



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de Pla General d'Ordenació Urbana de Vilassar de Dalt

Municipi de Vilassar de Dalt
Sol·licitant: Ajuntament de Vilassar de Dalt
Promotor: Ajuntament de Vilassar de Dalt
Redactor de l'EAMG: ProAsolutions

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Vilassar de Dalt.

1. Antecedents

El POUM de Vilassar de Dalt es formula per tal de crear nous creixements bàsicament residencials al municipi, així com també alguns desenvolupaments industrials. Es tracta d'un total de 5 nous Plans parcials (4 residencials i 1 industrial), 10 Plans de millora urbana, 4 Plans d'actuació i 3 Plans especials. Els 5 PPU ocupen una superfície total de 308.466 m² i un total de 1.068 habitatges, i la resta de planejament proposat ocupa altres 59.963 m² i 242 habitatges.

L'ATM ha informat desfavorablement l'estudi de mobilitat del POUM dues vegades anteriors, al juliol i al novembre de 2006. En la primera ocasió no es va presentar cap estudi de mobilitat; en la segona es va presentar un estudi de mobilitat del municipi de l'any 1998.

La documentació aportada aquesta vegada, 'Document refós per a l'aprovació inicial', d'abril de 2008, sí que conté un estudi de mobilitat específic per als desenvolupaments proposats.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Vilassar de Dalt als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.



El desenvolupament d'aquest planejament suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 66.439 (PPU) + 43.433 m² de sostre residencial, que implica 1.068 (PPU)+ 242 nous habitatges,
- La creació de 25.119 m² de sostre industrial (PPU),
- Nous equipaments comunitaris que ocupen un total de 52.259 m² de superfície,
- Un espai destinat a vialitat i aparcaments de 48.672 m²,
- Uns espais lliures de 67.765 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou planejament

L'estudi de mobilitat estima un total de **14.484 desplaçaments/dia, 7.250 per sentit**, considerant els futurs desenvolupaments residencials i industrials.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²) o ml platja	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		109.872,00	1310	9170	10.987	
industrial		25.118,07			1.256	
altres equipaments	56.988,00				11.398	
zona verda	69.721,00				3.486	
Vialitat	60.240,00					
TOTAL	368.429,00	134.990,07	1310	9170	27.127	14.484

Hi ha una important diferència, de l'ordre del doble entre la mobilitat estimada per l'estudi i la del present informe a partir de l'aplicació de les ràtios del Decret. Cal incidir en què l'estudi de mobilitat no deixa clar quin és el criteri de selecció per tal de considerar només determinats desenvolupaments (PPU, PMU, PA), ja que considera alguns sí però altres no (es consideren alguns que sembla que ja tenen el planejament derivat aprovat definitivament, com Riera Vilassar i Can Tarrida, però en canvi no es consideren els PA i els PMU), ni de quins paràmetres disposen (quant a superfícies, nombre d'habitatges, etc), i per tant és difícil endevinar quins han estat els criteris seguits. Per al càlcul el present informe considera tots els desenvolupaments previstos independentment de la seva tipologia urbanística (PPU, PMU, PA).

Des de la redacció del present informe s'intueix que la mobilitat considerada per l'estudi de mobilitat és la residencial + industrial + zona verda, sense comptabilitzar en cap moment la generada per les dotacions d'equipaments públics.



El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector és d'uns **9.170 viatges/dia**, mentre que el desenvolupament industrial pot generar uns **1.256 viatges/dia**.

Els equipaments previstos poden generar uns **11.400 viatges/dia**, depenent bàsicament de la tipologia d'equipament i dels aforaments o ràtios d'edificabilitat d'aquests.

El volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **3.500 viatges/dia**.

Segons explica l'estudi les dades d'Idescat quant a mobilitat (EMO 2001) indiquen que un 45,1% dels desplaçaments s'efectuen en vehicle privat. No s'indica la quota modal de la resta de modes.

Per a la nova mobilitat l'estudi planteja un repartiment modal que segueixi l'esquema actual: 45,1% en vehicle privat.

L'estudi considera que l'ocupació dels vehicles privats serà d'1,4 pers/veh, independentment dels usos. Aquestes estimacions suposen un total de 4.666 veh/dia, 2.800 cotxes en l'hora punta segons l'estudi (entre les 8 i les 9h, un 60% del total).

