

## Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Vallromanes

**Municipi de Vallromanes**

**Comarca del Vallès Oriental**

Promotor: Ajuntament de Vallromanes

Tramès: Ajuntament de Vallromanes

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 POUM de Vallromanes

### **1.- Antecedents**

L'Ajuntament de Vallromanes promou la redacció del POUM de Vallromanes aprovat inicialment el 9 de novembre 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 del POUM de Vallromanes 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 Vallromanes té una població de 1.911 habitants (any 2005) amb un creixement del 40% els darrers 5 anys i preveu un creixement de més de 1.000 habitants l'any 2016, de manera que tindrà 2.981 habitants en total. El nombre d'habitatges que es poden construir és de 702. La majoria de l'habitatge de Vallromanes és unifamiliar.

### **3.- Estimació de la demanda de mobilitat generada pels nous sectors**

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **13.455 desplaçaments** que es generaran en total.

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges, a raó de 7 viatges per habitatge, és de **4.025 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que pot generar l'activitat comercial, a raó de 50 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre, és de **488 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que pot generar l'activitat hotelera, a raó de 22 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre, és de **4.247 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els **equipaments**, estimant-ne 20 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre segons la tipologia, és de **4.695 viatges/dia**.

L'estudi detalla el repartiment modal actual i el compara amb el repartiment modal del Vallès Oriental. El municipi de Vallromanes presenta un ús molt més elevat del cotxe, 88,9%, respecte la mitjana de la comarca, 67,4%, així el repartiment modal de Vallromanes, aplicant la nova mobilitat generada queda com segueix:

Desplaçaments/ dia sentit	Peu o bici 6,83 %	Transport Públic 4,23 %	Transport privat 88,8%
<b>13.455</b>	<b>919</b>	<b>569</b>	<b>11.967</b>

Aquestes xifres indiquen la rellevància del vehicle privat, amb xifres molt importants que obliguen a una reflexió profunda sobre el comportament de la mobilitat.

#### **4.- Trànsit i aparcament**

Destaca l'estudi que la xarxa viària bàsica es configura per la BP-5002, que transcorre entre Granollers i el Masnou.

Proposa una estructura de xarxa viària amb tres nivells, un primer nivell de connexió que es fa amb la BP-5157, un segon nivell de distribució entre els diferents barris i les urbanitzacions i un tercer nivell que defineix com a vies d'estar.

L'estudi analitza l'impacte de la mobilitat generada sobre les vies interurbanes existents determinant que es mantenen en nivells de servei acceptables.

D'altra banda, es rellevant el problema d'aparcament que existeix en la BV-5157, que discorre paral·lela a la Riera, de manera que el POUM fa una proposta d'aparcaments de dissuasió i de millora de la dotació d'aparcaments en les àrees on s'implantin nous usos.

El pla proposa una estratègia de cara a reduir la mobilitat en vehicle privat:

- Preveure la recuperació de la BV-5157 com a carrer urbà.
- Reduir la dependència de la riera com a zona de pas i aparcament.

- Vincular les noves operacions de desenvolupament urbà amb propostes que redueixin la tensió sobre les vies actuals i el casc antic.
- Incrementar i diversificar l'aparcament públic.
- Recuperar els carrers del casc antic per a usos de relació cívica.
- Extensió generalitzada de les zones 30 i possibilitat d'establir zones 20.
- Potenciació de l'eix de vianants i bicicletes al nord de la riera.

### **5.- Xarxa d'itineraris de vianants**

Es fa una proposta de xarxa de vianants utilitzant les zones 30 i establint l'eix de la riera com a eix central.

### **6.- Xarxa d'itineraris de bicicletes**

Es proposa una xarxa de bicicletes que relligui part de les urbanitzacions i el centre urbà per la carretera BV-5002 i el passeig de la riera. La xarxa permet que aquest vehicle es desenvolupi d'una manera eficaç com a mode de transport alternatiu per a distàncies mitjanes.

Incorpora el nombre de places d'aparcament que cal preveure en els edificis de cada sector nou.

### **7.- Xarxa de transport públic**

Actualment té com a línia principal la que enllaça amb Granollers amb 13 sortides, destinació principal dels viatges des de Vallromanes. També hi ha 3 sortides cap a Barcelona i una parada de la línia Masnou – Granollers.

L'estudi apunta que caldrà incrementar els viatges entre Vallromanes i Granollers i els que van a Barcelona, on actualment només arriben 3 expedicions. L'estudi proposa allargar, també, aquestes dues línies amb l'objectiu de captar viatgers dels nous creixements i dibuixa la xarxa futura.

Pel que fa a la connexió amb el ferrocarril, l'estudi considera que és suficient amb l'aparcament que existeix a l'estació de Granollers.

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

En general totes les propostes de l'estudi són adients per aconseguir una millora de la mobilitat sostenible del municipi pel que es fan alguns suggeriments als redactors de l'estudi de Mobilitat i del POUM.

## **Xarxa de vianants i bicicletes**

Alguns sectors queden desconnectats de les xarxes proposades i amb el transport públic.

Mesura correctora:

Es considera que caldria intentar connectar també a nivell de vianants i bicicletes els sectors PPU 7 Can Malloles, PAU Torretavernera i PAU Can Corbera amb la carretera BV-2005 construint així una xarxa completa, que connecti amb les parades de transport públic.

Caldria preveure aparcaments de bicicletes en l'espai públic.

Mesura correctora:

En les parades de transport públic de la Carretera caldria preveure aparcaments de bicicleta, si és possible, alguns amb sistema tancat, per als usuaris que l'utilitzin per transbordar amb l'autobús.

Així mateix, establir un pla d'aparcaments de bicicleta en punts estratègics del municipi pot incentivar l'ús d'aquest mode de transport.

## **Transport Públic col·lectiu**

L'estudi proposa una xarxa de transport públic força completa, però caldria preveure alguna parada més.

Mesura correctora:

S'hauria d'afegir una parada davant del sector PP1 Can Palau.

Serà necessari analitzar amb els titulars de les línies proposades la influència de les propostes sobre el servei actual, sobretot pel que fa als majors temps de recorregut.

## **El vehicle privat**

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

## **9.- Compleció del document**

El document del POUM fa un conjunt de 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) Atès el previsible increment de vehicles privats, es recomana fomentar el cotxe compartit, mitjançant tant sistemes informàtics com telefònics, per aconseguir

l'increment d'ocupació del vehicle. En aquest sentit existeixen webs que permeten donar aquest servei d'una manera senzilla.

b) Incorporar els suggeriments i reflexions de l'apartat 7.

## **10.- Conclusions**

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Vallromanes i el propi document del POUM, contenen els 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 Vallromanes 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, 19 d'abril de 2007

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic