



Proposta de Pla de Mobilitat per a nous eixos comercials a Mataró

Proposta de Pla de Mobilitat per a nous eixos comercials a Mataró

EQUIP REDACTOR

Ole Thorson
Dr. Enginyer de camins, canals i ports

Joan Estevadeordal
Cap d'estudis

Bernat Borràs
Enginyer tècnic d'obres públiques

Antonio Moyano
Delineant projectista

Amb el suport de tot l'equip tècnic



Empresa certificada
ISO-9001:2000



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT

Verificació del projecte	
Per	
Data	

SUMARI

1. INTRODUCCIÓ	1
----------------------	---

BLOC I ANÀLISI **Model comercial actual**

2. ANÀLISI DE LA DEMANDA (EMQ 2006)	3
3. CARACTERITZACIÓ DE LA OFERTA COMERCIAL	6
4. LOCALITZACIÓ DE LA OFERTA COMERCIAL	7
5. QUALIFICACIÓ DE LA OFERTA COMERCIAL	12
6. LES INFRAESTRUCTURES URBANES DE SUPORT	13

BLOC II OBJECTIUS **Criteris generals d'actuació**

7. OBJECTIUS.....	52
8. CRITERIS GENERALS D'ACTUACIÓ.....	53
9. GUIA BÀSICA D'ACTUACIONS	54

BLOC III ACTUACIONS

10. ACTUACIONS DE MILLORA DELS EIXOS COMERCIALS	73
---	----

1. INTRODUCCIÓ

El present estudi neix del Pacte per al desenvolupament econòmic i social de Mataró. També es contempla la redacció del pla en el conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Mataró i les diverses associacions de comerciants de la ciutat, amb diverses actuacions lligades a l'arribada d'una nova gran superfície comercial.

Mataró està creixent, sobretot en serveis i oferta comercial, en una comarca dinàmica i amb noves accions estratègiques. L'augment de serveis metropolitans canvia el mode d'accedir a la ciutat i les exigències de la mobilitat interna.

La consolidació com a centre comercial obert de la comarca requereix una imatge de mobilitat pensada per al client i una acció didàctica, entre tots els agents, de com arribar, aparcar, serveis de transport públic i facilitats per a caminar.

Darrerament s'han fet públics els resultats de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006, que permet tenir una informació actualitzada de la mobilitat, tant ocupacional com personal a escala municipal. Aquestes dades també aporten informació arran als motius dels viatges – inclosos els desplaçaments de compres i els medis utilitzats.

Els desplaçaments per a compres impliquen un tros a peu, que ha d'adaptar-se a les necessitats de la mateixa manera que es treballa amb places d'aparcament, oferta d'autobús urbà i els accesos als aparcaments en vehicle privat.

Els objectius del present estudi són repassar la oferta comercial per eixos, valoració de l'oferta d'espai per a vianants en els eixos comercials i de connexions amb parades d'autobús i aparcaments, avaluació de la qualitat ambiental dels carrers comercials i possibilitats de millora, estudi de l'oferta de transport públic i els temps d'accés als eixos comercials en aquest mitjà, coneixement de l'oferta de places d'aparcament a l'àrea d'influència, proposta de criteri de valoració de qualitat d'accés comercial i propostes de millora en els eixos comercials i els seus accessos.

BLOC I

ANÀLISI

Model comercial actual

2. ANÀLISI DE LA DEMANDA (EMQ 2006)

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana realitzada per l'ATM l'any 2006, permet determinar els fluxos de desplaçaments en la mobilitat intermunicipal i les correspondències més fortes que s'estableixen entre els diferents punts del territori.

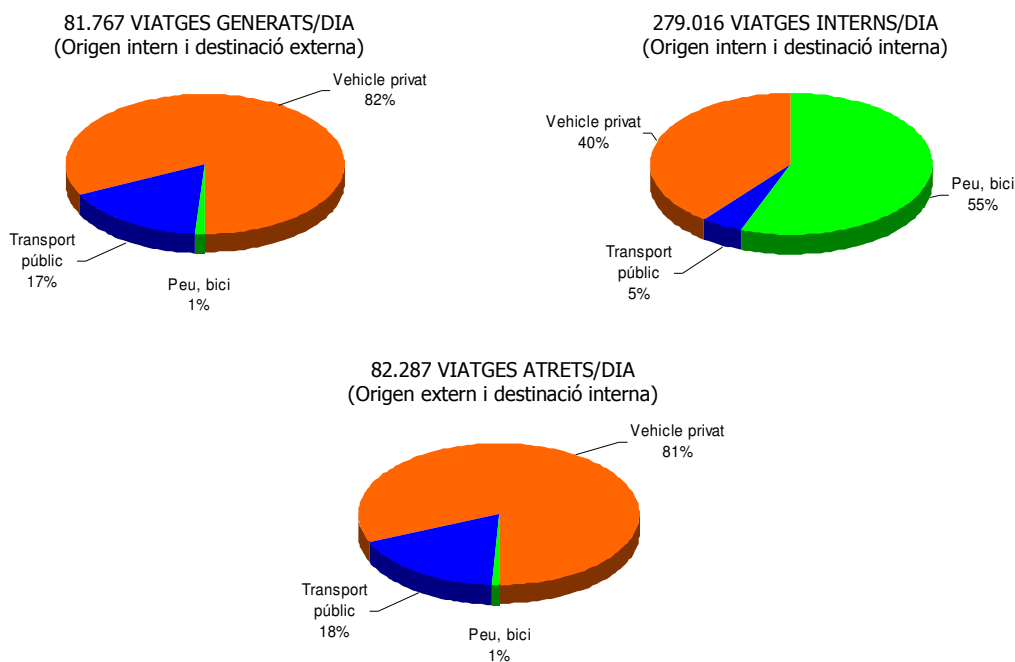
Segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana, a Mataró es produeixen un total de 443.000 desplaçaments diaris en dies feiners (interns i externs), sense comptar els desplaçaments a peu amb una durada inferior a 5 minuts, que suposen prop de 75.000 desplaçaments més.

Es realitzen 279.016 desplaçaments interns cada dia laborable a la ciutat de Mataró, que suposen un 63% del total. Quant a la distribució modal dels viatges amb origen i destinació Mataró, el 55% dels desplaçaments es realitzen a peu o en bicicleta, un 5% en transport públic mentre que el 40% restant es realitza en vehicle privat.

Hi ha 81.767 viatges que tenen origen Mataró i destinació un altre municipi. En aquest cas el vehicle privat és el mode predominant, assolint un 82% del total.

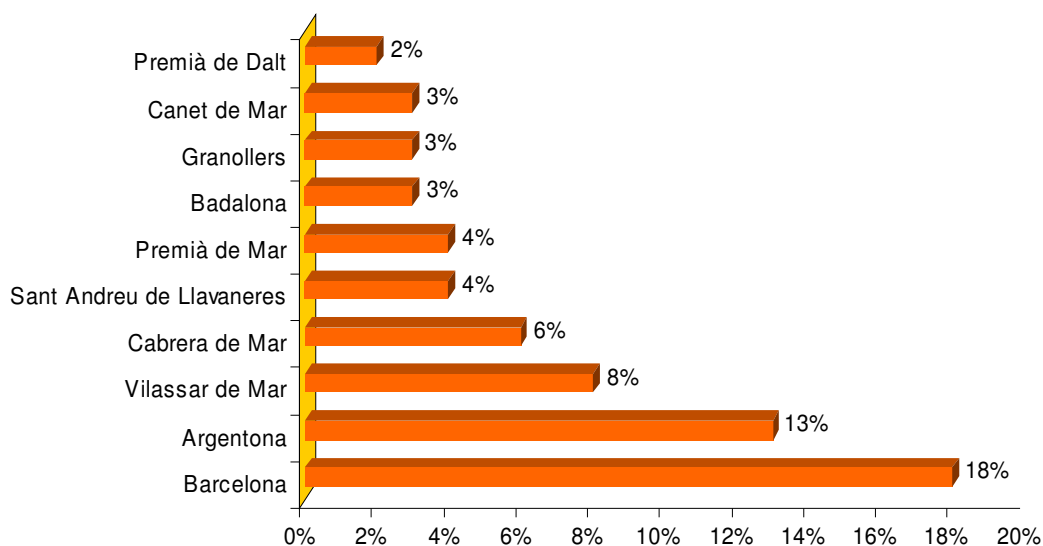
Finalment, 82.287 desplaçaments tenen com a origen un municipi extern i destinació Mataró, on el vehicle privat també és el mode predominant, amb un 81% del total.

Gràfics 2.1, 2.2 i 2.3 Distribució modal dels desplaçaments EMQ 2006

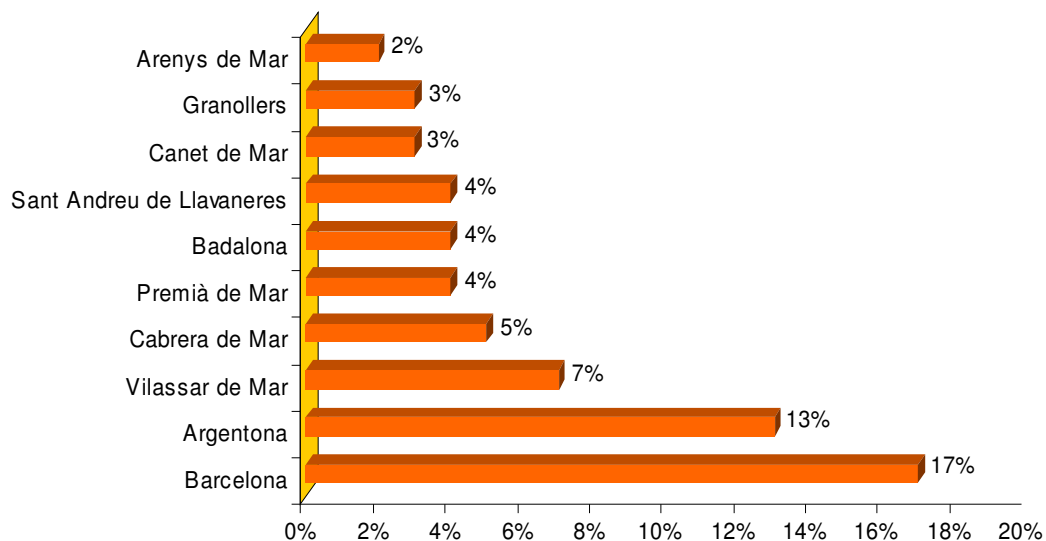


La principal destinació dels desplaçaments generats a Mataró es troba a Barcelona, amb un 18% de la mobilitat externa. En segon lloc, amb un 13% hi ha la veïna població d'Argentona, situant-se a continuació Vilassar de Mar amb un 7% i Cabrera de Mar amb un 6%. Quant als viatges atrets les proporcions són similars, essent també Barcelona la principal població de la qual provenen els viatges.

Gràfic 2.4 Principals destinacions dels desplaçaments amb origen Mataró



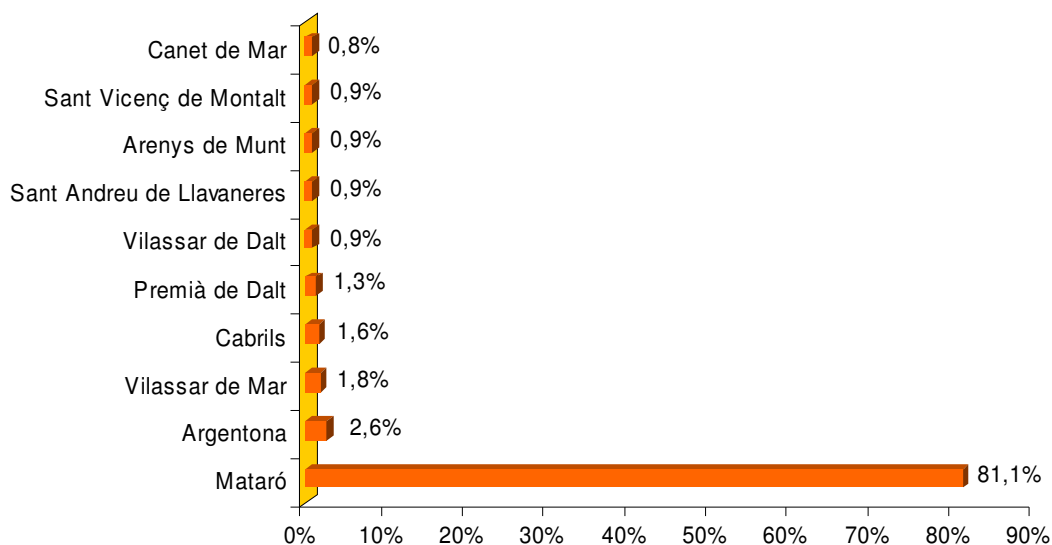
Gràfic 2.5 Principals orígens dels desplaçaments amb destinació Mataró



Proposta de Pla de Mobilitat per a nous eixos comercials a Mataró

La mobilitat per motiu de compres quotidianes o ocasionals suposa un total de 35.097 viatges diaris en dia feiner. En cap de setmana la xifra els viatges per motiu de compres s'eleva a 38.784.

Gràfic 2.6 Principals orígens dels desplaçaments amb destinació Mataró per motiu de compres



Tal com es pot observar al gràfic anterior, la majoria de compradors en comerços de Mataró provenen de la mateixa ciutat (81%) mentre que la resta es reparteix en diversos municipis, destacant les poblacions més properes a la capital del Maresme com són Argentona, Vilassar de Mar o Cabrils. La immensa majoria d'aquests desplaçaments es realitzen en vehicle privat, destacant únicament en el cas d'Argentona un ús notable del transport públic. En el cas de Mataró els viatges per motius de compres en transport públic suposen un 5% del total i a peu o en bicicleta un 66%.

3. CARACTERITZACIÓ DE LA OFERTA COMERCIAL

Mataró és una ciutat de comerç Mediterrani, que es caracteritza per ser un comerç diversificat, modern, de qualitat, professional i pròxim, que fomenta la convivència, la seguretat i el dinamisme de la ciutat.

El model comercial de la ciutat és dual, amb un comerç de tipus urbà situat en trames urbanes mixtes (comerç, residència i altres activitats econòmiques) i configurat en eixos comercials i un comerç de perifèria consistent en centres comercials tancats que responen majoritàriament a la demanda comarcal.

La oferta comercial de Mataró comprèn 2.000 establiments que representen una superfície de venda de 200.025 m² agrupada en la següent tipologia.

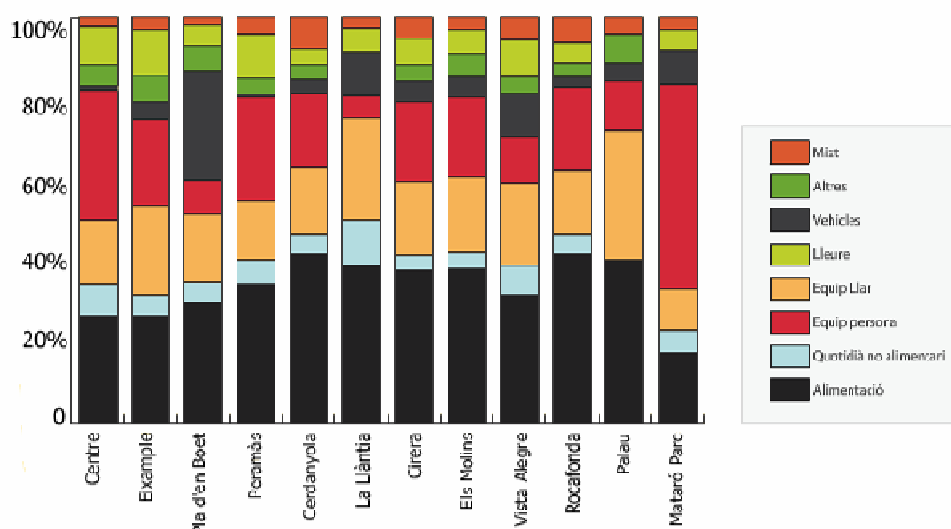
Taula 3.1. Oferta comercial de Mataró per sector (font: IMPEM)

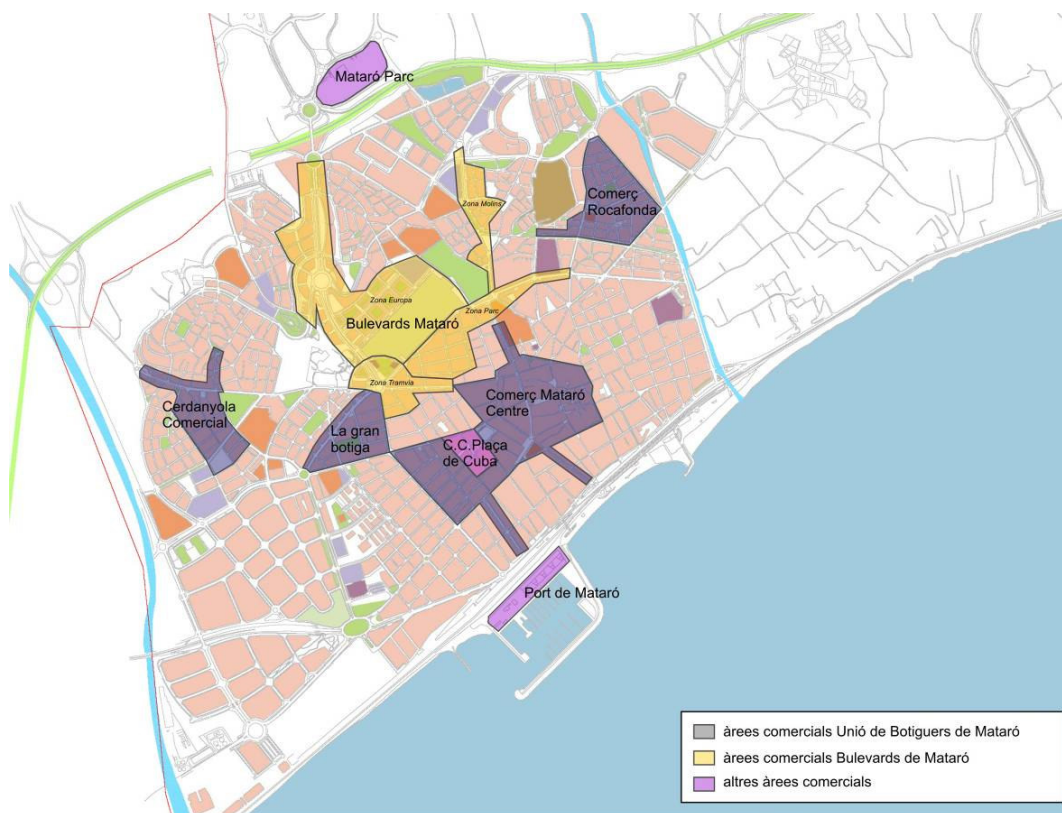
Sector	Núm. Establiments	% Establiments
Alimentació	666	32
Quotidià no alimentari	110	5
Equip persona	450	19
Equip llar	388	22
Lleure	156	7
Vehicles	100	5
Altres	119	6
Mixt	78	4
TOTAL	2067	100

4. LOCALITZACIÓ DE LA OFERTA COMERCIAL

Les diverses localitzacions dels comerços s'agrupen en eixos comercials, que poden ésser de centralitat històrica, de centralitat de barri o nous eixos de centralitat. En el cas de Mataró, les principals àrees comercials existents són Comerç Mataró Centre, Cerdanyola Comercial, Comerç Rocafonda, La Gran Botiga i Bulevards de Mataró. També es troben en fase de desenvolupament les àrees del Port Esportiu i la Ronda Barceló. A més, existeixen dos centres comercials tancats com són Mataró Parc i el futur Corte Inglés.

Gràfic 4.1 Localització de l'oferta comercial (font: IMPEM)





Gràfic 4.2 Ubicació de les diverses àrees comercials a Mataró

Comerç Mataró Centre

Comprèn un àmbit delimitat pels carrers Alfons XII, Sant Benet, Torrent, Argentona, Nou, Hospital i Camí Ral. La oferta consta d'establiments distribuïts entre serveis i comerç, especialitzat en moda i equipament de la llar. Els elements locomotors de la zona són els mercats de la plaça de Cuba i plaça Gran. Comerç Mataró Centre és gestionat per la Unió de Botiguers de Mataró.

La gran botiga

La zona està delimitada per la Ronda O'Donell, Ronda Prim, camí del Mig i Miquel Biada. Disposa d'una oferta de 130 establiments distribuïts principalment entre alimentació i equipament de la llar. La gran botiga és gestionada per la Unió de Botiguers de Mataró.

Comerç Rocafonda

Delimitat per carretera de Mata, ronda Rafael Estrany, avinguda del Perú i avinguda d'Amèrica. Disposa d'una oferta de 190 establiments distribuïts entre alimentació, bars i restaurants i equipaments de la persona. Comerç Rocafonda és gestionat per la Unió de Botiguers de Mataró.

Cerdanyola Comercial

L'àmbit està delimitat per l'avinguda Gatassa, l'avinguda Puig i Cadafalch, València i Mare de Déu de la Cisa. Disposa d'una oferta de 320 establiments distribuïts entre alimentació, bars i restaurants i equipament de la persona. Cerdanyola Comercial és gestionat per la Unió de Botiguers de Mataró.

Centre comercial de la plaça de Cuba i rodalies

Delimitat pels carrers Sant Benet, Montserrat, Sant Josep Oriol i la plaça de Cuba. La oferta contempla 140 establiments distribuïts entre alimentació i equipament de la persona. L'àmbit és gestionat per l'associació comercial Plaça de Cuba i rodalies.

Bulevards de Mataró

És una nova zona de centralitat no continua i es caracteritza per 4 zones: zona Parc, zona Tramvia, zona Europa i zona Molins. Hi ha 150 establiments destacant l'equipament de la llar i els serveis personals. És gestionat per l'associació de comerciants i professionals del Nou Centre de Mataró.

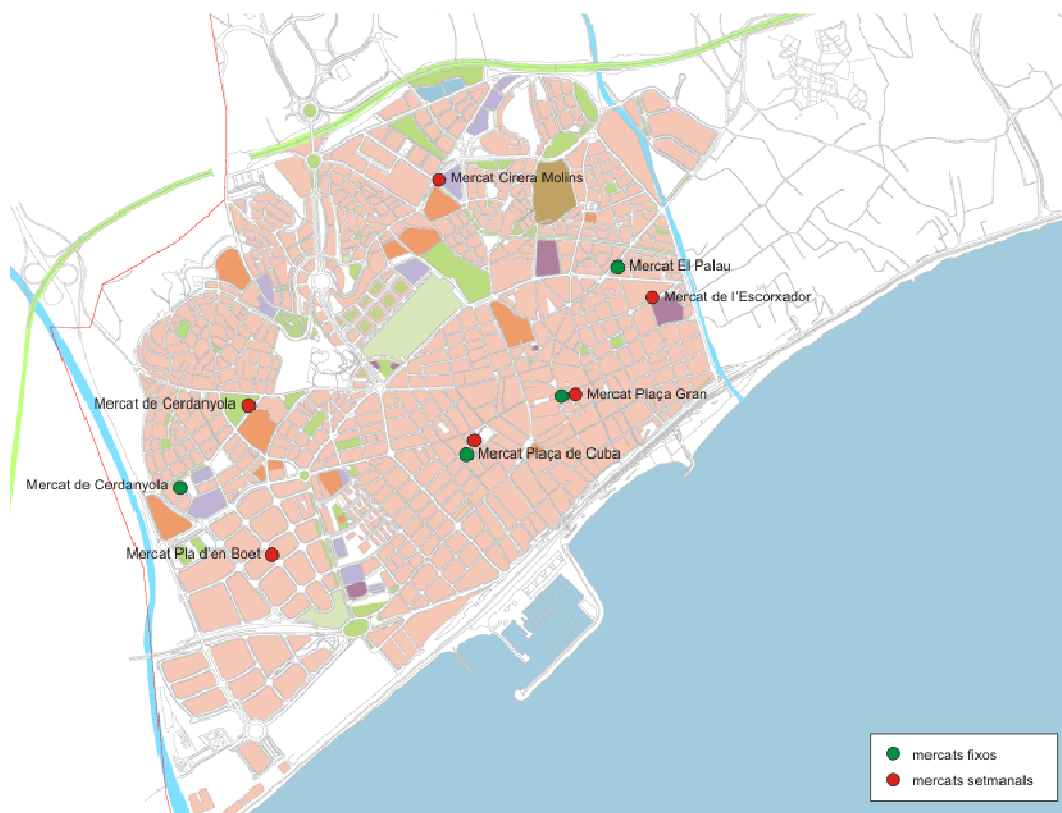
Mataró Parc

Consisteix un un comerç de perifèria amb una superfície 140.540m², dels quals 18.000m² estan destinats a la gran superfície Alcampo i 52.000m² a comerços. La resta es dedica a activitats d'oci i restauració. La oferta de Mataró Parc és de 112 establiments inclosos oci i restauració. El centre comercial el gestionat l'empresa Sociedad General de Galerias Comerciales i la comercialització del centre és en règim de lloguer.

Port de Mataró

Existeix una zona comercial lúdica específica en l'àmbit del port que si bé cal constatar-la no és objecte de tractament per estar en l'àmbit de gestió no municipal.

4.1. ELS MERCATS



Gràfic 4.3 Ubicació dels mercats a Mataró

Els mercats són les primeres estructures comercials de la història, eren punt de trobada entre els productors i els seus clients potencials, espai d'intercanvi i ipunt de partida del desenvolupament de les ciutats. Actualment continuen sent un punt de referència i de trobada ciutadana.

Els mercats fixos desenvolupen la seva activitat en un edifici específic; en el cas de Mataró aquests es situen a la plaça de Cuba i la plaça Gran, en el cas dels de gestió municipal, existint-ne dos més a El Palau i Cerdanyola que són privats.

El mercat de la plaça de Cuba va ser inaugurat l'any 1935 i disposa de 57 establiments oberts; el 28% de les parades estan tancades. L'any 2008 es reformarà l'edifici per definir un mix comercial atractiu i eficient. El mercat de la plaça Gran es situa a El Rengle, petit edifici modernista acabat per l'arquitecte Josep Puig i Cadafalch l'any 1892. Les parades donen directament a la via pública.

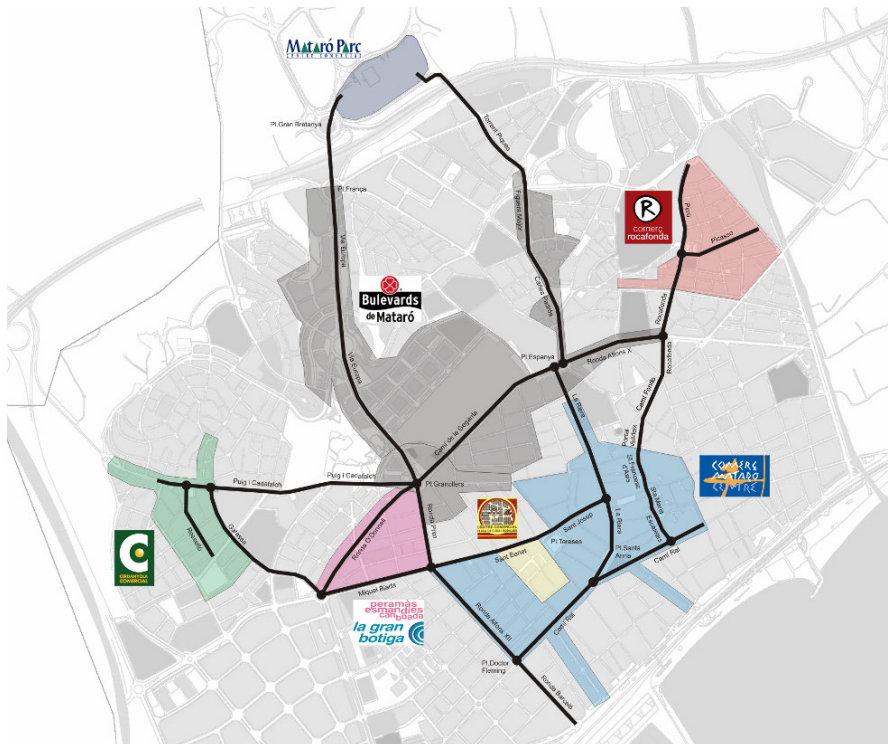
Els mercats de marxants que desenvolupen la seva activitat ocupant un espai a la via pública un dia a la setmana, són tots ells de gestió municipal. Es situen a Cerdanyola, Cirera Molins, Pla d'en Boet, l'Escorxador i Plaça de Cuba. Tots junts sumen 439 parades i 2.725 metres lineals.

5. QUALIFICACIÓ DE LA OFERTA COMERCIAL

Les zones comercials de Mataró es qualifiquen en diverses categories. Predomina el comerç de proximitat o de barri a la zona de Cerdanyola Comercial, Bulevards de Mataró, Comerç Rocafonda i La Gran Botiga. El centre comercial de Mataró Parc és un centre comercial tancat, que atrau molts viatges no només de la ciutat de Mataró sinó també de la comarca i altres poblacions veïnes. Finalment, la zona comercial de Mataró Centre atrau viatges de dins i fora de la ciutat per a compres sovint no quotidianes. El centre de Mataró es pot considerar com a centre comercial obert, que aporta un comerç d'excel·lència, que el diferencia de la resta d'oferta existent a la ciutat i fins i tot a la comarca.

6. LES INFRASTRUCTURES URBANES DE SUIVI

6.1. ESPAIS PER ALS VIANANTS



Gràfic 6.1: Itineraris de vianants i zones comercials



Gràfic 6.2: Aranya de vianants (2003)

6.1.1. Zona Comerç Mataró Centre i Plaça de Cuba

Els carrers analitzats en aquest àmbit són: La Riera, plaça Santa Anna-La Rambla, Camí Ral, Sant Josep, plaça de les Tereses, Sant Benet, Baixada de les Escaletes, Sant Cristòfor, Santa Maria i Sant Francesc d'Asís.



La Riera

És l'eix comercial més emblemàtic de la ciutat de Mataró. A la seva part més central, entre la plaça de Santa Anna i la Muralla dels Genovesos està peatonalitzat i només es permet el pas de vehicles autoritzats i per a càrrega i descàrrega a determinades hores del dia. Aquests pocs vehicles que hi circulen tenen l'espai delimitat per pilones ja que el carrer és de paviment únic. El carrer disposa d'arbrat a banda i banda i d'un mobiliari urbà i il·luminació adequats, de manera que es pot considerar que la part central de l'eix de La Riera està ben adaptat per a la mobilitat de vianants.

No obstant, la zona muntanya de La Riera entre la Muralla dels Genovesos i la plaça d'Espanya no es troba en unes condicions tan òptimes per als vianants. El carrer té una secció d'uns 16 metres d'ample i consta de dues generoses voreres per al pas de vianants amb arbrat històric a banda i banda de la calçada de sentit únic amb aparcament en cordó a un costat. La calçada presenta una amplada excessiva que pot induir als conductors a córrer massa, juntament amb la visió rectilínia del camí a recórrer. Per aquest motiu hi ha col·locades bandes metàl·liques abans dels passos de vianants per limitar la velocitat dels vehicles a 30 km/h.



Imatge 6.1: Zona central del carrer de La Riera



Imatge 6.2: Zona nord del carrer de La Riera



Imatge 6.3: Una altra vista de la zona nord del carrer de La Riera, amb bandes metàl·liques per reduir la velocitat dels vehicles

Plaça Santa Anna-La Rambla

És una de les zones més cèntriques de la ciutat, esdevenint un dels punts de trobada de la ciutat i on es celebren diversos actes al llarg de l'any. S'hi agrupa gran quantitat de comerç, com a continuació de l'eix de La Riera. La plaça és totalment peatonal i no s'hi permet el pas de vehicles. Disposa d'unes bones condicions de mobiliari urbà i arbrat que la fan molt agradable per als vianants. A sota la plaça Santa Anna hi ha un aparcament municipal.



Imatge 6.4: La plaça de Santa Anna

Camí Ral

El Camí Ral és un llarg eix de comunicació i que uneix tot l'àmbit mar del Comerç Mataró Centre, entre la plaça del Doctor Fleming i el carrer Hospital. El Camí Ral no disposa de bones condicions per a la mobilitat dels vianants, ja que actualment està més concebut per al pas de vehicles i d'autobusos, disposant en certs trams de carril bus. Les voreres són molt estretes (inferiors a 1 metre en molts punts), estant destinada la major part de l'amplada del carrer a calçada, que està sobredimensionada d'amplada. En algunes zones l'estacionament en bateria fa que encara es redueixi més la secció disponible per a la circulació de vianants.



Imatge 6.5: Camí Ral entre Alfons XII i Iluro



Imatge 6.6: Camí Ral entre Churruca i Lepanto

Plaça del Doctor Fleming

En aquest plaça hi conflueixen dos eixos de vianants com són el de la Ronda Alfons XII i el Camí Ral, a la zona límit del Comerç Mataró Centre. És una plaça on s'interseccionen dues vies importants de la ciutat i que destina pràcticament tota la seva superfície a calçada, de manera que els vianants disposen de poc espai i a més es veuen obligats a realitzar llargs itineraris per seguir el seu camí ja que els passos de vianants estan retranquejats



Imatge 6.7: Plaça del Doctor Fleming

Carrer Sant Josep

És una de les vies destacades del centre de la ciutat, que enllaça dos pols importants com són la plaça de les Tereses i la Riera, a l'alçada de l'Ajuntament de Mataró. El carrer té uns 6 metres d'amplada, amb seccions una mica majors ens alguns punts i també lleugerament inferiors en d'altres. L'espai es reparteix aproximadament al 50% entre la calçada d'un sol sentit per a vehicles i dues voreres laterals, protegides per pilones per evitar possibles invasions dels vehicles per a realitzar parades de manera il·legal. Aquest eix de connexió es pot considerar que està ben adaptat per a la mobilitat de vianants, amb voreres de l'entorn de 1,5 metres d'ample i passos situats a l'itinerari natural dels vianants, sense retranquejos. A més, el trànsit hi està restringit mitjançant una pila a l'entrada des de la plaça de les Tereses, de manera que només poden entrar-hi vehicles a determinades hores del dia. No obstant, donat l'escàs trànsit rodat que registra, es podria fer més amable pel vianant, ja que l'aspecte és de carrer de pas de vehicles.



Imatge 6.8: Entrada a Sant Josep des de Les Tereses, regulada amb pila automàtica



Imatge 6.9: El carrer Sant Josep, a la intersecció amb la Muralla del Tigre

Plaça de les Tereses

La plaça de les Tereses és un dels punts destacats de la zona centre de la ciutat. Té forma trapezoidal, amb voreres a tot l'entorn de la plaça, diversos carrils de circulació i un parc central enjardinat i transitable, en el qual també s'hi ubiquen diverses zones de joc infantil. La plaça de les Tereses és el principal punt de mobilitat de la zona del centre de la ciutat, ja que en ella s'hi ubiquen diverses parades tant de bus urbà com de bus interurbà en dos dels quatre costats, una parada de taxis i un aparcament subterrani. També disposa de zones d'aparcament per a motos i zones de càrrega i descàrrega. La ordenació actual de la plaça otorga molt espai al pas de vehicles, quedant els vianants en segon terme. A més, l'aspecte de la plaça en certa manera es troba desferrat i li caldria, tal com està previst, una millora visual d'aquesta.



Imatge 6.10: Plaça de les Tereses, des del carrer Sant Josep cantonada amb El Torrent



Imatge 6.11: La plaça de les Tereses des del carrer Sant Benet cruïlla amb Montserrat

Carrer Sant Benet

El carrer de Sant Benet suposa una de les vies principals d'accés a la plaça de les Tereses, i és el vial pel que entren els autobusos interurbans al centre de la ciutat. Té una secció d'entre 7,5 i 8 metres, amb una calçada de 3,5 metres per al pas de vehicles. Les voreres laterals tene uns 2 metres d'amplada, protegides per pilones per evitar l'estacionament il·legal de vehicles. Per evitar velocitats excessives també hi ha col·locades



Imatge 6.12: El carrer de Sant Benet un cop passat el carrer Cuba

algunes bandes metàl·liques abans dels passos de vianants. Es pot considerar que l'eix està força ben adaptat a la mobilitat per als vianants, amb voreres d'amplada suficient.



Imatge 6.13: El mateix carrer Sant Benet, arribant a la plaça de les Tereses

Sant Francesc d'Asís-Santa Maria-Sant Cristòfor-Baixada de les Escaletes

L'eix format pels carrers Sant Francesc d'Asís, Santa Maria, Sant Cristòfor i la Baixada de les Escaletes configura un itinerari peatonal situat a la zona est de la zona comercial del centre de Mataró, entre la Muralla dels Genovesos i el Camí Ral. És un eix amb molta activitat comercial, incloent el mercat de la plaça Gran. Tot l'itinerari es pot considerar ben adaptat per a la mobilitat dels vianants, ja que es tracta de carrers totalment peatonals, en els que només es permet el pas de vehicles autoritzats i per a càrrega i descàrrega a determinades hores del dia. El carrer Sant Francesc d'Asís compta amb una secció variable, en alguns punts de només 5 metres, i és de paviment únic. El carrer Santa Maria és una continuació del carrer anterior i en alguns punt només fa 2,5 metres d'ample; el carrer és de paviment únic.

Sant Cristòfor és el vial que segueix, que en aquest cas compta amb dues seccions totalment diferenciades. Si bé tot el carrer és



Imatge 6.14: Entrada al carrer Sant Francesc d'Asís des de la Muralla dels Genovesos, regulat mitjançant una pila automàtica



Imatge 6.15: El carrer Santa Maria en alguns punts redueix notablement la seva amplada

amb paviment únic i peatonal, el primer tram té una amplada de 10 metres mentre que el segon només fa entre 3 i 4 metres. Al primer donada la disponibilitat d'espai hi ha arbrat i mobiliari urbà, que fan l'itinerari més agradable als vianants. Finalment, hi ha la Baixada de les Escaletes, que tal com indica el seu nom és un carrer amb un pendent destacat, format per una calçada central amb voreres laterals amb graons i baranes per ajudar als vianants amb dificultats a superar el desnivell. Tota la Baixada de les Escaletes es pot considerar amb paviment únic i amb accés restringit per als vehicles.



Imatge 6.16: El carrer de Sant Cristòfor a la secció d'ampalda més generosa



Imatge 6.17: La Baixada de les Escaletes està ben resolta per a la mobilitat de vianants que poden optar per pujar per la rampa o bé pels graons de la vorera

Les actuacions proposades en aquest pla, es basen en l'anàlisi dels principals itineraris per a vianants i vehicles a zones comercials i dels eixos de connexió entre zones comercials. Per aquest motiu no són objecte d'anàlisi d'aquest pla la totalitat de carrers que integren cadascun dels eixos/zones comercials de la ciutat, i que poden ser representantius com a concentració comercial, però no com a vial prioritari d'itinerari.

En aquest sentit, cal remarcar l'existència de dos subcentres comercials encapçalats pels dos mercats municipals de la ciutat i els seus entorns, i que són representatius com a zones comercials per la seva important oferta en alimentació: el mercat de la Plaça de Cuba i el centre comercial de la Plaça de Cuba i rodalies i el mercat de la Plaça Gran i el centre comercial de la Plaça Gran i rodalies. Aquests dos subcentres, tot i no estar contemplats en aquests itineraris principals, si que s'han de tenir en compte en el disseny dels carrers per tal de garantir una adequada mobilitat.

6.1.2. La Gran Botiga

Els carrers analitzats en aquest àmbit són: Ronda Prim, Ronda O'Donnell i carrer Miquel Biada.



Carrer Miquel Biada

El carrer Miquel Biada és una continuació del carrer Sant Benet cap a l'exterior de la ciutat, enllaçant la plaça Alcalde Serra i Xifra i el carrer Sant Benet. Té una secció de 15 metres i en alguns punts major, si bé l'espai està dedicat bàsicament a la mobilitat en vehicle privat. Disposa de dos carrils d'una amplada excessiva i els vehicles estan aparcats a banda i banda en cordó, permetent l'estacionament dels automòbils sobre la vorera per complet, dificultant el pas als vianants malgrat que les voreres són de més 3 metres d'amplada. Així doncs, aquest eix no està ben adaptat a la mobilitat dels vianants i cal efectuar una reordenació dels espais, sobretot aprofitant la instal·lació d'un gran centre comercial a la confluència del carrer Miquel Biada amb Ronda Alfons XII.



Imatge 6.18: El carrer de Miquel Biada un cop passat el carrer Pompeu Fabra, on els vehicles aparcuen sobre les voreres de manera tolerada



Imatge 6.19: El mateix carrer Miquel Biada entre Ronda Alfons XII i Iluro, on es repeteix l'estacionament sobre les voreres, deixant gairebé sense espai als vianants

Ronda Prim

La Ronda Prim és un vial que enllaça la Ronda Alfons XII i la plaça Granollers. Té una amplada de 20 metres, repartits en 12 metres per a calçada (2 carrils en sentit nord i 1 de circulació i 1 d'aparcament en cordó en sentit sud). Per a moderar la velocitat dels vehicles hi ha algun pas de vianants amb ressalt. Les voreres disposen d'arbrat. Es pot considerar l'eix força ben adaptat per a vianants, tot i que es podria millorar en alguns aspectes per a fer-los més amable.



Imatge 6.20: Imatge aèria de la Ronda Prim (font: Maps Live)

Ronda O'Donnell

La Ronda O'Donnell és el principal eix comercial de La Gran Botiga. Té una amplada de 20 metres, amb voreres a banda i banda de 3 metres d'amplada. Disposa de tres carrils de circulació, en alguns moments d'amplada excessiva que poden induir a l'estacionament en doble fila, amb aparcament en línia en cada sentit de circulació. Existeixen alguns ressals per als passos de vianants i moderar la velocitat dels vehicles. La Ronda O'Donnell es pot considerar que no està gaire ben adaptada per a vianants, especialment tenint en compte que és el principal eix comercial de la zona.



Imatge 6.21: La Ronda O'Donnell des de la plaça Granollers



Imatge 6.22: Cruïlla de la Ronda O'Donnell amb Joan Larrea. L'espai dedicat a calçada és molt gran i els vianants han de realitzar moltes voltes per seguir el seu itinerari

6.1.3. Comerç Rocafonda

Els dos carrers analitzats a la zona del comerç de Rocafonda seran l'avinguda Perú i el carrer Pablo Picasso.



Avinguda del Perú

L'Avinguda del Perú es configura com un dels principals eixos de comerç del barri de Rocafonda, per on també hi circulen diverses línies d'autobús urbà. El carrer ha estat recentment remodelat i disposa d'unes bones condicions per als vianants. La calçada és de doble sentit de circulació, amb aparcament en línia a ambdós costats. Les voreres disposen de bancs i arbrat, fent l'itinerari agradable per moure's a peu.



Imatge 6.23: Vista de l'avinguda Perú a l'alçada del CAP



Imatge 6.24: L'avinguda del Perú cantonada amb el carrer Salvador

Carrer Picasso

El carrer Picasso enllaça l'avinguda del Perú amb la Ronda Rafael Estrany. El vial està format per un carril de circulació per sentit, amb aparcament en fila a un dels costats, costat mar entre Perú i República Dominicana i costat muntanya a la resta del carrer. El carrer es va reurbanitzar recentment, de manera que es troba ben adaptat per als requeriments de mobilitat a peu.



Imatge 6.25: Vista àeria d'un tram del carrer Picasso (font: Maps Live)

6.1.4. Cerdanyola Comercial

Els carrers analitzats en aquest àmbit comercial són Rosselló, la plaça Isla Cristina i l'avinguda Puig i Cadafalch.



Carrer Rosselló- Plaça Isla Cristina

L'eix format pel carrer Rosselló i la plaça Isla Cristina, és l'eix comercial més important del barri de Cerdanyola, on s'hi concentren fins a setze establiments. El carrer té 8 metres d'amplada, està peatonalitzat, amb paviment únic i arbrat que fan molt agradable la circulació dels vianants. L'accés rodat hi està limitat a determinades hores del dia per a vehicles autoritzats i càrrega i descàrrega. Els vehicles circulen per una zona molt ben delimitada i amb una tipologia de paviment diferenciada de la resta del carrer.



Imatge 6.26: El carrer Rosselló des de la cruïlla amb Sant Joan Bosco



Imatge 6.27: Foto aèria de la plaça d'Isla Cristina (font: Maps Live)

Avinguda Puig i Cadafalch

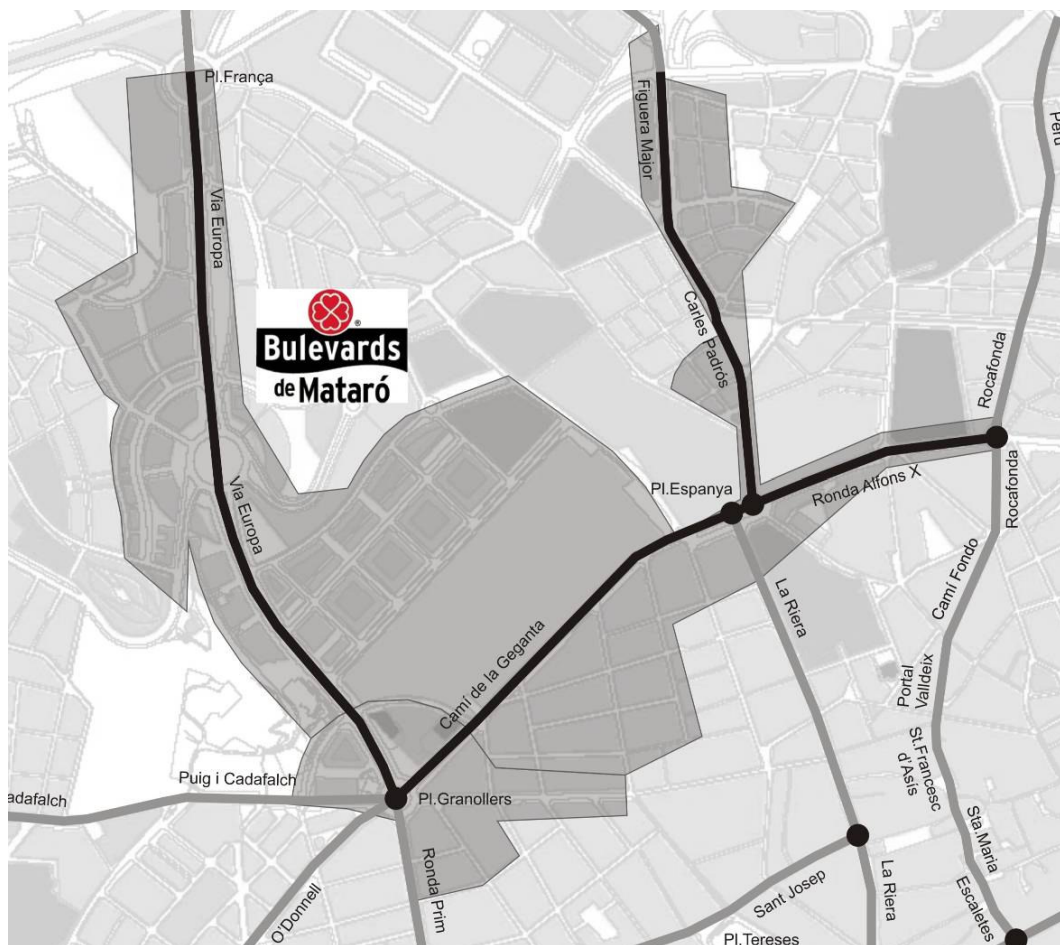
L'avinguda Puig i Cadafalch, entre Gatassa i València, constitueix un punt d'importància comercial del barri de Cerdanyola. El vial va ser remodelat recentment i disposa d'un carril de circulació per cada sentit, amb aparcaments destinats únicament per a motos i zones de càrrega i descàrrega. El carrer, en ser de remodelació recent, es troba ben adaptat per a la mobilitat a peu, propícia per al comerç de proximitat del barri.



Imatge 6.28: L'avinguda Puig i Cadafalch al seu pas pel barri de Cerdanyola

6.1.5. Bulevards Mataró

Els carrers considerats en la zona comercial dels Bulevards de Mataró són el Camí de la Geganta, plaça d'Espanya, Ronda Alfons X, Passeig Carles Padrós-Riera Figuera Major i Via Europa.



Camí de la Geganta

El Camí de la Geganta enllaça la Plaça de Granollers amb la plaça d'Espanya. El vial està format per dos carrils de circulació per sentit, sense aparcament. Al nord limit amb el Parc Central i té una gran disponibilitat d'espai, motiu pel qual disposa d'àmplies voreres amb arbrat i passos de vianants situats en els itineraris naturals de les persones. Així doncs, es pot considerar que el Camí de la Geganta està ben adaptat per al moviment de vianants.



Imatge 6.27: Vista àeria del Camí de la Geganta, amb el Parc Central just al costat (font: Maps Live)

Plaça d'Espanya

La plaça d'Espanya és un nus de comunicació entre alguns dels vials més importants de la ciutat, així com d'itineraris de vianants. Malgrat la gran superfície disponible, els vianants tenen dificultats per poder-s'hi moure. La major part està dedicada a calçada, obligant als usuaris que van a peu a fer llargues voltes per seguir el seu recorregut. En alguns punts la vorera, de 3,8 metres d'amplada, encara es veu més reduïda per les marquesines de les parades de l'autobús. Cal dur a terme accions per permeabilitzar més la plaça per als desplaçaments a peu.



Imatge 6.28: Foto àeria de la pl.Espanya (font: Maps Live)



Imatge 6.29: La plaça d'Espanya, amb la seva alta proporció de calçada per als vehicles

Ronda Alfons X

La Ronda Alfons X té una secció de 20 metres d'ample, distribuïda en un carril per a circulació en cada sentit i una fila d'aparcament per banda, si bé aquesta fila presenta una amplada excessiva. Les voreres tenen uns 4 metres d'amplada, si bé aquesta es veu reduïda per l'arbrat existent. Aquest vial necessitaria algunes millores per a fer-lo més amable per a la mobilitat dels vianants.



Imatge 6.30: Ronda Alfons X cruïlla amb Passeig Rocafonda

Passeig Carles Padrós-Riera Figuera Major

El passeig de Carles Padrós suposa l'eix principal de penetració a la zona Molins de la zona comercial de Bulevards Mataró. Aquest vial té dues zones ben diferenciades. El tram entre la plaça d'Espanya i la plaça Joaquim Blume és un vial amb aspecte més de carretera que de carrer de ciutat. L'amplada de 15 metres es distribueix en dos carrils. Les voreres són molt estretes, especialment entre el Passeig Molins i la plaça Joaquim Blume, on l'amplada es redueix a 1,5 metres per costat. Aquest tram del Passeig Carles Padrós no es troba ben adaptat a la mobilitat de les persones.

El segon tram del Passeig Carles Padrós canvia radicalment, ja que té disposició de Rambla, amb passeig central i voreres laterals. Donada la seva gran amplitud, de més de 30 metres, el trànsit de vianants es pot repartir bé entre les tres voreres.



Imatge 6.31: El Passeig Carles Padrós entre Plaça Espanya iAVINGUDA Velòdrom



Imatge 6.32: El mateix Passeig Carles Padrós entre Passeig Molins i Passeig Desviament

El darrer tram de l'eix correspon a la Riera Figuera Major, que en ser un vial de construcció més recent disposa de bones condicions per a la mobilitat dels vianants. De manera anàloga amb el tram anterior, la Riera Figuera Major també disposa d'un passeig central i voreres laterals, amb mobiliari i enllumenat adequats, a més de l'arbrat pertinent.



Imatge 6.33: El passeig Carles Padrós des de la plaça Joaquim Blume



Imatge 6.34: La Riera Figuera Major

Via Europa

La Via Europa és un dels eixos més bàsics de la ciutat de Mataró, ja que suposa el vial d'entrada a la ciutat des de la sortida Mataró Nord de l'autopista C-32. Aquest vial és de nova construcció i disposa d'unes dimensions més que generoses, de manera que es pot considerar que està totalment pensat també per a la mobilitat dels vianants. La Via Europa disposa de tres carrils per sentit, un d'ells és parcialment un carril bus, i estan separats per



Imatge 6.35: La Via Europa des de la plaça de Granollers

Proposta de Pla de Mobilitat per a nous eixos comercials a Mataró

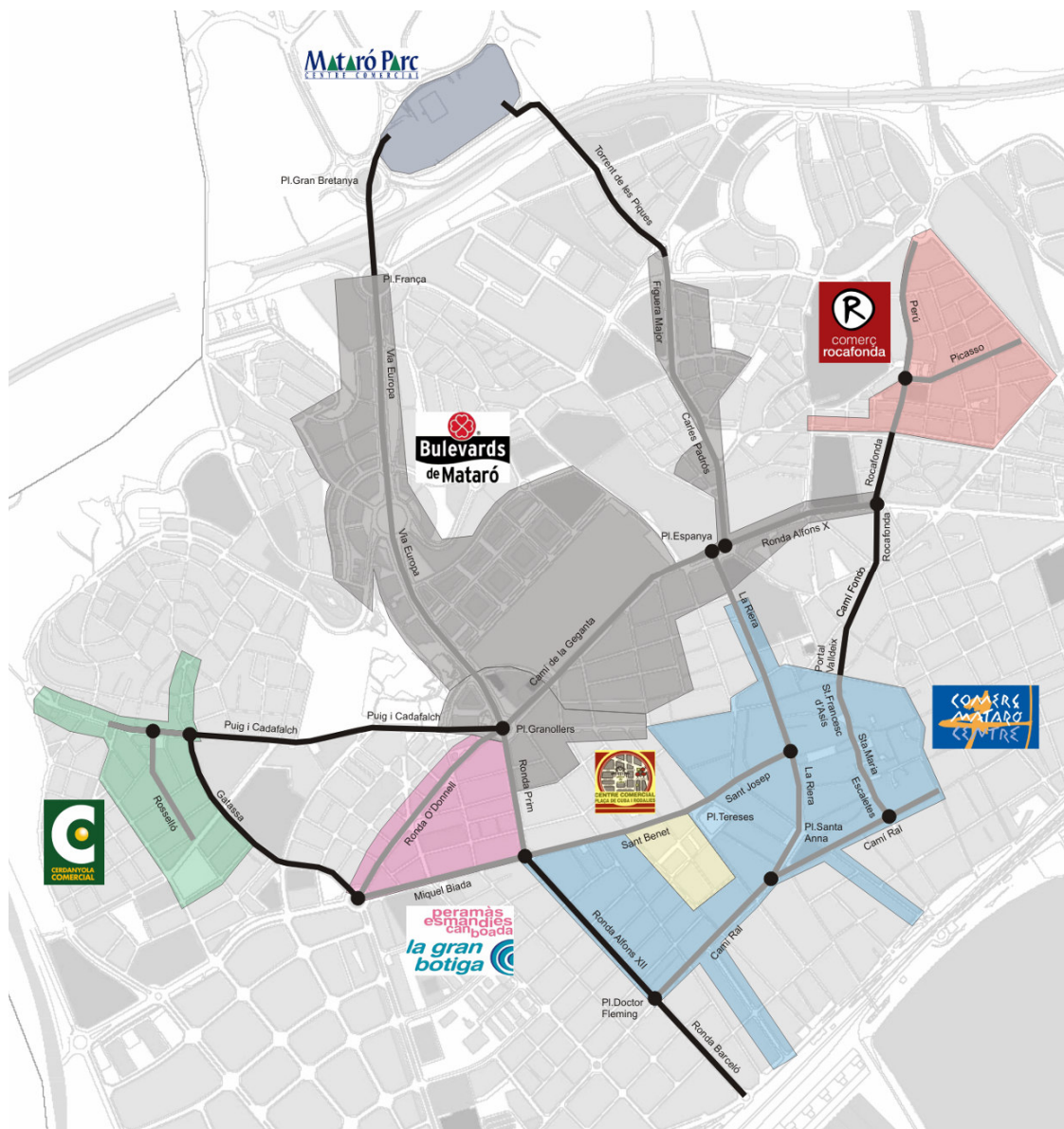
una mitjana arbrada: Les voreres laterals són àmplies i també estan arbrades.



Imatge 6.36: La Via Europa des d'una zona propera a la plaça d'Itàlia

6.1.6. Eixos de connexió entre zones comercials

Els carrers considerats com a eixos de connexió entre zones comercials són l'avinguda Gatassa, l'avinguda Puig i Cadafalch, els carrers Portal de Valldeix-Camí Fondo-Passeig Rocafonda, la Ronda Alfons XII-Ronda Barceló, l'enllaç entre la plaça França i Gran Bretanya (accés a Mataró Parc) i el carrer Torrent de les Piques (accés a Mataró Parc).



Avinguda Gatassa

L'avinguda Gatassa enllaça la plaça Alcalde Serra i Xifra amb el passeig Puig i Cadafalch. Constitueix una via de connexió entre la zona comercial de La Gran Botiga (i també del comerç del centre de Mataró) amb la zona de Cerdanyola Comercial. El vial té 20 metres d'amplada i voreres d'entre 3 i 4 metres. Entre el passatge Antoni Díaz Conde i la plaça Alcalde Serra i Xifra disposa d'un carril bus en sentit mar. L'avinguda disposa d'arbrat a cada costat i es permet l'estacionament de vehicles en bona part del vial en bateria. L'avinguda Gatassa precisa de millores per a la mobilitat dels vianants ja que hi ha molts passos de vianants retranquejats respecte l'itinerari natural de les persones, així com una superfície excessiva dedicada a calçada.



Imatge 6.37: Avinguda Gatassa amb Mare de Déu de la Cisa, amb passos de vianants amb bandes metàl·liques per moderar la velocitat



Imatge 6.38: Aspecte d'una de les voreres de l'avinguda a l'alçada del Parc de Cerdanyola, on l'amplada útil es redueix a 90 cm

Avinguda Puig i Cadafalch

L'avinguda Puig i Cadafalch és un eix de connexió amb la plaça de Granollers i la zona comercial dels Bulevards des del barri de Cerdanyola. La via constitueix l'eix de sortida natural cap a Argentona i Granollers. Actualment la via està formada per diversos tipus de seccions. Entre la plaça Granollers i el carrer Pompeu Fabra el carrer és únicament d'un sentit (cap a Argentona), format per dos carrils i dues bandes d'aparcament, amb



Imatge 6.39: L'avinguda Puig i Cadafalch entre la plaça Granollers i el carrer Pompeu Fabra

voreres de més de 5 metres d'amplada arbrades. A partir del carrer Pompeu Fabra, el passeig es converteix més en carretera, amb doble sentit de circulació, aparcament a un costat i voreres de 2,5 metres. El passeig Puig i Cadafalch es pot considerar únicament ben adaptat per a la mobilitat dels vianants a la zona del parc de Cerdanyola; la resta necessita millores.



Imatge 6.40: L'avinguda abans del carrer Josep Montserrat Cuadrada



Imatge 6.41: L'avinguda Puig i Cadafalch a l'alçada dels Salesians

Portal de Valldeix-Camí Fondo-Pg.Rocafonda

L'eix format pel Portal de Valldeix, Camí Fondo i el passeig Rocafonda uneix la zona comercial del centre de Mataró amb el comerç de Rocafonda. El Portal de Valldeix es situa entre la Muralla dels Genovesos i el carrer de les Monges. És un vial de 6 metres d'amplada i voreres de 1,20 metres. El carrer que el segueix, el Camí Fondo, té poc més de 6 metres d'amplada amb voreres estretes, de menys de 90 cm; els vehicles estacionen



Imatge 6.42: El carrer Portal de Valldeix, des del carrer de les Monges

alternativament a cada costat del carrer en períodes quinzenals. El carrer Rocafonda és el que segueix l'eix, format ja per una secció més ampla, amb voreres més generoses i arbrat històric fins a la Ronda Alfons X; en aquesta zona el carrer és de sentit únic amb aparcament en fila a banda i banda. El passeig Rocafonda, fins a l'avinguda d'Amèrica, està format per una calçada de doble sentit amb aparcament a cada costat, amb elements per a moderar la velocitat dels vehicles. L'eix en conjunt necessita millores per a poder ser més amable per a la mobilitat dels vianants.



Imatge 6.43: El Camí Fondo des de la intersecció amb el carrer Rierot



Imatge 6.44: El carrer Rocafonda entre la Ronda Alfons X i el carrer Mata



Imatge 6.45: El passeig Rocafonda

Ronda Alfons XII-Ronda Barceló

L'eix Ronda Alfons XII-Ronda Barceló uneix la zona de la Gran Botiga i la part oest del comerç Mataró Centre amb l'antiga N-II i l'estació del ferrocarril, al front marítim de la ciutat. La Ronda Alfons XII està formada per un total de quatre carrils, dos per sentit, amb voreres de 4 metres arbrades. La Ronda Barceló, que s'està sometent a una renovació urbanística en part del seu traçat, està formada per una calçada de 2 carrils de gran amplada i aparcament a banda i banda. Les voreres són de 2 metres, amb arbrat. A la Ronda Barceló hi ha pocs passos de vianants marcats, amb el risc que això implica. L'eix necessita millorar per a la mobilitat dels vianants, especialment al tram de la Ronda Barceló.



Imatge 6.46: La Ronda Alfons XII



Imatge 6.47: La Ronda Barceló, que disposa de pocs passos de vianants per a creuar el carrer

Plaça França-Plaça Gran Bretanya (accés a Mataró Parc)

La connexió des del nucli urbà cap a Mataró Parc es realitza a través d'aquest eix, complementat amb l'accés pel carrer Torrent Piques. L'accés a Mataró Parc per a vianants tot i estar ben delimitat, suposa que les persones han de realitzar llargues voltes, no naturals, per circular d'un costat a l'altre de l'autopista, salvant dues rotondes amb molt de trànsit, que estan semaforitzades per a



poder garantir el pas dels vianants. La llarga volta que cal fer, especialment a la plaça Gran Bretanya on l'itinerari marcat implica fer tres quarts de rotonda quan en realitat l'itinerari directe seria un quart de rotonda, pot incitar a alguns usuaris a tirar pel dret, passant per l'entrada i la sortida de l'autopista. Seria necessari millorar aquest itinerari per fer l'accés més directe al centre comercial.

Imatge 6.48: Foto aèria de la connexió des de la plaça de França amb la zona de Mataró Parc (font: Maps Live)

Carrer Torrent de les Piques (accés a Mataró Parc)

El carrer Torrent de les Piques constitueix el segon accés al centre comercial Mataró Parc, en aquest cas des del barri de Molins. El carrer està molt ben adaptat a la mobilitat per als vianants, essent en disposició de rambla amb una amplada del passeig central de 8 metres. El pas sota l'autopista i la connexió amb el centre comercial Mataró Parc no està tan ben resolta, amb voreres més estretes.



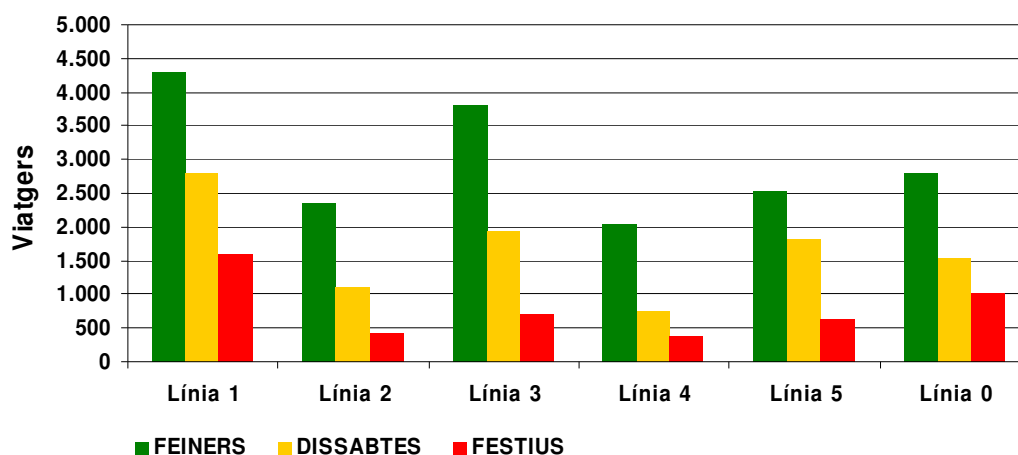
Imatge 6.49: Vista aèria del carrer Torrent de les Piques (font: Maps Live)

6.2. TRANSPORT COL·LECTIU

La ciutat actualment disposa de 6 línies d'autobús urbà (numerades de la L-0 a la L-5) que connecten tots el barris i zones del nucli urbà amb l'àrea central de Mataró (vegeu plànol 2). Com a transport interurbà també compta amb una línia de ferrocarril, servida per la línia de rodalies R1 operada per renfe (Maçanet-Blanes-Mataró-Barcelona-Molins de Rei), i diverses línies d'autobús interurbà que enllacen la ciutat amb altres poblacions del Maresme, el Vallès i el Barcelonès.

LÍNIA	HORARI	NÚM. EXPEDICIONS	FREQÜÈNCIA MITJANA
L0 Transversal	Feiner: 6.23 - 21.48 Dissabte: 6.55 - 21.38 Festiu: 8.25 - 21.32	69	Feiner: 17 minuts Dissabte: 21 minuts Festiu: 22 minuts
L1 Cerdanyola-Peramàs	Feiner: 5.21 - 22.14 Dissabte: 6.44 - 21.20 Festiu: 8.30 - 21.12	72	Feiner: 16 minuts Dissabte: 19 minuts Festiu: 24 minuts
L2 La Llàntia-Cerdanyola	Feiner: 5.30 - 21.52 Dissabte: 7.10 - 21.54 Festiu: 9.00 - 21.37	65	Feiner: 19 minuts Dissabte: 37 minuts Festiu: 46 minuts
L3 Camí de la Serra-Vista Alegre-Rocafonda	Feiner: 5.30 - 22.04 Dissabte: 6.50 - 21.36 Festiu: 8.57 - 21.20	60	Feiner: 15 minuts Dissabte: 26 minuts Festiu: 53 minuts
L4 Cirera-Molins	Feiner: 6.08 - 21.45 Dissabte: 6.59 - 21.29 Festiu: 8.50 - 21.13	59	Feiner: 17 minuts Dissabte: 33 minuts Festiu: 51 minuts
L5 Estació renfe-Hospital de Mataró	Feiner: 5.40 - 22.18 Dissabte: 6.38 - 21.30 Festiu: 8.27 - 21.21	73	Feiner: 15 minuts Dissabte: 19 minuts Festiu: 35 minuts

TOTAL ANUAL DE VIATGERS PER LÍNIA I TIPUS DE DIA



Font: Mataró Bus. Dades 2006

6.2.1. Comerç Mataró Centre

La zona comercial de Mataró Centre està servida per totes les línies d'autobús urbà (L0, L1, L2, L3, L4 i L5) i de bus interurbà, donada la seva posició de centralitat a la ciutat. A més, també té situada molt a prop l'estació de ferrocarril. Disposa de quinze parades d'autobús urbà en l'àmbit d'influència, essent set d'elles compartides entre dues o tres línies.

PARADA	LÍNIES
Plaça Tereses	 L0  L2  L5
Ronda Barceló	 L1  L2  L5
Jaume Isern	 L0  L5
Caminet	 L0  L4
La Rambla	 L1  L3
Antic Hospital	 L1  L3
Sant Isidor	 L0  L2
Miquel Biada	 L0
La Coma	 L1
La Riera	 L1
Iluro	 L3
Plaça Doctor Fleming	 L4
Santa Anna	 L4
Muralla	 L4
Alfons XII	 L5

Es pot considerar que l'àmbit de Mataró Centre es troba ben cobert pel transport públic, si bé des d'algunes parades fins als carrers més comercials cal millorar les condicions per als vianants, especialment des de la Ronda Alfons XII. També seria interessant potenciar algun eix per a vianants des de l'estació de ferrocarril.

6.2.2. La Gran Botiga

La zona comercial de La Gran Botiga està servida per les línies d'autobús urbà L0, L1, L2, L4 i L5. Disposa de sis parades en l'àmbit d'influència, on en tres d'aquestes hi passen dues, tres i fins a quatre línies de bus urbà.

PARADA	LÍNIES
Institut Català de la Salut	 L0  L1  L2  L4
Pl.Granollers	 L0  L2  L5
Biblioteca Pompeu Fabra	 L1  L4
Miquel Biada	 L0
O'Donnell	 L1
Alfons XII	 L5

L'àmbit de La Gran Botiga es pot considerar ben servit pel transport públic urbà que cobreix tota la zona de manera perimetral.

6.2.3. Comerç Rocafonda

La zona comercial de La Gran Botiga està servida per dues línies de bus urbà, la línia 0 i la línia 3. Disposa de cinc parades en l'àmbit d'influència, on en una d'elles es realitza enllaç entre les dues línies que circulen per la zona.

PARADA	LÍNIES
Rafael Estrany	■ L0 ■ L3
Carretera de Mata	■ L0
Franck Marshall	■ L0
Pablo Picasso	■ L3
CAP Perú	■ L3

La zona comercial de Rocafonda es pot considerar que està servida de manera correcta en transport públic, si bé queden algunes zones on l'autobús no arriba encara que en tots els casos hi ha una parada a menys de 250 metres de radi.

6.2.4. Cerdanyola Comercial

Per la zona de Cerdanyola Comercial hi recorren fins a tres línies d'autobús urbà, la línia 0, la línia 1 i la línia 2. Disposa de sis parades en l'àmbit d'influència, on en quatre d'aquestes hi conflueixen dues línies.

PARADA	LÍNIES
Parc Cerdanyola	■ L0 ■ L2
Cerdanyola	■ L1 ■ L2
Ronda Cerdanyola	■ L1 ■ L2
Plaça Gatassa	■ L1 ■ L2
Rosselló	■ L1
València	■ L1

Cerdanyola Comercial es pot considerar ben servit pel transport públic urbà que cobreix tota la zona.

6.2.5. Centre comercial de la plaça de Cuba i rodalies

El centre comercial de la plaça de Cuba i rodalies està situat en l'àmbit de Comerç Mataró Centre i disposa com a única parada més propera l'existent a la plaça les Tereses, on hi passen les línies L0, L2 i L5, a més de diverses d'autobús interurbà.

PARADA	LÍNIES
Plaça Tereses	 L0  L2  L5

L'àmbit del centre comercial de la plaça de Cuba i rodalies es pot considerar ben cobert per transport públic, donades les seves reduïdes dimensions i l'existència de la parada de la plaça les Tereses on hi circulen diverses línies.

6.2.6. Bulevards Mataró (Nou Centre-Nou Parc)

La zona de Bulevards Mataró donada la seva gran extensió està coberta per totes les línies d'autobús urbà amb setze parades. De tota manera, cal tenir present que es tracta d'una zona comercial en general poc consolidada.

Zona Tramvia

PARADA	LÍNIES
Pl.Granollers	 L0  L1  L2  L5
Jaume Isern	 L0  L5

Zona Parc

PARADA	LÍNIES
Parc Central	 L0  L1  L4
Geganta	 L1  L2  L4
Cabanellas	 L0

Zona Europa

PARADA	LÍNIES
Irlanda	 L1  L2
Parc La Llàntia	 L1  L2
Euzkadi	 L1
Via Europa	 L5
Plaça Itàlia	 L5
Plaça França	 L5

Zona Molins

PARADA	LÍNIES
Figuera Major	 L0  L4
Sant Oleguer	 L3  L4
Plaça Joaquim Blume	 L0
Plaça Molins	 L0
Carles Padrós	 L4

L'àmbit de Nou Centre-Nou Parc es pot considerar ben dotat de transport públic, si bé com ja s'ha dit és una zona poc consolidada que actualment no té grans necessitats de transport massiu, si bé en un futur aquesta tendència pot canviar.

6.2.7. Mataró Parc

El centre comercial de Mataró Parc, situat als afores de la ciutat, disposa d'un gran nombre de línies de transport públic (totes excepte la L0 i la L2), ja que al costat d'aquest establiment hi ha l'hospital de Mataró.

PARADA	LÍNIES
Mataró Parc	 L1  L3  L4  L5

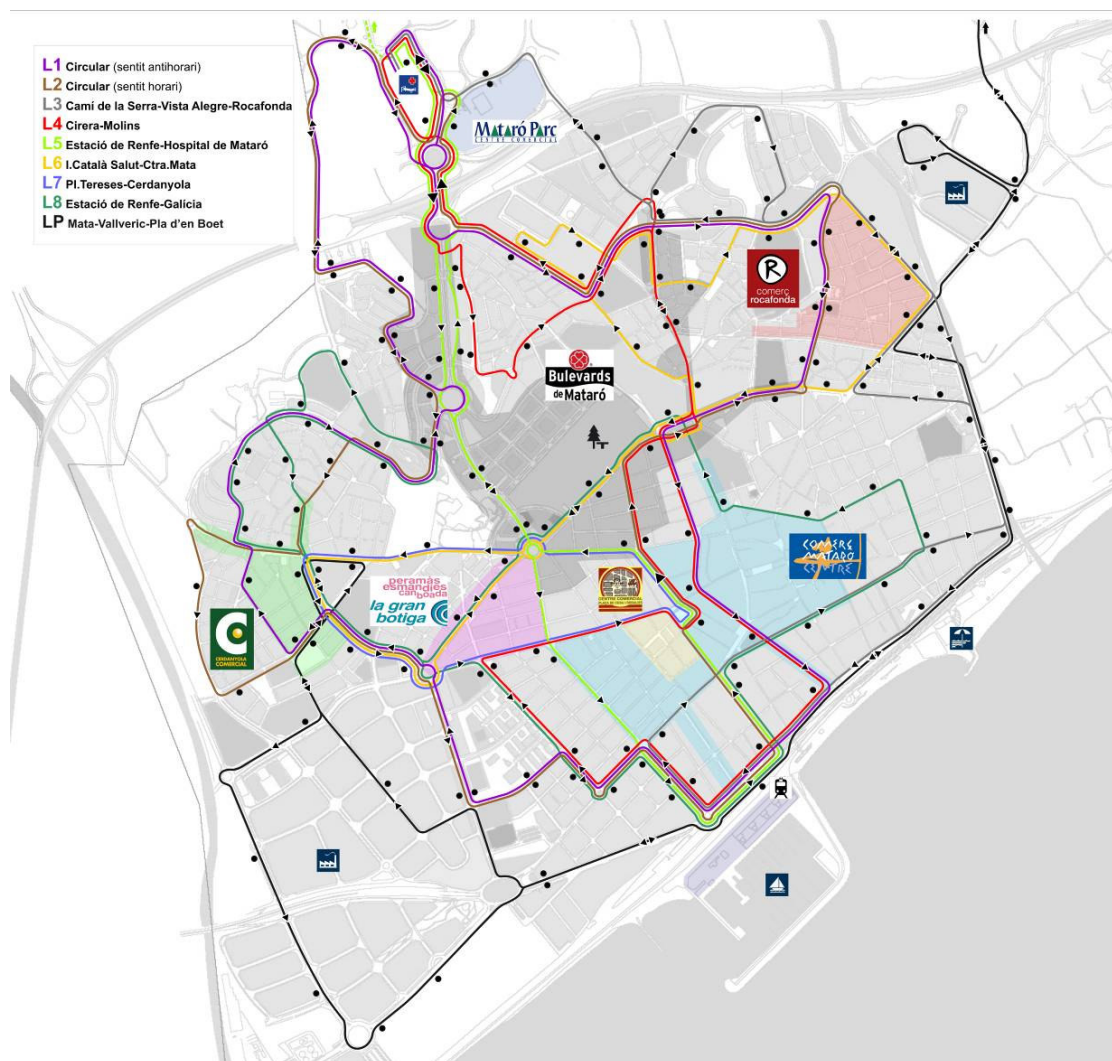
6.2.8. LA NOVA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ A PARTIR DE GENER DE 2009

Recentment s'ha realitzat el concurs per a la concessió de la xarxa de autobus urbà per als propers anys. Com a resultat d'aquesta adjudicació s'ha dissenyat una nova xarxa de transport públic a la ciutat de Mataró que serà d'aplicació a partir de gener de 2009. Tenint en compte l'horitzó pel qual està pensat aquest estudi, cal tenir present la nova configuració per observar la cobertura de les diverses àrees comercials.

La xarxa prevista disposarà de nou línies, amb incorporació de dos autobusos addicionals. Una de les línies connecta amb els polígons industrials i es poden perllongar a dues urbanitzacions en funció de la demanda. Les nits de divendres i dissabtes es perllonga el servei de les noves línies 1 i 2 (circulars) fins a les 00:45.

En una segona fase, es proposa prolongar la nova línia 3 fins a la zona de El Rengle-Tecnocampus i millorar les freqüències passant de 27 a 33 autobusos.

Proposta de Pla de Mobilitat per a nous eixos comercials a Mataró



Gràfic 6.1: Plànol de les noves línies d'autobús urbà i zones comercials de Mataró

Amb la nova configuració de línies les àrees comercials estan servides pel següent nombre de parades:

- Mataró Centre 16 parades
- La Gran Botiga 6 parades
- Comerç Rocafronda 9 parades
- Cerdanyola Comercial 9 parades
- Pl.de Cuba i rodalies 1 parada
- Bulevards Mataró 29 parades
- Mataró Parc 2 parades

6.3. DOTACIÓ D'APARCAMENT I CIRCULACIÓ

La representació gràfica de les vies bàsiques de circulació per als vehicles i aparcaments de Mataró existents i previstos es recullen als plànols 1 i 3.

6.3.1. Comerç Mataró Centre i Plaça de Cuba

L'accés al comerç de Mataró Centre per a la circulació rodada es realitza a través de diversos eixos, que són bàsicament els carrers Miquel Biada-Sant Benet, Camí Ral, Lepanto, Herrera, Parc i l'anell de la Muralla.

La zona disposa d'aparcaments de rotació als següents punts, amb un total de 1.449 places:

- Plaça Santa Anna 307 places
- La Riera 155 places
- Plaça Tereses 337 places
- Montserrat 337 places
- Can Xammar 313 places

A més d'aquests aparcaments, hi ha els següents aparcaments de rotació en projecte o en estudi, que aportarien 1.225 places més:

- Lepanto-Churruca 314 places
- Plaça de Cuba 35 places
- Miquel Biada 300 places
- Ronda Barceló 314 places
- La Riera-Presó 262 places

6.3.2. La Gran Botiga

La zona de la Gran Botiga està emmarcada per tres vials d'importància a l'entramat viari mataroní com són el carrer Miquel Biada, la Ronda O'Donnell i la Ronda Prim.

Aquest àmbit comercial disposa d'una zona regulada d'horari limitat d'aparcament a 1 hora i mitja.

6.3.3. Comerç Rocafonda

El Comerç Rocafonda disposa de l'avinguda Perú com a eix de circulació dels vehicles pel barri, i perimetralment es situa l'avinguda Amèrica, la carretera de Mata i la Ronda de Rafael Estrany.

La zona comercial de Rocafonda no disposa de cap aparcament de rotació, existint-ne únicament un de residents a Perú-Rocafonda.

6.3.4. Cerdanyola Comercial

La zona comercial del barri de Cerdanyola té com a vies bàsiques de circulació de vehicles l'avinguda Puig i Cadafalch, l'avinguda Gatassa, el passeig de Ramon Berenguer III i la Ronda de Josep Tarradellas.

Cerdanyola Comercial disposa d'una zona regulada d'estacionament amb horari limitat a 1 hora i mitja.

6.3.5. Bulevards Mataró

Donada l'extensió de la zona comercial de Bulevards Mataró, hi ha diverses vies principals per a la circulació de vehicles. Els carrers més significatius són la Via Europa, el Camí de la Geganta, el Passeig Carles Padrós, Riera de Figuera Major i la Ronda d'Alfons X el Savi.

A tot l'àmbit dels Bulevards Mataró existeixen dos aparcaments de rotació, que estan situats a la plaça de Granollers, amb 245 places, i al Parc Central, amb 246 llocs d'estacionament.

6.4. ESPAIS CÀRREGA I DESCÀRREGA

La situació de les zones de càrrega i descàrrega es representen al plànol 4. Actualment en aquestes zones reservades qualsevol vehicle hi pot aparcar, amb 15 minuts com a màxim durant els quals el conductor pot absentar-se.

6.4.1. Comerç Mataró Centre i Plaça de Cuba

Es situen diversos indrets de càrrega i descàrrega al centre de la ciutat de Mataró, totalitzant 51 espais reservats:

- Camí Ral 7 zones
- Avinguda Jaume Recoder 4 zones
- Carrer Iluro 4 zones
- Carrer Miquel Biada 2 zones
- Carrer Torrijos 3 zones
- Passatge de Ca l'Ymbern 5 zones
- Carrer Sant Cugat 1 zona
- Carrer Castaños 1 zona
- Carrer Cuba 2 zones
- Plaça de Cuba 1 zona
- Carrer Sant Joaquim 1 zona
- Carrer Deu de Gener 1 zona
- Plaça Tereses 4 zones
- Carrer El Torrent 1 zona
- Carrer d'Argentona 2 zones
- Muralla del Tigre 1 zona
- Muralla de Sant Llorenç 2 zones
- Carrer Sant Antoni 4 zones
- Carrer de l'Hospital 2 zones
- Carrer de Sant Simó 1 zona
- Carrer Presó 2 zones

6.4.2. La Gran Botiga

Es situen diversos indrets de càrrega i descàrrega a la zona de La Gran Botiga, totalitzant 22 espais reservats:

- Ronda Prim 4 zones
- Ronda O'Donnell 8 zones
- Camí del Mig-Miquel Biada 4 zones
- Carrer Joan Larrea 2 zones
- Carrer Pompeu Fabra 1 zona
- Carrer Goya 1 zona
- Carrer Velázquez 2 zones

6.4.3. Comerç Rocafonda

Es situen espais de càrrega i descàrrega al barri de Rocafonda es distribueixen en un total de 36 zones.

- Avinguda Amèrica 6 zones
- Avinguda Perú 6 zones
- Carretera de Mata 3 zones
- Ronda Rafael Estrany 4 zones
- Carrer Mèxic 3 zones
- Carrer Rep.Dominicana 1 zona
- Carrer del Salvador 1 zona
- Carrer Poeta Punsola 2 zones
- Carrer Blai Parera 1 zona
- Carrer Joan Miró 2 zones
- Carrer Pablo Picasso 4 zones
- Carrer Gibraltar 2 zones
- Carrer Colòmbia 1 zona

6.4.4. Cerdanyola Comercial

L'àmbit comercial del barri de Cerdanyola disposa de diversos indrets per a la càrrega i descàrrega, totalitzant 22 punts.

- Avinguda Puig i Cadafalch 7 zones
- Avinguda Gatassa 2 zones
- Carrer València 6 zones
- Pg. Ramon Berenguer III 1 zona
- Carrer Montcada 1 zona
- Carrer M.D. de la Cisa 2 zones
- Carrer Sant Joan Bosco 1 zona
- Carrer Nàpols 2 zones

6.4.5. Bulevards Mataró

Donada l'extensió de la zona comercial de Bulevards Mataró, hi ha diverses zones habilitades per a la càrrega i descàrrega, sumant un total de 57 ubicacions.

- Via Europa 6 zones
- Camí de la Geganta 2 zones
- Ronda Alfons X 3 zones
- Passeig Carles Padrós 2 zones
- Riera Figuera Major 2 zones
- Carrer Abat Dorda 1 zona
- Carrer Pirineus 7 zones
- Carrer Alemanya 4 zones
- Carrer Dinamarca 2 zones
- Carrer Irlanda 2 zones
- Carrer Canet 2 zones
- Ronda Jacint Verdaguer 6 zones
- Carrer Maria Ribas Bertran 2 zones
- Carrer Esteve i Corp 1 zona
- Carrer Salvador Cruixent 1 zona

Proposta de Pla de Mobilitat per a nous eixos comercials a Mataró

- Carrer Julià Gual 1 zona
- Carrer Melcior de Palau 3 zones
- Carrer Guifré el Pelós 1 zona
- Carrer de Sant Isidor 2 zones
- Carrer Jaume Isern 2 zones
- Carrer Carme 1 zona
- Carrer Roger de Flor 1 zona
- Carrer Nicolau Guañabens 1 zona
- Carrer Tres Tombs 1 zona
- Carrer Creu Roja 1 zona

BLOC II

OBJECTIUS

Criteris generals d'actuació

7. OBJECTIUS

D'acord amb els principis assumits per totes les entitats i la pròpia administració, es fa una aposta clara i decidida per a la promoció i garantia del dinamisme econòmic de la ciutat. Aquest dinamisme cal que mantingui l'atractiu comercial dels carrers i combini la recuperació de l'espai públic amb la revitalització del comerç, el desenvolupament dels serveis i l'augment de l'atractiu turístic. Les actuacions en els eixos comercials queden determinades pels següents objectius, d'acord amb el Pacte per a la Mobilitat de la ciutat de Mataró.

Seguretat

Els eixos han de garantir la seguretat i protecció de l'espai públic, per tal que les necessitats de desplaçament es realitzin en termes de seguretat viària, amb especial atenció al mode de transport més vulnerable com és l'anar a peu.

Accessibilitat

El model de mobilitat ha de contemplar l'accés a tot l'espai públic permès a totes les persones, però més concretament en els eixos definits com a xarxa de vianants. En aquesta xarxa s'adoptaran totes les mesures necessàries per garantir aquest dret a tothom i especialment a les persones amb la seva mobilitat reduïda.

Comoditat

Millorar la qualitat de vida de les persones, recuperant l'espai públic per a usos socials i de convivència, permetent una millora de l'organització del temps d'activitats ciutadanes, reduint el temps en els desplaçaments urbans, fan atractius els itineraris de vianants.

8. CRITERIS GENERALS D'ACTUACIÓ

Espais per a vianants

Es presenta un catàleg d'actuacions encaminades a la definició de criteris bàsics per a l'aplicació de propostes en els eixos comercials.

En la definició dels espais per a vianants es té present que han de tenir prioritat a tota la ciutat, si bé en alguns punts aquesta prioritat serà més destacable sobre els altres usuaris de la via. Els passos de vianants caldrà que estiguin tots ells adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, segons marca el Codi d'Accessibilitat de Catalunya. Els eixos de vianants caldrà que tinguin continuïtat des de l'inici fins al final sense cap punt perillós, incòmode o poc atractiu. La qualitat ambiental dels itineraris per anar a peu també és un factor important, determinat pels paviments, l'enllumenat, el mobiliari urbà i la presència d'arbrat. A més, convé que els itineraris disposin d'una senyalització específica clara per tal d'orientar als seus usuaris.

Espais per al vehicle privat

De manera similar a l'espai per a vianants, es presenta un catàleg d'actuacions encaminades a la definició de criteris bàsics per a la definició de les característiques de la mobilitat en vehicle privat. S'estableixen criteris d'amplades de carril òptimes per tal que els conductors no sobrepassin les velocitats màximes en funció de la via per la que circulin. També es tenen presents temes d'ordenació de l'aparcament i de zones de càrrega i descàrrega. Finalment, també es tenen molt en compte factors de seguretat viària.

Espais per al transport públic

Per al transport públic es tenen presents criteris per a la correcta ubicació dels elements de les parades d'autobús, així com de la necessitat d'establir carrils bus.

9. GUIA BÀSICA D'ACTUACIONS

A continuació es presenta un catàleg d'actuacions enfocades en sis àmbits:

1. Espais per als vianants
2. Qualitat ambiental
3. Orientació i senyalització
4. Espais per a l'accés en cotxe
5. Transport públic
6. Seguretat viària

1. Espais per als vianants

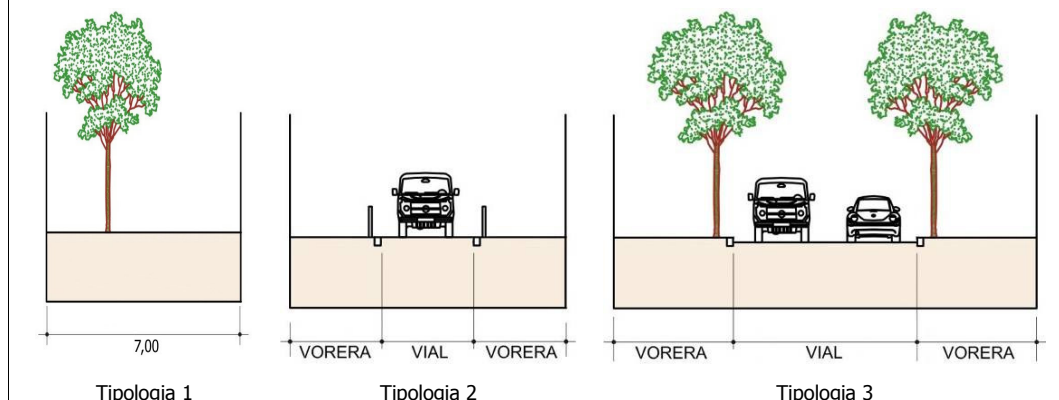
Seccions dels carrers

Descripció:

Les voreres han de tenir una amplada de, com mínim, 1,70 m lliures d'obstacles (fanals, terrasses, papereres, contenidors d'escombraries, etc.). Com a pauta general es considera raonable que l'espai reservat per als vianants constitueixi la meitat de l'amplada total d'una via (50%). Als carrers amb menys de 7 metres d'amplada es recomana establir paviment únic amb preferència per als vianants assegurant que el trànsit motoritzat sigui mínim. En carrers on calgui mantenir un cert volum de trànsit i compatibilitzar-ho amb un flux notable de vianants es pot dur a terme la creació de calçada i voreres al mateix nivell, separades mitjançant diversos elements com poden ser pilones, arbrat, enllumenat, etc. En la resta de casos es pot optar per la tipologia clàssica de carrer, amb vial i voreres a diferent nivell, procurant que l'espai per a vianants sigui sempre com a mínim del 40% de l'amplada del vial.

Tipologies:

1. Paviment únic, en carrers amb secció inferior a 7 metres
2. Calçada i voreres diferenciades, situat tot al mateix nivell
3. Calçada i voreres diferenciades a diferent nivell



Passos de vianants

Descripció:

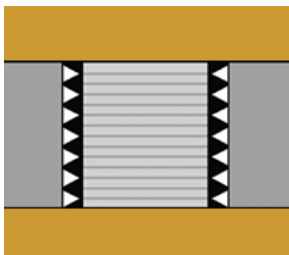
Creuar un carrer ha de ser segur i no pot significar que el camí del vianant s'allargui innecessàriament ni implicar esperes exagerades (un minut sencer amb el semàfor en vermell és massa temps). Totes les cruïlles, a més, han de tenir els guals necessaris per a que una persona amb mobilitat reduïda pugui creuar en les mateixes condicions que qualsevol altra persona, tal com estableix el Codi d'Accessibilitat. A les cruïlles amb carrers secundaris, la vorera ha de ser contínua de manera que siguin els cotxes que creuen la vorera i no els vianants que creuen la calçada. Convindria establir semàfors sonors per a que les persones amb vista reduïda puguin creuar el carrer amb seguretat (cal assegurar-se que el so utilitzat no resulta pesat per als altres usuaris). La distància entre passos de vianants en cap cas ha de ser major de 100 metres, reduint-se aquesta en el cas de zones amb activitat comercial destacable.

Tipologies:

1. Passos a nivell calçada, adaptats amb rampa segons Codi d'Accessibilitat
2. Passos a nivell vorera



Tipologia 1



Tipologia 2

Itineraris

Descripció:

Els eixos de vianants han de tenir continuïtat des de l'inici fins al final sense cap punt perillós, incòmode o poc atractiu. Significa que absolutament totes les cruïlles han de tenir passos segurs, directes i sense esperes excessives per als vianants. Això no implica que cal establir semàfors i refugis tot arreu; depèn de l'amplada de la via a creuar i el seu trànsit rodat. Es considera que el màxim de carrils seguits que pot creuar un vianant amb seguretat són 4; en cas d'haver-ne hi més cal col·locar un refugi a mig recorregut. Un itinerari per a vianants no pot passar per una ampla via principal amb torns d'espera per als vianants de més d'un minut o per una vorera on els vehicles hi estacionen il·legalment.

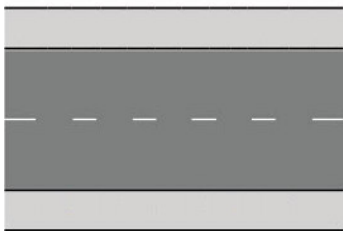
La promoció del desplaçament a peu passa per la creació de les condicions òptimes de seguretat i l'establiment d'itineraris que el vianant percebi com a segurs i còmodes.

En el tractament d'aquests itineraris, tal com passa amb vehicles a motor i bicicletes, ha d'aplicar-se el concepte de xarxa. Cal garantir la connectivitat, la continuïtat dels camins entre els diversos punts d'atracció. Cal proporcionar accessibilitat a totes les destinacions possibles. Aquest tractament haurà de preveure la prioritat d'uns itineraris sobre altres segons la demanda i estar dotat d'una senyalització per a vianants adequada.

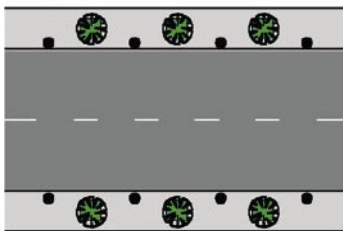
Els diferents elements que cal tenir presents en els itineraris per a vianants són: enllumenat de passos de vianants, barreres físiques entre la vorera i la calçada, orelles, pilones/jardineres i illes-refugi per a vianants.

Tipologies:

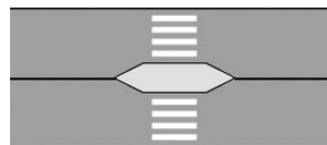
1. Vorera sense barrera física amb la calçada
2. Vorera amb pilones/jardineres
3. Pas amb illa-refugi intermig, en cas d'haver de creuar més de 4 carrils seguits



Tipologia 1



Tipologia 2



Tipologia 3

2. Qualitat ambiental

Paviments

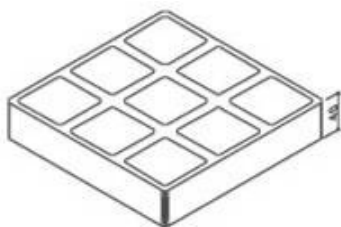
Descripció:

Els paviments a instal·lar en la zona de vianants ha de ser dur, amb un grau de lliscament mínim (coeficient de resistència al lliscament major o igual a 50 o coeficient dinàmic de fricció de 0,40) fins i tot en el supòsit d'estar mullat i estar executat de tal forma que no presenti rebaves, banquetes ni vorells. Els escocells aniran coberts amb reixes i altres elements enrasats amb el paviment circumdant quan la distància de la vora de l'element a la façana sigui inferior a 3 metres. Les reixes i registres cal que estiguin enrasades amb el paviment, amb una amplada de reixetes i buits no superior a 2 centímetres en la seva dimensió major i orientats en sentit perpendicular a la marxa. Els paviments dels itineraris per a vianants es recomana que s'instal·lin utilitzant dibuixos, colors i geometries per tenir una millor presència visual.

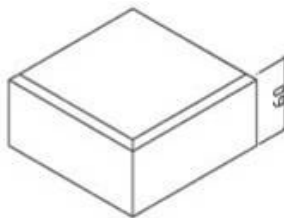
A la calçada es recomana la instal·lació de paviment sonoreductor, un aglomerat asfàltic (mescla d'àris, betum i pols mineral) que minimitza els dos factors bàsics causants del soroll del trànsit rodat: les vibracions del pneumàtic en entrar en contacte amb l'asfalt i el fenomen de la ressonància de l'aire bombejat pel pneumàtic (compressió/expansió). A més, aquest tipus d'asfalt millora les prestacions superficials del paviment com ara l'adherència. La reducció del soroll ambiental s'estima en 2-3 decibels (dB (A)) i pot arribar als 4-5 decibels en carrers de volum de trànsit alt. A més del nivell sonor, el paviment sonoreductor també permet millorar la qualitat del soroll, ja que és especialment eficaç a l'hora de reduir les freqüències mitjanes i altes, les més molestes.

Tipologies:

1. Panot en vorera i paviment sonoreductor a calçada, en cas que n'hi hagi
2. Paviment singular de llambordes de formigó o pedra natural en vorera i paviment sonoreductor a calçada, en cas que n'hi hagi



Tipologia 1



Tipologia 2

Enllumenat

Descripció:

La il·luminació ha de tenir en compte les ombres dels arbres i d'altres elements del carrer i pot augmentar la sensació de seguretat i benestar dels vianants. Les llumeneres en carrers estrets es recomana que passin desapercebudes per no donar sensació de tancament, si bé en carrers més amples poden contribuir a donar personalitat a l'espai. Cal tenir en compte evitar la contaminació lumínica que es pot produir si hi ha un excés d'il·luminació. A més, totes les lluminàries cal que emetin la llum cap al terra i que no es dispersi per la part superior.

En qualsevol cas, l'enllumenat s'adaptarà als paràmetres establerts en les següents legislacions:

- REBT
- Llei estatal sobre eficiència energètica dels enllumenats exteriors
- Legislació estatal i autonòmica sobre contaminació lumínica
- Criteris tècnics de disseny de l'enllumenat públic a Mataró

Tipologies:

1. Enllumenat d'alta intensitat, recomanable amb làmpares de vapor de mercuri de color corregit.
2. Enllumenat d'intensitat mitjana, amb làmpares de vapor de sodi d'alta pressió amb possibilitat de combinació amb làmpares de vapor de mercuri de color corregit.
3. Enllumenat de baixa intensitat, amb làmpares de vapor de sodi d'alta pressió.



Tipologia 1



Tipologia 2



Tipologia 3

Elements de mobiliari urbà

Descripció:

Els diversos elements del mobiliari urbà contribueixen a donar personalitat als carrers. Convé homogeneïtzar al màxim el disseny d'aquest mobiliari, per donar sensació d'unitat a l'eix comercial. La ubicació dels elements es recomana que es disposi de manera linial, perquè es guanya espai de pas i hi ha menys entrebancs per a les persones amb problemes de visió. La insolació i la creació de racons que indueixen a la reunió poden ser uns altres criteris a considerar. En els espais que ho permetin es fa més agradable la zona si es permet l'ocupació amb para-sols i taules de bar o altres elements mòbils que es puguin retirar quan l'espai s'ompli de gent. En carrers estrets no s'ha d'ocupar excessivament l'espai per no donar sensació de que no es pot passar.

Els elements urbans en voreres inferiors a 1,40 metres no es permetrà instal·lar cap element que obstaculitzi l'amplada lliure de la vorera. En voreres de 1,40 fins a 5,00 metres d'ample es podran instal·lar elements que permetin un pas lliure d'almenys 1,40 metres o de la meitat de l'amplada de la vorera.

Amplades mínimes de referència requerides per als diferents elements urbans:

Terrassa de bar: 1,5 m	Banc: 1,2 m	Bústia: 1,0 m	Marquesina: 1,5 m
Senyal de trànsit: 0,5 m	Fanal: 0,7 m	Cabina telèfon: 1,2 m	Quiosc: 2,5 m

Tipologies:

1. Carrer amb baixa o nul·la presència de mobiliari urbà; instal·lació únicament de papereres
2. Carrer amb presència moderada de mobiliari urbà; possibilitat d'instal·lar bancs a més de les papereres, així com altres elements com poden ser cabines telefòniques, bústies, quioscos petits (tipus ONCE) o elements per propaganda i informació general en alguns punts específics
3. Carrer amb alta presència de mobiliari urbà; s'hi poden instal·lar a més de tots els elements anteriors terrasses de bars, quioscos i marquesines de parada d'autobús



Tipologia 1



Tipologia 2



Tipologia 3

Arbrat

Descripció:

L'arbrat és un altre dels elements que poden otorgar un caràcter singular al carrer. La situació d'aquest arbrat crea diferents àmbits als espais urbans, segons el tipus de fulla, perenne o caduca, gran o petita. L'arbrat, també filtra la llum natural i protegeix del sol.

Els criteris per al seu dimensionament depenen de les espècies seleccionades, existint per a cadascuna d'elles un marc de plantació (distància entre arbres consecutius) recomanable en funció de la seva grandària. És essencial també el coneixement del subsòl per eludir conflictes entre el desenvolupament radicular de l'arbre i les canalitzacions que puguin existir a la vorera, les quals no es recomana que estiguin a menys d'1 metre de profunditat.

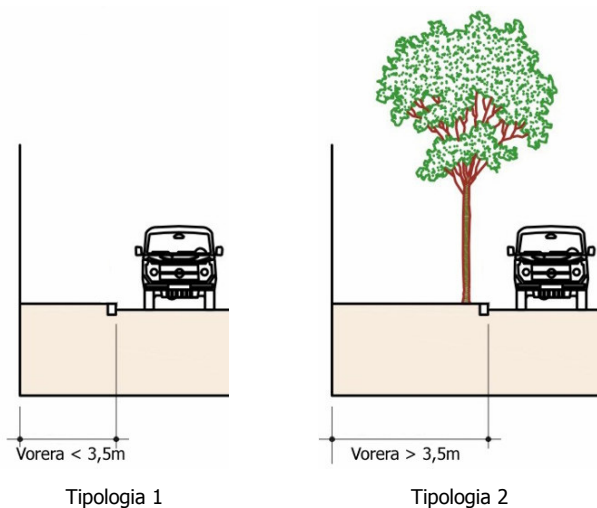
Amplades de referència per a la plantació d'arbrat en fila:

Marc de plantació petit (4 a 6 m)		Marc de plantació mitjà (6 a 8 m)		Marc de plantació gran (8 10 m)	
Distància a vorada	Amplada total mínima	Distància a vorada	Amplada total mínima	Distància a vorada	Amplada total mínima
3m	3,5 a 4m	3,5 a 4m	4 a 5m	4,5 a 5m	5 a 6m

En qualsevol cas aquestes tipologies són orientatives i cal tenir en compte el Pla Director de l'Arbrat Viari aprovat per l'Ajuntament de Mataró el juny de 2004.

Tipologies:

1. Carrers amb voreres inferiors a 3,5 metres, on no és recomanable ubicar-hi arbrat
2. Carrers amb voreres superiors a 3,5 metres, on és possible ubicar-hi arbrat



3. Orientació i senyalització

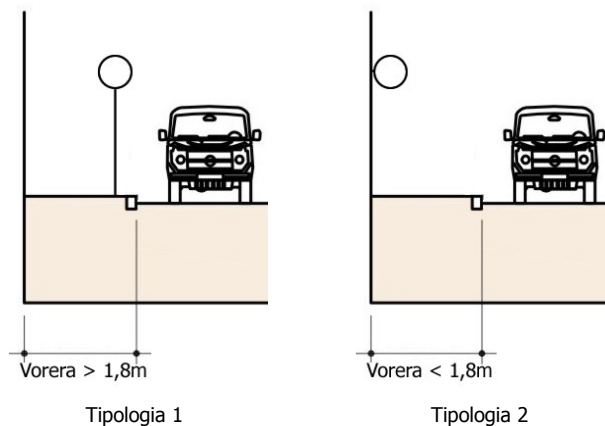
Senyalització de codi

Descripció:

La senyalització vertical de codi cal disposar-la en el terç exterior de la vorera sempre que aquesta tingui una amplada lliure superior a 1,80 metres. Si aquesta dimensió fós menor es col·locaran a façana a una alçada superior a 2,50 metres. Els suports verticals tindran una secció amb cantells arrodonits, amb les plaques situades sempre a una alçada superior a 2,20 metres.

Tipologies:

1. Senyalització vertical de codi amb suports al terra, en voreres superiors a 1,80 metres
2. Senyalització vertical de codi amb suports a façana, en voreres inferiors a 1,80 metres



Senyalització específica per a vianants

Descripció:

La senyalització de punts de interès general com els museus, les estacions de tren i els monuments acostuma indicar la via més ràpida i directa per als cotxes oblidant que aquesta via no sempre és la més apta per als vianants. Convindria una senyalització dels punts de interès dins del espai dels vianants dirigida explícitament a aquests, senyalitzant les zones comercials amb un format unitari. Es proposa instal·lar tant senyalització vertical com horitzontal de reforç insertada al paviment.

Tipologies:

1. Senyalització vertical d'orientació específica per a vianants
2. Senyalització horitzontal d'orientació a terra, insertada al paviment



Tipologia 1



Tipologia 2

4. Espais per a l'accés en cotxe

Velocitat màxima i dimensions dels carrils

Descripció:

Tot ha de ser dimensionat de manera adequada, voreres, carrils de circulació, carrils de bicicletes i zones d'estacionament. Voreres massa estretes fan que no sigui agradable moure's a peu o forcen als usuaris a baixar a la calçada amb el risc que això suposa, mentre que el sobredimensionament de carrils de circulació i d'estacionament pot influir negativament en la seguretat viària ja que els sobreamples afavoreixen i inciten a l'excés de velocitat i l'estacionament indegut.

Es recomana instal·lar paviment únic amb velocitat màxima de 20 km/h i prioritat per als vianants en carrers inferiors a 8 metres d'amplada. Són carrers de convivència.

En zona urbana, amb límits de velocitat de 50 km/h, l'ample de carrils de circulació no ha de sobrepassar els 3,20 m per a un únic carril sense aparcament, els 3,0 m per a 2 carrils o els 2,75 m en vies amb 3 carrils.

Fora de les vies bàsiques es recomana instaurar una velocitat màxima de 30 km/h, en zones on el vianant té prioritat sobre el vehicle i es millora la seguretat viària de l'àmbit.

Tipologies:

1. Carrers amb velocitat màxima 50 km/h
2. Carrers amb velocitat màxima 30 km/h (zones 30)
3. Carrers amb velocitat màxima 20 km/h (carrers de convivència)



Tipologia 1



Tipologia 2



Tipologia 3

Aparcament

Descripció:

Tot ha de ser dimensionat de manera adequada, voreres, carrils de circulació, carrils de bicicletes i zones d'estacionament. Voreres massa estretes fan que no sigui agradable moure's a peu o forcen als usuaris a baixar a la calçada amb el risc que això suposa, mentre que el sobredimensionament de carrils de circulació i d'estacionament pot influir negativament en la seguretat viària ja que els sobreamples afavoreixen i inciten a l'excés de velocitat i l'estacionament indegut.

Es recomana instal·lar paviment únic amb velocitat màxima de 20 km/h i prioritat per als vianants en carrers inferiors a 8 metres d'amplada. Són carrers de convivència.

En zona urbana, amb límits de velocitat de 50 km/h, l'ample de carrils de circulació no ha de sobrepassar els 3,20 m per a un únic carril sense aparcament, els 3,0 m per a 2 carrils o els 2,75 m en vies amb 3 carrils.

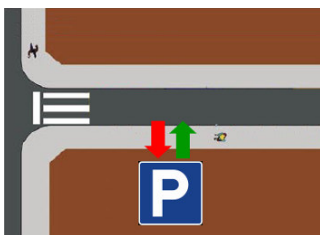
Fora de les vies bàsiques es recomana instaurar una velocitat màxima de 30 km/h, en zones on el vianant té prioritat sobre el vehicle i es millora la seguretat viària de l'àmbit.

Tipologies:

1. Aparcament en calçada
2. Aparcament fora de calçada



Tipologia 1



Tipologia 2

Zones de càrrega i descàrrega

Descripció:

Les zones de càrrega i descàrrega són una peça bàsica per al bon funcionament d'una zona comercial.

Tal com estableix el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, es necessiten les següents reserves de places de 3x8 metres a la xarxa viària per a la càrrega i descàrrega de mercaderies:

- Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments
- Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre

En el cas d'illes peatonals es proposa que la càrrega i descàrrega es dugui a terme durant uns horaris concrets (6 a 12h i de 15 a 18h) sense tenir cap lloc determinat per a efectuar les operacions, si bé cal garantir que al lloc on estacioni el vehicle els vianants puguin passar-hi sense dificultats.

A la resta de zones es poden instal·lar les zones de càrrega i descàrrega habituals, que en alguns punts poden admetre l'estacionament de turismes durant un curt interval de temps.

Tipologies:

1. Càrrega i descàrrega durant un horari limitat en tot un àmbit sense cap zona determinada
2. Càrrega i descàrrega en zones específiques amb temps màxim d'estacionament exclusivament per a vehicles comercials i amb indicador horari
3. Càrrega i descàrrega en zones específiques amb temps màxim d'estacionament permès a qualsevol tipologia de vehicle



Tipologia 1



Tipologia 2



Tipologia 3

5. Transport públic

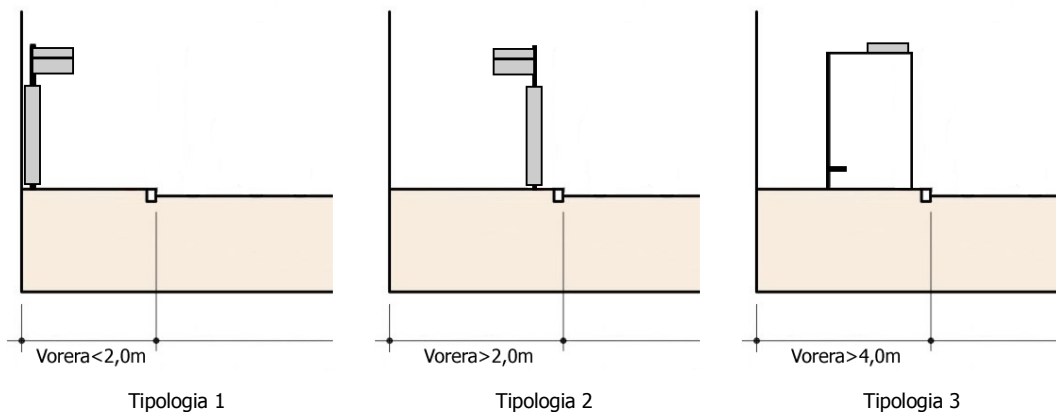
Parades d'autobús

Descripció:

Les parades d'autobús cal que es situin en punts on molestin el mínim possible al pas dels vianants. En cas d'instal·lar pal, es col·locarà arran de façana en voreres inferiors a 2 metres; en voreres més amples es podran col·locar a prop de la calçada, a 60 cm d'aquesta. Per a la instal·lació de marquesines es recomana que la vorera tingui almenys 4 metres, per tal que l'espai lliure que quedi permeti el pas dels vianants sense dificultats. Les parades cal que estiguin ben il·luminades per fer més agradable i segura l'espera de l'autobús. En zones on hi hagi un carril d'aparcament en cordó es recomana la instal·lació de plataformes per accedir a l'autobús, que contribueixen a reduir el temps de parada i l'espai necessari i també s'evita l'aparcament indegut.

Tipologies:

1. Pal arrambat a la façana, en voreres inferiors a 2 metres d'amplada
2. Pal proper a la calçada, en voreres superiors a 2 metres d'ample
3. Marquesina, per a voreres superiors a 4 metres



Itineraris de l'autobús

Descripció:

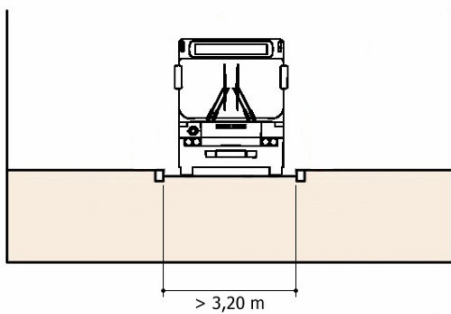
En els itineraris de l'autobús cal tenir en compte si és possible o necessària la instal·lació d'un carril bus que pugui donar més velocitat comercial al transport públic, en circular segregat de la resta de la circulació.

Els carrils bus es recomana que siguin de 3,20 metres d'ample per tal que l'autobús pugui circular-hi sense dificultats, amb una línia contínua de separació de la resta del trànsit de 30 cm de gruix.

A la resta de carrers per on circuli el transport públic de manera no segregada cal tenir en compte que els carrils han de tenir un mínim de 3,20 metres i també cal tenir presents els radis de gir de l'autobús.

Tipologies:

1. Carrers per on circula l'autobús compartint el carril amb els altres vehicles; el carril com a mínim ha de fer 3,20 metres d'ample
2. Carrers amb carril bus, d'amplada mínima de 3,20 metres



Tipologia 1



Tipologia 2

6. Seguretat viària

Interseccions

Descripció:

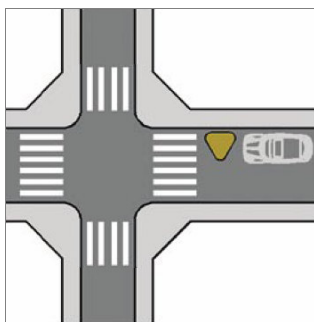
Les interseccions són llocs on cal parar una especial atenció ja que una part molt important dels accidents tenen lloc en aquests punts. En primer lloc cal assegurar que els conductors s'adonen que estan arribant a una intersecció. Aquesta visualització es pot fer ressaltant el centre de l'eix (en cas de rotonda o minirotonda), o els accessos (estretament de la calçada, reforç de l'enllumenat, etc.). En arribar a la intersecció també cal assegurar una bona visibilitat, especialment en interseccions no semaforitzades.

Límit de velocitat (km/h)	50	40	30
Longitud de l'àrea de visibilitat en el carrer principal (m)	95	75	55

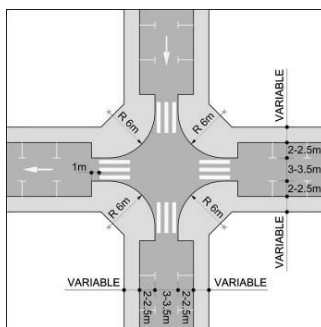
A les interseccions es recomanen les següents mesures d'actuació: remarcar la ubicació de la cruïlla, assegurar una bona il·luminació, assegurar que els senyals, l'arbrat i altres elements no obstrueixen la visibilitat, eliminar espai superflu per evitar l'estacionament no controlat i assegurar els passos de vianants en itineraris rectes.

Tipologies:

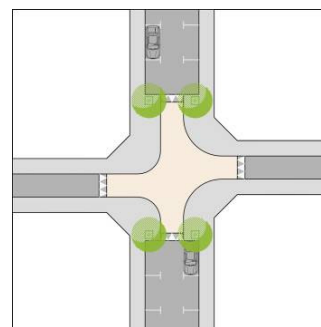
1. Col·locació dels passos a la trajectòria idònia dels vianants, amb possibilitat de col·locar elements separadors per evitar l'estacionament il·legal sobre el pas
2. Creació d'una intersecció compacta i segura mitjançant la construcció d'orelles
3. Construcció d'una plataforma sobreelevada a la intersecció



Tipologia 1



Tipologia 2



Tipologia 3

Ordenació de l'estacionament en calçada

Descripció:

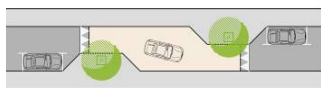
La ordenació de l'estacionament en calçada és un factor important a considerar ja que l'entrada o sortida d'una plaça d'estacionament és un moment de risc degut a les diferències en la velocitat dels vehicles circulants i el vehicle en fase d'estacionar. Un cop aturat el vehicle també pot causar situacions d'incomoditat o perill per als vianants.

Cal assegurar-se que l'espai d'estacionament queda ben delimitat per evitar que afecti negativament la visibilitat en interseccions i passos de vianants. Es recomana impedir l'estacionament en bateria o semibateria en vies de trànsit significatiu. Es recomana només en vials de trànsit reduït amb alta demanda d'estacionament. El fet que les diferències de longitud entre vehicles són molt més acusades que les diferències d'amplada genera un escalat d'espais morts i provoca una manca de visibilitat. Els vehicles queden amb part de la carrosseria damunt la vorera ja que s'acosten fins que la roda topa amb la vorada. Aquest fet provoca una reducció de l'espai disponible a la vorera i una línia irregular en la delimitació de l'espai de vianants per les diferències en les dimensions dels vehicles.

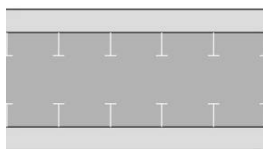
En casos d'estacionament en semibateria, es recomana adoptar la disposició de bateria inversa (accés a la plaça en marxa enrera).

Tipologies:

1. Estacionament en fila a un costat, alternant la banda en cada tram de carrer en forma de zig-zag
2. Estacionament en fila als dos costats de la calçada
3. Aparcament en semibateria



Tipologia 1



Tipologia 2



Tipologia 3

Elements de moderació de la velocitat

Descripció:

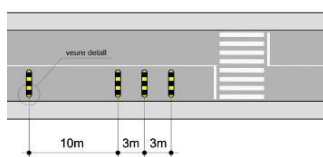
Per moderar la velocitat dels vehicles existeix un ampli ventall de mesures físiques, com poden ser la instal·lació de plataformes sobreelevades, lloms, bandes rugoses, trencament horitzontal de la trajectòria, estretament de la calçada, rotondes, inscripcions a la calçada i canvi del color o del tipus de paviment. L'aplicació d'una mesura o una altra vindrà condicionada per les característiques de la via i de l'indret on es vol instal·lar.

El segon mètode per a reduir la velocitat dels vehicles és la semaforització d'interseccions en zona urbana. És important per gestionar el trànsit rodat, però ho és encara més des del punt de vista de la seguretat viària, per facilitar travessar els carrers als vianants en vies amb un cert volum de trànsit o amb velocitats elevades. Es recomana regular amb semàfors les interseccions de la xarxa bàsica, com a mínim en aquells creuaments on coincideixen vianants o ciclistes amb la xarxa principal. Els vianants han de disposar de prou temps per creuar el pas regulat, amb una velocitat de referència no superior a 0,8 m/s. És preferible establir cicles curts, ja que redueixen el temps d'espera dels vianants i les infraccions de vianants i de vehicles. La insatisfacció de les llargues esperes pot induir a arriscar-se a passar en vermell.

El darrer mètode és canviar alguns carrers de sentit, per evitar que un determinat volum de trànsit utilitzi la via molt sovint com a alternativa a alguna altra de principal.

Tipologies:

1. Elements físics per a moderar la velocitat
2. Instal·lació de semàfors
3. Canvis de sentit dels carrers



Tipologia 1



Tipologia 2



Tipologia 3

BLOC III

ACTUACIONS

10. ACTUACIONS DE MILLORA DELS EIXOS COMERCIALS

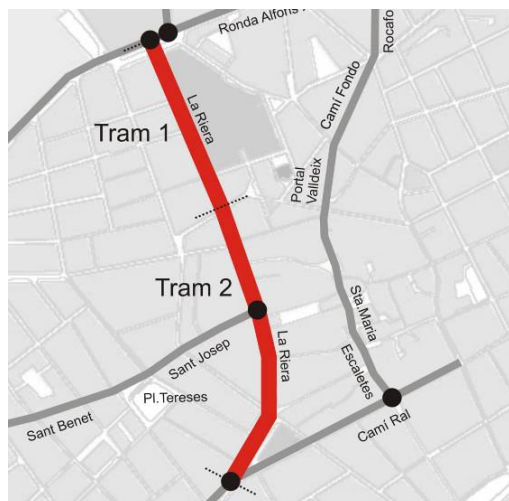
Les actuacions a realitzar de cara a la millora dels itineraris per a vianants comercials de Mataró s'estructuraran a l'entorn de dotze eixos:

1. La Riera
2. Camí Ral
3. Biada-Sant Benet-Tereses-Sant Josep
4. Rocafonda-Centre
5. O'Donnell
6. Rondes Prim-Alfons XII-Barceló
7. Gatassa
8. Puig i Cadafalch
9. Via Europa-Mataró Parc
10. Camí de la Geganta-Alfons X
11. Molins-Mataró Parc
12. Rocafonda-Perú



Imatge 9.1: Situació dels diversos eixos comercials considerats

EIX 1 LA RIERA



L'eix de La Riera està format per una zona ja ben adaptada per a vianants, a la plaça de Santa Anna, i el carrer de la Riera fins a Presó. La resta del carrer tot i tenir una activitat comercial baixa precisa de millores com a zona de connexió amb la zona dels Molins. El conveni entre l'ajuntament i els comerciants preveu millores també als carrers adjacents en aquest eix com són Masevè i Argentona.

Tram 1: La Riera, del carrer Presó a la plaça Espanya

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa veïnal

Àrea ambiental: Centre (Pla de Centre)

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en un sol sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, en cordó al costat dret (segons sentit de circulació)

Bus: sí, una línia urbana (línia 1) sense parades

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 62% vorera, 38% calçada

Millores proposades:

Es proposa fer més amable el carrer per als vianants i millorar-ne la seguretat, reduint la calçada per a vehicles amb l'ampliació de voreres i instal·lant nous passos de vianants, a nivell de vorera (tipologia 2). Es recomana la millora de l'enllumenat per fer més segur recórrer el vial a la nit (tipologia 2) i afegir bancs com a mobiliari urbà. També es proposa instal·lar senyalització específica per a vianants (tipologia 1) i disposar l'aparcament en línia en zig-zag, per reduir la velocitat dels vehicles (tipologia 1). Així mateix, les interseccions amb altres carrers es poden fer mitjançant una plataforma sobreelevada (tipologia 3). Les zones de càrrega i descàrrega, especialment a la zona més propera al centre, caldria que fossin limitades a vehicles comercials amb indicador horari (tipologia 2).

Tram 2: La Riera, del carrer Presó a Plaça Santa Anna

Zona amb activitat comercial alta

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa vianants

Àrea ambiental: Centre (Pla de Centre)

Tipologia de carrer: plataforma única

Aparcament: no

Bus: no

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 100% vorera

Milliores proposades:

Aquest tram de l'eix de La Riera ja es troba ben condicionat per a vianants, si bé es proposa instal·lar senyalització específica per a aquests tant vertical (tipologia 1) com a terra (tipologia 2) en alguns punts.

EIX 2 CAMÍ RAL



L'eix del Camí Ral té com a objectiu la millora d'aquest eix rebaixant la pressió actual dels vehicles, ja que avui encara s'utilitza el Camí Ral com a via bàsica per a creuar la ciutat d'oest a est. Donada l'heterogeneïtat del carrer, es proposa dur a terme accions diferents en funció del tram considerat.

El conveni entre l'ajuntament i els comerciants preveu millores també als carrers Churruca, Sant Agustí i Jaume Ibran, adjacents a aquest eix.

Tram 1: Camí Ral, de la Ronda Alfons XII a Iluro

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Jaume Recoder-Plaça de Cuba

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació no senyalitzats i voreres laterals

Aparcament: sí, en bateria a ambdós costats

Bus: sí, línies de bus urbà (línia 3) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (3 zones)

Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 30% vorera, 70% calçada

Millores proposades:

Aquest tram de Camí Ral es preveu que passi a ser de doble sentit un cop entri en funcionament el nou centre comercial al centre de la ciutat, ja que esdevindrà una de les vies de sortida. Es proposa delimitar els carrils de circulació a l'amplada estrictament necessària i convertir l'aparcament de bateria a fila a ambdós costats. L'espai sobrant es destinarà a l'ampliació de les dues voreres, fent l'espai més amable per al vianant. En tractar-se de xarxa bàsica els passos de vianants es faran a nivell calçada (tipologia 1), adaptats amb rampa i semaforitzats per moderar la velocitat dels vehicles. La vorera es separarà del trànsit rodat mitjançant jardineres o el propi arbrat (tipologia 2) amb enllumenat d'intensitat mitjana (tipologia 2). També es proposa insertar senyalització específica per a vianants vertical (tipologia 1). La càrrega i descàrrega s'establirà en zones específiques únicament per a vehicles comercials (tipologia 2). Donada l'amplada de la vorera, la parada de bus existent es pot col·locar en marquesina i plataforma d'accés al bus (tipologia 3).

Tram 2: Camí Ral, d'Iluro a Plaça Santa Anna

Zona amb activitat comercial mitjana

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Plaça de Cuba-Jaume Recoder

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació, 1 carril bus i voreres laterals

Aparcament: no

Bus: sí, línies de bus urbà (línia 3) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 27% vorera, 73% calçada

Milliores proposades:

En aquest tram del Camí Ral urbanísticament es preveu que les edificacions es reculin respecte el carrer actual, de manera que en el futur quedaran voreres d'amplada generosa que permetran el pas dels vianants amb comoditat, juntament amb un carril de circulació i un carril bus. A curt termini es proposa únicament instal·lar senyalització per als vianants (tipologia 1) allí on sigui possible.

Tram 3: Camí Ral, de Plaça Santa Anna a Hospital

Zona amb activitat comercial mitjana

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Centre (Pla de Centre)

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació i voreres laterals

Aparcament: sí, en cordó al costat dret (segons sentit de circulació)

Bus: sí, línies de bus urbà (línies 1 i 3) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (3 zones)

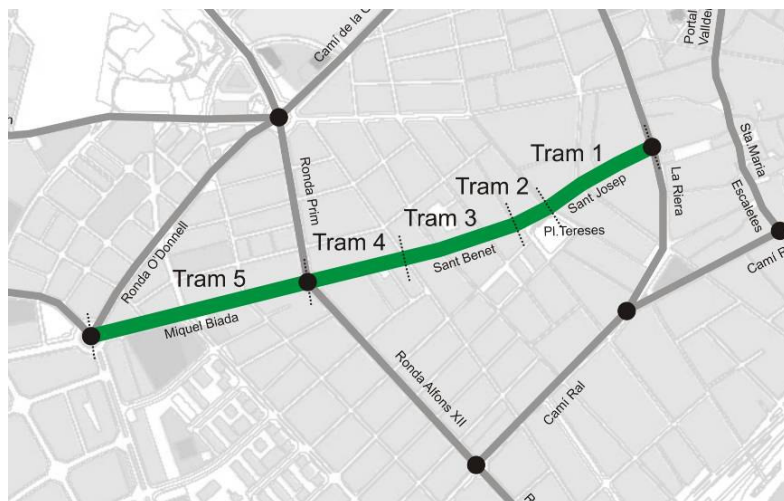
Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 27% vorera, 73% calçada

Milliores proposades:

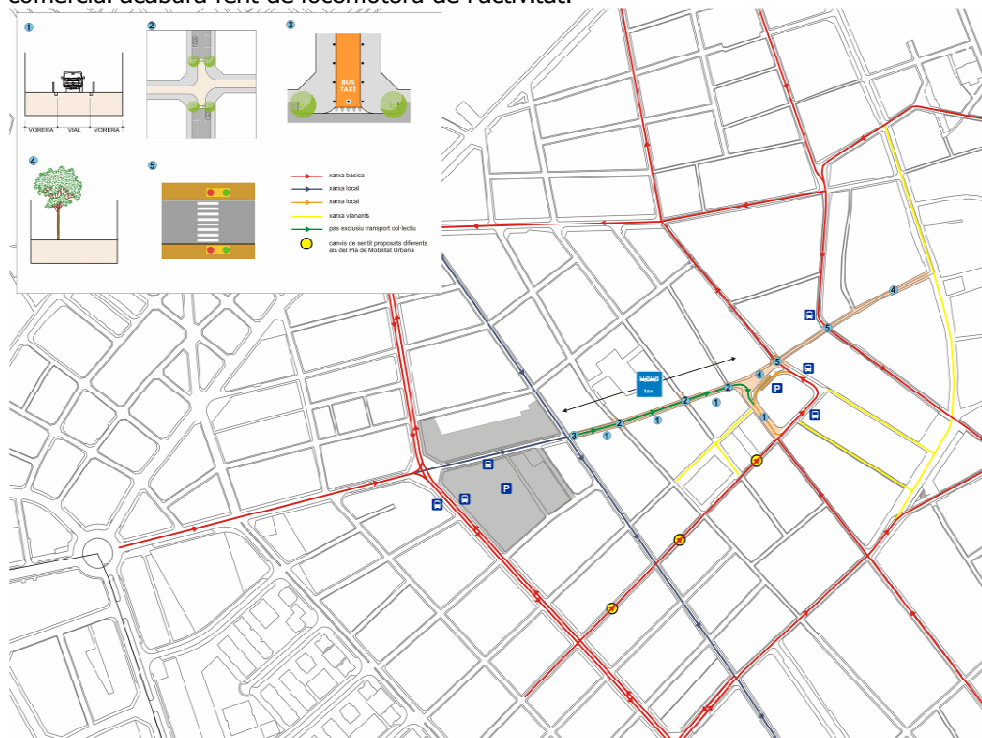
De cara al futur es proposa ampliar voreres deixant un únic carril de circulació amb dos nivells (tipologia 3). No obstant, actualment és necessari mantenir l'aparcament de motos i les zones de càrrega i descàrrega que donada l'alta demanda existent caldria que fós únicament per a vehicles comercials i amb disc horari obligatori (tipologia 2).

EIX 3 BIADA-SANT BENET-TERESES-SANT JOSEP



L'eix format pels carrers Miquel Biada, Sant Benet, la plaça de les Tereses i el carrer Sant Josep és un als que cal parlar una especial atenció en aquest estudi ja que la construcció del nou centre comercial El Corte Inglés a Miquel Biada amb ronda Alfons XII comportarà un canvi no només en la mobilitat d'aquest àmbit sinó també de tota la ciutat de Mataró.

Amb la creació del centre comercial es generen dos imants d'atracció de visitants com són el propi Corte Inglés i el Comerç Mataró Centre. Aquests dos pols disten uns 500 metres entre ells. La potenciació d'aquest eix per a la mobilitat de vianants pot ésser un factor clau per al desenvolupament dels dos imants, especialment del Comerç Mataró Centre ja que el centre comercial acabarà fent de locomotora de l'activitat.



Proposta de Pla de Mobilitat per a nous eixos comercials a Mataró

El conveni entre l'ajuntament i els comerciants preveu millores també als següents carrers adjacents en aquest eix:

- Muralla de Sant Llorenç
- Santa Marta
- Cuba
- Sant Joaquim
- Plaça de Cuba
- Unió
- Tetuan
- Iluro

Tram 1: Sant Josep, de La Riera a plaça de les Tereses

Zona amb alta activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa vianants

Àrea ambiental: Centre (Pla de Centre)

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació restringida i voreres laterals amb pilones

Aparcament: no

Bus: no

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: no

Espai viari: 50% vorera, 50% calçada

Millores proposades:

Malgrat que és un carrer de vianants, l'aspecte actual del vial és de pas de vehicles. Per tant es proposa crear plataforma única (tipologia 1), per tal que aquest tingui l'aparença de carrer per a passejar. El paviment es proposa que es realitzi amb llambordes de manera singular (tipologia 2) amb enllumenat d'alta intensitat (tipologia 1) i amb presència moderada de mobiliari urbà (tipologia 2). Es recomana instal·lar la senyalització de codi amb suports a la façana (tipologia 2). A més, es pot posar senyalització específica per a vianants tant vertical (tipologia 1) com horitzontal insertada al paviment (tipologia 2). El creuament amb l'Anella de Muralles es farà mitjançant un pas de vianants a nivell calçada semaforitzat (tipologia 2).

Tram 2: Plaça de les Tereses

Zona amb alta activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Centre (Pla de Centre)

Tipologia de carrer: circulació pel perímetre de la plaça, jardí central i voreres exteriors

Aparcament: sí, distribuït per tota la plaça

Bus: sí, línies de bus urbà (línies 0, 2 i 5) i interurbà amb parada

Zones de càrrega i descàrrega: sí (4 zones)

Arbrat: sí, a tota la part central de la plaça

Distribució de l'espai viari: 61% vorera, 39% calçada

Millores proposades:

Es proposa crear paviment únic (tipologia 1) a tota la plaça, permetent el pas de vehicles i autobusos en el recorregut que ocupi el menys espai possible, amb un sol carril de circulació, reordenant les parades de bus i les zones de càrrega i descàrrega. Es manté l'enjardinat i arbrat central, oportunament restaurat. El paviment es farà de manera singular, donant continuïtat especialment per enllaçar el carrer Sant Benet i el carrer Sant Josep, mitjançant llambordes (tipologia 2) i amb enllumenat d'alta intensitat (tipologia 1). La plaça es presta a disposar d'una alta presència de mobiliari urbà (tipologia 3). A més, també es proposa instal·lar senyalització per a vianants tant vertical (tipologia 1) com horitzontal (tipologia 2). L'aparcament es situa fora de calçada (tipologia 2). Les parades d'autobús es poden col·locar amb marquesina allí on sigui possible (tipologia 3), donada l'elevada quantitat de línies que hi recorren. El pas de vianants situat al creuament amb el carrer Torrent es realitza a nivell calçada i semaforitzat (tipologia 2).

Tram 3: Sant Benet, de plaça de les Tereses a Iluro

Zona amb alta activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Fray Luis de Leon-Plaça de Cuba

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en un sol sentit amb voreres laterals

Aparcament: no

Bus: sí, línies de bus urbà (línia 0) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 53% vorera, 47% calçada

Millores proposades:

Es proposa crear voreres i calçades separades (tipologia 3) donada l'estretor del vial, però amb una clara separació de la zona de pas de vehicles de la de trànsit de vianants. Les interseccions amb els carrers es realitzarien també amb plataforma única diferenciant les zones de pas (tipologia 3). El paviment s'hauria d'instal·lar de tipus singular amb llambordes (tipologia 2). Donada l'alta activitat comercial, l'enllumenat es proposa que sigui d'alta intensitat (tipologia 1) amb baixa presència de mobiliari urbà (tipologia 1) ja que el carrer no és gaire ample. Tampoc es recomana la instal·lació d'arbrat (tipologia 1) pel mateix motiu. La senyalització específica de vianants cal que sigui de tipus vertical (tipologia 1) i se'n recomana també d'instal·lar-ne al paviment (tipologia 2).

Tram 4: Miquel Biada, entre Iluro i Rondes

Zona amb baixa activitat comercial actualment. Prevista: alta activitat

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Fray Luis de Leon-Plaça de Cuba

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació en un sol sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, en cordó als dos costats

Bus: sí, línies de bus urbà (línia 0) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (1 zona)

Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 23% vorera, 77% calçada

Millores proposades:

La proposta s'adaptarà al nou planejament previst, que garanteix gran quantitat d'espai per als vianants. Es proposa habilitar zones de càrrega i descàrrega en zones específiques amb un temps d'estacionament limitat només per a vehicles comercials (tipologia 2) i parada de taxi. Dels dos carrils previstos, un es pot destinar a la circulació del bus (tipologia 2). Caldrà col·locar paviment singular i bona senyalització específica per a vianants tant vertical (tipologia 1) com al terra (tipologia 2) per atraure els visitants cap a la zona centre. Cal que la zona convidi a iniciar el recorregut a peu fins a la zona més cèntrica i comercial de la ciutat.

Tram 5: Miquel Biada, entre Rondes i Alcalde Serra i Xifra

Zona amb activitat comercial baixa

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Peramàs - Eixample

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació en un sol sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, en fila als dos costats

Bus: sí, línies de bus urbà (línia 0 i línia 2) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (4 zones)

Arbrat: sí en alguns trams a ambdós costats

Espai viari: 40% vorera, 60% calçada

Millores proposades:

Es proposa ampliar voreres eliminant l'aparcament. Els passos de vianants es situen a nivell de calçada (tipologia 1) i el paviment a instal·lar a les voreres és panot (tipologia 1). L'enllumenat pot ser d'intensitat mitjana (tipologia 2) o baixa (tipologia 3) amb presència moderada de mobiliari urbà com ara bancs o quioscos petits (tipologia 2). Es recomana la plantació d'arbrat a tot el tram sencer a ambdós costats (tipologia 2) i col·locar senyalització específica per a vianants vertical (tipologia 1). La velocitat màxima s'estableix en 50 km/h ja que és una via bàsica (tipologia 1) i zones de càrrega i descàrrega on es pot permetre l'estacionament de vehicles no comercials per un curt període de temps (tipologia 3). La parada d'autobús existent pot col·locar-se com a marquesina (tipologia 3). A les interseccions es proposa col·locar orelles als carrers afluents de Miquel Biada (tipologia 2). Caldrà tenir present el pas del carril bici previst al Pla de Mobilitat Urbana.