El present informe no estima oportuna aquesta proposta de repartiment modal, on no es concreta quina és la quota modal dels modes no motoritzats, i on es manté l'esquema actual motoritzat. Per altra banda, es considera que el càlcul de cotxes/hora punta no és correcte, ja que els 4.666 veh/dia representen vehicles que 'surten' i 'entren', i en hora punta generalment els percentatges d'IMD sobre els totals se situen a l'entorn del 8-10%. Per tant entre les 8 i les 9h s'estima que el nombre de vehicles sigui menor als 500 veh/hora punta.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta quina és la xarxa bàsica del municipi, i la mostra sobre plànol. No s'aporten dades d'IMD actuals ni s'especifica quines són les vies de comunicació amb altres municipis.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta la xarxa de transport públic existent a l'àmbit d'estudi, els seus horaris i itineraris:

- 4 línies interurbanes diürnes: la C3 i la C4 (Vilassar de Dalt / Premià de Dalt – Barcelona, amb intervals de pas variables entre 20 i 45 minuts en feiner), la C30 (Mataró – Vilassar de Dalt, cada 50 minuts), la C31 (Vilassar de Dalt – Estació Premià de Mar, cada 40 minuts)



- 1 línia interurbana nocturna, N81 (Barcelona – Vilassar de Dalt), amb intervals de pas cada 60 minuts

Es mostra sobre plànol la localització de les parades, 4 en total al municipi, però no es determina la distància des dels sectors a les parades. Els recorreguts de les línies travessen gairebé longitudinalment el municipi.

L'estudi conclou que el servei de transport públic no cobreix tots els barris de Vilassar, ni les zones de nova construcció (tot i que segons es mostra en plànol alguns sectors sí quedarien coberts). Es determina que no és un transport funcional per a la població, ja siguin treballadors, escolars, gent gran, etc.

Al municipi hi ha una parada de taxi.

No es concreta la distància dels sectors a desenvolupar fins a la infraestructura fixa de transport més propera (estació de tren).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi assimila el concepte de 'xarxa de vianants' al de 'zona 30', on segons s'explica el vianant té la màxima prioritat.

S'afirma que la xarxa de recorreguts a peu és de longitud escassa i de traçat discontinu, amb voreres estretes, plenes d'obstacles i sense una prioritat suficient sobre el vehicle.

Es concreta que el 90% del sòl residencial es troba a menys de 1000 m del centre urbà, per tant les distàncies són assumibles a peu.

Es mostra sobre plànol la xarxa de zona 30 existent, concentrada al centre del nucli urbà.

Quant a la bicicleta, es concreta que existeix una 'xarxa' a l'avinguda Lluís Companys, però que no té continuïtat amb la resta del municipi. No s'esmenta que la zona 30 en principi forma part d'aquesta 'xarxa', ja que s'ha de permetre una cohabitació segura entre vehicles motoritzats i no motoritzats.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi, amb el repartiment modal que considera, conclou que es generaran uns **4.666 vehicles/dia**, amb un índex d'ocupació d'1,4 pers/cotxe.

Quant a la incidència d'aquesta nova mobilitat sobre la xarxa viària, l'estudi relaciona el trànsit generat amb un nou vial i rotonda que proposa el POUM, a la zona de Can Maians. Suposant en l'hora punta de 8 a 9h del matí un 60% de la mobilitat, i suposant que un 70% de la nova mobilitat utilitza aquest nou vial i rotonda (1.959 veh/hora



punta), l'estudi conclou que el nou disseny viari tindrà capacitat per assumir la nova mobilitat.

No es concreta, tanmateix, com afectarà el nou vial i rotonda al trànsit actual, si es preveu o no que sigui utilitzat també en part per la mobilitat existent avui dia i en quina mesura (quines IMD en hora punta).

L'estudi conclou que 'en cap de les dues giroles es produiran massa maniobres de cediment de pas d'uns vehicles a altres'.

Quant al transport públic, no es concreta quin nombre de nous viatgers implica el futur desenvolupament. S'esmenta que els usuaris es veuran incrementats a les hores punta (de 8 a 10h i de 17 a 21h) però no es detalla en quina mesura. Es conclou que aquest augment de demanda 'hauria de suposar l'increment progressiu de la freqüència de pas dels autobusos ara existents'.

Respecte dels vianants i bicicletes, l'estudi conclou que els itineraris a peu coincidiran amb els ja existents al nucli antic. Es proposa ampliar i millorar les voreres del Camí de Mataró 'i així permetre el trànsit rodat de vehicles a motor i bicicletes'.

S'afirma que 'es crearà una xarxa de bicicletes que comuniqui les diferents zones amb el centre del municipi i les rodalies'.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials.

La memòria urbanística proposa una dotació d'1,5 places d'aparcament de turisme per habitatge.

Utilitzant els valors dels annexos II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim,

Usos	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	2620	1310	655
industrial	251		
altres equipaments	570		
zona verda	697		
Vialitat			
TOTAL	4138	1310	655



L'estudi assumeix 1.861 places de turismes, amb la recomanació explícita de crear dues places d'aparcament per habitatge com a mínim, a causa de la necessitat de més d'un cotxe per habitatge i de la manca d'aparcament privat als habitatges existents.

Quant a motocicletes, s'assumeixen 931 places per a usos residencials, i per a bicicletes 3.980 places.

L'estudi no concreta la possible localització de les places per a bicicletes per usos residencials, però sí que esmenta que 'es proposa la creació d'aparcaments per a bicicletes en els equipaments públics: escoles, camp de futbol, biblioteca...'

Per finalitzar l'estudi proposa reservar una plaça per a PMR davant dels equipaments, així com una plaça adaptada per cada 40 places o fracció.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Com encara no es coneixen els detalls de cada desenvolupament urbanístic, caldrà tenir en compte aquest aspecte de cara al planejament derivat.

10. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

Dins d'un apartat anomenat 'línies d'autobús interurbà' l'estudi proposa la 'creació d'un recorregut anular dins del nucli central de Vilassar de Dalt' per tal de cobrir millor la població. Es mostra la proposta d'anella circular i la localització de les parades. Des de la redacció del present informe es considera important matisar que aquestes variacions de recorregut en línies interurbanes són possibles sempre i quan no penalitzin en temps de recorregut altres viatgers de les línies, ja que, a priori, els recorreguts circulars semblen més propis d'un servei urbà. Potser a Vilassar es podria plantejar la necessitat de crear un nou servei de transport urbà, que cobris les necessitats de mobilitat entre els diferents barris del municipi.

L'estudi afirma que també es pretén crear noves línies d'autobusos que permetin la connexió amb els municipis veïns, però no es concreta més.

Quant al servei de taxi, l'estudi proposa senyalitzar espais de parada a la porta dels equipaments que generin més mobilitat.



Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi concreta que la xarxa bàsica de vehicles es mantindrà com existeix actualment, realitzant algunes modificacions que s'indiquen: donar continuïtat a un traçat cap a Cabriels, per donar sortida al futur sector industrial, millorar la connexió amb els pobles veïns, conformar la Riera Salvat com una gran rambla cívica de vianants en un tram del municipi, i un nou vial i rotondes a la zona de Can Maians.

Xarxa de vianants

L'estudi torna a equiparar la 'xarxa de vianants' amb la 'zona 30'.

Es concreta que els nous vials no seran senyalitzats com a zona 30. Es concreten les propostes del POUM que milloren la mobilitat dels vianants: transformació de dos carrers en rambles urbanes, nous accessos per a vianants, etc.

Es grafien els tres nous vials proposats com a 'zona 30'

Xarxa de bicicletes

L'estudi concreta sobre plànol diferents eixos que semblen connectar amb els municipis veïns (i amb nous desenvolupaments) i que finalitzen al nucli urbà, allà on es delimita la zona 30. Al nou sector de Can Maians també es proposa un recorregut interior per a bicicletes. No es concreten els pendents dels vials, tot i que l'estudi afirma que són inferiors al 5%.

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Vilassar de Dalt, compleix formalment amb els requeriments del Decret i conté, en part, els elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat.

Tanmateix, es considera que no s'ha tractat les dades bàsiques de planejament amb suficient claredat, quant a usos planificats i superfícies destinades pel que s'emet **informe favorable condicionat**.

Tot i que es considera que la mobilitat generada per uns 1.300 habitatges i 25.000 m² de sostre industrial es resoldrà adequadament al municipi com Vilassar de Dalt, amb un nucli urbà prou compacte, una xarxa bàsica prou adequada i unes connexions directes a l'autopista cal que s'introdueixin les correccions següents:

- Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada del planejament derivat (PD) hauran de ser més acurats quant a la descripció de la situació actual, el càlcul de la mobilitat generada i el seu repartiment modal, i les propostes per tal de millorar la mobilitat i accessibilitat especialment dels modes no motoritzats i del transport públic.



- En el repartiment modal dels PD hauran d'assolir una reducció del 10% en l'ús del vehicle privat, que en el cas de Vilassar suposa assolir una quota màxima del vehicle privat del 40,5% en els nous planejaments.
- Detallar la distància de cadascun dels sectors de PD respecte a les parades i estacions de transport públic i les propostes per arribar-hi.
- Calcular l'afectació del trànsit generat per cadascun dels PD a la rotonda de Can Maians sumant el que pugui aportar el trànsit existent.
- Incorporar els indicadors de gènere.
- Detallar per a cadascun dels nous sectors de PD el finançament que els correspondrà del perllongament de les línies interurbanes que es proposa, d'acord amb els valors del Decret. El repartiment dels costos haurà de ser proporcional a la mobilitat que generen, calculada d'acord amb els ratis del Decret i tenint en compte tots els usos.
- Cal que l'administració titular de les línies doni el seu vist i plau a la proposta de modificacions de les línies. En cas contrari caldrà que es substitueixi el perllongament de les línies interurbanes per un nou servei equivalent.

Es recomana que en la redacció del planejament derivat i dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 11 de juny de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic