motocicletes, en contrapartida, el nombre de camions i furgonetes, autobusos i tractors industrials presenten percentatges més elevats.

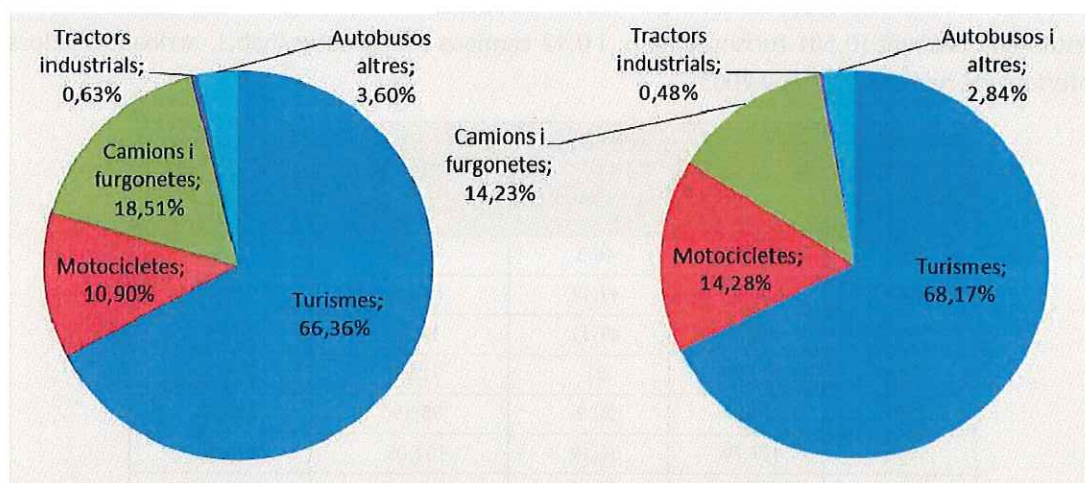


Fig. 1.7. Percentatge del parc de vehicles (2012). Castellar del Vallès (Esquerra); Regió Metropolitana de Barcelona (Dreta) (Font: Idescat).

1.4.2 Mobilitat quotidiana

Des del 1975 l'anàlisi de la mobilitat a Catalunya s'ha realitzat mitjançant l'explotació de les dades relatives a l'Enquesta de Mobilitat Obligada, la qual pren com a mostra tota la població de cada municipi. Tot i així, aquesta enquesta es limita a caracteritzar el primer desplaçament per motiu d'estudi o treball.

Segons la EMO 2001 (últimes dades disponibles) de Castellar del Vallès, la mobilitat obligada total generada i atreta pel municipi, era de 15.569 desplaçaments diaris, dels quals, un 39% es produïen dins el mateix municipi i l'altre 61% eren de connexió, és a dir, de Castellar del Vallès cap a altres municipis (39%) i al revés (22%).

D'aquests desplaçaments, el 78% es realitzaven en vehicle privat com a únic mode de transport. Tot i així, analitzant únicament la mobilitat interna, aquest percentatge es reduïa a favor de la mobilitat a peu, sent del 61% i el 28% respectivament.

D'aquesta mateixa enquesta es conclou que els municipis amb major relació de mobilitat laboral i educativa amb Castellar del Vallès eren Sabadell, Barcelona i Terrassa.

L'any 1996, apareix l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ), la última actualització de la qual és de l'any 2006. Aquesta enquesta està realitzada pel conjunt de Catalunya per l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità) que per una mostra de més de 100.000 individus recull

tots els desplaçaments realitzats en un dia i que, per tant, permet caracteritzar la mobilitat de forma global.

Per tal de caracteritzar la mobilitat vinculada a Castellar del Vallès, el Pla de Mobilitat Urbana del municipi va explotar les dades de l'EMQ 2006 del Vallès Occidental. Però degut a que les dades explotades fan referència a la mobilitat de l'any 2006, es va realitzar una prognosi dels resultats per a l'any 2010.

Així doncs, segons les dades de l'EMQ 2006, a Castellar del Vallès, la mobilitat total (residents i no residents) en un dia feiner produeix un total de 84.313 desplaçaments, dels quals el 83% estan vinculat als residents i el 17% als no residents.

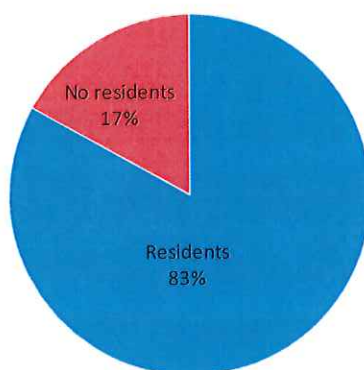


Fig. 1.8. Total de desplaçaments vinculats a residents i no residents. (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Les principals relacions de mobilitat amb l'exterior del municipi de Castellar del Vallès es produeixen amb els municipis de Sabadell, Barcelona i Terrassa, que representen aproximadament el 61% del total de desplaçaments tant pel que fa a orígens com a destinacions.

7409

Origen	Destinació	Desplaçaments	% Desplaçaments
Castellar del Vallès	Sabadell	8.156	42,98
Castellar del Vallès	Barcelona	1.725	9,09
Castellar del Vallès	Terrassa	1.725	9,09
Castellar del Vallès	Sant Llorenç Savall	706	3,72
Castellar del Vallès	Sentmenat	706	3,72
Castellar del Vallès	Polinyà	549	2,89
Castellar del Vallès	Barberà del Vallès	549	2,89
Castellar del Vallès	Matadepera	392	2,07
Castellar del Vallès	Sant Cugat del Vallès	392	2,07
Castellar del Vallès	Cerdanyola del Vallès	392	2,07
Castellar del Vallès	Sant Quirze del Vallès	314	1,65
Castellar del Vallès	Caldes de Montbui	235	1,24
Castellar del Vallès	Santa Perpètua de Mogoda	235	1,24
Castellar del Vallès	Roda de Barà	235	1,24
Castellar del Vallès	Lliçà de Vall	157	,83
Castellar del Vallès	Mollet del Vallès	157	,83
Castellar del Vallès	Rubí	157	,83
Castellar del Vallès	Viladecavalls	157	,83
Castellar del Vallès	Badalona	78	,41
Castellar del Vallès	Berga	78	,41
Castellar del Vallès	Castellbell i el Vilar	78	,41
Castellar del Vallès	Garriga (La)	78	,41
Castellar del Vallès	Granollers	78	,41
Castellar del Vallès	Guardiola de Berguedà	78	,41

Taula 1.1. Destinació dels desplaçaments totals amb origen a Castellar del Vallès (relacions fins al 92%).
(Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Origen	Destinació	Desplaçaments	% Desplaçaments
Sabadell	Castellar del Vallès	8.119	41,91
Barcelona	Castellar del Vallès	1.849	9,54
Terrassa	Castellar del Vallès	1.608	8,30
Sant Llorenç Savall	Castellar del Vallès	804	4,15
Barberà del Vallès	Castellar del Vallès	804	4,15
Sentmenat	Castellar del Vallès	643	3,32
Sant Cugat del Vallès	Castellar del Vallès	482	2,49
Cerdanyola del Vallès	Castellar del Vallès	482	2,49
Polinyà	Castellar del Vallès	402	2,07
Caldes de Montbui	Castellar del Vallès	322	1,66
Matadepera	Castellar del Vallès	322	1,66
Sant Quirze del Vallès	Castellar del Vallès	322	1,66
Santa Perpètua de Mogoda	Castellar del Vallès	322	1,66
Rubí	Castellar del Vallès	241	1,24
Roda de Barà	Castellar del Vallès	241	1,24
Badalona	Castellar del Vallès	161	,83
Berga	Castellar del Vallès	161	,83
Granollers	Castellar del Vallès	161	,83
Lliçà de Vall	Castellar del Vallès	161	,83
Sant Feliu de Llobregat	Castellar del Vallès	161	,83

Taula 1.2. Origen dels desplaçaments totals amb destinació a Castellar del Vallès (relacions fins al 92%).
(Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Existeix un comportament molt diferenciat entre els desplaçaments que es produeixen a nivell intern, on hi ha un predomini dels desplaçaments a peu (55%), i els desplaçaments amb l'exterior (generats i atrets), on el pes del vehicle privat predomina sobre els altres modes de transport (88,8%).

Tipus	Mode transport	Desplaçaments	
		Nº desplaçaments	%
Intern	A peu + bici	23.092	55,10
	Transport públic	168	0,40
	Transport privat	18.650	44,50
	Subtotal	41.909	100
Generats	A peu + bici	247	1,30
	Transport públic	1.879	9,90
	Transport privat	16.852	88,80
	Subtotal	18.978	100
Atrets	A peu + bici	407	2,10
	Transport públic	1.763	9,10
	Transport privat	17.203	88,80
	Subtotal	19.373	100
TOTAL *		80.260	

* No incorpora els 4.053 desplaçaments dels residents que es realitzen entre municipis diferents a Castellar del Vallès

Taula 1.3. Repartiment modal del total de desplaçaments (residents + no residents) segons siguin interns o amb l'exterior. (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

En resum, agrupant tota la mobilitat que es produeix en un dia feiner a Castellar del Vallès, es pot concloure que els modes més utilitzats són el vehicle privat (66%) i els modes no motoritzats (a peu i bicicleta) (29%). El transport públic és el mode amb una utilització més baixa per la realització dels desplaçaments realitzats al municipi (5%).

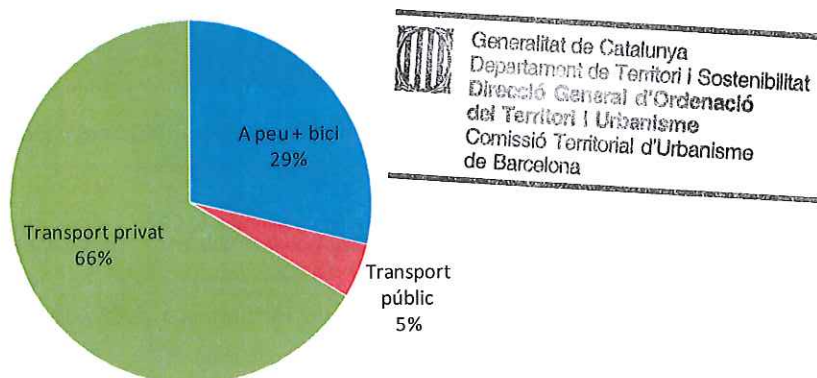


Fig. 1.9. Resum del repartiment modal del total de desplaçaments (residents + no residents). (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Si comparem aquestes dades amb les de la comarca del Vallès Occidental s'observa que Castellar del Vallès presenta un percentatge més elevat en l'ús vehicles privat en detriment dels modes no motoritzats i sobretot del transport públic.

	Feiner	
	Castellar del Vallès	Vallès Occidental
Vehicle privat	66%	49%
Modes no motoritzat	29%	38%
Transport públic	5%	13%

7411 Taula 1.4. Comparació del repartiment modal del total de desplaçaments (residents + no residents) entre Castellar del Vallès i el Vallès Occidental. (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Si bé el nombre de desplaçaments totals segons motiu són força similars pel que fa a la mobilitat interna, amb un màxim per motius personals (34,10%), i un mínim per motiu de tornada a casa ocupacional (15,80%), cal destacar que la mobilitat generada es deu principalment per la mobilitat ocupacional i personal (72,7% en total). En el cas dels desplaçaments atrets, aquests mostren una major simetria, destacant la mobilitat de tornada a casa des de motiu ocupacional (33,63%).

Tipus	Motiu desplaçament	Desplaçaments	
		Nº desplaçaments	%
Intern	Tornada a casa des de motiu ocupacional	6.622	15,80
	Tornada a casa des de motiu personal	11.944	28,50
	Mobilitat ocupacional	9.052	21,60
	Mobilitat personal	14.291	34,10
	Subtotal	41.909	100
Generat	Tornada a casa des de motiu ocupacional	3.606	19,00
	Tornada a casa des de motiu personal	1.575	8,30
	Mobilitat ocupacional	7.914	41,70
	Mobilitat personal	5.883	31,00
	Subtotal	18.978	100
Atret	Tornada a casa des de motiu ocupacional	6.509	33,60
	Tornada a casa des de motiu personal	5.541	28,60
	Mobilitat ocupacional	4.495	23,20
	Mobilitat personal	2.828	14,60
	Subtotal	19.373	100
TOTAL *		80.260	

* No incorpora els 4.053 desplaçaments dels residents que es realitzen entre municipis diferents a Castellar del Vallès

Taula 1.5. Repartiment del total de desplaçaments (residents + no residents). (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Segons els resultats de la EMQ 2006 de la comarca del Vallès Occidental, en dia feiner, els desplaçaments de connexió (generats i atrets) estan motivats principalment per motius ocupacionals i la corresponent tornada a casa, mentre que en els desplaçaments interns la mobilitat personal és majoritària. Com podem observar a la taula anterior a Castellar del Vallès es dona la mateixa situació.

Dades de mobilitat totals. Any 2010

Les dades de mobilitat total mostren que a l'any 2010 el nombre de desplaçaments totals vinculats amb Castellar del Vallès era de l'ordre de 91.123 (sense comptabilitzar els desplaçaments produïts per els residents al municipi però que no tenen origen i/o destí a Castellar del Vallès).

En aquest període, el comportament des del punt de vista de mobilitat total es caracteritza per:



- El 51,7% dels desplaçaments totals es produeixen a l'interior del municipi, xifra que representa 47.094 desplaçaments en un dia feiner tipus. Els desplaçaments amb l'exterior presenten xifres similars, sent del 23,9% en el cas dels viatges generats i del 24,4% en els viatges atrets.
- El mode predominant, pels desplaçaments de connexió (atrets i generats) és el vehicle privat en un 88,8% dels casos. Tot i així, en el cas de la mobilitat interna, aquest percentatge baixa fins al 45,5%, en benefici de les modalitats no motoritzades (a peu i en bicicleta), representant un 54,10% dels desplaçaments. Pel que fa al transport públic, a nivell intern representa un 0,41% de la mobilitat dels desplaçaments, augmentant a fins al 9,9% en els desplaçaments generats i a un 9,1% en els desplaçaments atrets.

Tipus	Mode transport	Laborable	
		Nº desplaçaments	%
Intern	A peu + bici	25.476	54,10
	Transport públic	193	0,41
	Transport privat	21.426	45,50
	Subtotal	47.094	100
Generats	A peu + bici	272	1,25
	Transport públic	2.158	9,90
	Transport privat	19.361	88,85
	Subtotal	21.791	100
Atrets	A peu + bici	449	2,02
	Transport públic	2.025	9,10
	Transport privat	19.764	88,88
	Subtotal	22.238	100
TOTAL*		91.123	

* No incorpora els desplaçaments dels residents que es realitzen entre municipis diferents a Castellar del Vallès

Taula 1.6. Repartiment modal total dels dies feiners expandit a l'any 2010. (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Pel que fa a les principals relacions de mobilitat amb l'exterior del municipi de Castellar del Vallès es produeixen amb els municipis de Sabadell, Barcelona i Terrassa, que representen aproximadament el 61% del total de desplaçaments tant pel que fa a orígens com a destinacions, equivalent a 11.840 desplaçaments en dia feiner.



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

7413

Origen	Destinació	Desplaçaments	% Desplaçaments
Castellar del Vallès	Sabadell	8.320	42,98
Castellar del Vallès	Barcelona	1.760	9,09
Castellar del Vallès	Terrassa	1.760	9,09
Castellar del Vallès	Sant Llorenç Savall	720	3,72
Castellar del Vallès	Sentmenat	720	3,72
Castellar del Vallès	Polinyà	560	2,89
Castellar del Vallès	Barberà del Vallès	560	2,89
Castellar del Vallès	Matadepera	400	2,07
Castellar del Vallès	Sant Cugat del Vallès	400	2,07
Castellar del Vallès	Cerdanyola del Vallès	400	2,07
Castellar del Vallès	Sant Quirze del Vallès	320	1,65
Castellar del Vallès	Caldes de Montbui	240	1,24
Castellar del Vallès	Santa Perpètua de Mogoda	240	1,24
Castellar del Vallès	Roda de Barà	240	1,24
Castellar del Vallès	Lliçà de Vall	160	,83
Castellar del Vallès	Mollet del Vallès	160	,83
Castellar del Vallès	Rubí	160	,83
Castellar del Vallès	Viladecavalls	160	,83
Castellar del Vallès	Badalona	80	,41
Castellar del Vallès	Berga	80	,41
Castellar del Vallès	Castellbell i el Vilar	80	,41
Castellar del Vallès	Garriga (La)	80	,41
Castellar del Vallès	Granollers	80	,41
Castellar del Vallès	Guardiola de Berguedà	80	,41

Taula 1.7. Destinació dels desplaçaments totals amb origen a Castellar del Vallès (relacions fins al 92%).
(Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Origen	Destinació	Desplaçaments	% Desplaçaments
Sabadell	Castellar del Vallès	8.283	41,91
Barcelona	Castellar del Vallès	1.886	9,54
Terrassa	Castellar del Vallès	1.640	8,30
Sant Llorenç Savall	Castellar del Vallès	820	4,15
Barberà del Vallès	Castellar del Vallès	820	4,15
Sentmenat	Castellar del Vallès	656	3,32
Sant Cugat del Vallès	Castellar del Vallès	492	2,49
Cerdanyola del Vallès	Castellar del Vallès	492	2,49
Polinyà	Castellar del Vallès	410	2,07
Caldes de Montbui	Castellar del Vallès	328	1,66
Matadepera	Castellar del Vallès	328	1,66
Sant Quirze del Vallès	Castellar del Vallès	328	1,66
Santa Perpètua de	Castellar del Vallès	328	1,66
Rubí	Castellar del Vallès	246	1,24
Roda de Barà	Castellar del Vallès	246	1,24
Badalona	Castellar del Vallès	164	,83
Berga	Castellar del Vallès	164	,83
Granollers	Castellar del Vallès	164	,83
Lliçà de Vall	Castellar del Vallès	164	,83
Sant Feliu de Llobregat	Castellar del Vallès	164	,83

Taula 1.8. Origen dels desplaçaments totals amb destinació a Castellar del Vallès, expandit a l'any 2010
(relacions fins al 92%). (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)



El Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès fa una prognosi de la mobilitat del municipi per a l'any 2016, tenint en compte com afectaran a la mobilitat les diferents accions que el document proposa portar a terme en diferents xarxes de mobilitat, de manera que s'assoleixen els objectius establerts en el document en quant a qualitat ambiental.

7.414

Així doncs, el repartiment de la mobilitat per a modes de transport serà el següent:

Tipus	Mode transport	Dia feiner	
		Desplaçaments totals per mode de transport (2016)	Repartiment modal 2016 (%)
Interna + connexió	A peu + bici	34.220	41,82
	Transport públic	4.125	5,04
	Transport privat	43.476	53,14
	Total	81.821	100

1.5 PLANEJAMENT

El planejament general vigent a Castellar del Vallès és el Pla general municipal d'ordenació, (aprobat definitivament el 26 de maig de 1999 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona i publicat al DOGC amb data de 16 de juliol de 1999), com a resultat de la primera revisió del Pla general d'ordenació de la comarca urbanística de Sabadell del 1978. El text refós de la normativa del PGO del 99 es va aprovar en data 20 d'abril de 2005 i es va publicar al DOGC el dia 22 d'agost de 2005.

El context de la vila de Castellar del Vallès, presenta canvis substancials respecte la situació existent en la data de redacció del planejament vigent, en quant al context territorial, econòmic, social i urbanístic, que fan que s'iniciï un nou tràmit de Pla d'Ordenació urbanística Municipal.

En el cas concret de Castellar del Vallès, on l'extensió de la ciutat ha assolit en bona part els seus límits físics, és necessari definir un nou model de desenvolupament, que ja no pot confiar en nous creixements urbans i que per tant, ha de fonamentar-se exclusivament en **actuacions de renovació urbana**, amb l'objectiu de millorar les qualitats de la ciutat existent, incorporant criteris d'eficiència urbana.

Les opcions de desenvolupament que el nou Pla proposa, respecte les determinacions vigents es fonamenten en les consideracions generals següents:

- El Pla defineix un **nou model d'estructura urbana** fonamentat en la definició d'una malla viària jerarquitzada que estableixi continuïtats físiques i funcionals amb l'objectiu d'equilibrar el model actual, de manera que es defineix una nova estructura urbana a partir de la identificació d'aquells eixos viaris que per la seva posició i per les seves característiques físiques poden ser adaptats com nous "eixos complexes" capaços de definir una nova malla jerarquitzada que permeti reequilibrar

el conjunt de la ciutat i polaritzar actuacions de renovació estratègiques. La proposta d'actuació respecte els "eixos complexes" respon a dos objectius:

- reorientar la gestió de la mobilitat definint a través de la nova estructura els itineraris i espais que permetin integrar nous sistemes de mobilitat alternatius al vehicle privat.
- revaloritzar les condicions ambientals del municipi establint continuïtats en els itineraris verds de manera que es pugui sistematitzar el conjunt d'espais lliures existents i proposats.

La definició i construcció de la nova malla és la que ha d'establir les condicions estructurals necessàries que permetin precisar els processos de renovació urbana posteriors en coherència amb el model de ciutat proposat i els criteris programàtics establerts.

- El Pla defineix i identifica els **factors de posició** que han de permetre prioritzar les futures actuacions de renovació.
- El Pla estableix els criteris urbanístics que han de permetre **definir els criteris programàtics** dels processos de renovació futurs.

En definitiva, i d'acord amb l'objectiu principal de millorar les qualitats urbanes i ambientals de Castellar del Vallès, es tracta d'establir un nou marc de referència general, fonamentat en el que podríem anomenar "refer ciutat", com instrument que ha de permetre orientar i prioritzar les futures actuacions de millora urbana de la ciutat, ja siguin de reestructuració, reforma, reordenació, reurbanització o àrees de rehabilitació.

D'aquesta manera el POUM proposa el desenvolupament de 13 PMU, 5 PAU, 10 PAD, i 2PP.

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

2 MOBILITAT ACTUAL A L'ÀMBIT D'ESTUDI

2.1 XARXA ACTUAL DE MOBILITAT

2.1.1 Xarxa d'itineraris per a vianants

La distribució territorial de la trama urbana de Castellar del Vallès, dificulta la mobilitat a peu entre els diferents zones i urbanitzacions, amb el nucli urbà de referència, tan pel que fa a les distàncies com al pendent.

Pel que fa a la mobilitat a peu dins d'aquest centre urbà de referència, la seva distribució, a mode d'exemple, excepte en la zona concreta del nucli antic, juntament amb la seva orografia, la qual fa que no hi hagi pràcticament cap vial amb una pendent superior al 8%, fan que els desplaçaments a peu es puguin realitzar còmodament, amb un temps de desplaçament corresponent a uns 15 minuts caminant.

Per fomentar aquesta mobilitat a peu, i donar prioritat al vianant en front al transport motoritzat, tot garantint i augmentant la seguretat viària, l'Ajuntament ha anat portant a terme diferents actuacions com ara la transformació de vials en plataforma única, millores de l'accessibilitat de les voreres, rebaix i adaptació de guals de passos de vianants, etc.

Segons dades extretes del Pla de mobilitat urbana elaborat al 2012, el 93% dels vials que formen part de la xarxa principal de vianants del centre urbà del municipi, disposen d'un ample útil superior als 0,90 metres. Per altra banda, aquest nucli urbà compte amb un elevat percentatge de passos de vianants, dels quals, prop del 55% estan rebaixats i ben adaptats per a persones de mobilitat reduïda. Si que es detecta que la zona d'exemple antic, presenta un elevat nombre de passos de vianants no adaptats.

Els eixos vertebradors de la xarxa principal de vianants definida en el municipi, i des d'on s'articula la principal mobilitat a peu, està formada per els carrers Sala Boadella, carrer Montcada, carretera de Sentmenat, entre el carrer Tolrà i el carrer Colom, el propi carrer Colom, i el carrer Passeig (des de la ctra. De Sentmenat fins al carrer Dr. Pujol).

Aquests carrers donen accés als principals centres atractors/generadors de mobilitat al municipi i enllacen amb altres carrers, que si bé no formen part de la xarxa principal de vials, acaben de donar forma a la xarxa i la completen, garantint itineraris alternatius.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

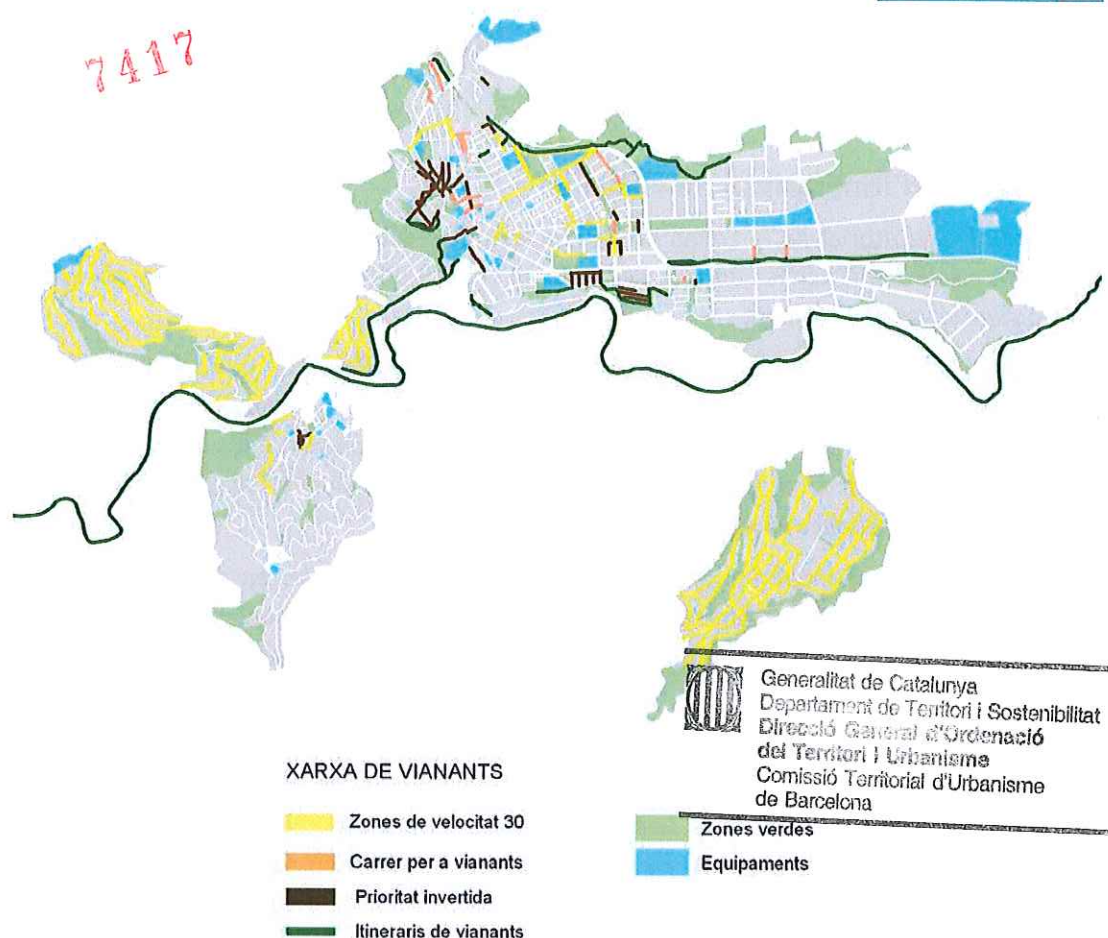


Fig. 2.1. Xarxa principal de vianants. (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

2.1.2 Xarxa d'itineraris per a bicicletes

Dins el sòl urbà del municipi, Castellar del Vallès disposa de diferents trams de carrers de plataforma única o de convivència i camins verds, on es permet l'ús de la bicicleta juntament amb l'ús per els vianants. També es disposa de dos trams de carrers amb usos segregats entre els vianants i les bicicletes al disposar de vorera bici.

Tot i així, aquests diferents trams ciclables no permeten crear un itinerari que comunicui diversos punts generadors/attractors de mobilitat del municipi, i per tant, no es pot parlar de l'existència d'una xarxa urbana d'itineraris ciclables.

Si que es disposa d'un dimensionament adequat dels punts d'estacionament per a bicicletes, els quals estan situats a les immediacions dels principals punts atractors/generadors de mobilitat del nucli urbà.

El Pla de Mobilitat Urbana del Municipi elaborat a l'any 2012, ja preveu la consolidació de la xarxa ciclable del municipi i la instal·lació d'11 punts d'estacionament addicionals als existents. També preveu un estacionament segur a la futura estació de ferrocarrils de la Generalitat en el moment de la seva construcció.

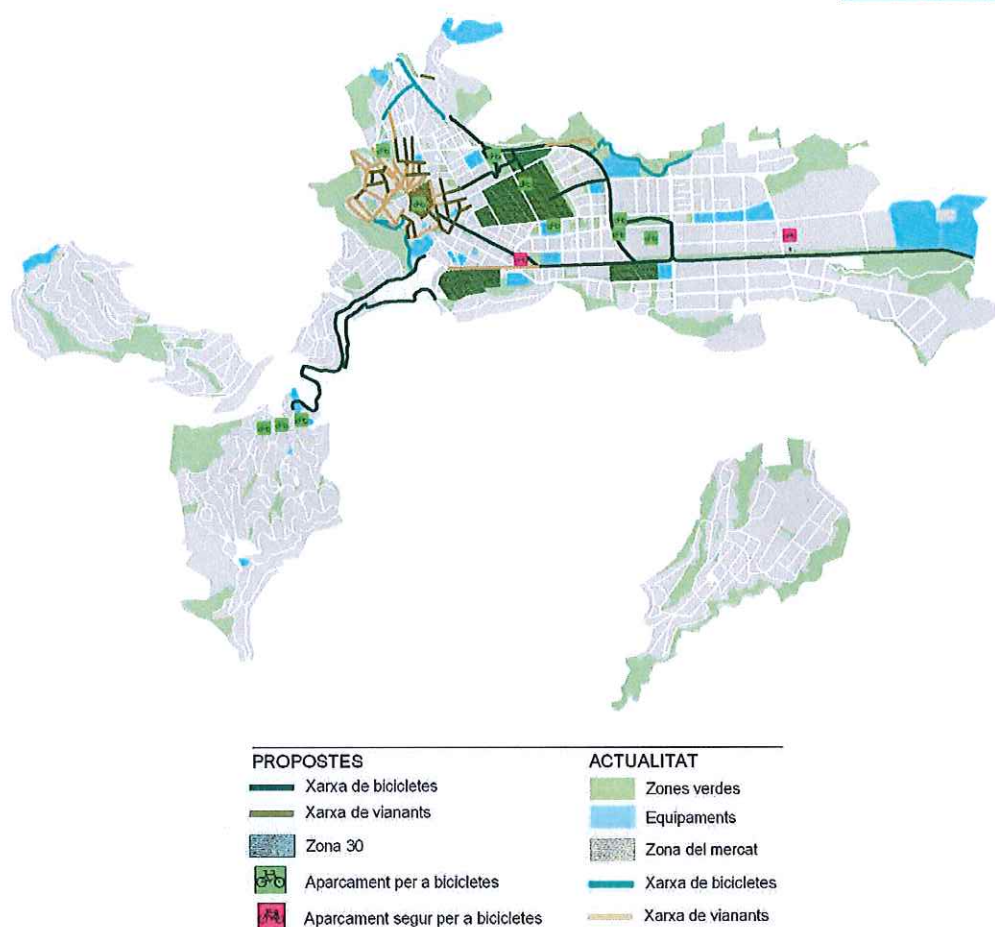


Fig. 2.2. Xarxa d'itinerari de bicicletes. (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

La situació territorial de Castellar del Vallès, així com les infraestructures viàries que hi recorren, fan que esdevingui un municipi d'enllaç entre les zones urbanes i les zones naturals de la comarca.

Així doncs hi ha un elevat ús, tan de bicicletes de carretera, com de bicicletes de muntanya, que recorren per el terme municipal, cosa que ha propiciat que hi transcorrin diversos camins i rutes de muntanya, algunes de les quals senyalitzades i coincidents amb rutes BTT del Consell Comarcal del Vallès Occidental i del Consorci de Turisme del Vallès Occidental (Vallès Natural), on es permet un ús compartit amb els vianants.

Per altra banda, l'Ajuntament de Castellar del Vallès ha marcat 5 itineraris, anomenats "Itineraris Naturals", de diferents nivells de dificultat i recorregut que permeten realitzar rutes, tan a peu com en bicicleta tot enllaçant amb llocs d'interès municipal.

2.1.3 Xarxa d'itineraris per a vehicles motoritzats

La xarxa viària de Castellar del Vallès està formada per un conjunt de vies que permeten la comunicació externa del municipi i d'una xarxa viària interna que canalitza i distribueix la mobilitat per dins del nucli urbà. Tan la xarxa externa com l'interna estan formades per vies de diferents importància jeràrquica en el municipi.

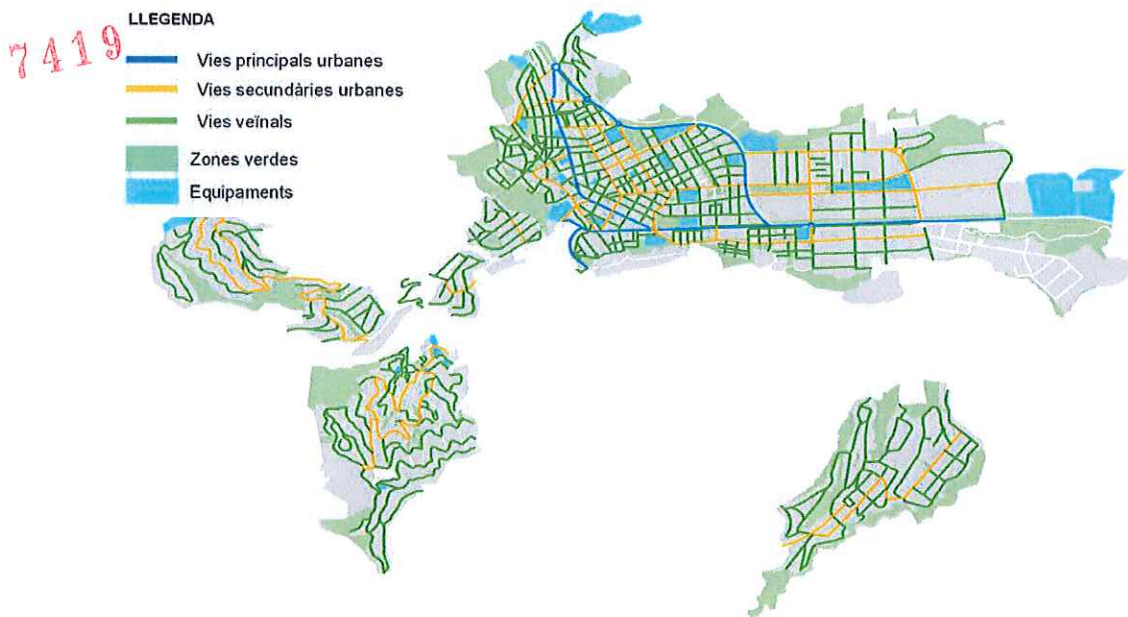


Fig. 2.3. Classificació de la xarxa d'itineraris per a vehicles motoritzats. (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Així doncs, la xarxa viària externa de Castellar del Vallès està formada per:

- Xarxa comarcal:
 - o B-124: travessa el nucli urbà de referència de Castellar del Vallès de nord a sud. Pel sud, uneix el municipi amb Sabadell, des del qual es pot accedir a altres vies importants com ara l'Autopista C-58 i la carretera C-1415a (de Sabadell a Granollers). Pel nord, enllaça amb Sant Llorenç Savall, Monistrol de Calders i Calders, on es pot enllaçar amb la N-141c.
 - o C-1415a: travessa el municipi d'est a oest, enllaçant-lo amb Terrassa i Sentmenat, Clades de Montbui i Granollers, des d'on s'accedeix a la C-17 i a l'AP7.

- Vies locals:

- o BV-1249: connecta la B-124 amb Sant Feliu del Racó.

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

La xarxa viària interna del municipi està formada per:

- Vies principals urbanes
 - o Tram urbà de la B-124 (Carretera de Sabadell): És una via de doble sentit de circulació i es permet l'estacionament a les dues bandes, fins a la cruïlla amb la ronda de Ponent i Pedrissos.
 - o Tram urbà de la C1415a: Formada pels carrers Doctor Pujol, eix Ctra. de Sentmenat - carrer Passeig - ctra. de Sabadell - ctra. de Terrassa. Hi ha un petit tram, a la carretera de Sabadell, on la travessia de la carretera C-1415a coincideix amb la travessia de la carretera B-124. Aquest eix es

caracteritza per ser una via de doble sentit de circulació i no està permès l'estacionament, excepte al carrer Passeig (només a un cantó)

- Ronda Tolosa i ronda Llevant: permet la connexió entre la carretera de Prats de Lluçanès (B-124) i la carretera de Sentmenat (C-1415a) sense la necessitat de transitar per dintre del centre urbà. La ronda Tolosa presenta dos carrils per sentit i no està permès l'estacionament. En canvi, la ronda Llevant es caracteritza per tenir un carril per sentit i es pot estacionar en algun tram de la via (només a un costat).

- Vies secundàries urbanes

Nucli urbà de referència

En sentit nord-sud:

- La ronda de Tramuntana i la ronda de Cosidor, l'eix dels carrers Mestre Pla i Onze de Setembre, Santa Perpètua i Prat de la Riba, i el carrer Barcelona: connecten la carretera de Sentmenat amb la ronda de Tolosa i la ronda de Llevant, a excepció del carrer Barcelona que no arriba fins a la carretera, però que és una artèria important per la seva continuïtat cap al polígon industrial. Cal destacar que recentment s'ha pacificat del tram final del carrer Sala Boadella interrompent la connexió amb la Ctra. de Sentmenat.
- Passeig Tolrà i l'Eix dels carrers Sant Feliu i carrer de les Fàbregues: connecten la part més nord del nucli antic amb la carretera de Sentmenat, excepte el carrer Sant Feliu que dona accés a la carretera B-124.
- Ronda de Turuguet i la ronda de Ponent: és l'eix principal de la zona residencial de Can Carner. Aquestes connecten amb la carretera B-124.

En sentit oest-est:

- L'avinguda Sant Esteve i Dr. Pujol: és un eix de penetració paral·lel a la Ctra. de Sentmenat al qual s'accedeix principalment pel carrer Dr. Pujol.
- El carrer Major i el carrer del Molí: juntament amb el Passeig de Tolrà és un itinerari important entorn el nucli antic de la vila, sent gairebé l'únic i principal vial de sortida.
- El carrer Catalunya i el carrer Balmes: acaben de completar la distribució de vehicles a la zona compresa entre el carrer onze de Setembre i carrer de Barcelona.
- Carrer Pedrissos: connecta directament el carrer Barcelona amb la carretera B-124. A més, També és el carrer de penetració al nucli urbà venint de la carretera B-124, cap al carrer Anselm Clavé.
- Carrer Can Turuguet: connecta amb la carretera de Sabadell a Castellar (B-124) i amb la ronda



Nucli industrial

En sentit nord-sud:

- Carrer de la Terra Alta: és la continuació de la ronda de Ponent dins del Polígon Industrial de Can Carner.
- Carrer Solsonès, Berguedà i Garrotxa: connecten la ronda de Tolosa amb el carrer del Bages. Travessa de nord a sud tot el P.I. Pla de La Bruguera.

En sentit oest-est:

- L'eix dels carrers Urgell, Garrigues, Osona i Bages: permeten la connexió entre els dos polígons industrials i amb la carretera de Sabadell a Castellar (B-124). Amb el desenvolupament del P.I. Can Bages el carrer Baix Camp connectarà amb la carretera B-124 i amb el carrer del Bages i el carrer Garraf del P.I. de La Bruguera.

Les vies que es localitzen en aquesta zona es caracteritzen per tenir un ample de via gran, dos sentits de circulació i es permet l'estacionament a les dues bandes.

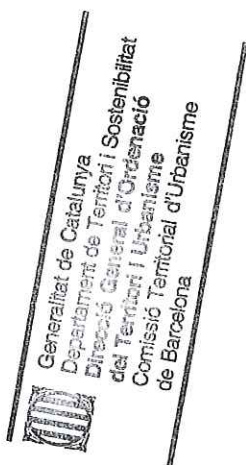
Nuclis urbans i urbanitzacions

Les vies que recullen el trànsit de les urbanitzacions existents al municipi per portar-les a les vies interurbanes del municipi o a l'inrevés són:

- L'eix de l'Avinguda Airesol i dels carrers de Sta. Rosa i del Cim, i el carrer del Vallès (Urb. Airesol D). El carrer del Cim connecta la Urb. Airesol amb la Urb. Balcó de Sant Llorenç.
- L'eix del carrer del Cim i del carrer Jeies (Urb. Balcó de Sant Llorenç).
- L'eix format pel carrers de la Canaleta i del Doctor Portabella i la travessia de la carretera BV-1249 distribueix el trànsit del Nucli de St. Feliu del Racó i dona accés a la urbanització El Racó. L'eix del Passeig de les Roques, Passeig de Montcau i el Passeig del Setrill distribueix el trànsit a la Urb. El Racó.
- L'eix de l'Av. de Can Font, Av. de Sabadell, carrer de Santa Maria de Vilalba i Av. de Castellar (Urb. Can Font i Urb. Ca n'Avellaneda).
- L'eix dels carrers de la Camamilla, Espígol i Farigola (Urb. Airesol C).
- Carrer Puigcassut (Urb. Airesol A-B).
- Camí de Les Arenes (Nucli Les Arenes).

- Vies veïnals: Es consideren vies veïnals el conjunt de carrers de Castellar del Vallès que acaben de formar la malla municipal i no s'inclouen a cap de les anteriors categories. Són carrers que per les seves condicions no tenen una càrrega actual significativa o la potencialitat de tenir-la. Actuen com a capil·lars d'accés a propietats adjacents amb circulació lenta i trànsit poc intens.

Gran part del viari del nucli urbà de referència de Castellar del Vallès té un únic sentit de circulació, a excepció del nucli antic i de les vies principals urbanes i de les vies internes amb



una amplada que permet la circulació en dos sentits. En canvi, la majoria dels vials de les urbanitzacions i del altres nuclis urbans són de doble sentit. Quant a la tipologia de les interseccions de la xarxa bàsica hi predomina la de tipus Y , X i rotonda amb un 32%, 21% i un 17% respectivament.

Cal destacar que l'Ajuntament de Castellar regula la circulació de vehicles pesants, de manera que prohibeix la circulació de tots aquells vehicles que transportin mercaderies per les vies urbanes. Per regular la circulació de vehicles que es troben en trànsit s'han establerts uns itineraris per on es permet el pas d'aquest vehicles, i només podran passar al centre urbà en el cas que hagin de descarregar mercaderies. Així doncs, els itineraris establerts es concentren a les rondes Tolosa i Llevant, a la ctra. Sabadell i a la carretera de Terrassa a Sentmenat (tram interurbà).

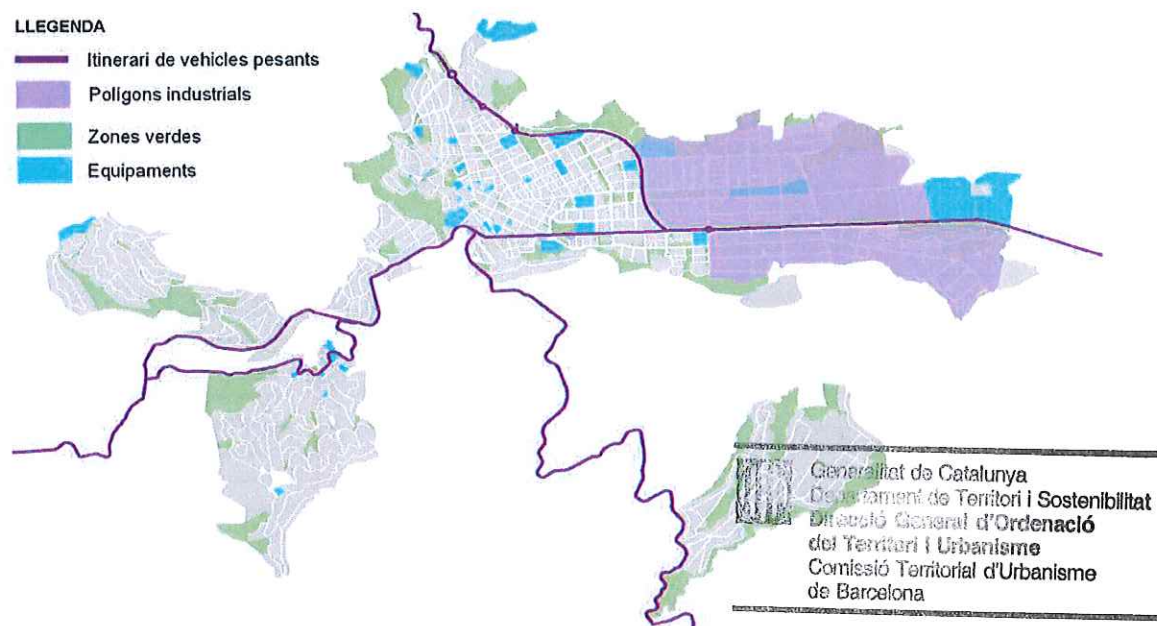


Fig. 2.4. Xarxa d'itineraris per a vehicles pesants. (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

2.1.4 Xarxa d'itineraris per a transport públic

L'oferta de transport públic de Castellar del Vallès està formada per cinc línies de transport per carretera: quatre línies de bus interurbà, una de les quals és nocturna, una línia de bus urbà i un servei de transport a la demanda, també de caràcter urbà.

	Tipologia de transport	Línia
Transport col·lectiu Interurbà	Bus interurbà diürn	C1 Sabadell – Castellar del Vallès
	Bus interurbà diürn	C3 Sabadell – Castellar del Vallès – Sant Llorenç Savall
	Bus interurbà diürn	Caldes de Montbui – Sentmenat – Castellar del Vallès.
	Bus interurbà nocturn	Barcelona - Sabadell – Castellar del Vallès.
Transport col·lectiu urbà	Bus urbà	Línia C4
	Bus a la demanda	Can Font / Ca n'Avellaneda / Nucli urbà

Transport interurbà

A continuació es recull una taula resum amb la principal informació dels serveis de transport interurbà exposats anteriorment.

Servei de Bus C-1

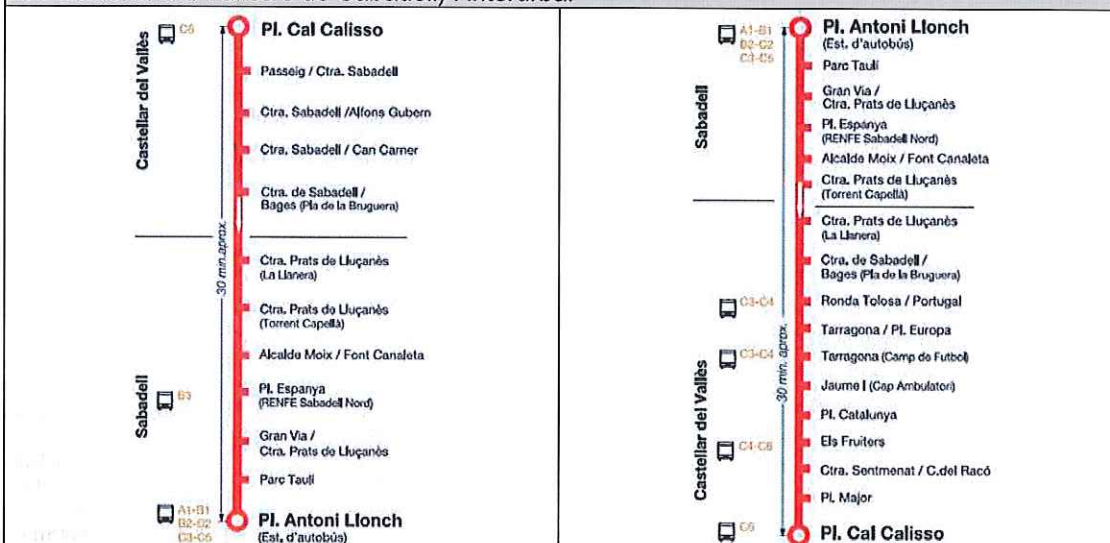
Recorregut:

Des de Castellar del Vallès, la línia inicia el seu recorregut a la Pl. Cal Calisso. Segueix per 4 parades més situades a peu de la carretera de Sabadell i després de realitzar un recorregut per l'interior de Sabadell (amb 6 parades), finalitza el recorregut a la Pl. Antoni Llonch.

L'intercanvi modal es pot realitzar a:

- Pl. Cal Calisso: servei de taxis o bé amb el servei de transport a la demanda que aquests mateixos ofereixen.
- Pl. Espanya (Sabadell): Renfe.
- Pl. Antoni Llonch (Sabadell): Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Al llarg del recorregut, a més es pot realitzar transbors amb altres línies de bus urbà (pròpies de Castellar del Vallès o de Sabadell) i interurbà.



Castellar del Vallès (Pl. Europa) >>> Sabadell		Sabadell >>> Castellar del Vallès	
Feiners	05:50, 06:20, 06:35h. i cada 15 minuts fins les 22:05 i 22:50h.	Feiners	05:30, 06:00, 06:15h. i cada 15 minuts fins a les 21:00, 21:20, 21:50 i 22:40h.
Dissabtes, diumenges i festius	07:50h. i cada 30 minuts fins les 22:50h.	Dissabtes, diumenges i festius	07:35h. i cada 30 minuts fins les 22:40h.
Feiners agost	05:50, 06:50, 07:20h. i cada 30 minuts fins les 22:50h.	Feiners agost	05:30, 06:35, 07:05h. i cada 30 minuts fins a les 22:30h.
Castellar del Vallès (Pl. Calisso) >>> Sabadell			
Feiners	06:00, 06:30, 06:45h. i cada 15 minuts fins les 22:15 i 23:00h.		
Dissabtes, diumenges i festius	08:00h. i cada 30 minuts fins les 22:50h.		
Feiners agost	06:00, 07:00, 07:30h. i cada 30 minuts fins les 23:00h.		



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

Servei de Bus C-3

Recorregut:

Permet enllaçar Castellar del Vallès amb Sabadell i amb Sant Llorenç Savall, amb 13 parades en el municipi, 7 a Sabadell i 3 a Sant Llorenç Savall.

L'intercanvi modal es pot realitzar a:

- Pl. Espanya (Sabadell): Renfe.
- Pl. Antoni Llonch (Sabadell): Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Al llarg del recorregut, a més es pot realitzar transbord amb altres línies de bus urbà (i interurbà: C1 i C4 de Castellar del Vallès, i amb l'A1, B1, B2, C1, C2 i C5 a Sabadell).

Sabadell >> Castellar del Vallès >> St. Llorenç Savall	
Feiners	06:30, 08:15, 12:00, 14:10, 16:00, 18:00, 19:45, 21:15.
Dissabtes	08:25, 12:00, 15:15, 16:45, 18:15, 19:45 i 21:15h.
Diumenges i festius	08:25, 12:00, 18:15 i 19:45h.
Sortides en vermell entren a Sant Feliu del Racó	
Feiners	07:15, 09:15, 13:00, 15:00, 17:00, 19:00, 20:30 i 22:00h.
Dissabtes	09:15, 13:00, 16:00, 17:30, 19:00, 20:30 i 22:00h.
Diumenges i festius	09:15, 13:00, 19:00 i 20:30h.



7425

Caldes de Montbui – Sentmenat – Castellar del Vallès.

Recorregut:

Permet enllaçar Castellar del Vallès (2 parades) amb Sentmenat (2 parades) i Caldes de Montbui (1 parada).

No es pot fer intercanvi modal, però sí que es permet fer transbord amb els busos amb parada d'estació d'autobusos de Caldes de Montbui, i amb el bus interurbà C1 a Castellar del Vallès (parada del CAP ambulatori).



Castellar del Vallès >> Sentmenat		Sentmenat >> Castellar del Vallès	
Dilluns a divendres	07:45, 09:45, 12:15 , 15:45 i 18:15h.	Dilluns a divendres	07:30, 09:30, 12:00, 15:30 i 17:30
A les 15:15 surt un bus des de Calders Sortides en vermell arriben a Calders			
1r dissabte de cada mes	Castellar del Vallès: 16:25 Sentmenat: 16:35 Caldes de Montbui: 16:45	1r dissabte de cada mes	Caldes de Montbui: 16:00 Sentmenat: 16:10 Castellar del Vallès: 16:20

Servei de Bus N-65

Recorregut:

Les nits de diumenge a dijous ofereix un recorregut que permet la comunicació de Castellar del Vallès amb Sabadell i Barcelona. A Sabadell permet fer canvi modal amb Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i amb Renfe.

Castellar del Vallès >> Sabadell >> Barcelona		Barcelona >> Sabadell >> Castellar del Vallès	
Diumenge a dijous (hora sortida)	00:09, 02:09 i 04:09h.	Diumenge a dijous (ultima parada a BCN)	01:18 i 03:18
Sabadell >> Castellar del Vallès			
Diumenge a dijous (ultima parada a Sabadell)	23:45, 01:51 i 03:51h.		



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Transport urbà:

A continuació es recull una taula resum amb la principal informació dels serveis de transport urbà exposats a l'inici d'aquest apartat.

Servei de Bus C-4**Recorregut:**

Aquesta línia urbana permet enllaçar els principals punts atractors/generadors de mobilitat del centre urbà de referència de Castellar del Vallès amb les urbanitzacions del Balcó de Sant Llorenç, Sant Feliu del Racó i Airesol.

Permet fer transbord amb les línies interurbanes C3 i C1.

Feiners de dilluns a divendres	07:00 i als 00 minuts de cada hora fins les 20:00h.
Dissabtes	08:00 i als 00 minuts de cada hora fins les 15:00h.

Bus a la demanda**Recorregut:**

El recorregut del servei de bus a la demanda, realitzat mitjançant taxis municipals, dona servei a Can Font, Ca n'Avellaneda i al nucli urbà de Castellar del Vallès.

Aquest sistema de transport, no té recorreguts prefixats, sinó que s'adapta a les parades que s'hagin sol·licitat al dia anterior.

ZONA		PARADA	ADREÇA
CAN FONT		CAN FONT	Parades habituals
CA N'AVELLANEDA		CA N'AVELLANEDA	Parades habituals
NUCLI URBÀ		IES CASTELLAR	Davant IES
		ESCOLA MESTRE PLA	Parada bus c. Urgell
		CAP CASTELLAR	Parada bus c. Jaume I
		IES PUIG DE LA CREU	Parada bus Ronda Tolosa
		PLAÇA CALISSÓ	Parada taxi

Sortides nucli urbà		Sortides Can Font	
Dilluns a divendres	07:15, 08:15, 13:45, 14:45, 17:45 i 18:45h.	Dilluns a divendres	07:30, 08:30, 14:00, 15:00, 18:00 i 19:00h.

No circula els dissabtes, diumenges, festius ni el mes d'agost.

Un dels índex per poder valorar i analitzar la influència que representa el transport públic al municipi és la cobertura o el radi d'influència.



Per poder valorar aquesta cobertura del transport públic al municipi, s'ha considerat a les parades d'autobús, uns radis de 750 metres tal i com indica el Decret de mobilitat generada 344/2006 de 19 de setembre. (Veure plànol 7)

D'aquest anàlisis se'n desprèn que actualment, Castellar del Vallès compta amb una bona xarxa de transport públic, el qual dona cobertura a pràcticament tota la població.

2.1.5 Aparcament

Castellar del Vallès disposa d'una bona oferta de places d'aparcament repartides per el municipi, ja sigui en via pública o fora de via pública. El total de places d'estacionament ofertades és de 24.882.

D'aquestes, 10.451 son places ofertades en via pública i les 14.371 restants son places situades fora de via pública (quals, solars i parkings).

OFERTA VIA PÚBLICA (OVP)							OFERTA FORA VIA PÚBLICA (OFVP)		
Lliure			Regulada				Privat	Públic	
Bateria	Semibateria	Cordó	Càrrega - descàrrega	Zona blava	*PMR	Reservades	Guals	Solars públics	Pàrquing soterrat
1.264	766	8.033	56	286	37	9	13.345	776	250

Segons les dades obtingudes en el Pla de Mobilitat del municipi, la demanda d'aparcament del municipi és de 15.007 vehicles (turismes, furgonetes i camions).

Amb aquestes dades, al fer el balanç d'oferta i demanda, s'obté un resultat de superàvit d'estacionament residencial general del municipi.

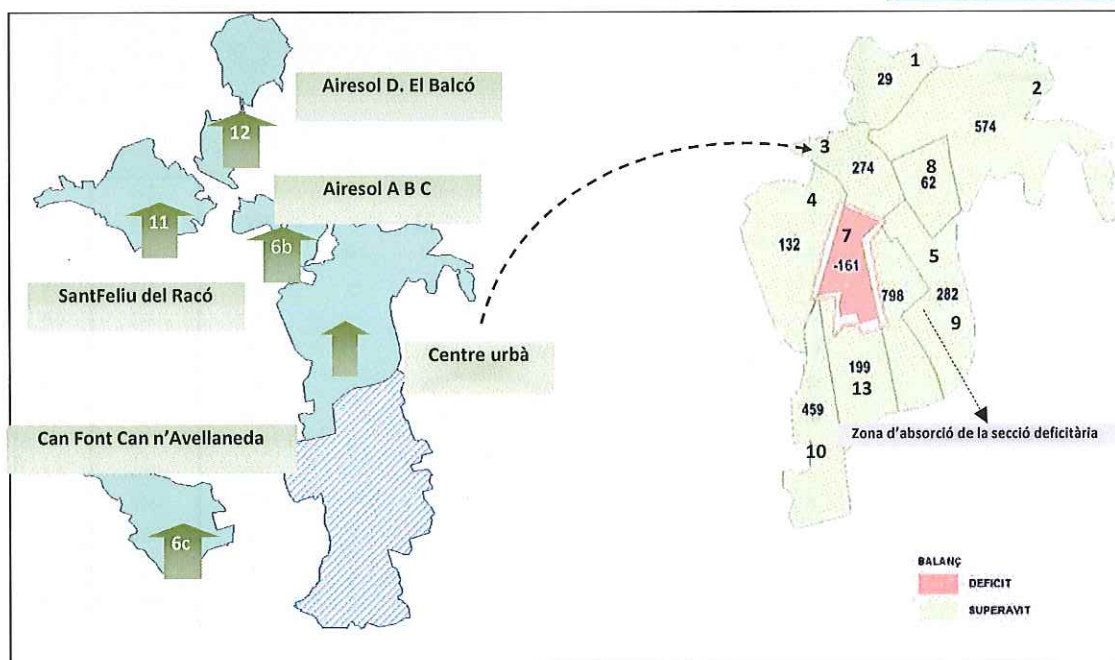
Tot i així degut a que els valors d'oferta i demanda no son homogenis en tot el municipi, sinó que varien per zones o barris del municipi, el Pla de Mobilitat va elaborar un estudi en detall del balanç per seccions censals.

Les dades detallades de la zona del nucli urbà de referència mostren que totes les zones donen com a resultat un superàvit de places d'estacionament a excepció de la zona denominada "Centre Eixample", la qual té un dèficit de 161 places. Tot i així, les zones adjacents a aquesta poden absorbir la demanda d'estacionament no coberta.

Així doncs, i a mode general, Castellar del Vallès presenta una bona dotació de places d'estacionament.



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona



FONT: Fig. 2.5 Balanç de l'estacionament del municipi (Font: Pla de Mobilitat de Castellar del Vallès)

Nº	DESCRIPCIO	OVP					OFVP			Demanda_TFC*	Balanç TFC*
		Lliure	C/D	Zona blava	PMR	Reservades	Guals	Solars públics	Pàrquing soterrat		
1	NORD (Casc antic)	235	4	28	3	4	413	81	-	739	29
2	NORD-EST (+ Fruiters-Virreina)	1.006	6	6	2	-	1.237	120	-	1.803	574
3	CENTRE-OEST	135	15	154	3	-	802	50	250	1.135	274
4	OEST (+ Can Barba)	630	1	-	3	-	824	13	-	1.339	132
5	CENTRE (Sud-Est)	885	2	13	7	3	969	0	-	1.081	798
6b	AIRESOL A B C	102	-	-	-	-	708	-	-	362	448
6c	CAN FONT CAN N'AVELANEDA	504	-	-	-	-	1.584	41	-	669	1.460
6	POLIGONS INDUSTRIALS	3.411	7	-	-	-	20	125	-	6	3.557
7	CENTRE (Eixample)	425	2	11	4	-	873	-	-	1.476	-161
8	CENTRE (Est)	447	5	62	1	1	755	116	-	1.325	62
9	SUD-EST (Eixample)	609	8	12	3	-	1.107	60	-	1.517	282
10	RESIDENCIAL CAN CARNER	582	-	-	-	1	787	-	-	911	459
11	SANT FELIU DEL RACÓ-EL RACÓ	297	2	-	-	-	1.261	110	-	665	1.005
12	AIRESOL-D - EL BALCÓ	165	-	-	-	-	1.188	12	-	668	697
13	CENTRE-SUD (Eixample)	630	4	-	11	-	817	48	-	1.311	199

* TFC: Turismes, furgonetes i camions

Taula 2.1. Balanç de l'estacionament residencial de Castellar del Vallès. (Font: Pla de Mobilitat de Castellar del Vallès)

Al estudiar el balanç d'oferta-demanda infraestructural (guals i bosses d'estacionament privades), s'observa que les seccions 2, 4, 7 i 8 son les seccions amb un major dèficit infraestructural, amb valors negatius entre 500 i -600 places. Cal destacar que en general, tota la zona del nucli es deficitària.

LLEGENDA

Superàvit
Déficit

		Oferta FVP		Demanda FVP	BALANÇ oferta-demanda	ICP*
Secció	Descripció	Guals	Bosses			
1	NORD (Casc antic)	413	-	739	-326	0,6
2	NORD-EST (+ Fruïters-Virreina)	1237	-	1803	-566	0,7
3	CENTRE-OEST	802	250	1135	-83	0,7
4	OEST (+ Can Barba)	824	-	1339	-515	0,6
5	CENTRE (Sud-Est)	969	-	1081	-112	0,9
6a	POLIGONS INDUSTRIALS	20	-	6	14	3,3
6b	AIRESOL A B C	708	-	362	346	2,0
6c	CAN FONT CA N'AVELLANEDA	1584	-	669	915	2,4
7	CENTRE (Eixample)	873	-	1476	-603	0,6
8	CENTRE (Est)	755	-	1325	-570	0,6
9	SUD-EST (Eixample)	1107	-	1517	-410	0,7
10	RESIDENCIAL CAN CARNER	787	-	911	-124	0,9
11	SANT FELIU DEL RACÓ	1261	-	665	596	1,9
12	AIRESOL-D - EL BALCÓ	1188	-	668	520	1,8
13	CENTRE-SUD (Eixample)	817	-	1311	-494	0,6

* Índex de cobertura de pàrquing

Fig. 2.6 Balanç infraestructural. (Font: Pla de Mobilitat de Castellar del Vallès)

2.2 DADES DE TRÀNSIT ACTUALS

En aquest apartat s'analitzen les dades dels aforaments automàtics disponibles de la xarxa externa del municipi descrita en apartats anteriors.

A la taula següent es mostren les intensitats mitjanes diàries (vehicles/dia) de les diverses carreteres que transcorren pel terme municipal de Castellar del Vallès, recollides per la Direcció General de Carreteres i per la Diputació de Barcelona.

Núm. localitzador	Carretera	pK	IMD	% vehicles pesants	Any de mesura
1	B-124	12+000	2.654	2,90%	2012
2	B-124	2+900	29.621	5,19%	2011
3	C-1415a	27+220	4.079	2,90%	2012
4	C-1415a	28+800	6.465	3,09%	2012
5	B-1249	0+260	172	8,7%	2008
6	B-1249	2+000	2.746	8,5%	2008

La carretera B-124 travessa el municipi de nord a sud, sent la principal via l'accés al municipi des de Sabadell (pel sud) i des de Sant Llorenç Savall (pel nord).

Les últimes dades disponibles d'aquesta carretera mostren una IMD de 29.621 vehicles/dia en el pK 2+900, amb un 5,19% de vehicles pesants, sent la via amb una intensitat de transit més elevada.

Per altra banda, la carretera C-1415a creua el municipi d'est a oest, enllaçant per l'est amb Terrassa, amb un IMD de 4.079 vehicles/dia, amb un 2,9% de vehicles pesants; i per l'oest amb Caldes de Montbui, amb 6.465 vehicles /dia i un 3,09% de vehicles pesants.

El municipi disposa de d'una ordenança reguladora de la circulació dels vehicles pesants, la qual limita, mitjançant senyalítica vertical, la circulació dels vehicles de més de 5,5t a certs vials del municipi.

7430

Així doncs, els itineraris per els vehicles pesants es concentren a la ronda Llevant, ronda Tolosa, carretera de Sabadell i a la Carretera de Terrassa. Els vehicles pesants només podran passar pel centre urbà quan hagin de descarregar mercaderies en algun punt d'aquest.

També regula l'estacionament dels vehicles de Massa Màxima Autoritzada superior a 3.500 kg, prohibint-ne l'estacionament en el centre urbà i a les urbanitzacions, llevat dels llocs on es senyalitzi expressament i en l'àmbit del P.I. Pla de Bruguera, P.I. Can Carner i P.I. Can Bages.

El municipi disposa de dues zones habilitades per l'estacionament d'aquesta tipologia de vehicles:

- Ronda Llevant. Aparcament d'aproximadament 20 places, no delimitades. Es permet l'estacionament de qualsevol vehicle. Aparcament públic no regulat.
- Carrer de la Segarra, Pla de la Bruguera. Aparcament de 125 places per a vehicles de 9, 12 i 17 metres de longitud. Aquesta instal·lació és gestionada per una empresa pública de la Generalitat de Catalunya, i dona servei al municipi i al seu entorn més immediat, cobrint la necessitat d'espais condicionats i segurs per a l'estacionament d'aquesta tipologia de vehicles.

3 AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM

L'avaluació de la mobilitat generada pel POUM de Castellar del Vallès, s'ha realitzat d'acord amb les determinacions del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Per a aquesta avaluació, s'han determinat el nombre de desplaçaments diaris originats per els diferents àmbits o sectors previstos, en funció dels m² de sostre, per a usos residencials, comercials, industrials i d'equipaments, i m² de sòl per a zones verdes.

En aquells sectors on la superfície de sostre no està definida, s'ha utilitzat un índex d'edificabilitat bruta de 1m² de sostre/m² de sòl per a cada ús.

Fer esment que determinats àmbits o sectors proposats per el POUM són sectors de reprogramació amb canvi d'usos i que per tant, actualment ja tenen una mobilitat associada en funció de la superfície de sostre i ús. Tot i així, per tal d'avaluar l'impacte total de la mobilitat del POUM una vegada desenvolupat completament, s'ha considerat apropiat incloure al còmput global de desplaçaments, els produïts per els nous usos proposats actualment per el POUM objecte d'estudi.

Durant els tràmits corresponents als desenvolupaments dels planejaments derivats de cada un dels sectors proposats per el POUM, caldrà avaluar la connectivitat d'aquests amb les xarxes de mobilitat del municipi de forma acurada.

3.1 VIATGES GENERATS

La mobilitat que generaran els desenvolupament previstos variarà en funció dels usos permesos en el POUM. El nombre de desplaçaments s'estima a partir de les consideracions, extretes de l'annex 1 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, les quals es mostren a continuació.

Mobilitat generada per a ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Mobilitat generada pels usos residencials	10 viatges diaris per cada 100 m ² de sostre
Mobilitat generada pels usos comercials	50 viatges diaris per cada 100 m ² de sostre
Mobilitat generada pels usos d'oficines	15 viatges diaris per cada 100 m ² de sostre
Mobilitat generada pels usos industrials	5 viatges diaris per cada 100 m ² de sostre
Mobilitat generada pels equipaments	20 viatges diaris per cada 100 m ² de sostre
Mobilitat generada per les zones verdes	5 viatges diaris per cada 100 m ² de sòl

Taula 3.1. Ràtios mínimes de viatges generats/dia (suma d'anades i tornades). (Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada)

L'aplicació d'aquestes proporcions permet obtenir una aproximació dels volums de desplaçaments que generaran els nous desenvolupaments que tot i el seu caràcter orientatiu permetran identificar la situació en el futur.



El nou POUM de Castellar del Vallès determina els següents amidaments de sostres i sòl (El desgloss per sectors, s'adjunta a l'annex):

Superfícies segons usos i àmbit				
Residencial (m ² sostre)	Comercial (m ² sostre)	Industrial (m ² sostre)	Equipaments (m ² sostre)	Zones verdes (m ² sòl)
138.819	96.581	313.259	94.835	225.892

Taula 3.2. Aprofitaments urbanístics dels sectors . (Font: Ajuntament de Castellar del Vallès)

Considerant aquests valors, es preveu que el volum de desplaçaments generats i atrets pel desenvolupament del POUM sigui de 97.113 viatges diaris.

Degut al seu ús, es les zones residencials de cada un dels sectors actuaran com a zones generadores de mobilitat, mentre que les zones amb usos comercials, industrials, d'equipaments i zones verdes, actuaran de pols atractors de mobilitat.

A mode resum, per a cada ús del sòl s'obtenen els següents viatges diaris) El desgloss per sectors, s'adjunta a l'annex):

Mobilitat generada pels usos residencials	13.882 viatges diaris
Mobilitat generada pels usos comercials	36.086 viatges diaris
Mobilitat generada pels usos d'oficines	0 viatges diaris
Mobilitat generada pels usos industrials	16.883 viatges diaris
Mobilitat generada pels equipaments	18.967 viatges diaris
Mobilitat generada per les zones verdes	11.295 viatges diaris

Taula 3.3. Ràtios mínimes de viatges generats/dia (suma d'anades i tornades). (Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada)

Es fa una estimació de la mobilitat associada a les zones verdes, però no totes elles seran atractors de mobilitat. Una vegada desenvolupades, només les zones verdes considerades com a parcs urbans es preveu que esdevinguin punts atractors de mobilitat.

Prenent aquestes consideracions, el que s'obté és que el desenvolupament dels sectors del POUM portaran associats un volum de desplaçaments diaris de prop de 85.818 viatges derivats dels usos residencials i d'equipaments. Destacar que els desplaçaments atrets per equipaments son de l'ordre de 18.967 desplaçaments diaris, que en funció de la tipologia d'equipaments que es desenvolupin, aquest nombre de viatges pot variar considerablement.

També cal tenir en compte que el nombre total de viatges realitzats en vehicle motoritzat, no contempla l'ocupació dels vehicles, de manera que en un mateix vehicle hi poden viatges dues o més persones.

Tenint en compte tots aquests factors, cal considerar el nombre total de desplaçaments com un nombre aproximat i estadístic, i no pas com un valor fidedigne a la realitat esperada.

Pel que fa al gènere, segons dades de d'Institut d'Estadística de Catalunya de l'any 2012, la població de Castellar del Vallès presenta un 50,4% de dones i un 49,6% d'homes. Així, es preveu que 48.945 desplaçaments dels 97.113 viatges generats estiguin ocasionats pel sexe femení, essent la resta 48.167 els realitzats pel sexe masculí.

3.2 DISTRIBUCIÓ MODAL I TEMPORAL

A partir de les dades obtingudes a la prognosi pel 2010 de les dades de l'EMQ 2006 del Pla de Mobilitat de Castellar del Vallès, es va estimar que per a l'any 2016 (final de la vigència del PMU) el municipi haurà experimentat una reducció de la quota d'utilització del vehicle privat motoritzat respecte de la distribució modal actual (dades extretes de l'avaluació de l'escenari 2 del PMU).

La taula següent mostra el repartiment modal per mitjà de transport estimat en l'alternativa 2 escollida com a objectiu del PMU al municipi:

Mode de transport	Distribució en dia feiner
Transport privat	53,14%
Transport col·lectiu	5,04%
A peu o bicicleta	41,82%

Taula 3.4. Mobilitat obligada per mitjà de transport estimada per l'any 2016 (Font: Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès)

Actualment els desplaçaments en transport públic a Castellar representen tan sols el 4,5% dels desplaçaments dels residents i en l'escenari objectiu sobre el qual treballarem, s'estima que aquesta quota augmentarà fins el 5,04%. No obstant, l'arribada del tren a Castellar del Vallès a llarg termini suposarà un gran increment dels desplaçaments en transport públic permetent augmentar la quota del transport públic en detriment del vehicle privat (no s'ha considerat la incorporació del tren en l'escenari avaluat, degut a que no es preveu la seva construcció).

Partint d'aquestes dades, la distribució modal dels desplaçaments generats segons els diferents usos previstos en el POUM, és la següent (El desgloss per sectors, s'adjunta a l'annex):

Desplaçaments segons usos								
Residencial			Comercial			Industrial		
Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta	Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta	Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta
7.377	700	5.805	19.176	1.819	15.091	8.972	851	7.061

Desplaçaments segons usos					
Equipaments			Zones verdes		
Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta	Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta
10.079	956	7.932	6.002	569	4.723

Taula 3.5. Mobilitat generada per activitat i ús del sòl. (Font: Elaboració pròpia)

Molts d'aquests desplaçaments es realitzaran emprant el vehicle privat donada la naturalesa dels usos previstos, majoritàriament residencials. Cal recordar que aquesta distribució correspon única i exclusivament a la mobilitat obligada, és a dir, aquella que es du a terme a l'hora d'accedir als llocs de treball o estudi.



Els desplaçaments cap a les zones verdes es caracteritzaran perquè no hi haurà una correspondència amb els modes de transport amb els que s'arribarà fins a elles. Així els desplaçaments fins a les zones verdes seran realitzats per les persones al seu voltant i el mode de transport emprat principalment serà caminant o anant amb bicicleta. Per tant, aquests no exerciran cap pressió sobre l'aranya de trànsit dimensionada pel municipi.

Així mateix, cal preveure que, tant la distribució horària dels desplaçaments com la tipologia d'aquests, de les zones d'equipaments i zones verdes variarà en funció de la tipologia d'equipaments o zona verda a desenvolupar.

Segons la EMQ del 2006, la distribució horària dels desplaçaments de la Regió Metropolitana de Barcelona, tan per a dies feiners com per a dies festius, segueix els següents patrons:

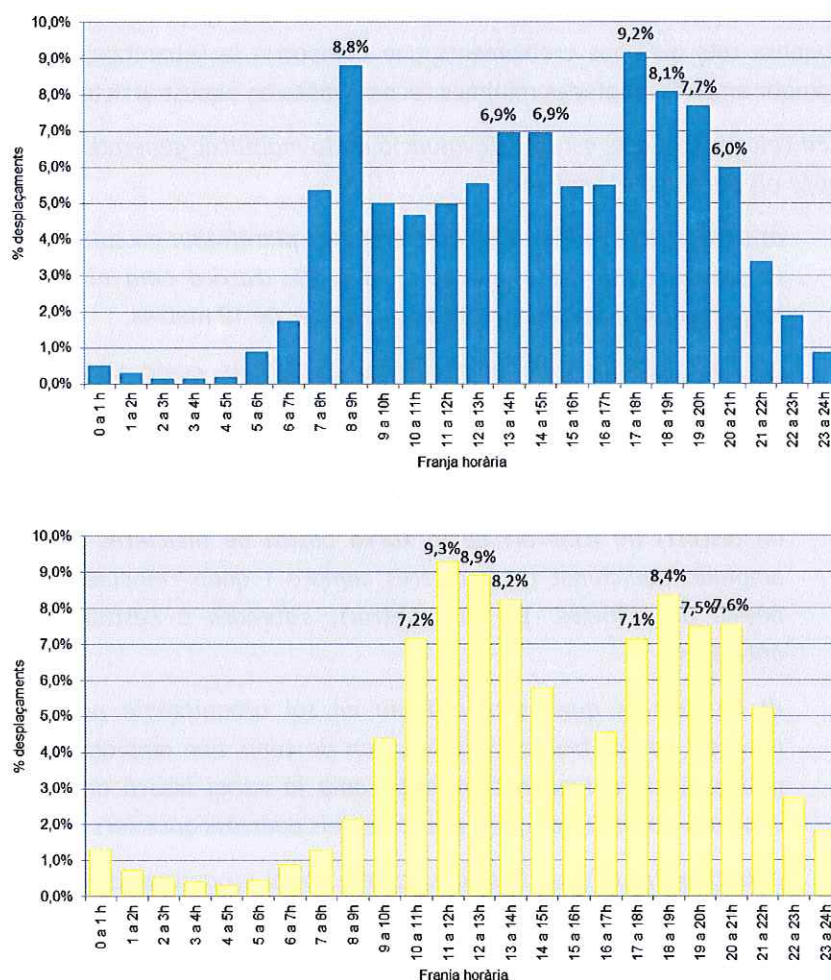


Fig. 3.1 Distribució horària dels desplaçaments a la RMB en dies feiners (a dalt) i en dissabtes i festius (a baix). (Font: Pla de Mobilitat de Castellar del Vallès)



7435

4 GESTIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM

El Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès, contempla la creació o bé l'ampliació de xarxes de mobilitat actuals del municipi.

L'EAMG del POUM del municipi, fa seves aquestes propostes de noves xarxes, a la vegada que les estudia per a completar-les en els casos en que sigui necessari.

D'aquesta manera, l'assoliment de les propostes plantejades en el PMU del municipi s'hauran d'anar desenvolupament a mesura que els sectors del POUM es desenvolupin, per tal de garantir la connectivitat d'aquests amb totes les xarxes de mobilitat de Castellar del Vallès.

L'article 4 del Decret 344/2006, d'EAMG, determina les directrius per a l'elaboració dels EAMG referents a la planificació, establint els criteris de disseny de les xarxes de mobilitat. D'aquesta manera tots els nous creixements que comportin la urbanització d'espais viaris, hauran de complir amb les amplades mínimes recomanades en aquest article:

4.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

- a) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.*
- b) L'amplada mínima dels carrers planificats coma xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.*
- c) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.*
- d) Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.*
- e) El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.*

En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 30 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.



f) El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

g) La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

En el moment del desenvolupament urbanístic d'aquests sectors, ja es detallaran les xarxes de mobilitat i els paràmetres de connectivitat interns (si s'escau) i es detallaran les propostes de connectivitat externa.

Per altra banda, l'establiment de les diferents xarxes d'itineraris s'ha de realitzar de manera ordenada i assegurant una bona convivència entre els diferents modes.

A continuació s'exposa com es gestionaran i dimensionaran les diferents xarxes del municipi de Castellar del Vallès una vegada desenvolupats els creixements previstos en el POUM.

4.1 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

La xarxa d'itineraris principals de vianants, la qual ha de tenir prioritat sobre la resta de mitjans de transport, ha d'assegurar la connectivitat entre els principals pols atractors i generadors de mobilitat, de forma accessible i segura.

En aquest sentit, l'art. 15 del Decret 344/2006, d'EAMG, determina les següents consideracions que el POUM de Castellar del Vallès ha de tenir en compte:

15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

- a. Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.*
- b. Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.*
- c. Mercats, zones i centres comercials.*
- d. Instal·lacions recreatives i esportives.*



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

7437

e. *Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.*

f. *Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.*

15.3 *La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. A aquests efectes:*

a. *Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.*

b. *Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.*

c. *En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.*

15.4 *Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de voreres, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.*

15.5 *Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.*

15.6 *Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.*

15.7 *Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.*

La proposta d'ampliació de la xarxa principal de vianants realitzada pel PMU reuneix totes les característiques de seguretat i adaptabilitat per a que qualsevol vianant pugui accedir a la seva destinació amb garanties.

A grans trets, aquesta xarxa permet:

- Assegurar els itineraris de vianants des del nucli urbà de referència amb les urbanitzacions Aire-sol i amb el nucli urbà de Sant Feliu del Racó.
- Esponjament i integració de vies.
- Creació d'itineraris entre punts atractors i/o generadors de mobilitat.

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Per a poder establir aquesta xarxa, el PMU es dota de 12 actuacions:

- Ampliar la xarxa de carrers amb prioritat invertida al centre urbà de Castellar del Vallès.
- Creació de zones 30.
- Ampliar la xarxa de carrers per a vianants al centre urbà de Castellar del Vallès.

- Eixamplament i/o construcció de voreres.
- Supressió de barreres arquitectòniques.
- Adequació dels passos de vianants.
- Instal·lació de nous passos de vianants.
- Condicionament del camí verd existent a la Ronda de Llevant.
- Ampliar la xarxa de centres implicats en la xarxa de camins escolars.
- Millora urbanística dels carrers Menta i Sajolida (Airesol C).
- Creació d'un nou camí entre el centre urbà i Sant Feliu del Racó.
- Tractament de la carretera B-124 entre la ronda de Tolosa i l'IES Castellar.

7438

Aquesta xarxa de vianants dona cobertura, ja sigui directament o a partir de carrers que hi estan connectats, a pràcticament totes les noves zones de generació de viatges degut a la dotació d'habitatges o bé d'equipaments. Únicament, els PMU 01, PMU 04, PMU 05 i PMU 09, degut a la seva ubicació (zones situades a diferent cota del teixit urbà actual que provoquen un cert aïllament de la zona), presenten certes mancances en quan a connectivitat amb la xarxa de vianants principals del municipi.

Per tal de garantir l'accessibilitat dels vianants en aquestes zones i connectar-les degudament amb la xarxa principal de vianants, es proposa:

- PMU 01 i PMU 09. En el moment de la seva consolidació, cal l'arranjament d'un itinerari, que permeti als vianants unes bones condicions de seguretat i accessibilitat per la zona verda de Can Barba fins a la zona de la Plaça de la Miranda.
- PMU 04. En el moment de la consolidació del sector, cal la dotació de voreres de vianants en els vials d'enllaç amb el teixit urbà actual del municipi, que reuneixin condicions de seguretat i accessibilitat per a vianants.

En el Plànol 13, es representen les propostes de millora de l'EAMG per la xarxa principal de vianants de Castellar del Vallès.

4.2 XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

L'art. 17 del Decret 344/2006, d'EAMG, determina les següents consideracions que el POUM de Castellar del Vallès ha de tenir en compte en referència a la xarxa d'itineraris de bicicletes:

17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.

17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.



17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

La xarxa d'itineraris per a bicicletes prevista pel PMU del municipi, junt amb la xarxa de vianants d'ús compartit, permet garantir una bona mobilitat en aquest mode de transport, garantint l'accés a pràcticament tots els nous creixements previstos en el POUM.

Les propostes del PMU per a garantir aquesta xarxa d'itineraris per a bicicletes són 3:

- Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris ciclables urbans.
- Instal·lació d'aparcaments per a bicicletes.
- Aparcament segur a la futura estació de tren.

De la mateixa manera que en el cas de la xarxa de vianants, únicament, els PMU 04, PMU 05 i PMU 09, presenten certes mancances en quan a connectivitat amb la xarxa d'itineraris interns del municipi.

Pel que fa a la connectivitat externa cap altres municipis veïns, aquesta queda garantida per l'itinerari del "Camí del Riu", el qual uneix, tot resseguint la llera del riu, els municipis de Sant Llorenç Savall, Castellar del Vallès, Sabadell, Barberà del Vallès i Ripollet fins a Montcada i Reixac.

No es realitzen propostes de millora de la connectivitat interna en bicicleta entre els sectors a desenvolupar per els PMU04, PMU 05 i PMU 09, degut a que per la seva ubicació, l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià és inviable.

Pel que fa al nombre d'estacionaments per a bicicletes, a l'annex 2 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament per a bicicletes situats fora de la via pública, en funció de les activitats i usos del sòl.

Ús d'habitatge	Màx. de 2 places/habitatge 2 places/100m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció
Equipaments docents	5 places/100 m ² de 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 de sostre o fracció



Zones verdes	1 plaça/100 m ² de sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/30 places ofertades de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertades de circulació

7440

Taula 4.1. Places mínimes d'aparcament de bicicletes. (Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre de regulació dels EAMG)

L'aplicació d'aquestes proporcions permet obtenir una aproximació de les places d'aparcament per a bicicletes que seran necessari reservar d'acord els nous desenvolupaments que tot i el seu caràcter orientatiu permetran identificar la situació en el futur (El desgloss per sectors, s'adjunta a l'annex):

Nombre de places d'estacionament de bicicletes per sectors				
Ús d'habitatge	Ús comercial	Ús Industrial	Ús equipaments	Zones verdes
2.776	966	3.133	948	2.259

Taula 4.2. Places mínimes d'aparcament de bicicletes per sectors. (Font: Elaboració pròpia)

Així doncs, cal preveure un total de 10.082 places d'estacionament per a bicicletes.

En el Plànol 14, es representa gràficament el nombre de places d'estacionament per a bicicletes per a cada sector.

4.3 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES MOTORITZATS

Un bon disseny de la xarxa d'itineraris per a vehicles és clau per a una bona gestió de les vies que conformen la xarxa viària del municipi, atenent a criteris generals de funcionalitat, connectivitat i capacitat d'absorció del trànsit.

L'art. 18 del Decret 344/2006, d'EAMG, determina les següents consideracions que el POUM de Castellar del Vallès ha de tenir en compte respecte la xarxa bàsica per a vehicles:

18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

- Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

En aquest sentit, Castellar del Vallès ja compta amb una bona xarxa d'itineraris per a vehicles motoritzats. Tot i així, el PMU proposa la millora d'aquesta xarxa amb l'assoliment de tres actuacions:

- Pla de sentits únics.
- Millora de l'eficiència circulatoria de l'eix format per la ronda de Tolosa i la ronda de Llevant.

Aquesta última actuació ja s'ha portat a terme, mitjançant la construcció d'elements giratoris per tal d'augmentar la seguretat viària de la via.

El POUM preveu un total de 134.036 m² de sòl reservat per a vials interns dels diferents sectors, per a permetre la mobilitat interna de cada un i la seva connexió amb la xarxa actualment existent.

Tots aquells sectors objectes d'estudi que el seu desenvolupament impliqui la dotació d'espais viaris per a vehicles motoritzats, cal que aquests tinguin les característiques geomètriques necessàries per a poder assegurar una correcta mobilitat interna del propi sector, i una bona connexió amb la resta de xarxa del municipi. Així mateix, caldrà establir la tipologia de vials en funció dels usos que es desenvolupin en cada sector en concret, fent prevaler, sempre que sigui possible, totes aquelles tipologies de vials que afavoreixen una mobilitat tova i sostenible sobre als vials amb prioritat per a vehicles motoritzats exclusivament.

Tots els sectors tenen connexió amb la xarxa d'itineraris per a vehicles. Únicament cal preveure que en el moment de la consolidació del sector PMU-04, s'urbanitzi el vial de connexió del sector amb la xarxa viària actual, per tal de permetre una bona mobilitat en vehicles privat.

En el Plànol 16, es representen les propostes de millora de la connectivitat entre sectors per proposada per l'EAMG del POUM de Castellar del Vallès.

Per tal d'avaluar la capacitat de la xarxa per absorbir el nombre de vehicles en hora punta esperats, s'ha assignat a cada via, la càrrega màxima esperada procedent de cada sector objecte d'estudi, tenint en compte una ocupació dels vehicles de 1,22 persones i que a l'hora punta de desplaçaments li correspon un 9,2% de la mobilitat total en un dia feiner.

Per altra banda, no es considera la mobilitat en vehicle atret per les zones verdes, degut a que no totes seran atractors de mobilitat i les que ho seran, ho es preveu que la mobilitat cap a elles es realitzi en vehicle motoritzat.

També s'ha realitzat una prognosi de la intensitat de vehicles en hora punta per a l'any 2026.

Com a resultat, s'obté la càrrega futura de cada un dels vials de la xarxa principal d'itineraris de vehicles motoritzats, podent representar el mapa de capacitat dels vials futur.

Carrer/vial	Trànsit 2012 (veh. hora punta)	Trànsit 2026 (veh. hora punta)	Càrrega sectors (veh. hora punta)	Trànsit total 2026 (veh. hora punta)	Capacitat vial (%)
Passeig	349	374	642	1.016	73
Turuguet	188	202	176	378	27
Ronda Llevant	557	596	402	998	50
Garrotxa	341	365	-	365	23

Carrer/vial	Trànsit 2012 (veh. hora punta)	Trànsit 2026 (veh. hora punta)	Càrrega sectors (veh. hora punta)	Trànsit total 2026 (veh. hora punta)	Capacitat vial (%)
Ctra. Sabadell (entre Passeig i C-1415 ^a)	629	674	125	799	80
C-1415a	595	637	33	670	42
C-1415	375	402	74	476	30
B-124	3.472	3.720	1.987	5.707	79

Taula 4.3. Càrrega futura dels carrers. (Font: Elaboració pròpia)

En el Plànol 18, es representa la capacitat dels vials i carrers que conformen la xarxa d'itineraris principals per a vehicles motoritzats a Castellar del Vallès.

4.4 XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC

Segons les determinacions de l'art. 16 del Decret d'avaluació dels estudis de mobilitat, 3442/006, el POUM de Castellar del Vallès ha de:

16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

De la mateixa manera que succeeix a les diferents xarxes dels altres modes de transport, el PMU del municipi, ja preveu una sèrie de propostes per tal de millorar, per una banda,

l'accessibilitat a les parades de bus urbà i interurbà existents, i per l'altre banda, millorar la connectivitat i operativitat de les línies de transport públic.

De totes les propostes descrites en el PMU, l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de Castellar del Vallès, contempla les següents propostes:

- Millora urbanística de l'entorn de les parades del transport públic.
- Millorar les parades d'autobús ubicades a Airesol A-B i C.
- Millora dels itineraris propers a la futura estació de tren.
- Creació de noves parades d'autobús d'intercanvi modal a les futures estacions de tren.

L'oferta actual de transport públic, juntament amb les propostes anteriorment llistades del PMU del municipi, tots els sectors objecte d'estudi del present document estan coberts per la línia de bus urbà, permetent l'intercanvi amb altres línies de bus que donen servei a Castellar del Vallès.

Destacar també, que la majoria de sectors també estan coberts per les línies C1 i C3.

Per tal de millorar la connectivitat en transport públic dels sectors PAU-04 i PMU-09, els quals queden més aïllats que la resta de sectors de la trama urbana actual, (distàncies majors a 750 metres), l'EAMG proposa que en el moment de la seva urbanització, s'ampliï el traçat actual de la línia C4 de bus urbà per tal de que doni servei a la zona del PMU-09, així com en el PMU-04.

4.5 APARCAMENT

El PMU del municipi preveu tot una sèrie d'actuacions per tal de millorar la dotació d'estacionament per a vehicles motoritzats en el municipi.

Així doncs, preveu:

- Delimitació dels aparcaments en superfície.
- Creació de noves places d'estacionament de càrrega - descàrrega.
- Creació d'aparcaments perimetral.
- Creació d'un aparcament al carrer Sant Llorenç.



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

Per altra banda, a l'annex 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament per a vehicles situats fora de la via pública:

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4)	motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00)
Ús d'habitatge	Màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m ² de sostre.	Màx. d'0,5 plaça/habitatge 1 plaça/200 m ² de sostre.
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbanes	5 places/30 places ofertes de circulació.	5 places/30 places ofertes de circulació.

Taula 4.4. Places mínimes d'aparcament de vehicles. (Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre de regulació dels EAMG)

L'aplicació d'aquestes proporcions permet obtenir una aproximació de les places d'aparcament per a turismes i motocicletes que seran necessari reservar d'acord els nous

desenvolupaments que tot i el seu caràcter orientatiu permetran identificar la situació en el futur. 7444

Aplicant els ratis de places que marca el Decret 344/2006, s'obté que, en nombres absoluts, el nombre més elevat de places és resultant d'aplicar el rati de 1 plaça per a cada 100 m² de sostre d'ús d'habitatge, tan per a turismes com per a motocicletes.

Així doncs, en el total de creixements i sectors previstos en el POUM, cal preveure un total de 1.388 places d'estacionament per a turismes i 694 places d'estacionament per a motocicletes. (El desgloss per sectors, s'adjunta a l'annex)

El planejament contempla 15 bosses d'estacionament t en sòl urbà repartides per el municipi, que, junt amb les dotacions d'estacionament dels diferents usos dels sectors a desenvolupar, completaran l'oferta d'estacionament demandat fora de via pública.



Fig. 4.1. Bosses estacionament fora de via pública contemplades en el planejament. (Font: Ajuntament de Castellar del Vallès)

En el Plànol 19, es representa gràficament el nombre de places d'estacionament per a vehicles motoritzats per a cada sector.

Segons el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, totes les places d'estacionament han de garantir una superfície mínima de 11,4 m², amb una llargada mínima de 4,75 m i una amplada mínima de 2,4 m.

En el moment del desenvolupament urbanístic dels sectors objecte d'estudi, cal preveure i definir el nombre total de places d'estacionament per a les operacions de càrrega i descàrrega dels locals comercials i oficines que s'hi defineixin.

Així doncs, segons l'establert a l'article 6 del Decret 344/2006, d'EAMG:

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior

7445
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.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

a) 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.

b) 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.

6.3 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

5 PROPOSTA DE FINANÇAMENT

7446

Tal i com estableix l'article 19 del Decret 344/2006, d'EAMG:

19.1 L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

19.2 L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment dels serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

L'annex 4 del Decret defineix:

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D = 365 \times r \times p \times 0,7$$

D = dèficit d'explotació del transport públic de superfície.

R = increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada.

P = preus unitaris del km recorregut.

Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

Degut a la necessitat de dotar de servei de transport públic als PMU-04 i PMU-09, l'EAGM proposa augmentar el recorregut de la línia existent C4 que ofereix el servei de bus urbà, per tal de que permeti cobrir les necessitats de mobilitat en transport públic d'aquests sectors.

D'aquesta manera, els km totals a ampliar son aproximadament 3 km.

Aplicant el càlcul definit a l'annex 4 del Decret 344/2006, d'EAMG, resulta un dèficit d'explotació del transport públic de 380€ anuals, els quals corresponen a 3.800€ per el període de 10 anys estipulats en el Decret.

Els futurs estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) dels planejaments derivats que desenvolupin els diferents sectors hauran de detallar les actuacions concretes, segons el que s'indica en el present EAMG i d'acord amb les propostes del PMU, pels sectors de desenvolupament que defineix el POUM de la Castellar del Vallès, i realitzar una proposta detallada del finançament per cadascuna de les actuacions que finalment es contemplin com a viables en cada sector.

Aquesta proposta detallada de finançament inclourà els costos de les obres d'urbanització dels vials, de les voreres, passos de vianants, delimitació i instal·lació d'aparcaments,

7447



senyalització, etc. així com aquells trams de xarxa de mobilitat (sigui del mode que sigui), que permetin la connexió del sector amb la resta de la xarxa del municipi.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

6 CONCLUSIONS

En referència a les dades anteriorment exposades es conclou:

7448

1. L'estructura territorial municipal ha esta condicionada per l'orografia, la qual ha sigut determinant a l'hora de definir-ne els diferents usos i modelitzar-ne el paisatge. Així doncs, la presència de la falla del Vallès-Penedès, que travessa el municipi d'esta a oest, i el riu Ripoll que travessa el municipi de nord a sud, divideixen el municipi en quatre parts. D'aquesta manera, els creixements urbans i les infraestructures vertebradores del territori, dintre de les quals trobem les infraestructures de mobilitat, s'han hagut d'adaptar al medi. El nucli antic de Castellar del Vallès es troba ubicat en el punt més elevat, al peu del Puig de la creu, deixant la zona més planera, als creixements urbans posteriors, entre els quals hi ha usos residencials i industrials. Les diferents urbanitzacions que acaben de conformar el sòl urbà del municipi es troben disseminades per el terme municipal, adaptant-se a l'abrupte orografia del municipi. De la mateixa manera, les infraestructures viàries s'encaixen en l'orografia per tal de facilitar la comunicació entre zones urbanes del municipi i entre municipis.
2. A nivell demogràfic, en els darrers 20 anys, el municipi ha tingut un creixement sostenible de la població i conseqüentment del desenvolupament territorial, superior a l'experimentat en el conjunt de la comarca del Vallès occidental i de les seves ciutats principals però similar al d'altres municipis amb unes característiques semblants a Castellar del Vallès.
3. A trets generals, Castellar del Vallès disposa de unes bones xarxes de mobilitat per els diferents modes de transport, si bé es detecten mancances pel que fa a la continuïtat dels itineraris.
4. Al 2012 es va elaborar el Pla de Mobilitat Urbana del municipi, en el qual es proposen diferents actuacions per tal de crear una xarxa d'itineraris continua i garantint la seguretat dels seus usuaris per a cada mode de transport.
5. La documentació presentada s'adequa a les necessitats existents actualment i a les disposicions contemplades en el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

A partir de les consideracions extretes de l'annex 1 d'aquest mateix Decret, s'ha obtingut una aproximació dels volums de desplaçaments que generaran els sectors previstos en el nou POUM.

Considerant aquests valors es preveu que el volum de desplaçaments generats totals sigui de 97.113 desplaçaments diaris. Tot i així, d'aquests desplaçaments, 11.295 estan associats a les zones verdes. Només aquelles zones verdes considerades com a parcs urbans poden esdevenir punts atractors de mobilitat.

6. Pel que fa al gènere, segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya de l'any 2012, la població de Castellar del Vallès presenta un 50,4% de dones i un 49,6% d'homes. Així, es preveu que 48.945 desplaçaments dels 97.113 viatges generats estiguin ocasionats pel sexe femení, essent la resta 48.168 els realitzats pel sexe masculí.



- 7449
7. De les dades exposades en el PMU del municipi, se'n desprèn que la distribució modal per a l'any 2016 es repartirà de la següent manera: 53,14% transport privat, 41,82% a peu o bicicleta i el 5,04% restant per el transport públic. Pel càlcul de la mobilitat per a l'any 2026, es manté el mateix repartiment modal.
 8. Amb la posada en funcionament de les propostes descrites en el PMU per a cada una de les xarxes, es garanteix la connectivitat de totes elles, de manera que a mida que es vagi consolidant el planejament, caldrà incorporar les actuacions necessàries descrites en el PMU per a assolir una adequada connectivitat de cada sector.
 9. Per a aquells sectors on les accions del PMU no poden assegurar una correcta connexió de les xarxes d'itineraris, es proposa l'adequació d'aquestes. Així doncs, per els PMU 01 i PMU 09 es proposa l'arranjament d'un itinerari, que permeti als vianants unes bones condicions de seguretat i accessibilitat per la zona verda de Can Barba fins a la zona de la Plaça de la Miranda, i per el PMU 04 es proposa l'adequació del vial d'enllaç amb el teixit urbà actual del municipi i la dotació de voreres de vianants que reuneixi les condicions de seguretat i accessibilitat per a vianants.
 10. En la xarxa de transport públic, es preveu la modificació de l'actual línia C4 del bus urbà per tal de donar servei al PMU-09 i al PMU-04. A part de l'ampliació de la línia, es preveu la instal·lació d'una parada en cada un dels sectors.
 11. Pel que fa a l'aparcament, a resultes del total de creixements i sectors previstos en el POUM, es preveu un total de 1.388 places d'estacionament per a turismes i 694 places d'estacionament per a motocicletes fora de via pública. El planejament preveu la dotació d'aparcaments en els diferents usos definits en cada sector. Per altra banda, preveu 15 bosses d'estacionament situades fora de via pública.
 12. El finançament de les propostes descrites, així com d'aquelles actuacions proposades en el PMU que donen connectivitat de les xarxes d'itineraris dels diferents modes de transport dels sectors previstos, aniran a càrrec dels promotors dels sectors, en els termes fixats per la legislació urbanística.

Per tot plegat, es considera que l'execució POUM de Castellar del Vallès, complirà amb els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social del nou model de mobilitat promoguts per la Llei 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Barcelona, febrer 2014



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Xavier Irigoyen i Morán

7450

1.1 ANNEX. CÀLCULS PER SECTORS



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

7451
 El nou POUM de Castellar del Vallès determina els següents amidaments de sostres i sòl per a cada àmbit o sector:

Superfícies segons usos i àmbit					
Sector	Residencial (m ² sostre)	Comercial (m ² sostre)	Industrial (m ² sostre)	Equipaments (m ² sostre)	Zones verdes (m ² sòl)
PMU-01 ctra terrassa	1.656				596
PMU-02 can carner sud	6.581				878
PMU-03 Escorxador-Pl Toros	1.760				
PMU-04 molí busquets		22.709		15.139	7.570
PMU-05 can bogunyà	3.667				
PMU-07 ARE Turuguet	27.320	2.370	2.370	1.844	6.586
PMU-08 ARE Nou Eixample	27.084	1.834	1.834	15.206	4.243
PMU-09 can barba		24.409		1.069	2.673
PMU-10 c/del cim-st.roc	1.212				1.233
PMU-11 Les arenes	5.300				
PMU-12 cal Joan Coix	2.186				
PMU-13 porta de castellar 1		41.125	41.125	12.338	
PMU-14 porta de castellar 2		4.135	4.135	1.241	
PAU-01 can bages (vials)			24.200		
PAU-02 Sot d'en Goleres	1.485				1.007
PAU-03 Cal Sagalés	1.452				827
PAU-04 Passeig	1.260			459	
PAU-05 Pedrissos	2.427				
PAD-01 arbreda	6.499				
PAD-03 Airesol a-b	11.800				
PAD-04 Llagostes	2.860				
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Goleres	1.263				
PAD-06 Verd privat Soleia	1.098				
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya	290				
PAD-08 Onze de Setembre	4.180				
PAD-09 Ronda-c/Alguer	347				
PAD-10 c/Ripollet	1.372				
PAD-11 Pedrissos/Passeig	1.364				
PP-01 amp. Els Fruiters	24.356			4.879	32.563
PP-02 Can Bages			239.596	42.660	167.716
Totals	138.819	96.581	313.259	94.834	225.892

Taula 3.2. Aprofitaments urbanístics dels sectors. (Font: Ajuntament de Castellar del Vallès)



7452

Viatges generats segons usos i àmbit					
Sector	Generats	Atrets			
	Desplaçamen ts per ús residencial	Desplaçamen ts per ús comercial	Desplaçamen ts per ús industrial	Desplaçamen ts per ús d'equipaments	Desplaçamen ts per ús de zones verdes
PMU-01 ctra terrassa	166				30
PMU-02 can carner sud	658				44
PMU-03 Escorxador-Pl Toros	176				
PMU-04 molí busquets		11.355		3.028	379
PMU-05 can bogunyà	367				
PMU-07 ARE Turuguet	2.732	1.185	118	369	329
PMU-08 ARE Nou Eixample	2.708	917	92	3.041	212
PMU-09 can barba			1.220	214	134
PMU-10 c/del cim- st.roc	121				62
PMU-11 Les arenes	530				
PMU-12 cal Joan Coix	219				
PMU-13 porta de castellar 1		20.563	2.056	2.468	
PMU-14 porta de castellar 2		2.068	207	248	
PAU-01 can bages (vials)			1.210		
PAU-02 Sot d'en Goleres	149				50
PAU-03 Cal Sagalés	145				41
PAU-04 Passeig	126			92	
PAU-05 Pedrissos	243				
PAD-01 arbreda	650				
PAD-03 Airesol a-b	1.180				
PAD-04 Llagostes	286				
PAD-05 C/Cadafalch- Sot d'en Goleres	126				
PAD-06 Verd privat Soleia	110				
PAD-07 Rda Tramuntana- Catalunya	29				
PAD-08 Onze de Setembre	418				
PAD-09 Ronda- c/Alguer	35				
PAD-10 c/Ripollet	137				
PAD-11 Pedrissos/Passeig	136				
PP-01 amp. Els Fruiters	2.436			976	1.628
PP-02 Can Bages			11.980	8.532	8.386
Totals	13.882	36.086	16.883	18.967	11.295

Taula 3.3. Viatges generats . (Font: Elaboració pròpia a partir de l'aplicació de l'annex I del Decret 344/2006, de 19 de setembre de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada)



Desplaçaments generats segons mode de transport, ús i sectors

Desplaçaments segons usos						
Sector	Residencial			Comercial		
	Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta	Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta
PMU-01 ctra terrassa	88	8	69			
PMU-02 can carner sud	350	33	275			
PMU-03 Escorxador-Pl Toros	94	9	74			
PMU-04 molí busquets				6.034	572	4.748
PMU-05 can bogunyà	195	18	153			
PMU-07 ARE Turuguet	1.452	138	1.143	630	60	495
PMU-08 ARE Nou Eixample	1.439	137	1.133	487	46	383
PMU-09 can barba						
PMU-10 c/del cim-st.roc	64	6	51			
PMU-11 Les arenes	282	27	222			
PMU-12 cal Joan Coix	116	11	91			
PMU-13 porta de castellar 1				10.927	1.036	8.599
PMU-14 porta de castellar 2				1.099	104	865
PAU-01 can bages (vials)						
PAU-02 Sot d'en Golerès	79	7	62			
PAU-03 Cal Sagalés	77	7	61			
PAU-04 Passeig	67	6	53			
PAU-05 Pedrissos	129	12	101			
PAD-01 arbreda	345	33	272			
PAD-03 Airesol a-b	627	59	493			
PAD-04 Llagostes	152	14	120			
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Golerès	67	6	53			
PAD-06 Verd privat Soleia	58	6	46			
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya	15	1	12			
PAD-08 Onze de Setembre	222	21	175			
PAD-09 Ronda-c/Alguer	18	2	15			
PAD-10 c/Ripollet	73	7	57			
PAD-11 Pedrissos/Passeig	72	7	57			
PP-01 amp. Els Fruiters	1.294	123	1.019			
PP-02 Can Bages						
Totals	7.377	700	5.805	19.176	1.819	15.091



7454

Desplaçaments segons usos						
Sector	Industrial			Equipaments		
	Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta	Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta
PMU-01 ctra terrassa						
PMU-02 can carner sud						
PMU-03 Escorxador-Pl Toros						
PMU-04 molí busquets				1.609	153	1.266
PMU-05 can bogunyà						
PMU-06 can carner nord						
PMU-07 ARE Turuguet	63	6	50	196	19	154
PMU-08 ARE Nou Eixample	49	5	38	1.616	153	1.272
PMU-09 can barba	649	62	510	114	11	89
PMU-10 c/del cim-st.roc						
PMU-11 Les arenes						
PMU-12 cal Joan Coix						
PMU-13 porta de castellar 1	1.093	104	860	1.311	124	1.032
PMU-14 porta de castellar 2	110	10	86	132	13	104
PAU-01 can bages (vials)	643	61	506			
PAU-02 Sot d'en Goleres						
PAU-03 Cal Sagalés						
PAU-04 Passeig				49	5	38
PAU-05 Pedrissos						
PAD-01 arbreda						
PAD-02 Ca n'Oliver						
PAD-03 Airesol a-b						
PAD-04 Llagostes						
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Goleres						
PAD-06 Verd privat Soleia						
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya						
PAD-08 Onze de Setembre						
PAD-09 Ronda-c/Alguer						
PAD-10 c/Ripollet						
PAD-11 Pedrissos/Passeig						
PP-01 amp. Els Fruiters				519	49	408
PP-02 Can Bages	6.366	604	5.010	4.534	430	3.568
Totals	8.972	851	7.061	10.079	956	7.932

Taula 3.6. Mobilitat generada per activitat i ús del sòl. (Font: Elaboració pròpia)



7455

Desplaçaments segons usos			
Sector	Zones verdes		
	Transport privat	Transport col·lectiu	A peu o bicicleta
PMU-01 ctra terrassa	16	2	12
PMU-02 can carner sud	23	2	18
PMU-03 Escorxador-Pl Toros			
PMU-04 molí busquets	201	19	158
PMU-05 can bogunyà			
PMU-07 ARE Turuguet	175	17	138
PMU-08 ARE Nou Eixample	113	11	89
PMU-09 can barba	71	7	56
PMU-10 c/del cim-st.roc	33	3	26
PMU-11 Les arenes			
PMU-12 cal Joan Coix			
PMU-13 porta de castellar 1			
PMU-14 porta de castellar 2			
PAU-01 can bages (vials)			
PAU-02 Sot d'en Golerès	27	3	21
PAU-03 Cal Sagalés	22	2	17
PAU-04 Passeig			
PAU-05 Pedrissos			
PAD-01 arbreda			
PAD-02 Ca n'Oliver			
PAD-03 Airesol a-b			
PAD-04 Llagostes			
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Golerès			
PAD-06 Verd privat Soleia			
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya			
PAD-08 Onze de Setembre			
PAD-09 Ronda-c/Alguer			
PAD-10 c/Ripollet			
PAD-11 Pedrissos/Passeig			
PP-01 amp. Els Fruiters	865	82	681
PP-02 Can Bages	4.456	423	3.507
Totals	6.002	569	4.723



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

Places d'estacionament per a bicicletes per sectors i usos:

Sector	Ús d'habitatge	Ús comercial	Ús Industrial	Ús equipaments	Zones verdes
PMU-01 ctra terrassa	33				6
PMU-02 can carner sud	132				9
PMU-03 Escorxador-Pl Toros	35				
PMU-04 molí busquets		227		151	76
PMU-05 can bogunyà	73				
PMU-07 ARE Turuguet	546	24	24	18	66
PMU-08 ARE Nou Eixample	542	18	18	152	42
PMU-09 can barba		244		11	27
PMU-10 c/del cim-st.roc	24				12
PMU-11 Les arenes	106				
PMU-12 cal Joan Coix	44				
PMU-13 porta de castellar 1		411	411	123	
PMU-14 porta de castellar 2		41	41	12	
PAU-01 can bages (vials)					
PAU-02 Sot d'en Golerès	30		242		10
PAU-03 Cal Sagalés	29				8
PAU-04 Passeig	25			5	
PAU-05 Pedrissos	49				
PAD-01 arbreda	130				
PAD-03 Airesol a-b	236				
PAD-04 Llagostes	57				
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Golerès	25				
PAD-06 Verd privat Soleia	22				
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya	6				
PAD-08 Onze de Setembre	84				
PAD-09 Ronda-c/Alguer	7				
PAD-10 c/Ripollet	27				
PAD-11 Pedrissos/Passeig	27				
PP-01 amp. Els Fruiters	487			49	326
PP-02 Can Bages			2.396	427	1.677
Totals	2.776	966	3.133	948	2.259

Taula 3.10. Places mínimes d'aparcament de bicicletes per sectors. (Font: Elaboració pròpia)

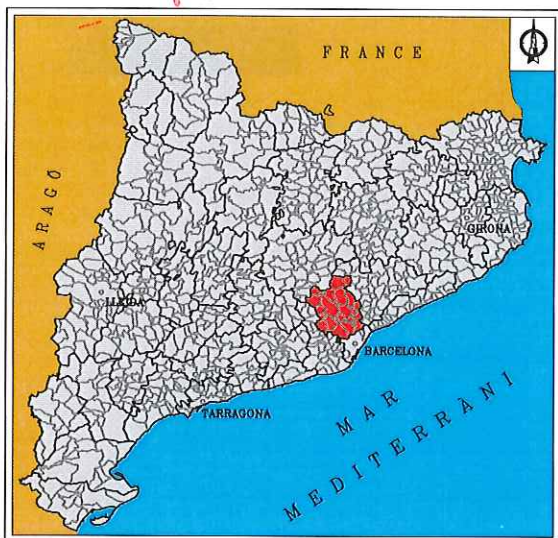
Places d'estacionament per a turismes i motocicletes per sectors:

Sector	Núm. Places aparcament turismes	Núm. Places aparcament motocicletes
PMU-01 ctra terrassa	17	8
PMU-02 can carner sud	66	33
PMU-03 Escorxador-Pl Toros	18	10
PMU-04 molí busquets		
PMU-05 can bogunyà	37	18
PMU-07 ARE Turuguet	273	137
PMU-08 ARE Nou Eixample	271	135
PMU-09 can barba		
PMU-10 c/del cim-st.roc	12	6
PMU-11 Les arenes	53	27
PMU-12 cal Joan Coix	22	11
PMU-13 porta de castellar 1		
PMU-14 porta de castellar 2		
PAU-01 can bages (vials)		
PAU-02 Sot d'en Golerés	15	7
PAU-03 Cal Sagalés	15	7
PAU-04 Passeig	13	6
PAU-05 Pedrissos	24	12
PAD-01 arbreda	65	32
PAD-03 Airesol a-b	118	59
PAD-04 Llagostes	29	14
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Golerés	13	6
PAD-06 Verd privat Soleia	11	5
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya	3	1
PAD-08 Onze de Setembre	42	21
PAD-09 Ronda-c/Alguer	3	2
PAD-10 c/Ripollet	14	7
PAD-11 Pedrissos/Passeig	14	7
PP-01 amp. Els Fruiters	244	122
PP-02 Can Bages		
TOTAL	1.388	694

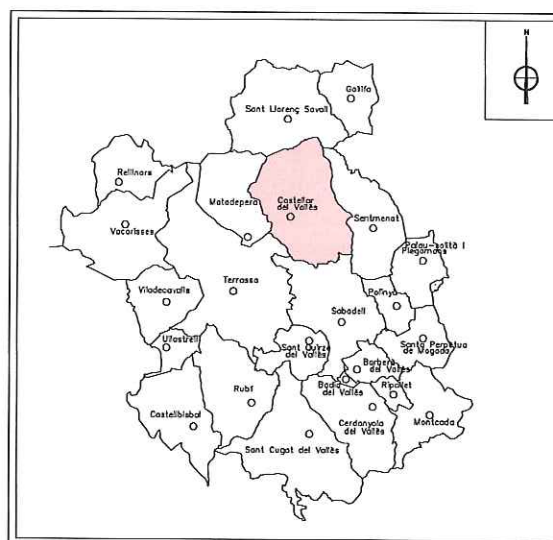
Taula 3.8. Places mínimes d'aparcament de vehicles i motocicletes per sectors. (Font: Elaboració pròpia)

7458

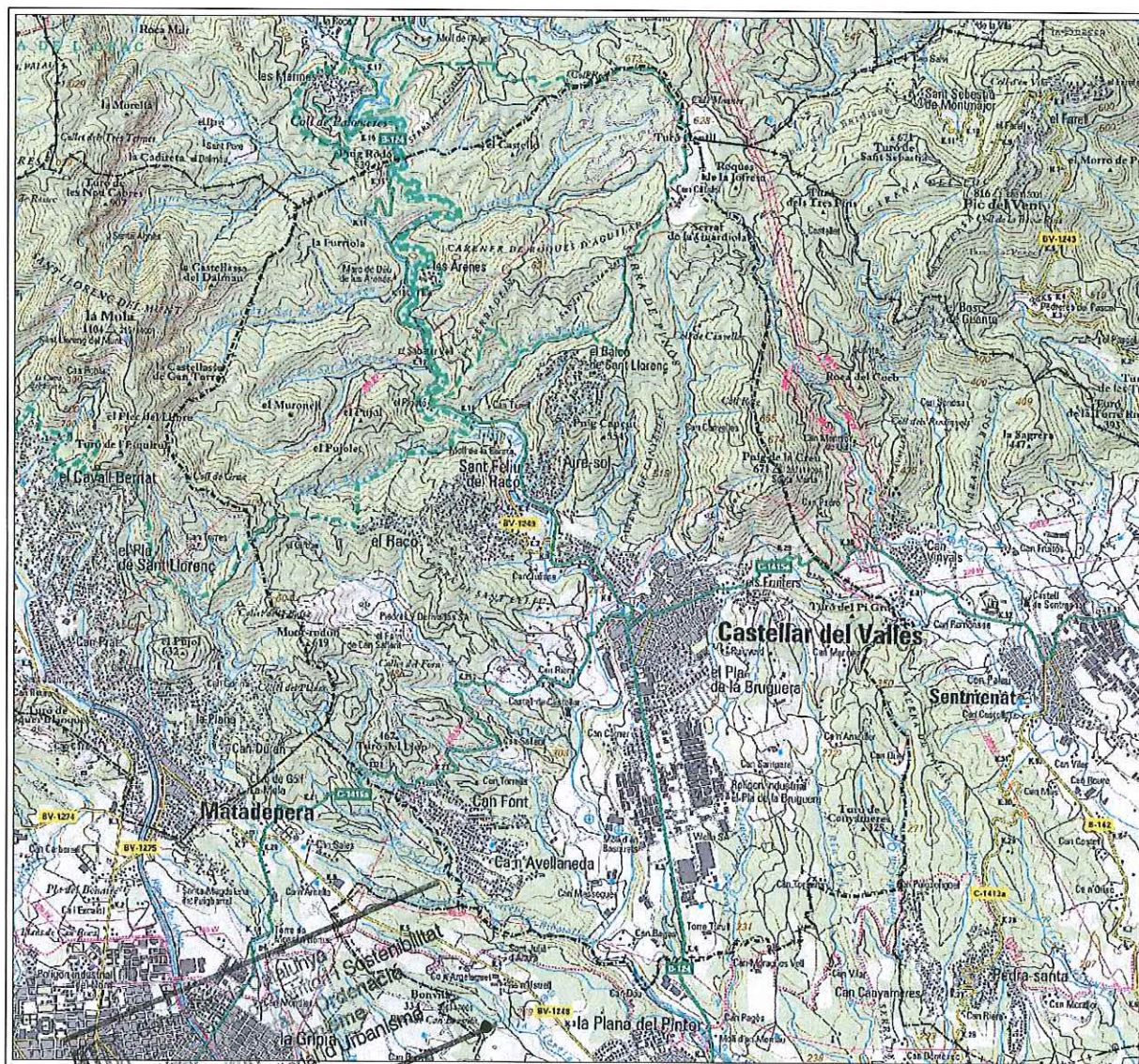
2. PLÀNOLS



PLÀNOL DE SITUACIÓ DE LA COMARCA
S/E



PLÀNOL DE SITUACIÓ DEL MUNICIPI
S/E



Pla d'ordenació urbanística
del Territori
Comissió Territorial
de Barcelona

PLÀNOL D'EMPLAÇAMENT
BASE CARTOGRÀFICA REALITZADA PER L'I.C.C. A ESCALA 1/50.000

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELL DEL VALLES
DOCUMENT D'INFORMACIÓ
REVISIÓ DEL PGOU 1999. INICIAL DEL PLA: FEBRER 2014
1 SITUACIÓ DEL MUNICIPI

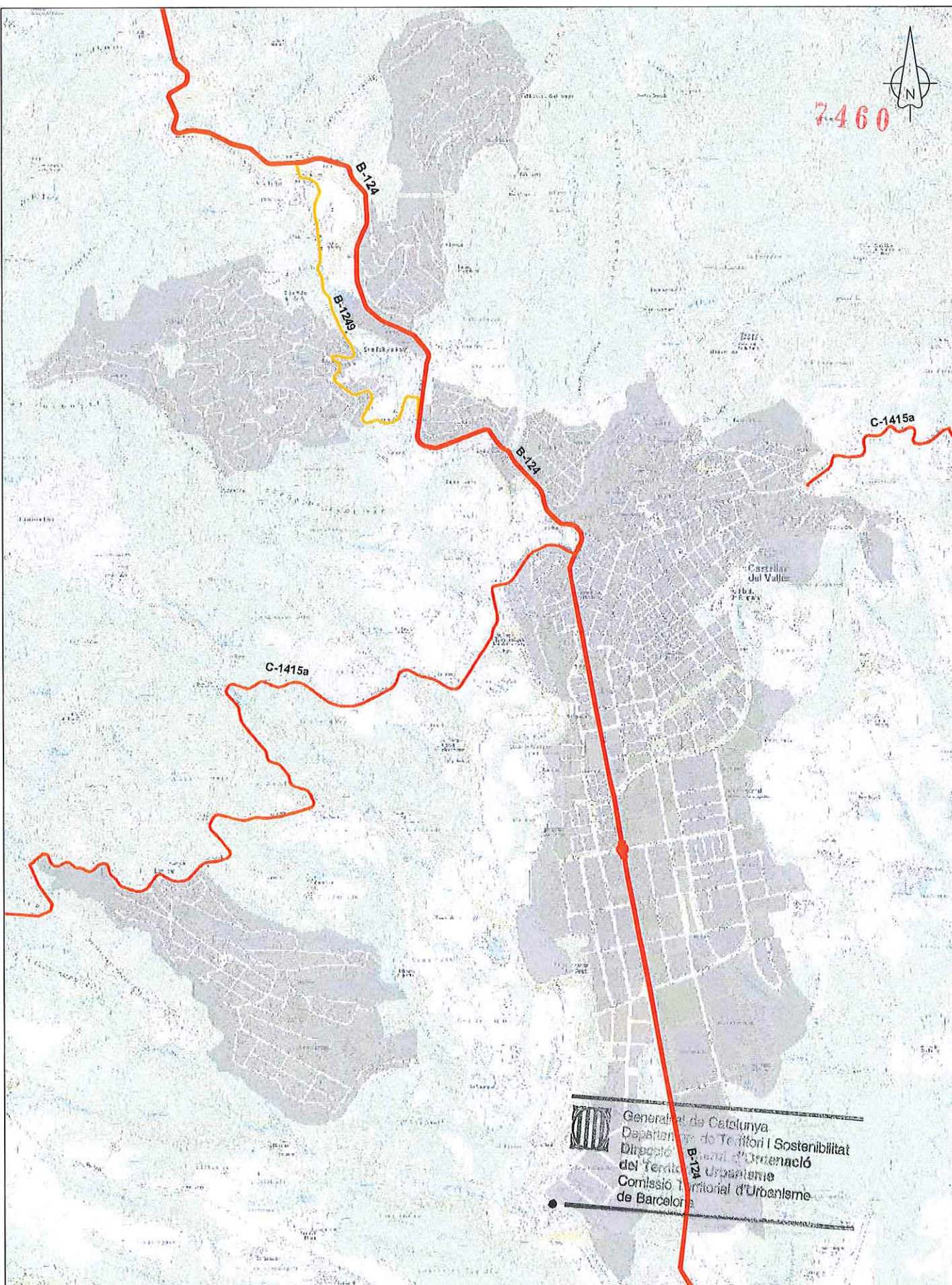


AJUNTAMENT DE CASTELL DEL VALLES

Escala 1:50.000



7460



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

INFRASTRUCTURES DE MOBILITAT

- Xarxa comarcal
- Xarxa local

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

DOCUMENTS D'INFORMACIÓ

REVISIÓ DEL POCU 1999. NÚM. DEL PLA: FEBRER 2014

2 INFRASTRUCTURES DE MOBILITAT













AJUNTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

Escala 1:10.000 0 100 200

[illegible]


- Ampliació de la línia S2 de FGC fins a Sabadell Nord
- Estacions en execució de la línia S2
- Future Interconnector de la línia orbital ferroviària a PL.Espanya (Sabadell)
- Millora de la carretera C-1415a entre Castellar i Canovelles
- Doblament de la B-124

-  Futura línia de HUB
- H07 UAB-Castell del Vallès
-  Futur canvi bid de 2m d'ample
-  Creació de nova estació de Renfe Rodalia al barri de Can Llong
-  Portafogues de la Ronda Oest de Sabadell
-  Futur Park & R&D de la Fàbrica de Can Llong
-  Ampliació de la línia S2 de FGC fins a Castell del Vallès

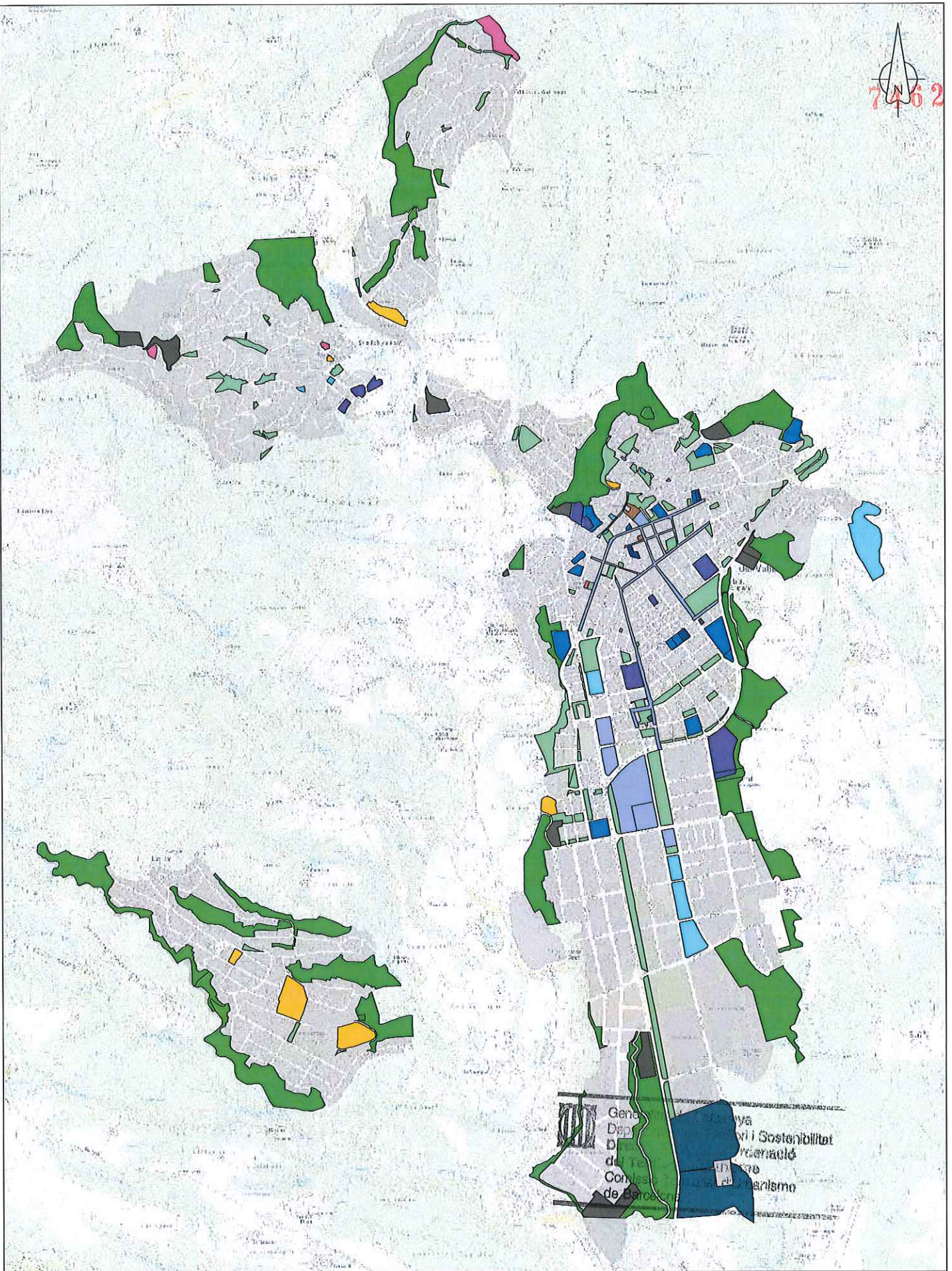
 Futures estacions de la línia S2
 Futura Ronda del Vallès (proposta del Ministeri)
 Enllaç amb la B-124
 Futura Ronda Est de Sabadell
 Enllaç amb la Ronda Est
 Línia actual de tren

3 PLANEJAMENT SUPRAMUNICIPAL

ACTUACIONS D'ALTRES ADMINISTRACIONS

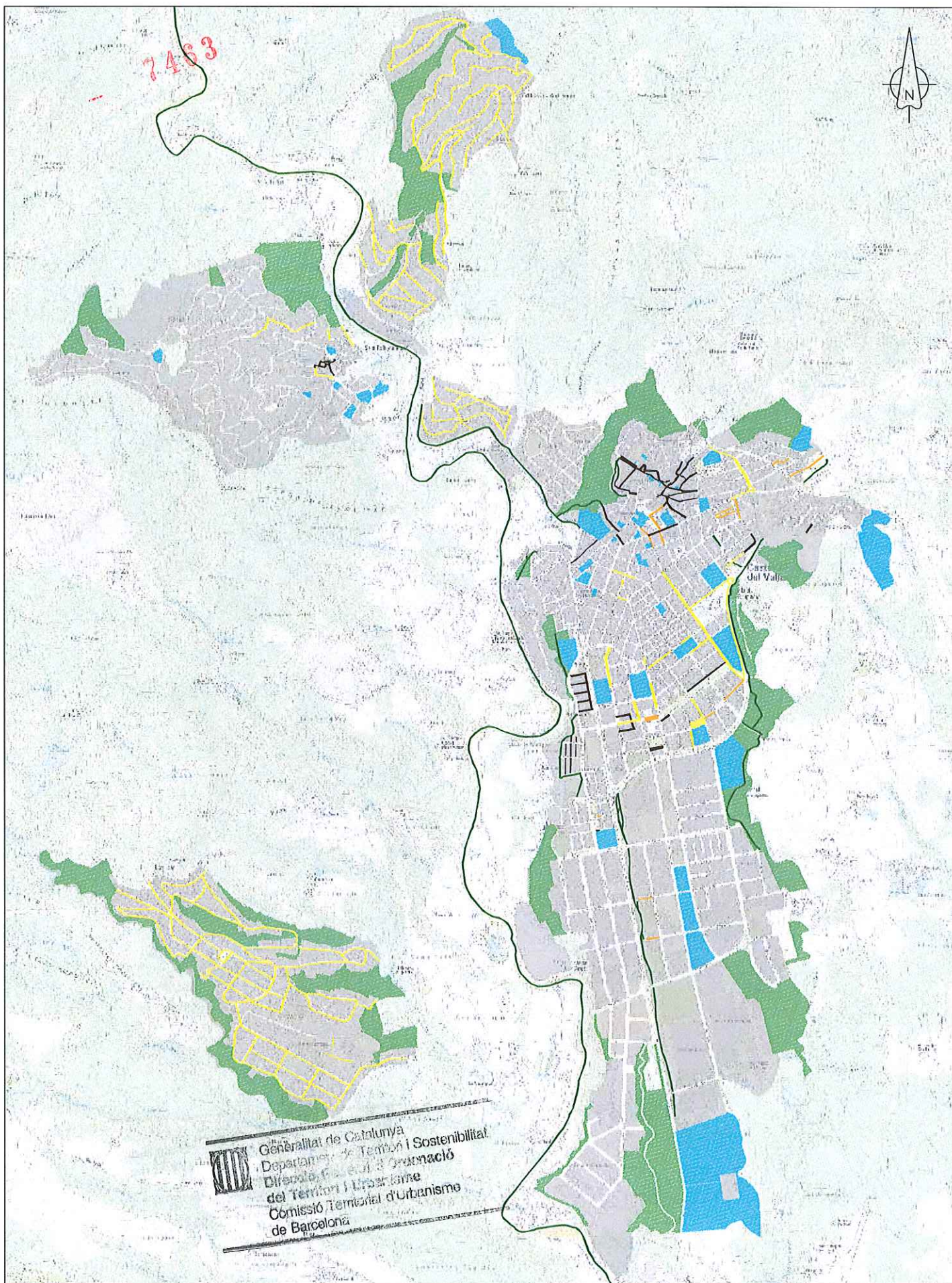
 AJUNTAMENT DE CASTELLAR DEL VALLÈS

Exodus 1:18,000 0 100 300



POLS ATRACTORS ACTUALS

- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| ■ Àrees verdes | ■ Equipament associatiu | ■ Equipament esportiu |
| ■ Comercial | ■ Equipament cultural | ■ Equipament sanitari-assistencial |
| ■ Dotacions comunitàries privades | ■ Equipament d'àmbit supramunicipal | ■ Places i jardins |
| ■ Equipament administratiu i serveis urbans | ■ Equipament educatiu | ■ Reserva equipaments |



XARXA DE VIANANTS

- Zones de velocitat 30
- Carrer per a vianants
- Prioritat Inversa
- Itineraris de vianants

- Zones verdes
- Equipaments


 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

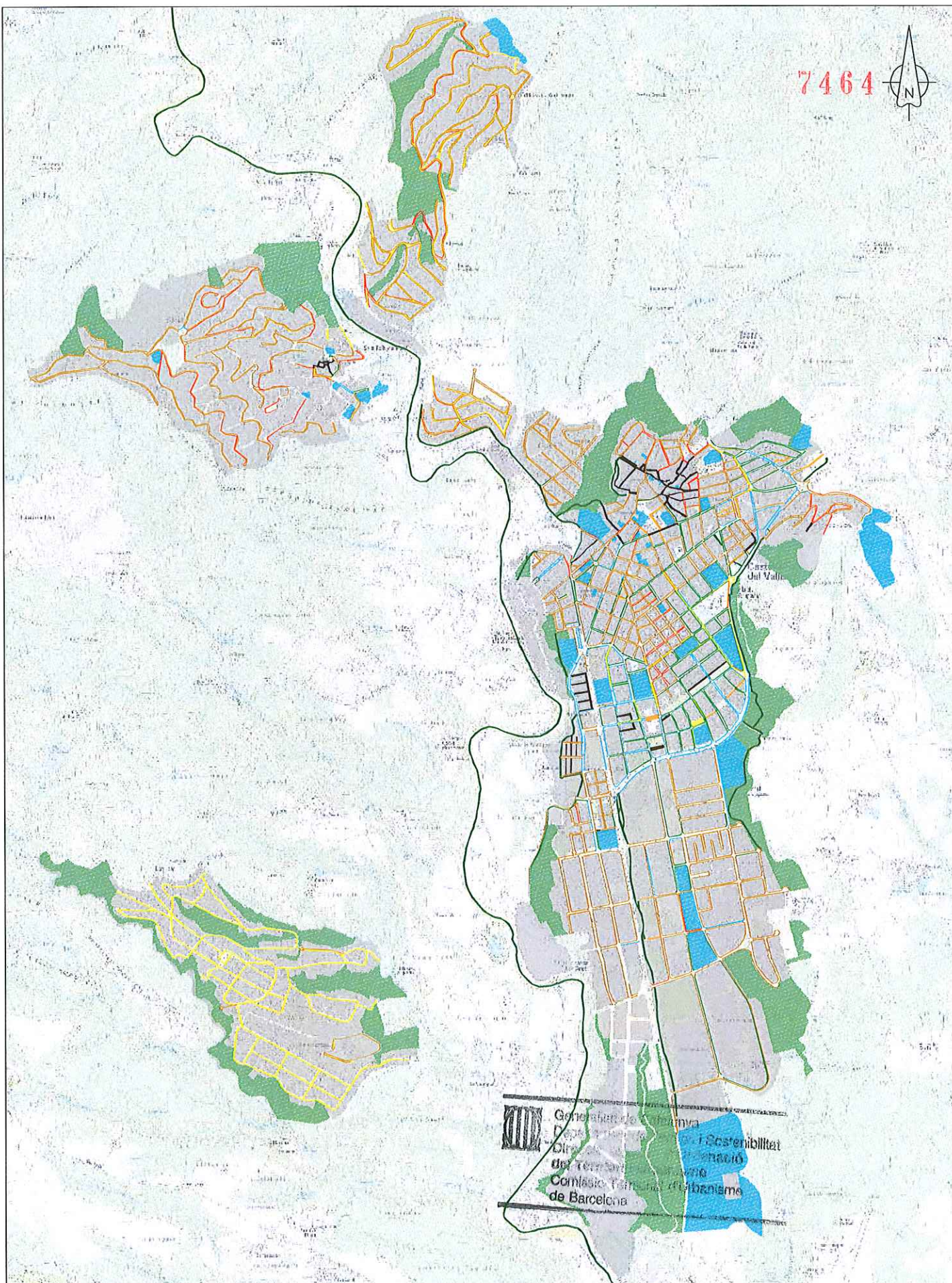
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

DOCUMENT D'INFORMACIÓ
 REVISIÓ DEL PDUU 1989. INICI DEL PLA, FEBRER 2014
5 XARXA ACTUAL DE VIANANTS
 ITINERARIS PER A VIANANTS


 AJUNTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

Escala 1:18.000
 0 100 200

7464



AMPLADES ÚTILS DE LES VORERES

- | | | |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| — A ≤ 0,90m | — Carrer per a vianants | — Zones verdes |
| — 0,90 m < A ≤ 2m | — Prioritat Invertebrats | — Equipaments |
| — 2 < A ≤ 3m | | |
| — A > 3m | | |

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

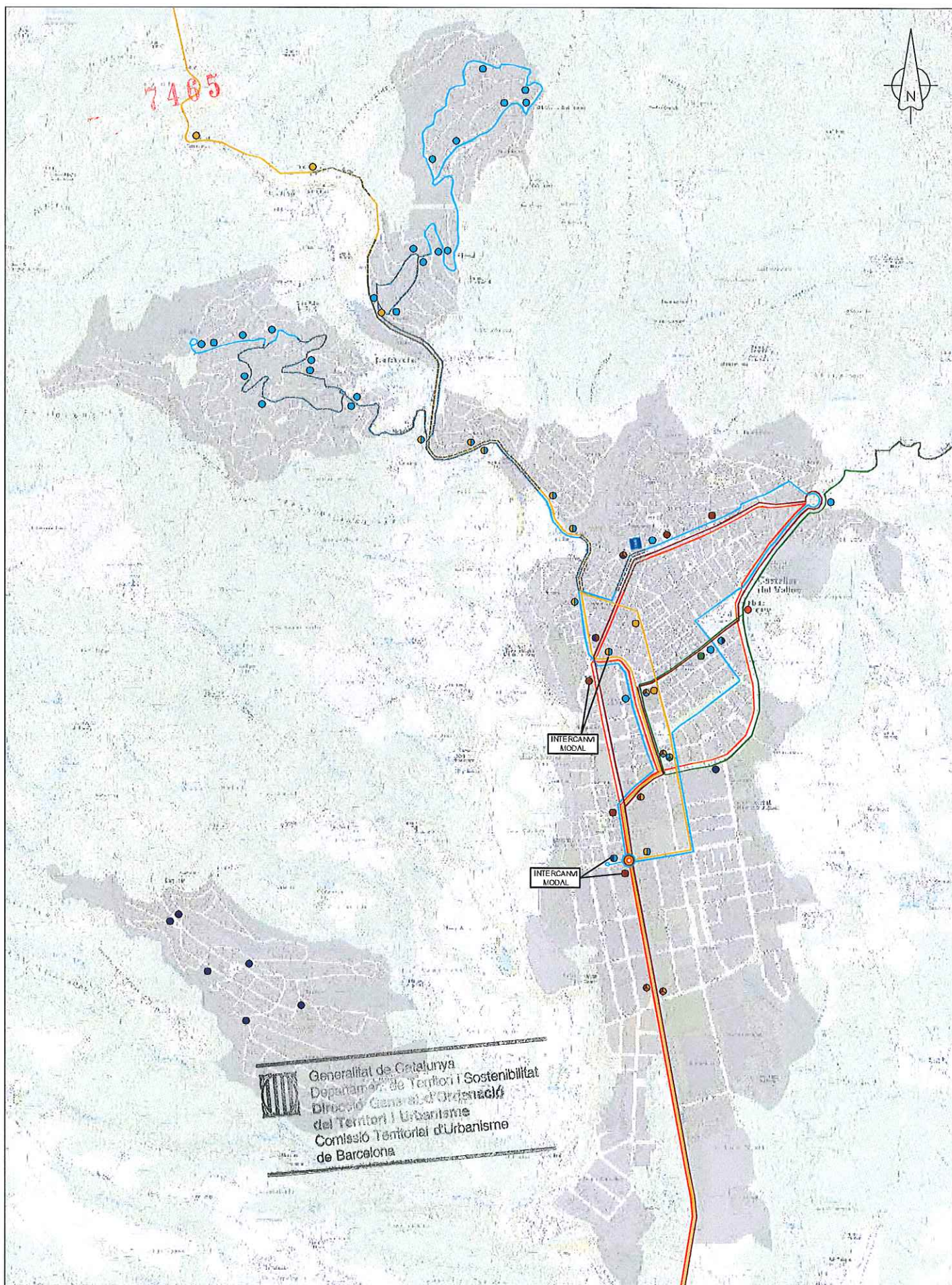
DOCUMENT D'INFORMACIÓ
5 XARXA ACTUAL DE VIANANTS

AMPLADES DE VORERES

AMAJTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

REVISIÓ DEL POOU 1999. NOIAL DEL PLA. FEBRER 2014

Escala 1:10.000 0 100 200



7495



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

LINES D'AUTOBUS URBÀ

C4
SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC
A LA DEMANDA (TAXI)

Parades

LINES D'AUTOBUS INTERURBÀ

C1
C3
N65
Caldes - Castellà
Parades d'autobus

TAXI

Parada de taxi

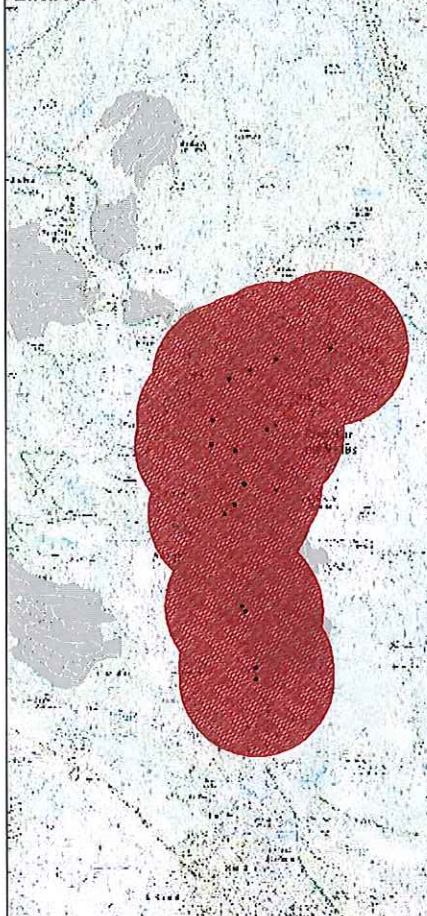
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS
DOCUMENTS D'INFORMACIÓ
REVISIÓ DEL PDUU 1999, PAGAL DEL PLA, FEBRER 2014
6 XARXA ACTUAL DE TRANSPORT PÚBLIC



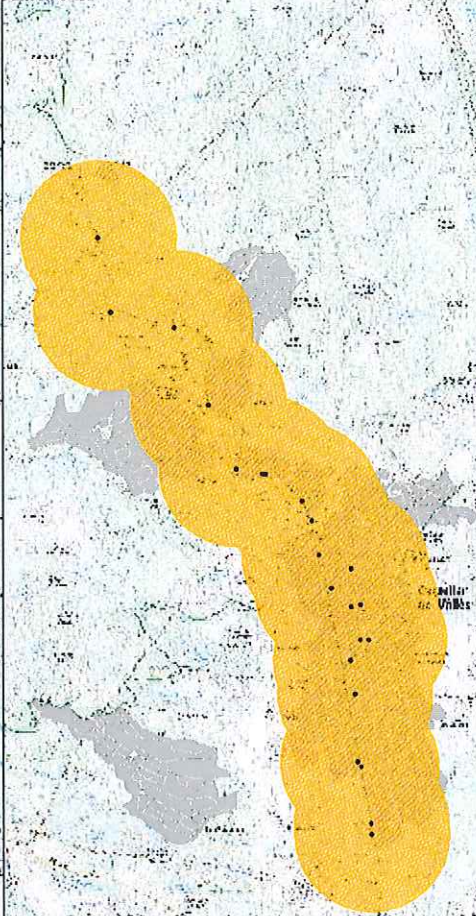
AJUNTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

Escala 1:18.000 0 100 200

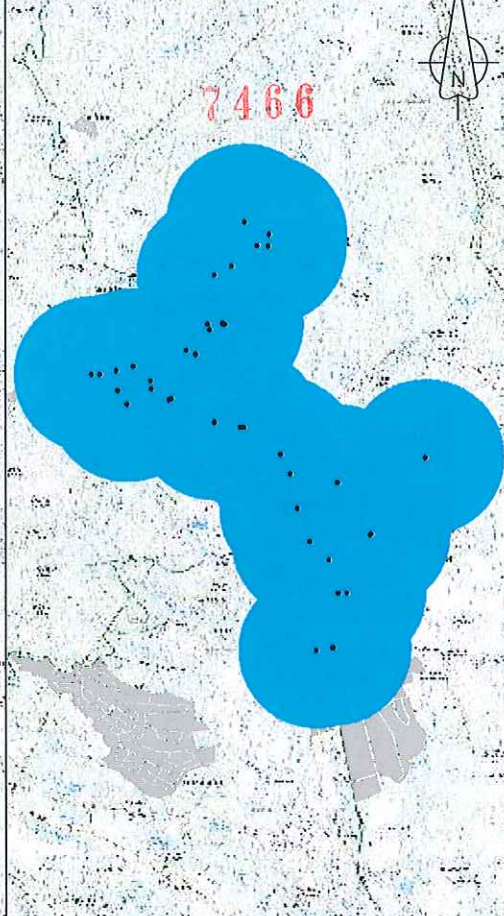
LÍNIA C1



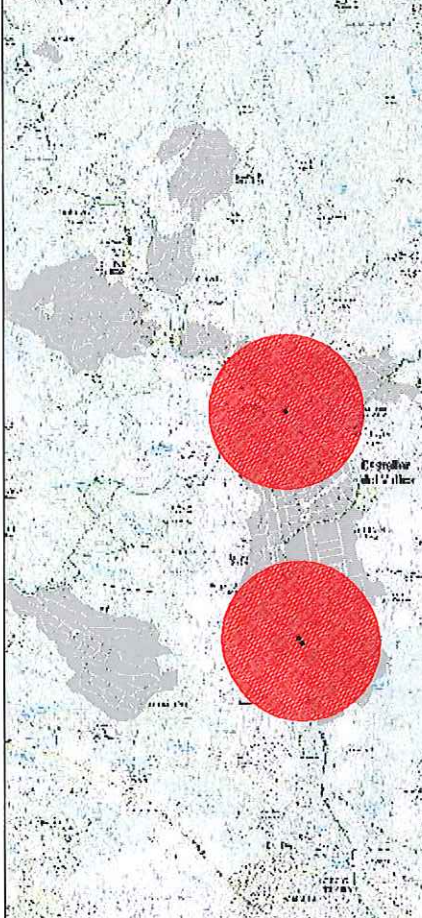
LÍNIA C3



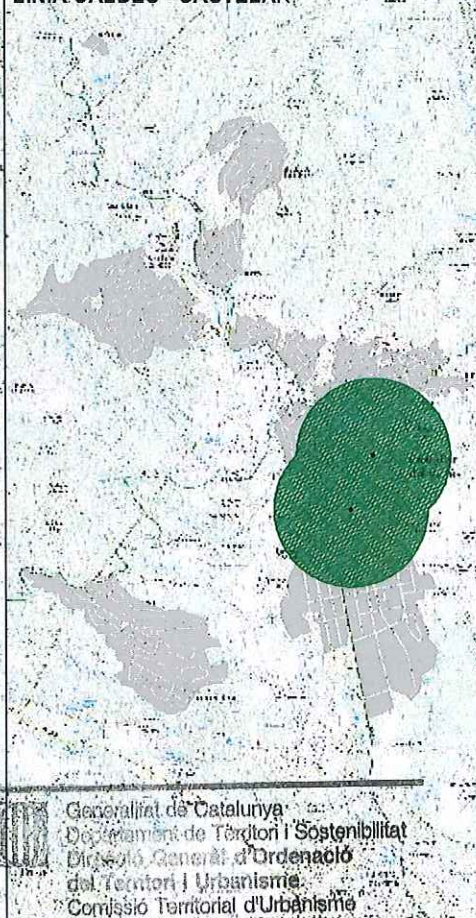
LÍNIA C4



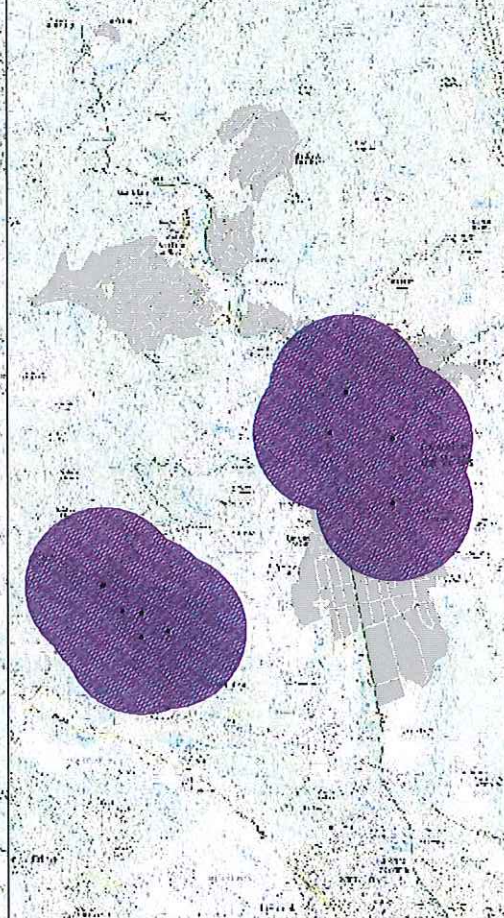
N65 (NOCTURN)



LÍNIA CALDÉS - CASTELLAR



TRANSPORT A LA DEMANDA



COBERTURA PARADES

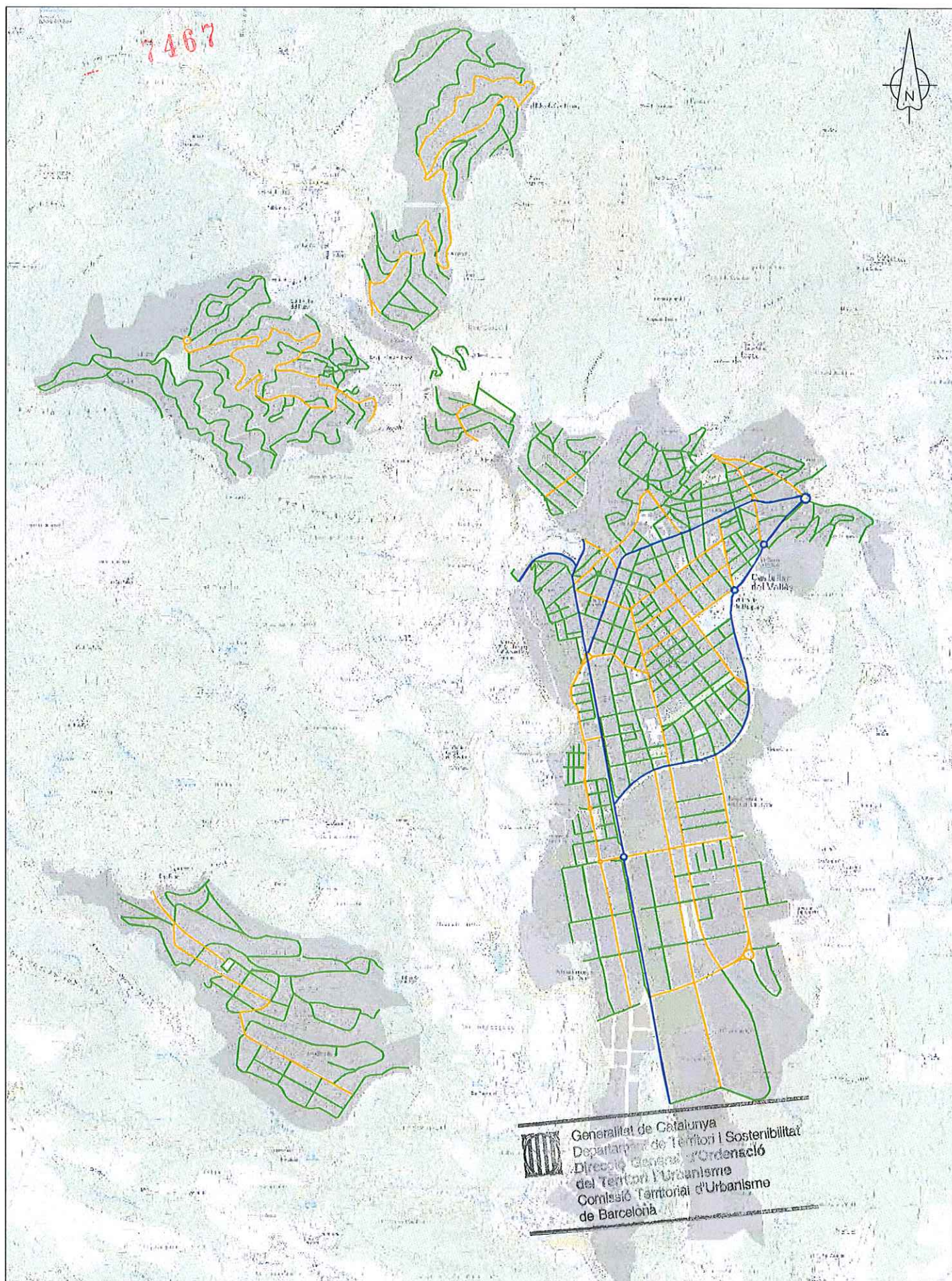
- Parades d'autobús
- Cobertura de 750 m
- LÍNIA C1
- LÍNIA C3
- LÍNIA C4
- N65
- Caldes - Castellar
- Transport a la demanda

Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLAR DEL VALLÈS
 DOCUMENT D'INFORMACIÓ
 7 COBERTURA DEL TRANSPORT PÚBLIC

AJUNTAMENT DE CASTELLAR DEL VALLÈS

Escala 1:20.000



XARXA VIÀRIA URBANA

- Vies principals urbanes
- Vies secundàries urbanes
- Vies veïnals



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS
 DOCUMENTS D'ORDENACIÓ
 8. JERARQUIA VIÀRIA



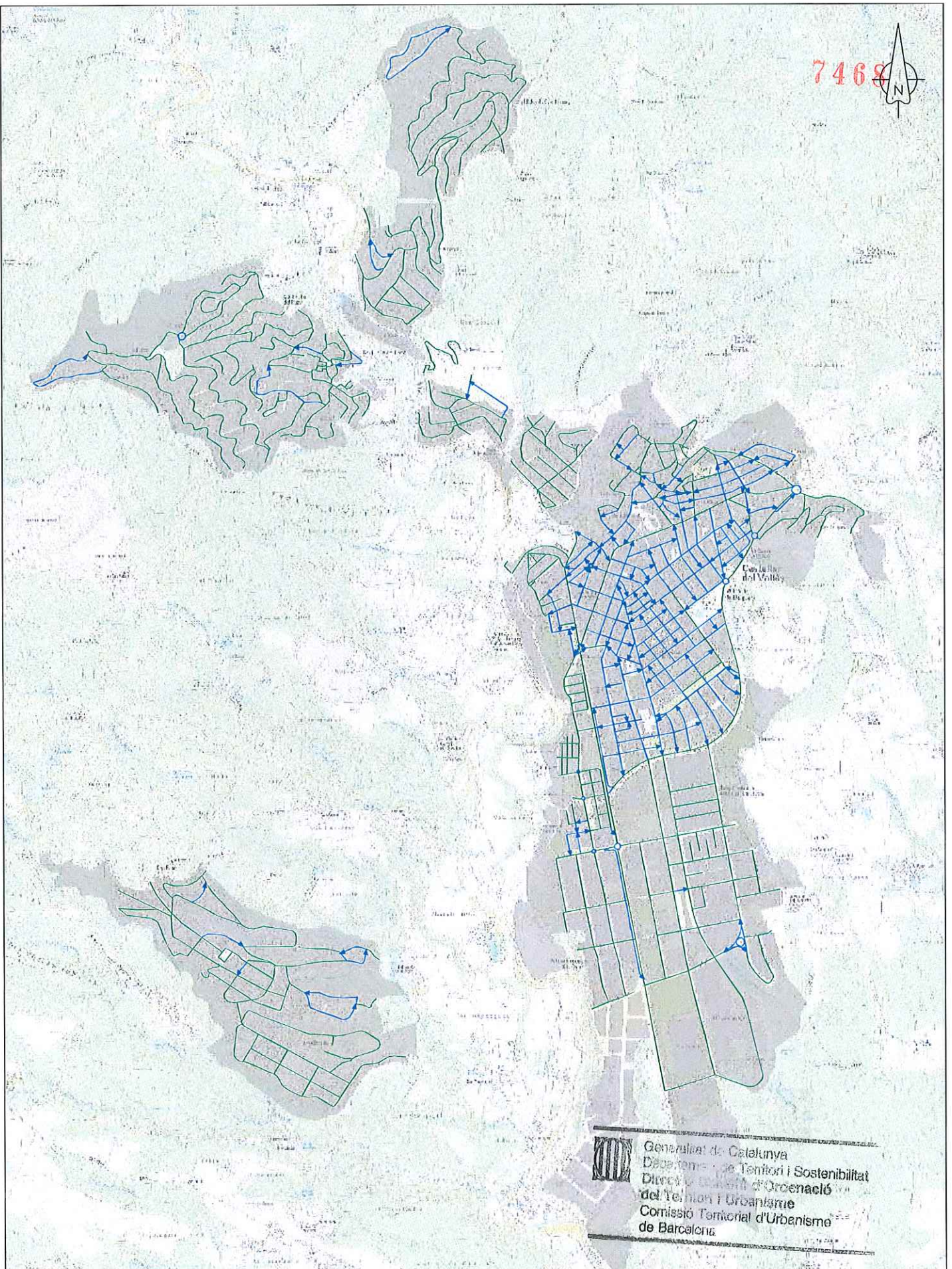
AJUNTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

Escala 1:18.000

0 100 200



7468



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

SENTITS DE CIRCULACIÓ

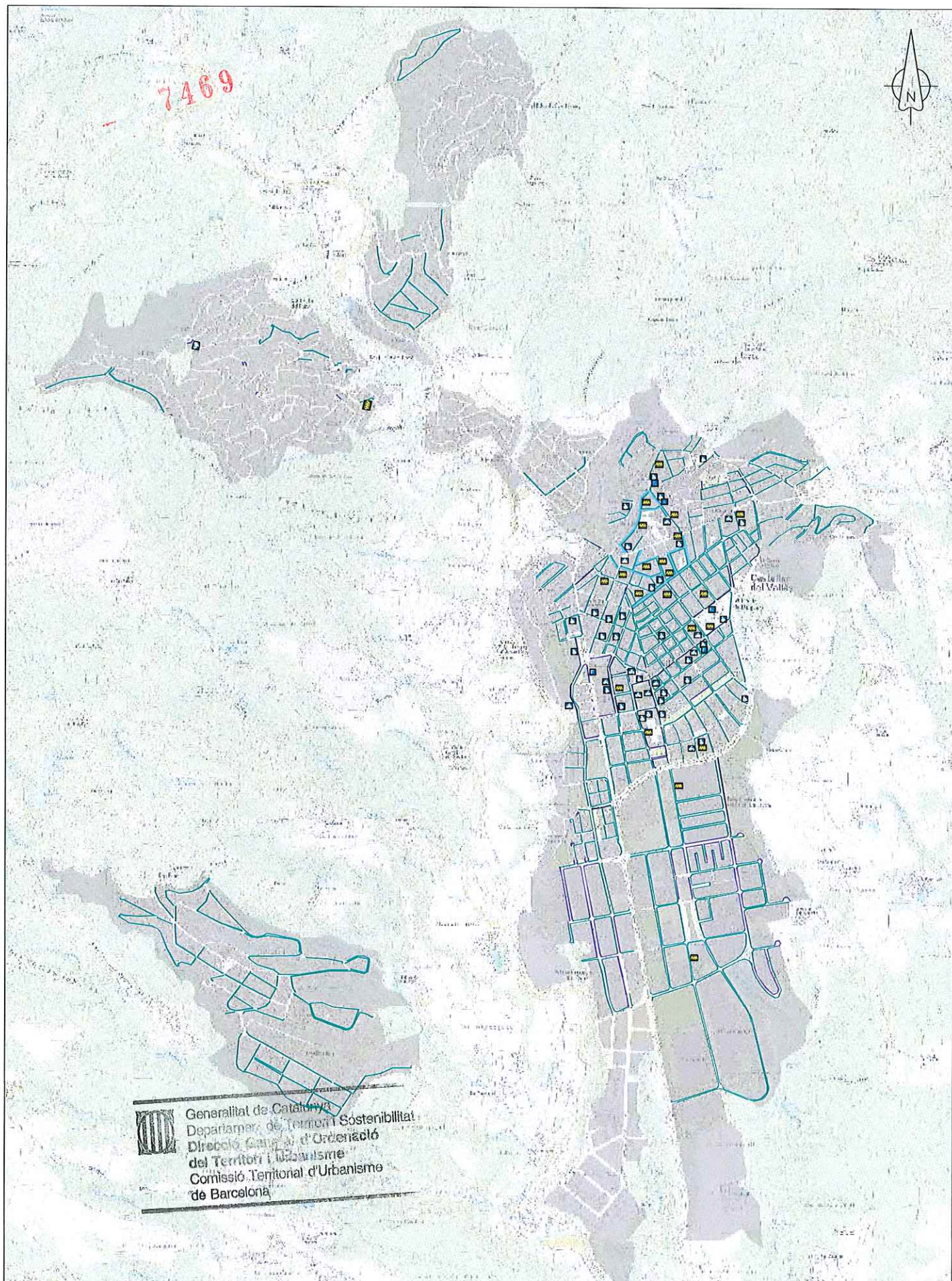
- > Unidireccional
- Bidireccional

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS
DOCUMENTS D'INFORMACIÓ
9 SENTITS DE CIRCULACIÓ



AJUNTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

Escala 1:10.000 0 100 300



TIPUS D'APARCAMENT

- | | | | |
|--|-------------|--|------------------------------------------------|
| | Cordó | | Places per PMR (persones de mobilitat reduïda) |
| | Bateria | | Places reservades |
| | Semibateria | | Places de motxs |
| | Zona blava | | Càrrega i descàrrega |

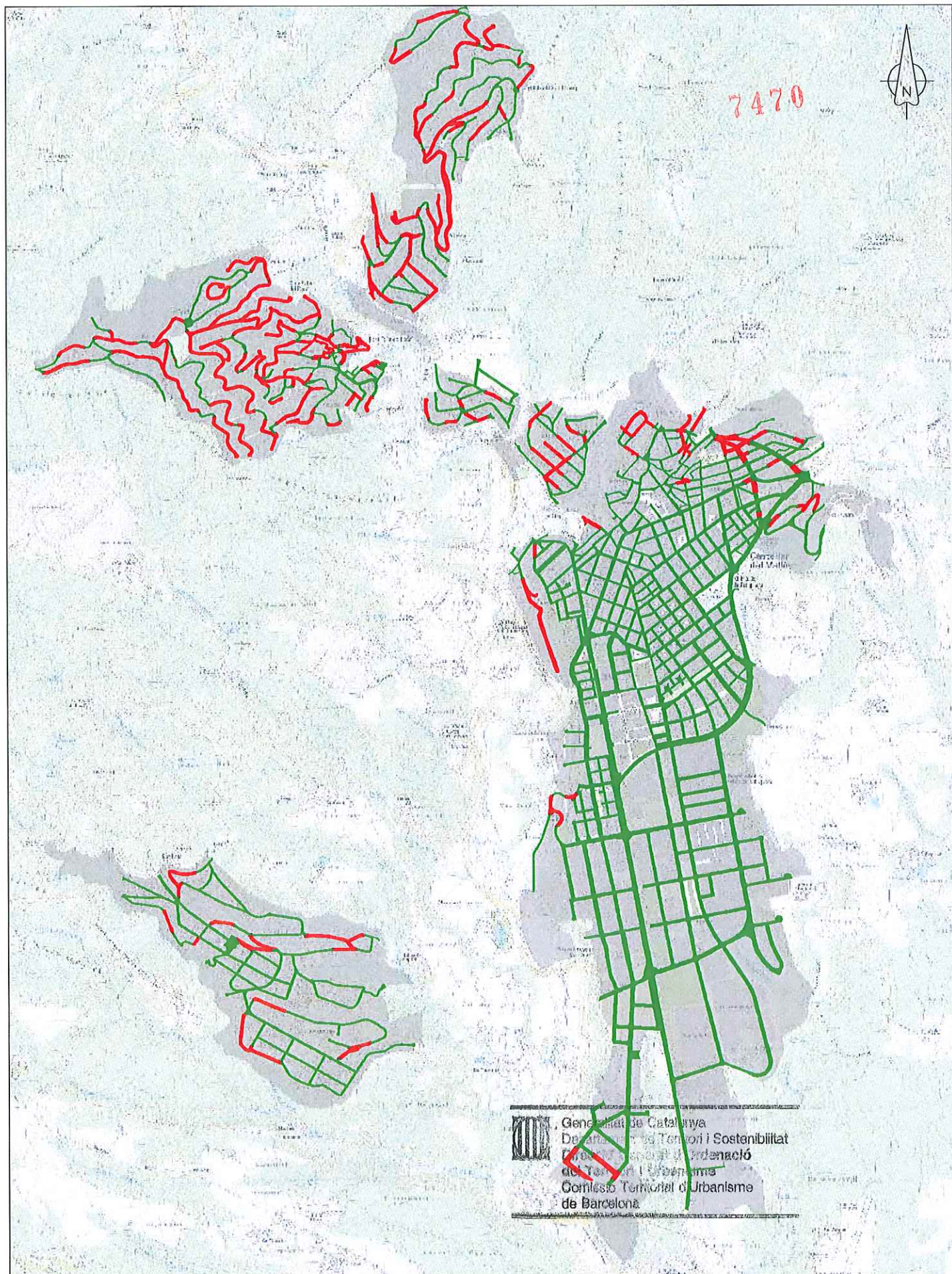
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS
DOCUMENTS D'INFORMACIÓ
REVISIÓ DEL POOU 1979, INICIAL DEL PLA, FEBRER 2014
10 INVENTARI D'APARCAMENT



AJUNTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

Escala 1:18.000 0 100 300





PENDENTS DELS CARRERS


- 0 - 8%
- > 8%

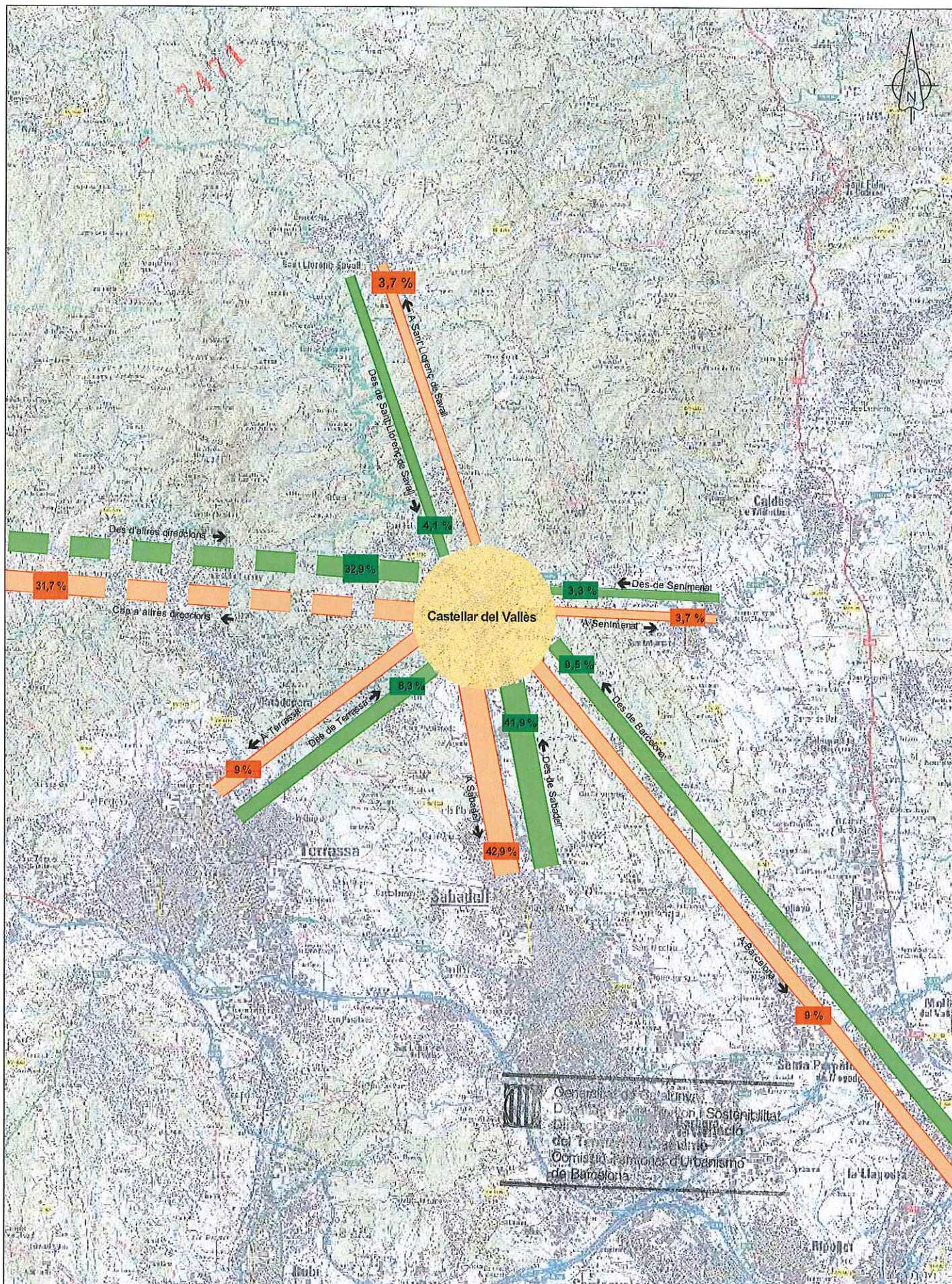


Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Consell de Territori i Urbanisme
 de Barcelona

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS
 DOCUMENTS D'INFORMACIÓ
 11 PENDENTS DELS CARRERS

 AJUNTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

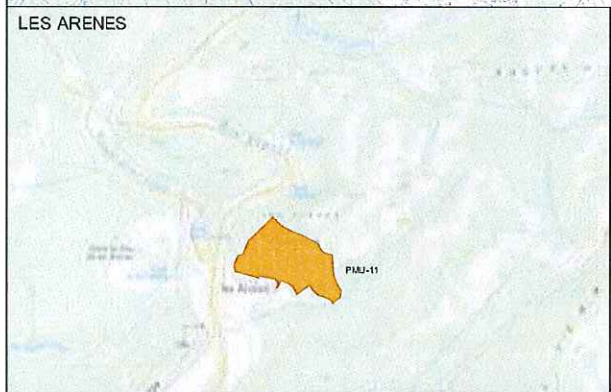
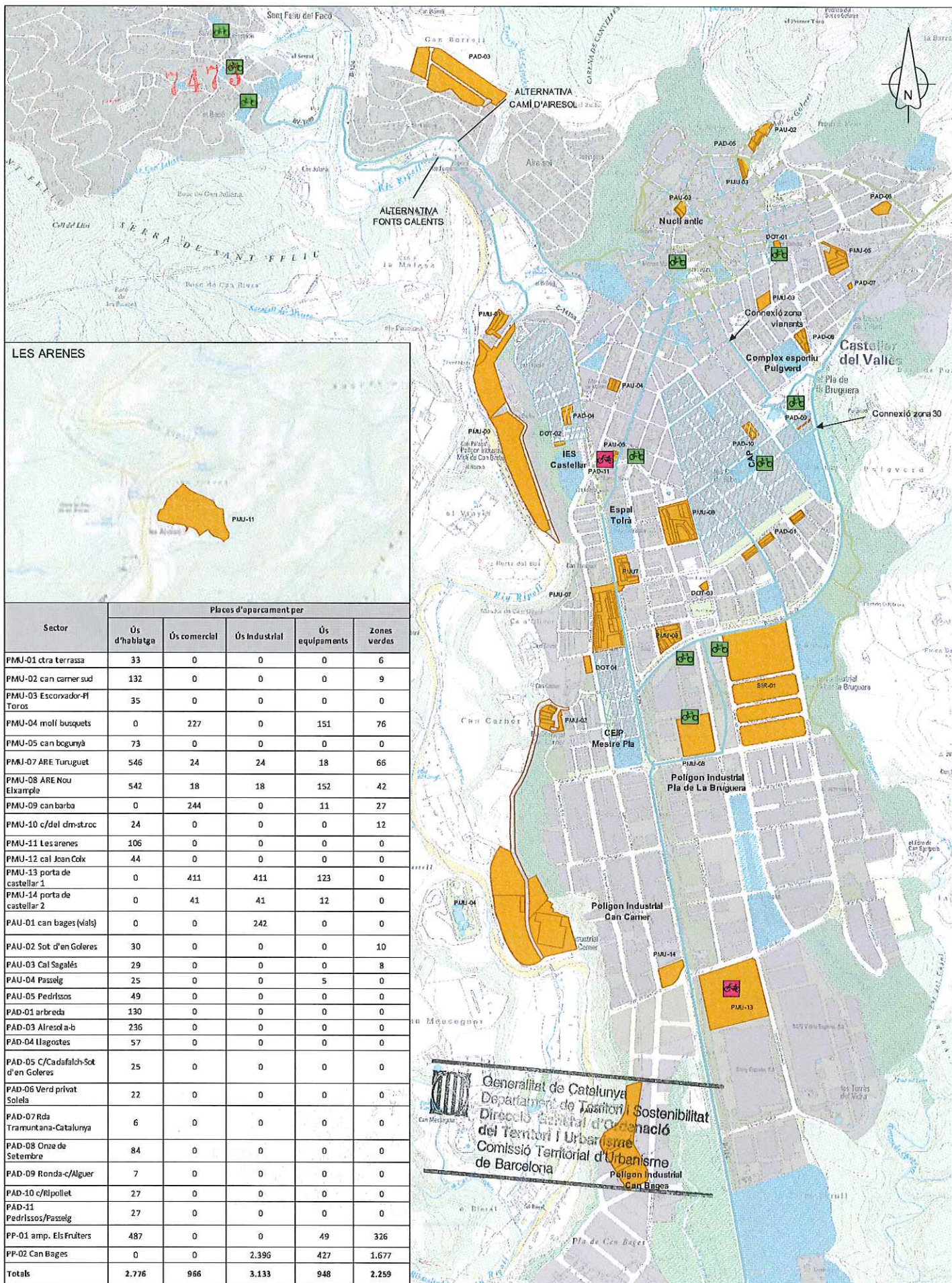
Escala 1:18.000 0 100 200 



POLS ATRACTORS

- Desplaçaments desde altres municipis
- Desplaçaments cap a altres municipis
- 00 % Percentatge de desplaçaments respecte al total de desplaçaments externs

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS
DOCUMENTS D'INICIACIÓ
REVISIÓ DEL POU 1610. INICIAL DEL PLA: FEBRER 2014
12 ANÀLISI DE LA MOBILITAT EXTERNA



Sector	Places d'aparcament per				
	Ús d'habitatge	Ús comercial	Ús industrial	Ús equipaments	Zones verdes
PMU-01 ctra terrassa	33	0	0	0	6
PMU-02 can carner sud	132	0	0	0	9
PMU-03 Escorador-FI Toros	35	0	0	0	0
PMU-04 moll busquets	0	227	0	151	76
PMU-05 can bogunyà	73	0	0	0	0
PMU-07 ARE Turuguet	546	24	24	18	66
PMU-08 ARE Nou Elxample	542	18	18	152	42
PMU-09 can barba	0	244	0	11	27
PMU-10 c/del dm-stroc	24	0	0	0	12
PMU-11 Les arenes	106	0	0	0	0
PMU-12 cal Joan Colx	44	0	0	0	0
PMU-13 porta de castellar 1	0	411	411	123	0
PMU-14 porta de castellar 2	0	41	41	12	0
PAU-01 can bages (vials)	0	0	242	0	0
PAU-02 Sot d'en Gleres	30	0	0	0	10
PAU-03 Cal Sagalés	29	0	0	0	8
PAU-04 Passelg	25	0	0	5	0
PAU-05 Pedrissos	49	0	0	0	0
PAD-01 arbrada	130	0	0	0	0
PAD-03 Alresol a-b	236	0	0	0	0
PAD-04 Ilagostes	57	0	0	0	0
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Gleres	25	0	0	0	0
PAD-06 Verd privat Solela	22	0	0	0	0
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya	6	0	0	0	0
PAD-08 Onze de Setembre	84	0	0	0	0
PAD-09 Ronda-c/Alguer	7	0	0	0	0
PAD-10 c/Ripollat	27	0	0	0	0
PAD-11 Pedrissos/Passelg	27	0	0	0	0
PP-01 amp. Els Frutiers	487	0	0	49	326
PP-02 Can Bages	0	0	2.396	427	1.677
Totals	2.776	966	3.133	948	2.259

ACTUALITAT

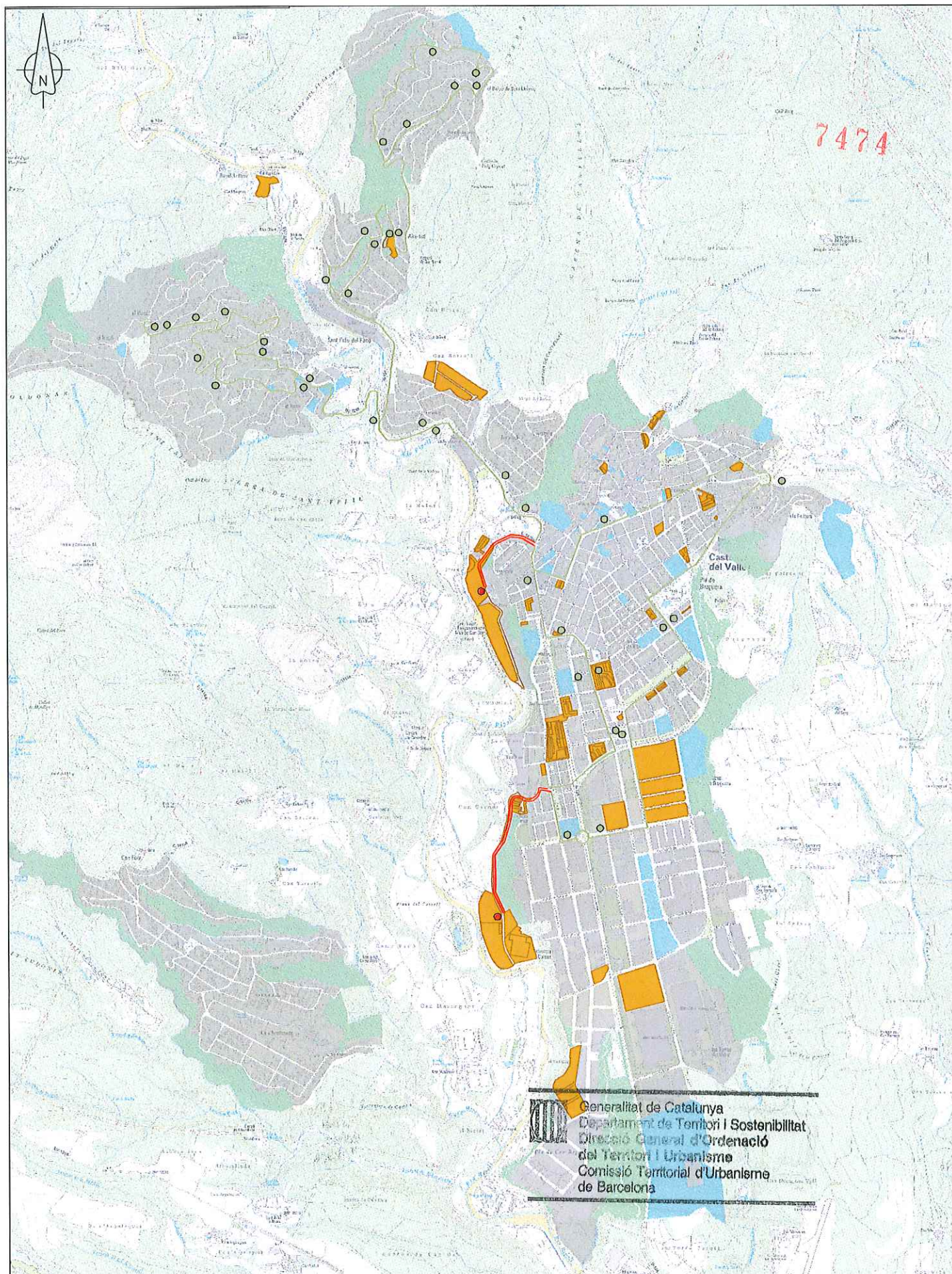
- Zones verdes
- Equipaments
- Zona del mercat
- Xarxa de bicicletes
- Xarxa de vianants

PROPOSTES PMU

- Xarxa de bicicletes
- Xarxa de vianants
- Zona 30
- Aparcament per a bicicletes
- Aparcament segur per a bicicletes

Sectors planejats

Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona



ACTUALITAT

— Línies C4

● Parades línies C4

■ Zones verdes

■ Equipaments

PROPOSTA PMU

— Línies C4

● Parades línies C4

■ Sectors planejament

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS
 DOCUMENTS D'INFORMACIÓ
 15 XARXA DE TRANSPORT PROPOSTA

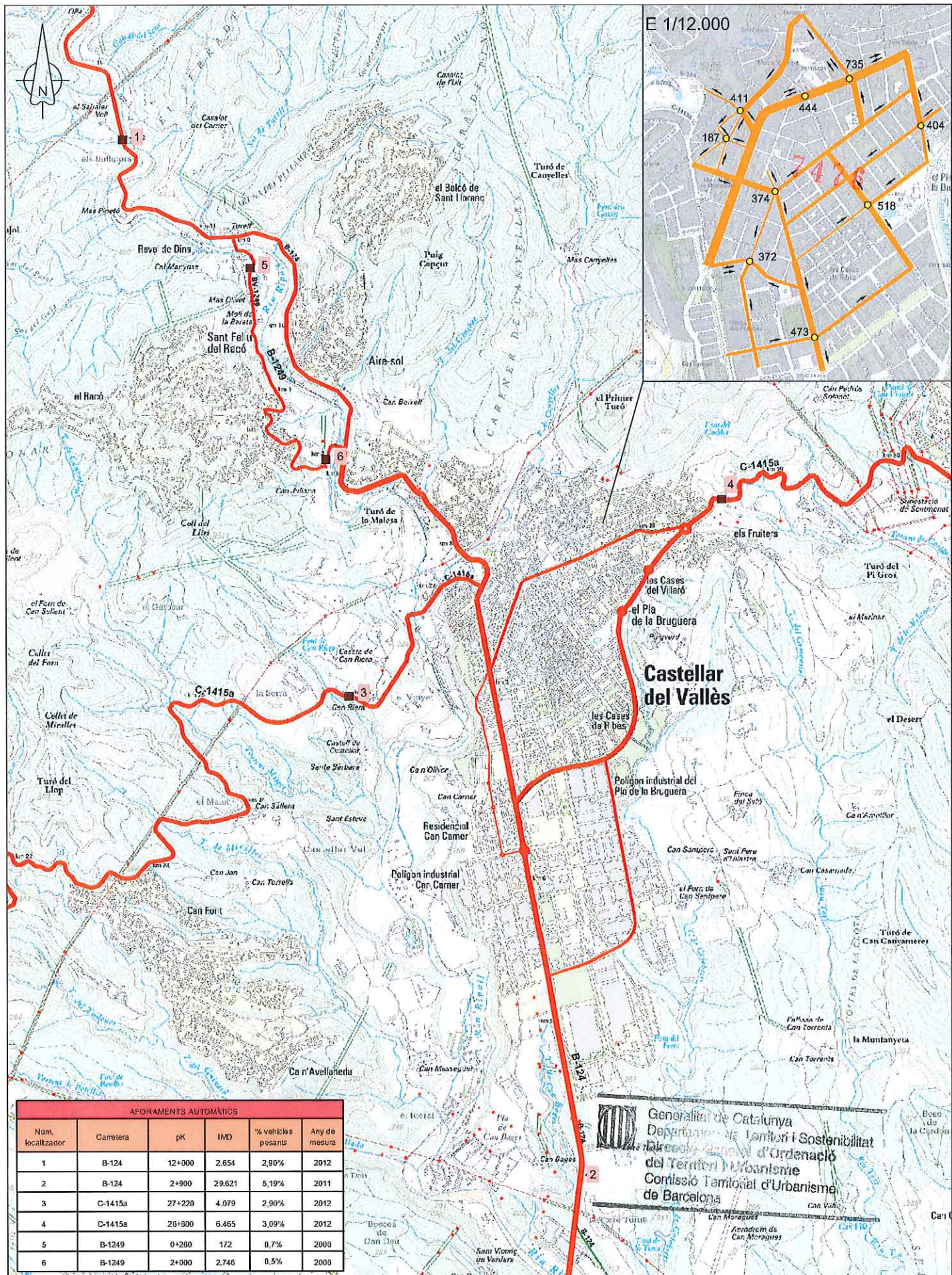
Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

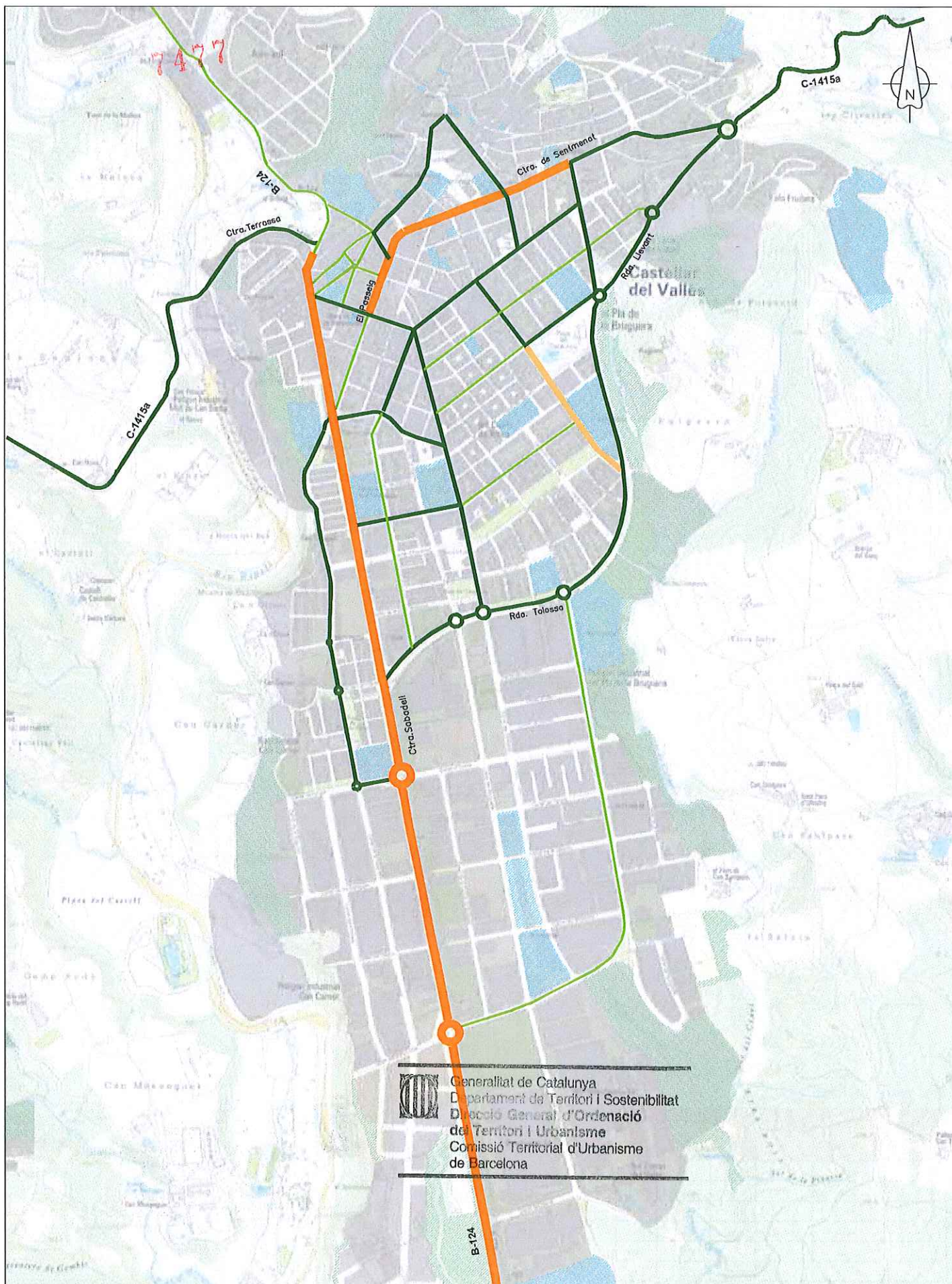
Revisió del POCU 1989. INICIAL DEL PLA, FEBRER 2014



AJUNTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

Escala 1:12.000 0 150 300





ACTUALITAT	
■	Zones verdes
■	Equipaments

CAPACITAT DELS VIALS	
■	0 - 25 %
■	25 - 50 %
■	50 - 75 %
■	75 - 90 %
■	90 - 100 %



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLÀ DEL VALLÈS
 DOCUMENT D'INFORMACIÓ REVISIÓ DEL POSU 1999. INICIAL DEL PLA: FEBRER 2014
 18 CAPACITAT DELS VIALS ANY 2026



AJUNTAMENT DE CASTELLÀ DEL VALLÈS

Escala 1:10.000 0 100 200

LES ARENES

AIRE-SOL I ST FELIU DEL RACÓ

Sector	Núm. Places aparcament turismes	Núm. Places aparcament motocicletes
PMU-01 ctra terrassa	17	8
PMU-02 can caner sud	66	33
PMU-03 Escorxador-Pi Toros	18	9
PMU-04 molí busquets	0	0
PMU-05 can bogunyà	37	18
PMU-07 ARE Turuguet	273	137
PMU-08 ARE Nou Eixample	271	135
PMU-09 can barba	0	0
PMU-10 c/del dm-stroc	12	6
PMU-11 Les arenes	53	27
PMU-12 cal Joan Coix	22	11
PMU-13 porta de castellar 1	0	0
PMU-14 porta de castellar 2	0	0
PAU-01 can bages (vials)	0	0
PAU-02 Sot d'en Golerès	15	7
PAU-03 Cal Sagalés	15	7
PAU-04 Passeig	13	6
PAU-05 Pedrissos	24	12
PAD-01 arbreda	65	32
PAD-03 Airesol a-b	118	59
PAD-04 Uagostes	29	14
PAD-05 C/Cadafalch-Sot d'en Golerès	13	6
PAD-06 Verd privat Soleia	11	5
PAD-07 Rda Tramuntana-Catalunya	3	1
PAD-08 Onze de Setembre	42	21
PAD-09 Ronda-c/Alguer	3	2
PAD-10 c/Ripollet	14	7
PAD-11 Pedrissos/Passeig	14	7
Plans Parcial amb planejament aprovat	0	0
PP-01 amp. Els Fruïters	244	122
PP-02 Can Bages	0	0
Totals	1.388	694

ACTUALITAT

- Zones verdes
- Equipaments

PROPOSTES PMU

- Bosses d'aparcament

- Sectors planejament

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE CASTELLAR DEL VALLÈS
DOCUMENT D'INICIACIÓ
19 PROPOSTA D'APARCAMENTS



AJUNTAMENT DE CASTELLAR DEL VALLÈS

Escala 1:12.000

0 100 500

