

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Projecte de revisió del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Cànoves i Samalús**

**Municipi de Cànoves i Samalús**  
**Comarca del Vallès Oriental**

Promotor: Ajuntament de Cànoves i Samalús

Tramès: Secretaria per a la Mobilitat. Generalitat de Catalunya

Redactor de l'informe: Sr. Lluís Alegre i Valls

---

En compliment de l'article 18 de la llei 9/2003 de la mobilitat i de l'article 3 del decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Projecte de revisió del POUM de Cànoves i Samalús

## **1.- Antecedents**

L'Ajuntament de Cànoves i Samalús promou la redacció de la revisió del POUM de Cànoves i Samalús aprovat inicialment el desembre de 2006, que conté un document que respon a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

## **2.- Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de la revisió del POUM de Cànoves i Samalús a la llei de la Mobilitat i al decret que regula l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El municipi de Cànoves i Samalús té una població de 2.375 habitants i preveu un creixement de l'habitatge fins a l'any 2020, de manera que tindrà 3.985 habitants en total. El POUM destaca que actualment el 36% dels habitatges són 2a residència. També determina que la 2a residència disminuirà el 2020 al 25% total del parc d'habitatges

### 3.- Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **9.046 desplaçaments** que es generaran per l'habitatge.

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector, a raó de 7,95 viatges per cada habitatge, és de **3.585 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que pot generar la indústria, estimant-ne 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl, és de **332 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els **equipaments**, estimant-ne 20 o 10 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl segons la tipologia, és de **5.129 viatges/dia**.

L'estudi fa per a la mobilitat ocupacional exterior al municipi, per a l'any 2020, el repartiment modal següent: 20% viatges en transport públic i la resta en vehicle privat a raó de 1,5 persones per vehicle, la qual cosa suposarà 716 vehicles cada dia.

Per a fer una aproximació a quin podria ser el repartiment modal global del municipi, utilitzant el repartiment modal del Vallès Oriental, obtingut de l'EMEF 2005 i segons les característiques del municipi.

Desplaçaments/ dia sentit	Peu o bici 29,5%	Transport Públic 8 %	Transport privat 62,5 %
<b>4.523</b>	<b>1.334</b>	<b>362</b>	<b>2.827</b>

Aquestes xifres suposarien en vehicle privat són força superiors a les del document de planejament, doncs cal tenir present que avui en dia la mobilitat ocupacional és inferior a la que es fa per motius personals.

### 4.- Demanda de trànsit

La ràtio d'ocupació dels vehicles utilitzada pel POUM per a l'any 2020 és d'1,5 persones per cotxe.

Tot i que és un valor elevat per a les dades actuals resultaria un nombre de vehicles per sentit a l'entorn de 1911 al dia.

Si es fa un càlcul amb aquest altres valors:

- 1,20 persones / cotxe ús residencial i laboral.
- 1,9 persones / cotxe ús equipaments
- 2 persones / cotxe ús espai lliure

El resultat d'aplicar aquests índexs, dóna una aflluència de 1.632 cotxes / dia per ús residencial i laboral i 1.349 per ús d'equipament el que suposa 2.981 cotxes per sentit i dia.

## **5.- Xarxa de transport públic**

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual que abasta:

- Línia d'autobús Cardedeu – Cànoves, sense a penes expedicions.

## **6.- Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi destaca que la mobilitat generada pel nou planejament no ha de suposar un problema per ser absorbida per la xarxa viària actual. Així mateix destaca que cal reforçar la xarxa de transport públic.

Pel que fa a la bicicleta considera que l'orografia del municipi no permet el seu desenvolupament.

## **7.- Propostes de l'estudi i mesures correctores**

### **Xarxa de vianants**

Es configura l'interior dels sectors urbans una xarxa per a vianants i un eix denominat el camí del cementiri.

Mesura correctora:

Es considera que caldria intentar connectar també a nivell de vianants l'eix Can Volart - Les faldes del Montseny i aquest amb la zona de l'ajuntament, construint així una xarxa completa, tot i l'orografia desincentivadora del municipi.

### **Xarxa de bicicletes**

L'estudi considera els itineraris per a la bicicleta coincidents amb els de vianants. Tot i així, no cal perdre de vista la forta relació amb Cardedeu que faria necessària una anàlisi de possibilitat de recorregut cap a aquest municipi, al menys des d'algunes de les urbanitzacions.

També és convenient pensar en dotar d'una petita infraestructura d'aparcaments per a bicicletes, a prop dels equipaments, d'acord amb els criteris del decret.

Mesura correctora:

Es considera necessari que es reflexioni sobre la connectivitat amb Cardedeu, almenys des de les Falde del Montseny, i probablement, estudiar conjuntament amb aquest municipi la possibilitat d'un eix de bicicletes Cànoves i Samalús – Cardedeu.

### **Transport Públic col·lectiu**

L'estudi proposa una xarxa de transport públic que abasta totes les urbanitzacions del municipi.

Pel que fa al transport interurbà, a mesura que augmenti la població, caldrà revisar l'oferta de transport actual i adaptar-la per a poder prestar un servei en relació a la població del municipi, d'acord amb la proposta C de l'apartat 5.4.2.3 del POUM.

### **El vehicle privat**

L'estudi no fa cap proposta concreta pel que fa al vehicle privat.

Pel que fa a l'estacionament cal que els habitatges compleixin els valors del decret.

## **8.- Compleció del document**

El document del POUM té l'apartat 5.4.2.3 de conclusions i propostes d'actuacions que es consideren adients, tot i això es fan algunes consideracions amb ànim d'aconseguir millor els objectius expressats pel POUM d'una mobilitat sostenible:

- a) Convindria analitzar la influència de la mobilitat de la 2a residència i reforçar algunes de les propostes tenint present la mobilitat que generen en cap de setmana i períodes de vacances.
- b) Es recomana fomentar el cotxe compartit, mitjançant tant sistemes informàtics com telefònics, per aconseguir l'increment d'ocupació.
- c) Es convenient incorporar al Pla alguns indicadors de seguiment de la mobilitat, que permetin conèixer si s'aconsegueixen els objectius proposats, sigui l'ocupació dels vehicles com el repartiment modal o el comportament ambiental energètic del municipi i dels seus habitants. En aquest sentit, es recomana que estiguin en línia amb els establerts en les Directrius Nacionals de Mobilitat i els proposats en els documents de redacció del Pla Director de Mobilitat (PDM) de la Regió Metropolitana de Barcelona.
- d) Incorporar els suggeriments i reflexions de l'apartat 7.

## **9.- Conclusions**

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la revisió del POUM de Cànoves i Samalús i el propi document del POUM, contenen una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, pel que s'emet informe favorable.

Es recomana al municipi de Cànoves i Samalús que incorpori els suggeriments realitzats en aquest informe al document final de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada contingut en el POUM.

Barcelona, 15 de febrer de 2007

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López  
Director tècnic