EIX 4 ROCAFONDA-CENTRE



L'eix Rocafonda-Centre uneix la zona comercial de Mataró Centre amb Comerç Rocafonda. A la zona més cèntrica, entre Camí Ral i l'Anella Muralla es troba en molt bones condicions per a la mobilitat de vianants. Des de l'Anella Muralla fins a les Rondes sí que es necessiten intervencions de millora.

El conveni entre l'Ajuntament i els comerciants preveu millores també al carrer de Sant Simó.

Tram 1: Sant Francesc d'Asís-Santa Maria-Sant Cristòfor-Baixada de les Escaletes

Zona amb alta activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa vianants

Àrea ambiental: Centre (pla de centre)

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en un sol sentit i voreres laterals

Aparcament: no

Bus: no

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 32% vorera, 68% calçada

Millores proposades:

Els carrers ja es troben en molt bones condicions per als vianants, de manera que l'única proposta a realitzar és la instal·lació de senyalització específica per a vianants tant vertical (tipologia 1) com horitzontal insertada al paviment (tipologia 2) en determinats punts.

Tram 2: Portal Valldeix, d'Anella Muralla a carrer de les Monges

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa local

Àrea ambiental: Centre (Pla de Centre)

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en un sol sentit i voreres laterals

Aparcament: no

Bus: no

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 45% vorera, 55% calçada

Millores proposades:

En consonància amb el Pla de Mobilitat Urbana de Mataró es proposa convertir el carrer a un sol nivell amb plataforma única (tipologia 1). A més, es realitzaran actuacions puntuals de senyalització específica per a vianants vertical (tipologia 1).

Tram 3: Camí Fondo, de carrer de les Monges a Rierot

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa local

Àrea ambiental: Centre (Pla de Centre)

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en un sol sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, a un costat amb periodicitat quinzenal

Bus: no

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 30% vorera, 70% calçada

Millores proposades:

La proposta d'actuació es basa en seguir la tipologia emprada en el tram anterior (tram 2), establint plataforma única (tipologia 1). També es proposa la instal·lació de senyalització vertical específica per a vianants (tipologia 1).

Tram 4: Passeig Rocafonda, entre Rierot i Rondes

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Centre (Pla de Centre)

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en un sol sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, en fila als dos costats

Bus: no

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 55% vorera, 45% calçada

Millores proposades:

L'actuació consisteix en deixar la secció existent actualment, realitzant petites millores per a fer l'espai més còmode per als vianants. L'enllumenat pot instal·lar-se de baixa intensitat (tipologia 3) i el mobiliari urbà hi pot tenir presència moderada (tipologia 2). De senyalització específica per a vianants únicament se'n recomana de vertical (tipologia 1).

EIX 5 O'DONNELL



L'eix de la Ronda O'Donnell és la principal zona comercial de La Gran Botiga, al barri de Peramàs. Actualment les condicions per als vianants no són bones ja que la major part del vial està dedicat a calçada per a vehicles.

Tram 1: Ronda O'Donnell, de Granollers a Alcalde Serra i Xifra

Zona amb activitat comercial alta

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Peramàs Nord – Peramàs Sud

Tipologia de carrer: 3 carrils de circulació en dos sentits i voreres laterals

Aparcament: sí, als dos costats

Bus: sí, bus urbà (línies 1 i 4) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (9 zones)

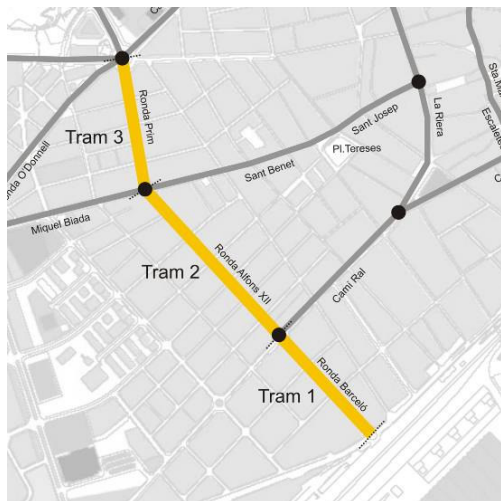
Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 30% vorera, 70% calçada

Millores proposades:

Ateses les servituds existents en el vial, la proposta consisteix en millorar els itineraris de vianants escurçant-los, ampliant les voreres en les cruïlles amb els carrers afluents. Els passos de vianants es situen a nivell de calçada (tipologia 1) i els paviments de la vorera es poden col·locar de tipologia singular, amb llambordes (tipologia 2). L'enllumenat proposat pot ser d'alta intensitat (tipologia 1), donada l'activitat comercial de la zona, amb presència moderada de mobiliari urbà (tipologia 2), si bé en certs espais es podria fins i tot instal·lar mobiliari urbà de més alta intensitat (tipologia 3) com ara terrasses bars, quioscos grans, etc. La senyalització per a vianants es pot realitzar tant amb senyals verticals (tipologia 1) com horitzontals insertades al paviment (tipologia 2). El carrer, en ser una via bàsica, s'estableix amb velocitat màxima de 50 km/h i moderació de velocitat a través de semàfors i les zones de càrrega i descàrrega de l'eix serien únicament destinades a vehicles comercials amb indicador horari obligatori (tipologia 2).

EIX 6 RONDES PRIM-ALFONS XII-BARCELÓ



L'eix de les Rondes Prim, Alfons XII i Barceló connecta la zona comercial dels Bulevards, La Gran Botiga i Mataró Centre. Tot i ser una via bàsica en la mobilitat en vehicle per la ciutat, també cal fer-la segura i amable per a la mobilitat a peu.

Tram 1: Ronda Barceló, de Camí Ral a antiga N-II

Zona amb activitat comercial baixa

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Jaume Recoder-Eixample Sud

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació per sentit, no senyalitzats

Aparcament: sí, en cordó sentit sud

Bus: sí, bus urbà (línies 1, 2, 3, 4 i 5) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (4 zones)

Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 35% vorera, 65% calçada

Millores proposades:

Les previsions de reurbanització ja otorgaran al vial de les dimensions necessàries per al trànsit de vianants. Com a aspecte a tenir en compte, caldria instal·lar senyalització vertical per a vianants (tipologia 1).

Tram 2: Ronda Alfons XII, de Camí Ral a Miquel Biada

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Eixample Est – Plaça Cuba

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació en cada sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, en certs trams en sentit mar

Bus: sí, bus urbà (línia 5)

Zones de càrrega i descàrrega: sí (1 zona)

Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 40% vorera, 60% calçada

Milliores proposades:

La via es troba en bones condicions per a vianants si bé es podria millorar en il·luminació o en seguretat per als vianants a les interseccions, mitjançant la construcció d'orelles que únicament estretarien els vials afluents a la Ronda. Així mateix, es proposa eliminar les poques zones d'aparcament que queden. A més, per unificar-ho amb tots els eixos es proposa col·locar senyalització específica per a vianants vertical (tipologia 1). Per donar seguretat als vianants a l'hora de creuar la Ronda s'instal·laran semàfors (tipologia 2) i no elements físics. De tota manera, les actuacions donaran continuïtat a les actuacions que es realitzin a la Ronda Barceló.

Tram 3: Ronda Prim, de Miquel Biada a plaça Granollers

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Peramàs Sud – Fray Luis de Leon

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació en sentit nord i 1 de circulació en sentit sud

Aparcament: sí, en cordó sentit sud

Bus: sí, bus urbà (línia 5)

Zones de càrrega i descàrrega: sí (4 zones)

Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 40% vorera, 60% calçada

Milliores proposades:

La via es troba en bones condicions per a vianants si bé es podria millorar en il·luminació o en seguretat per als vianants a les interseccions, mitjançant la construcció d'orelles que només estretarien els vials afluents a la Ronda. Per donar seguretat als vianants a l'hora de creuar la Ronda s'instal·laran semàfors (tipologia 2) i no elements físics. A més, per unificar-ho amb tots els eixos es proposa col·locar senyalització específica per a vianants vertical (tipologia 1).

EIX 7 GATASSA



L'eix de l'avinguda Gatassa connecta la zona de La Gran Botiga amb Cerdanyola Comercial. La zona precisa de millores per tal que els vianants puguin moure's millor, ampliant voreres i canviant alguns dels estacionaments de disposició en bateria a en fila.

Tram 1: Avinguda Gatassa, d'Alcalde Serra i Xifra a Puig i Cadafalch

Zona amb activitat comercial mitjana

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Ceranyola - Peramàs

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació per sentit

Aparcament: sí, en bateria sentit nord, en cordó sentit sud

Bus: sí, bus urbà i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (4 zones)

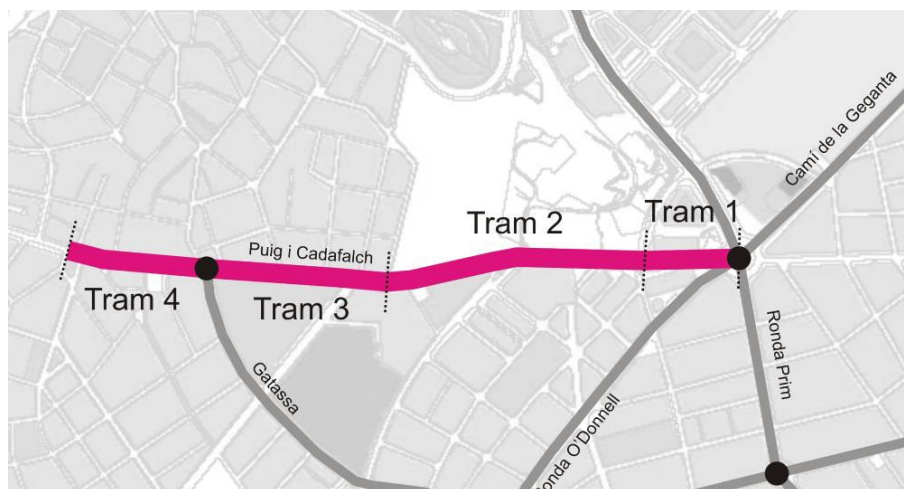
Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 35% vorera, 65% calçada

Millores proposades:

La proposta consisteix en la reordenació de l'espai convertint l'estacionament en bateria a fila a ambdós costats (tipologia 2) per guanyar espai per a ampliar la vorera, a més de millorar la seguretat en els passos de vianants actuals, que es mantindran en calçada (tipologia 1). L'enllumenat proposat és d'intensitat mitjana (tipologia 2). La presència de mobiliari urbà pot ser moderada donada l'amplada de les voreres (tipologia 2). Per als vianants es proposa instal·lar senyalització vertical (tipologia 1). La velocitat màxima del vial es manté a 50 km/h (tipologia 1) donat que es tracta de xarxa bàsica. A les interseccions es col·locaran orelles a la trajectòria idònia dels vianants (tipologia 1) que només afectarien els vials que van a l'Avinguda Gatassa. Per a la moderació de la velocitat es proposa instal·lar semàfors. Les zones de càrrega i descàrrega poden ser permeses per a tots els vehicles (tipologia 3) amb temps limitat en bona part de l'avinguda, si bé la més propera a Puig i Cadafalch sí que es podria establir amb disc horari obligatori (tipologia 2).

EIX 8 PUIG I CADAVALCH



L'eix de Puig i Cadafalch connecta la zona comercial de La Gran Botiga des de la plaça Granollers a Cerdanyola Comercial. Actualment l'aspecte d'aquest vial en molts punts encara és de carretera urbana, amb condicions millorables per als vianants. Es proposa fer tot l'eix més amable i millorar la seguretat dels vianants, ampliant les voreres allí on sigui possible, reduint la secció de calçada alternant l'aparcament a banda i banda i reduir la longitud dels passos de vianants per a propiciar un passeig còmode. En aquest vial caldrà tenir en compte el carril bici proposat al Pla de Mobilitat Urbana, que discorre al llarg de l'avinguda fins a Ramon Berenguer III.

Tram 1: Puig i Cadafalch, de Granollers a Pirineus

Zona amb activitat comercial baixa

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Peramàs Nord – Cerdanyola Sant Salvador

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació en un sol sentit

Aparcament: sí, en fila als dos costats

Bus: sí, bus urbà (línies 0 i 2) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (1 zona)

Arbrat: sí

Distribució de l'espai viari: 60% vorera, 40% calçada

Millores proposades:

El tram ja es troba ben adaptat per a la mobilitat a peu. Només seria necessària la instal·lació de senyalització vertical (tipologia 1) per donar continuïtat a l'eix de connexió comercial.

Tram 2: Puig i Cadafalch, de Pirineus a Ramon Berenguer III

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Peramàs Nord – Cerdanyola Sant Salvador – Parc Cerdanyola

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en cada sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, en fila a la dreta (en sentit oest)

Bus: sí, bus urbà (línies 0 i 2) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (1 zona)

Arbrat: sí, en fila a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 40% vorera, 60% calçada

Milliores proposades:

En el futur, la proposta d'actuació es basa en ampliar les voreres en la mesura del possible, reduir la secció de calçada amb alternança d'aparcament a banda i banda (tipologia 1) i donar continuïtat a la vorera per a un passeig còmode, desplaçant alguns dels passos de vianants (tipologia 1). L'enllumenat es pot situar de baixa intensitat (tipologia 3) i la presència de mobiliari urbà ha de ser baixa (tipologia 1). Per indicar el recorregut per als vianants per l'eix, es recomana instal·lar senyalització vertical específica (tipologia 1) i que el carrer tingui limitació a 50 km/h, ja que es tracta de xarxa bàsica. Per a moderar la velocitat es poden instal·lar semàfors. Les parades d'autobús es proposa que siguin amb pal a prop de calçada (tipologia 2).

Tram 3: Puig i Cadafalch, de Ramon Berenguer III a Gatassa

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Cerdanyola Canyamars – Cerdanyola València – Parc Cerdanyola

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en cada sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, en fila a ambdós costats

Bus: sí, bus urbà (línies 0, 1 i 2) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (3 zones)

Arbrat: sí, al costat mar

Distribució de l'espai viari: 32% vorera, 68% calçada

Milliores proposades:

La proposta d'actuació es basa en fer més amable l'espai amb petites milliores com poden ser la creació d'orelles als carrers afluents a l'avinguda per a millorar la seguretat dels vianants (tipologia 2) o instal·lar senyalització vertical específica per a vianants (tipologia 1).

Tram 4: Puig i Cadafalch, de Gatassa a Isla Cristina

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Cerdanyola Canyamars – Cerdanyola València – Parc Cerdanyola

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en cada sentit i voreres laterals

Aparcament: no

Bus: sí, bus urbà (línies 0, 1 i 2) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (4 zones)

Arbrat: sí

Distribució de l'espai viari: 65% vorera, 35% calçada

Millores proposades:

El vial ha estat remodelat totalment recentment, de manera que la proposta d'actuació es basa únicament en instal·lar senyalització vertical específica per a vianants (tipologia 1) complementada amb senyalització insertada al paviment (tipologia 2).

EIX 9 VIA EUROPA-MATARÓ PARC



L'eix de Via Europa-Mataró Parc connecta el centre de la ciutat de Mataró, a la zona de La Gran Botiga i Bulevars amb Mataró Parc. Com que el vial és de construcció relativament recent presenta unes molt bones condicions per al trànsit de vianants. A més, s'està construint el carril bici que es proposava al Pla de Mobilitat Urbana. El punt problemàtic es troba a la zona més propera al centre comercial, on cal creuar els accessos a la Ronda de Mataró de l'autopista C-32, a través de llargues voltes per les rotondes de la plaça de França i de la plaça Gran Bretanya. Per aquest motiu es proposa la construcció d'una nova passarel·la només per a vianants des de la Ronda dels Països Catalans a Mataró Parc.

Tram 1: Via Europa de plaça Granollers a plaça França

Zona amb activitat comercial mitjana

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Parc Central – Cerdanyola – La Llàntia - Cirera

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació per sentit, separats per mitjana central i voreres laterals. Tram sud disposa de carril bus en cada sentit

Aparcament: sí, excepte a tram sud, en fila a ambdós costats

Bus: bus urbà (línia 5) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (1 zona)

Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 38% vorera; 62% calçada

Millores proposades:

L'eix es troba ben adaptat per a la mobilitat dels vianants, de manera que únicament es proposa instal·lar senyalització vertical específica per a aquests (tipologia 1). Per permeabilitzar la via, es proposa instal·lar algun nou pas de vianants per creuar-la, tots ells semaforitzats.

Tram 2: Carretera de Cirera, de plaça França a plaça Gran Bretanya

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Cirera

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació en sentit nord, 1 en sentit sud i voreres laterals

Aparcament: no

Bus: sí, bus urbà i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 35% vorera, 65% calçada

Millores proposades:

La proposta consisteix en realitzar una nova passarel·la exclusiva per a vianants per a salvar l'autopista C-32, tal com ja es preveu en el projecte constructiu de calçades laterals de l'autopista.

EIX 10 CAMÍ DE LA GEGANTA-ALFONS X



L'eix del Camí de la Geganta-Alfons X enllaça la zona comercial de Bulevards Mataró. La zona del Camí de la Geganta es troba ben adaptada per al moviment de vianants però no és així a la Ronda Alfons X i molt especialment a la plaça Espanya, que a més és un punt de pas de l'itinerari entre el centre de la ciutat i el barri dels Molins.

Tram 1: Camí de la Geganta

Zona amb activitat comercial baixa

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Parc Central

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació per sentit

Aparcament: no

Bus: sí, bus urbà (línies 1,2, 4 i 5) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: sí, en fila a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 50% vorera, 50% calçada

Millores proposades:

La zona avui dia ja es troba ben adaptada per a la mobilitat de vianants de manera que només seria necessari col·locar senyalització vertical per marcar l'itinerari (tipologia 1)

Tram 2: Plaça Espanya

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Centre – Parc Central

Tipologia de carrer: 3 carrils de circulació a l'entorn de la plaça, amb jardí central

Aparcament: sí, en determinats punts de la plaça; 1 parada de taxis

Bus: sí, bus urbà (línies 0, 1 i 4) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: sí

Distribució de l'espai viari: 35% vorera, 65% calçada

Millores proposades:

La proposta consisteix en ubicar un nou pas de vianants pre creuar el carrer del Parc i l'avinguda Corregiment de Mataró. Ampliació de la vorera del costat muntanya, eliminant un carril de circulació o obrint espai per la banda del parc eliminant el mur actual. L'espai de plaça Espanya al passeig Carles Padrós i al carrer Mn.Ramon Fornells reduint l'espai asfaltat i guanyant-lo per al vianant per a evitar el creuament fora dels passos. A més, es proposa col·locar senyalització vertical d'orientació específica per als vianants (tipologia 1).

Tram 3: Alfons X, de plaça Espanya a Rocafonda

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Centre - Els Molins Sud

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en cada sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, a ambdós costats

Bus: sí, bus urbà (línia 0)

Zones de càrrega i descàrrega: sí (1 zona)

Arbrat: sí, en fila a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 37% vorera, 63% calçada

Millores proposades:

La proposta és ampliar voreres a les cruïlles amb Cabanellas i Rocafonda col·locant orelles (tipologia 2) per millorar la seguretat dels vianants. L'enllumenat a col·locar, donat que és una via important, es pot col·locar d'intensitat mitjana (tipologia 2) amb presència moderada de mobiliari urbà, com poden ser bancs i papereres. La senyalització específica per a vianants es recomana que se n'instal·li de vertical (tipologia 1) i que el vial tingui de velocitat màxima 50 km/h (tipologia 1). També es podria col·locar un carril bus en lloc de l'aparcament existent per tal de donar màxima prioritat al transport públic (tipologia 2).

EIX 11 MOLINS-MATARÓ PARC



L'eix Molins-Mataró Parc connecta les Rondes amb el barri de Molins i amb Mataró Parc. L'itinerari es troba ben adaptat per a vianants excepte al tram des de la plaça Espanya al passeig Desviament, on l'aspecte del vial és de carretera urbana.

Tram 1: Carles Padrós, de plaça Espanya a passeig Molins

Zona amb activitat comercial baixa

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Els Molins

Tipologia de carrer: 1 carrils de circulació per sentit amb voreres laterals

Aparcament: no

Bus: sí, bus urbà línes 0 i 4) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: sí, en fila a un costat

Distribució de l'espai viari: 53% vorera, 47% calçada

Millores proposades:

La proposta consisteix en instal·lar senyalització vertical de vianants (tipologia 1). La plaça Joaquim Blume es proposa convertir-la en rotonda, amb circulació giratòria dels vehicles al voltant de la illa central, que es podria ampliar lleugerament. D'aquesta manera, es milloraria la seguretat d'aquest punt i es simplificarien els moviments a realitzar.

Tram 2: Carles Padrós, de passeig Molins a passeig Desviament

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Els Molins

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en cada sentit i voreres laterals

Aparcament: no

Bus: sí, bus urbà (línia 4) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: no

Distribució de l'espai viari: 30% vorera, 70% calçada

Millores proposades:

Es proposa instal·lar senyalització vertical per a vianants (tipologia 1) en els punts específics que es determinin. A les interseccions cal establir els passos de vianants a l'itinerari natural d'aquests (tipologia 1). Per ampliar les voreres, que actualment són molt estretes, caldria valorar la possibilitat de que les edificacions existents cedissin una part del terreny (que actualment són jardins privats) per a l'ampliació de l'espai públic de pas dels vianants.

Tram 3: Carles Padrós, de passeig Desviament a Riera de Cirera

Zona amb activitat comercial mitjana

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Els Molins

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en cada sentit amb passeig central i voreres laterals

Aparcament: sí, en fila a ambdós costats de cada carril de circulació

Bus: sí, bus urbà (línia 4) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (1 zona)

Arbrat: sí, a passeig central i voreres laterals

Distribució de l'espai viari: 60% vorera, 40% calçada

Millores proposades:

La zona ja es troba ben adaptada per a la mobilitat de vianants de manera que només seria necessari col·locar senyalització vertical per marcar l'itinerari (tipologia 1)

Tram 4: Riera Figuera Major, de Cirera a Frederic Mistral

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Els Molins

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en cada sentit amb passeig central i voreres laterals

Aparcament: sí, en fila a cada costat carril de circulació sentit nord i a costat dret carril circulació sentit sud

Bus: sí, bus urbà (línies 0 i 4) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (2 zones)

Arbrat: sí, al passeig central

Distribució de l'espai viari: 30% vorera, 70% calçada

Millores proposades:

La zona ja es troba ben adaptada per a la mobilitat de vianants de manera que només seria necessari col·locar senyalització vertical per marcar l'itinerari (tipologia 1). Cal preveure el pas del carril bici proposat al Pla de Mobilitat Urbana.

Tram 5: Torrent de les Piques, de Frederic Mistral a Ronda Països Catalans

Zona amb baixa activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Torrent de les Piques – Cirera Centre

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en cada sentit amb passeig central i voreres laterals

Aparcament: sí, en fila al costat esquerre de cada carril de circulació (adjacent a passeig central)

Bus: sí, bus urbà (línia 4) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: no

Arbrat: sí, a ambdós costats del passeig central

Distribució de l'espai viari: 56% vorera, 44% calçada

Millores proposades:

La zona ja es troba ben adaptada per a la mobilitat de vianants de manera que només seria necessari col·locar senyalització vertical per marcar l'itinerari (tipologia 1)

Tram 6: Carrer Torrent de les Piques – Josep Trueta (pas sota autopista)

Zona amb nul·la activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Torrent de les Piques – Cirera Nord

Tipologia de carrer: 2 carrils de circulació en cada sentit i voreres laterals

Aparcament: no

Bus: sí, bus urbà (línia 3) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: no

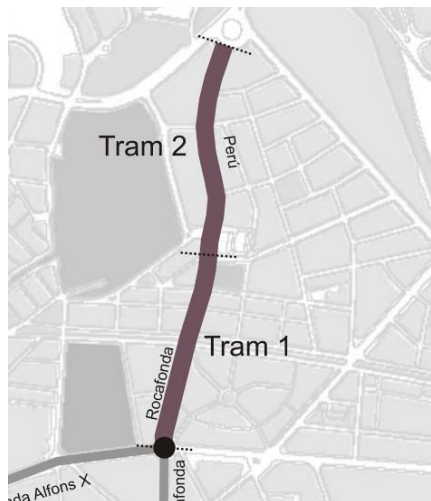
Arbrat: sí, a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 52% vorera, 48% calçada

Millors proposades:

La zona ja es troba ben adaptada per a la mobilitat de vianants de manera que només seria necessari col·locar senyalització vertical per marcar l'itinerari (tipologia 1) així com col·locar els passos de vianants a l'itinerari d'aquests (tipologia 1), ampliant lleugerament les voreres, especialment a la rotonda amb Ronda Països Catalans. De tota manera, tot aquest espai està pendent de remodelació quan s'executin les obres de les calçades laterals de la C-32.

EIX 12 ROCAFONDA-PERÚ



L'eix Rocafonda-Perú enllaça la zona comercial del barri de Rocafonda amb les Rondes. L'itinerari es troba ben adaptat per a vianants al tram entre el carrer Salvador i la plaça Pintor Cusachs, renovat totalment recentment. La resta de l'eix necessita millores, consistents en reduir l'amplada excessiva de la calçada i ampliar les voreres.

Tram 1: Rocafonda i Perú, de Ronda Alfons X a Salvador

Zona amb activitat comercial mitjana

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Els Molins - Rocafonda

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació per sentit amb voreres laterals

Aparcament: sí, en fila a cada costat

Bus: sí, bus urbà (línia 3)

Zones de càrrega i descàrrega: sí (1 zona)

Arbrat: sí, entre Ronda Alfons X i avinguda Amèrica

Espai viari: 33% vorera, 67% calçada

Millores proposades:

Es recomana l'ampliació de les voreres i reducció de la calçada per a vehicles. La intensitat lumínica pot ser mitjana (tipologia 2) amb presència moderada de mobiliari urbà (tipologia 2) com ara bancs i papereres. Per als vianants es pot col·locar senyalització vertical (tipologia 1) amb aparcament en fila a ambdós costats (tipologia 2) i zones de càrrega i descàrrega en el qual es pot permetre l'estacionament de curta durada a vehicles no autoritzats (tipologia 3). A les interseccions es recomana la construcció d'orelles, per millorar la seguretat dels vianants (tipologia 2).

Tram 2: Perú, de Salvador a Pintor Cusachs

Zona amb alta activitat comercial

Situació actual:

Classificació de la via: xarxa bàsica

Àrea ambiental: Els Molins Est - Rocafonda

Tipologia de carrer: 1 carril de circulació en cada sentit i voreres laterals

Aparcament: sí, en fila a ambdós costats

Bus: sí, bus urbà (línia 3) i interurbà

Zones de càrrega i descàrrega: sí (3 zones)

Arbrat: sí, en fila a ambdós costats

Distribució de l'espai viari: 52% vorera, 48% calçada

Milliores proposades:

El vial va ser remodelat integralment recentment i la zona ja es troba ben adaptada per a la mobilitat de vianants. Així doncs, només seria necessari col·locar senyalització vertical (tipologia 1) i horitzontal insertada al paviment (tipologia 2) per marcar l'itinerari. Les zones de càrrega i descàrrega en aquest tram es proposa que sigui únicament per a vehicles comercials amb indicador horari obligatori (tipologia 2).

PLÀNOLS



LLEGENDA

- XARXA CARRETERES
- XARXA RONDA
- XARXA BÀSICA
- XARXA LOCAL
- XARXA VEÏNAL
- XARXA VIANANTS
- XARXA PASSATGE

- SENTIT DE CIRCULACIÓ PROPOSAT
- INTERSECCIÓ SEMAFÒRICA ACTUAL
- INTERSECCIÓ SEMAFÒRICA PROPOSADA

TÍTOL DE L'ESTUDI:

**PLA D'ACTUACIONS DE MOBILITAT
DELS NOUS EIXOS COMERCIALS A MATARÓ**

CONSULTOR:

intra

TÍTOL DEL PLÀNOL:

**PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ
DE LA XARXA VIÀRIA**

DATA:

Setembre 2008

ESCALA:

1/15.000

Nº DE PLÀNOL:

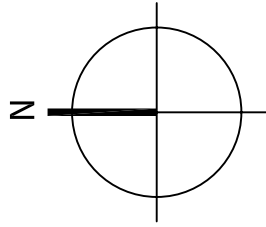
1

Ref/Digital:

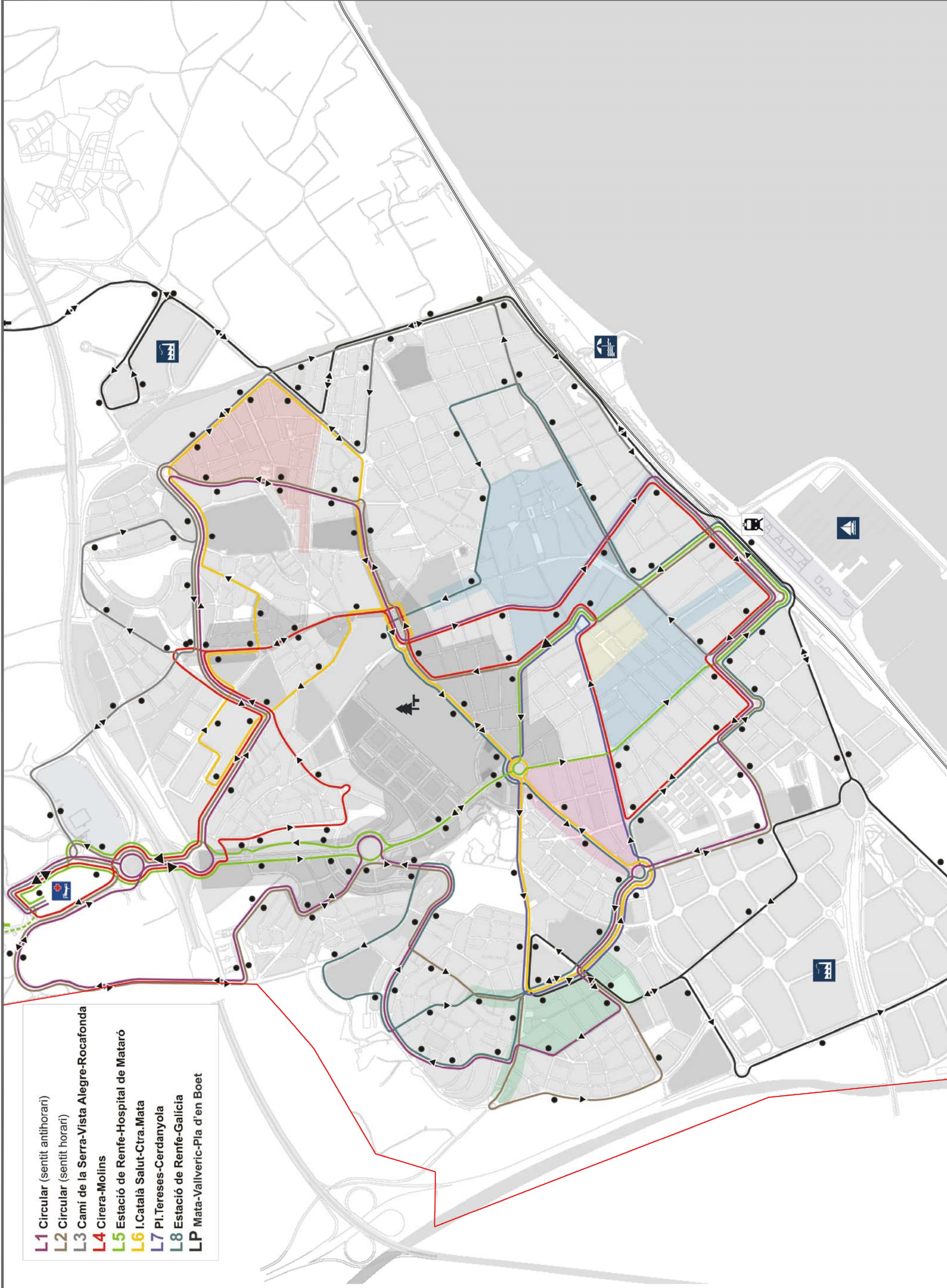
PL-01-JERARQUITZA.DWG

FULL:

1 DE 1



- L1** Circular (sentit antihorari)
- L2** Circular (sentit horari)
- L3** Camí de la Serra-Vista Alegre-Rocafonda
- L4** Cirera-Molins
- L5** Estació de Renfe-Hospital de Mataró
- L6** I.Català Salut-Ctra.Mata
- L7** Pl.Tereses-Cerdanyola
- L8** Estació de Renfe-Galícia
- LP** Mata-Vallveric-Pla d'en Boet



TÍTOL DE L'ESTUDI:

**PLA D'ACTUACIONS DE MOBILITAT
DELS NOUS EIXOS COMERCIALS A MATARÓ**

CONSULTOR:



TÍTOL DEL PLÀNOL:

OFERTA TRANSPORT PÚBLIC

DATA:

Setembre 2008

ESCALA:

1/13.000

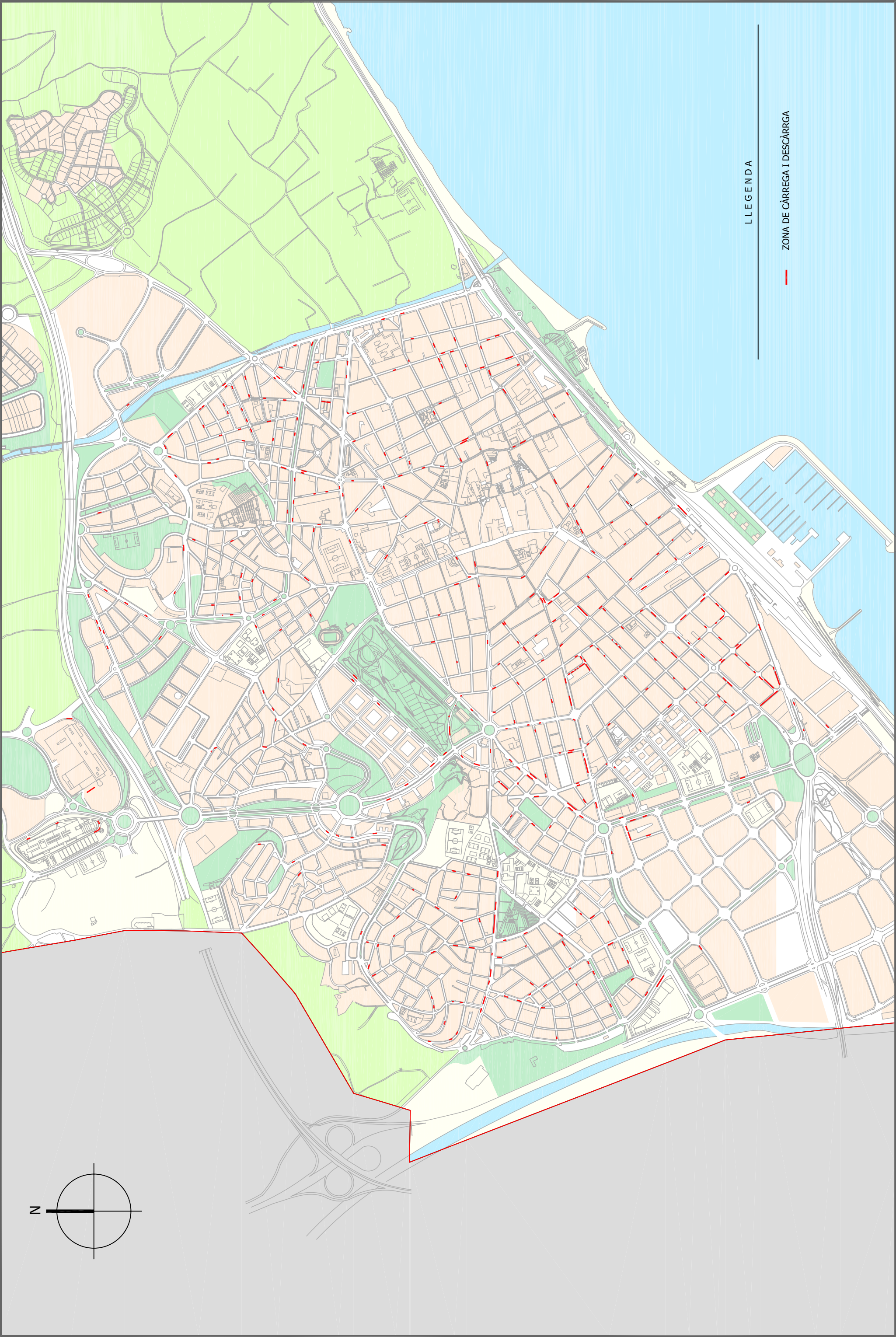
Ref/Digital:

PL-02-TRANSPORT.DWG

Nº DE PLÀNOL:

2

FULL: 1 DE 1



L L E G E N D A

— ZONA DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

TÍTOL DE L'ESTUDI:

PLA D'ACTUACIONS DE MOBILITAT
DELS NOUS EIXOS COMERCIALS A MATARÓ

CONSULTOR:



TÍTOL DEL PLÀNOL:

ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

DATA:

Setembre 2008

ESCALA:

1/13.000

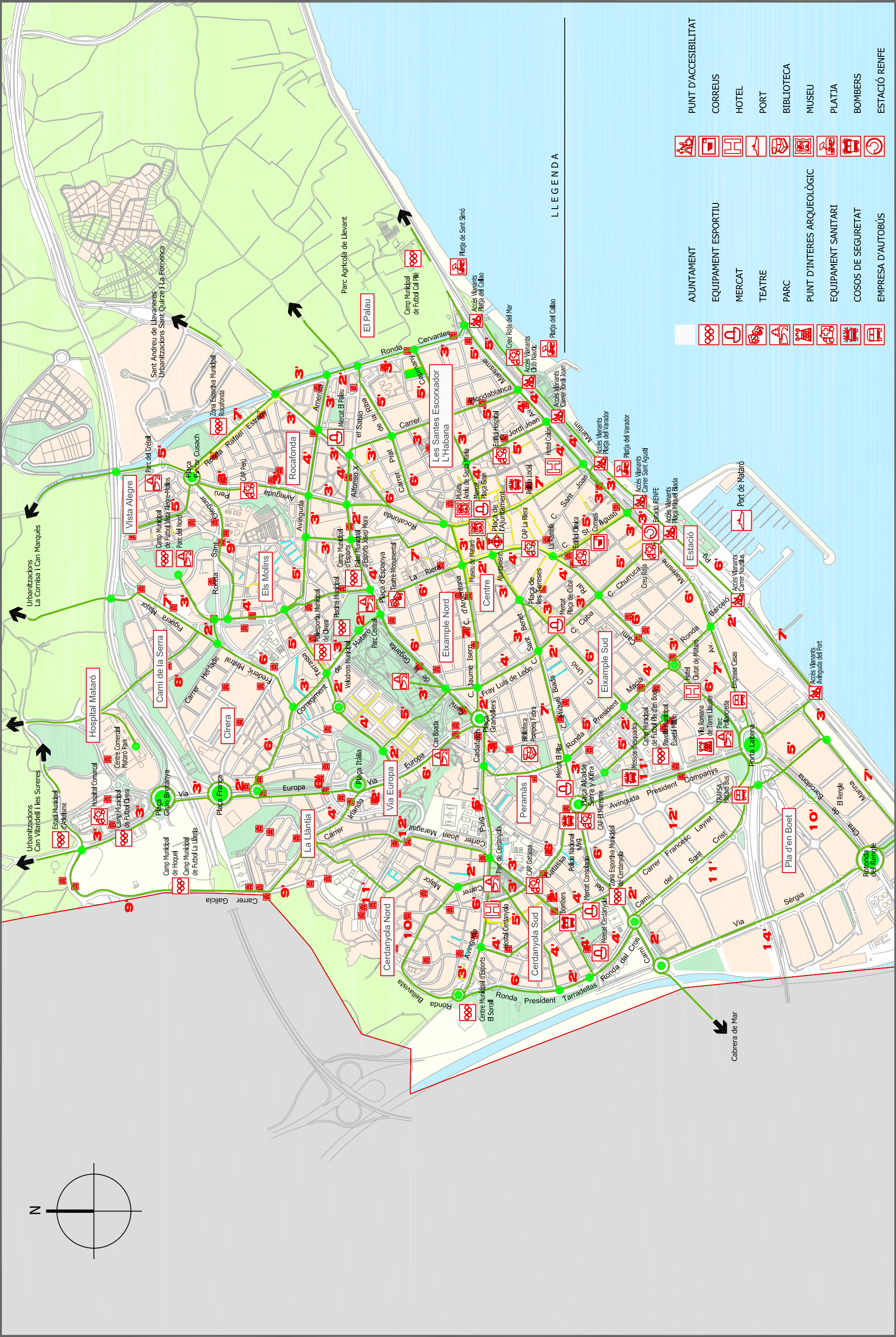
Ref/Digital:

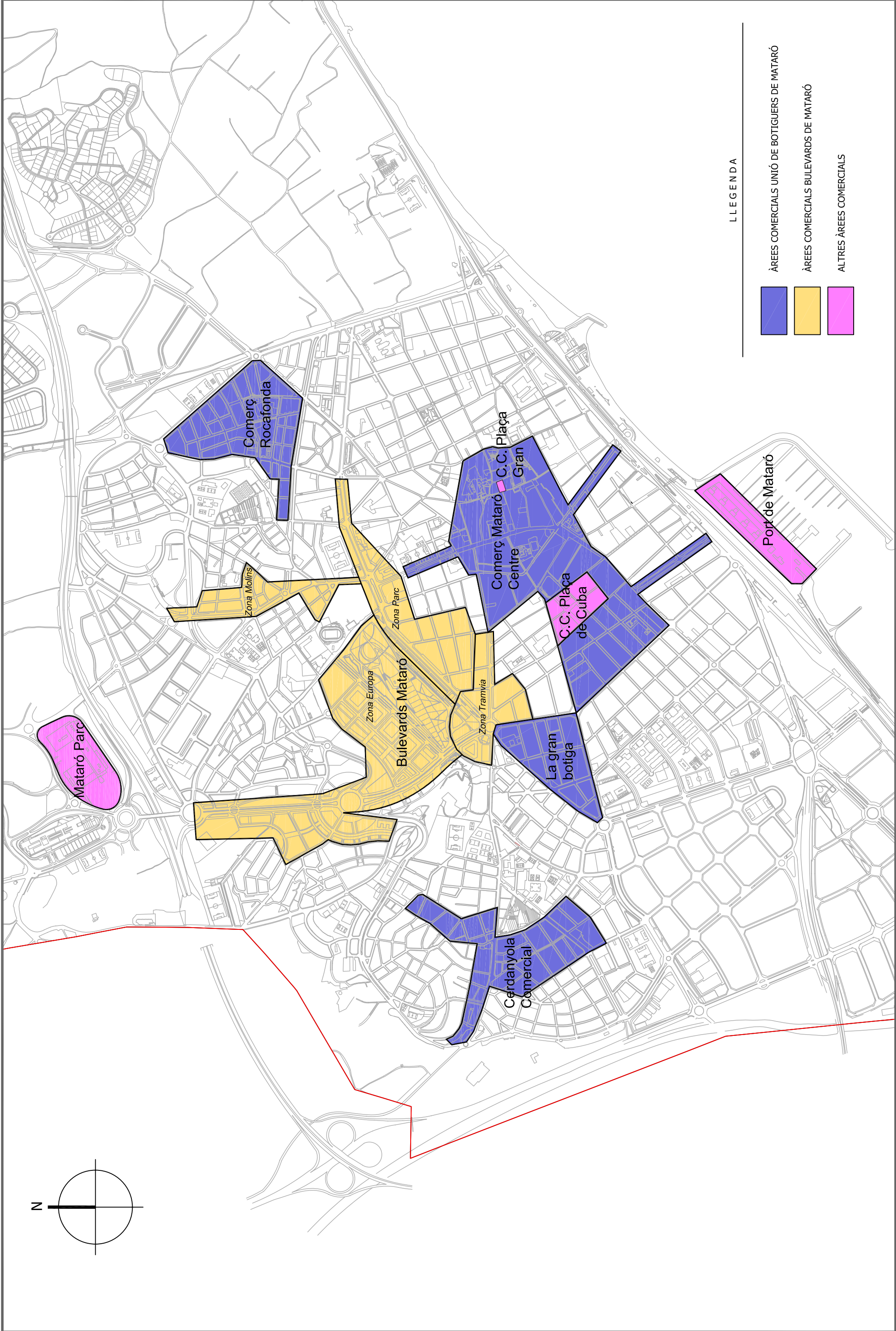
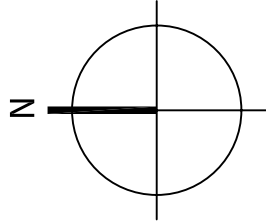
PL-04-CARREGA-DES.DWG

Nº DE PLÀNOL:

4

FULL: 1 DE 1





L L E G E N D A

- ÀREES COMERCIALS UNITÓ DE BOTIGUERS DE MATARÓ
- ÀREES COMERCIALS BULEVARDS DE MATARÓ
- ALTRES ÀREES COMERCIALS

TÍTOL DE L'ESTUDI:

PLA D'ACTUACIONS DE MOBILITAT
DELS NOUS EIXOS COMERCIALS A MATARÓ

CONSULTOR:



TÍTOL DEL PLÀNOL:

PRINCIPALS ÀREES COMERCIALS

DATA:

Setembre 2008

ESCALA:

1/13.000

Ref/Digital:

PL-06-Z-COMERCIALS.DWG

Nº DE PLÀNOL:

6

FULL: 1 DE 1

