



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Premià de Mar

Municipi de Premià de Mar

Sol·licitant: Ajuntament de Premià de Mar

Promotor: Ajuntament de Premià de Mar

Redactor de l'EAMG: Intra sl

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 de la modificació puntual del POUM de Premià de Mar

1. Antecedents

L'Ajuntament de Premià de Mar pren la iniciativa de revisar el POUM del municipi per tal de desenvolupar diferents sectors en sòls urbanitzables i urbans no consolidats. El POUM de Premià de Mar fou aprovat inicialment pel Ple de l'Ajuntament de Premià de Mar en data 21 de juny de 2006.

El nou planejament abasta 10 àmbits diferenciats (2 plans parcials, 3 plans de millora urbana i 5 polígons d'actuació), set dels quals incorporen desenvolupaments residencials, dos dels quals desenvolupament de sòl industrial i cinc dels quals inclouen desenvolupament terciari / comercial.

La superfície total dels sectors és de 210.286 m², amb un total de 421 habitatges nous (segons la memòria social del POUM), dels quals es preveu que 293 siguin de renda lliure i 128 amb algun tipus de protecció pública. Gairebé la meitat de la superfície dels desenvolupaments proposats pel POUM correspon a nou sòl industrial, a la banda sud-oest del municipi.

La població de Premià de Mar és de 27.860 habitants, i el sostre màxim que es preveu, per a l'any 2015, és de 30.159 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Premià de Mar 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 46.232 m² de sostre residencial, que suposaran 486 habitatges nous segons l'estudi de mobilitat (442 segons la memòria del POUM i 421 segons la memòria social).
- Nova activitat comercial, amb 3.810 m² de sostre
- Noves activitats terciàries amb 16.016 m² de sostre
- Activitats industrials amb un sostre de 64.893 m²
- Nous equipaments, amb usos per definir, que ocupen una superfície de 27.782 m².
- Es destinen 31.414 m² a espais lliures.

Els àmbits es troben repartits en àrees molt determinades del municipi (banda sud-oest i zones actualment agrícoles), continguts en el teixit urbà existent o molt proper a aquest, i no es detecta cap gran sector de creixement.

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'estudi de mobilitat del POUM estima en **11.824 nous desplaçaments** que es generaran als sectors, **5.912 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i segons l'estudi de mobilitat (darrera columna).

POUM Premià de Mar	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Núm. habitatges	Viatges generats habitatge (Decret)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		46.232,00	486	3.402	4.623	3.402
comerç		3.810,00			1.905	1.905
equipaments	27.782,00				5.556	556
industrial		64.893,00			3.245	3.245
terciari		16.016,00			2.402	2.402
zona verda	31.414,00				1.571	314
TOTAL	210.286	131.168,00	486	3.402	19.302	11.824

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** del sector és 4.623 viatges/dia, a repartir entre els 7 àmbits que contenen sostre residencial. L'estudi de mobilitat ha pres com a vàlid el valor de **3.402 viatges/dia**, que correspon a la mobilitat generada segons el nombre d'habitatges.

El sostre **comercial** previst pel POUM generarà 1.905 viatges/dia, mentre que el sostre **industrial**, aplicant els ratis del Decret, generarà un total de 3.245 viatges/dia.

Quant als desenvolupaments **terciaris** es preveu que generin un total de 2.402 viatges/dia, aplicant el rati previst per a un ús d'oficines.

Respecte el volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, el rati aplicat per l'estudi és 1 viatge per cada 100 m² de sòl, el que representa 314 viatges/dia, a repartir entre els 6 àmbits que contenen espais lliures. El Decret proposa



un rati de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, el que representa 1.571 viatges/dia. Depenent de la tipologia d'espai lliure el valor s'aproximarà més a un o a altre valor. El desenvolupament del planejament derivat haurà de concretar més aquest aspecte.

Quant als **equipaments**, es desconeix la tipologia d'usos i els sostres edificables. Si el coeficient d'edificabilitat és de 1m² sostre / 1m² sòl els viatges generats hi haurà 5.556 viatges/dia. L'estudi de mobilitat proposa un rati molt inferior al del Decret, i conclou que la mobilitat serà de 556 viatges/dia. És el mateix cas que amb els espais lliures, caldrà concretar més endavant aquesta xifra amb el planejament derivat.

L'estudi realitza una hipòtesi de repartiment modal diferenciada en funció dels futurs usos existents i de si el desplaçament és intern o extern. L'EMO 2001 indica que el repartiment modal intern és del 34% en vehicle privat, 60% a peu i en bicicleta i 6% en transport públic; els desenvolupaments externs es distribueixen en 66% vehicle privat (75% en els atrets), 2% a peu i en bicicleta (7% en els atrets) i 32% en transport públic (18% en els atrets).

La hipòtesi que es fa és d'un 35% dels desplaçaments interns i un 65% externs. En total s'estima que es faran **5.780 desplaçaments/dia en cotxe (48%), 402 en moto (4%), 2.578 en transport públic (22%) i 3.064 a peu i en bicicleta (26%)**.

S'apliquen diferents ratios d'ocupació dels vehicles, en funció de la tipologia d'ús (1,2 pers/cotxe per a usos residencials i industrial, 1,3 per a usos terciaris, 1,7 per a usos equipaments i 1,8 per a usos comercials). En total hi haurà uns **4.400 cotxes/dia**.

L'estudi, en fer el repartiment modal, sembla que només compti amb la meitat de la mobilitat (generada o atreta), però a l'hora de parlar del nombre de desplaçaments els descriu com totals/dia, i a l'hora de definir els nous vehicles tracta de 2.198 cotxes/dia, la meitat dels que sorgeixen seguint els càlculs.

Els viatges generats es mostren distribuïts segons el sector que els genera i atrau.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la connectivitat interna i externa principal (N-II i C-32) i secundària (BV-5024 i BV-5023) existent per al trànsit rodat. Internament es tracta d'una xarxa ortogonal en direccions paral·lela i perpendicular a la costa. Es mostren dades d'aforaments de les carreteres que travessen el nucli urbà (N-II, 37.000 veh/dia; BV-5024, 12.700 veh/dia; i BV-5023, 22.200 veh/dia).

L'estudi mostra un plànol amb la xarxa viària bàsica del municipi.

Cal esmentar que el sector P.P.1 Companys, Monturiol i Castell, de caràcter industrial pot generar una mobilitat important de mercaderies i que hagués estat convenient analitzar amb més detall el seu impacte sobre la mobilitat del seu entorn. Cal que en el planejament derivat del P.P.1 es tingui present aquest aspecte de la mobilitat generada per aquest sector.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu els diferents transports públics que donen servei a Premià de Mar:



- Bus urbà: (C.31, línia interurbana funcionalment urbana), té 10 parades al municipi i connecta amb Premià de Dalt. Servei en dies feiners de 6:30h a 21:30h, cada 30 minuts
- Bus interurbà (C-14, C-30, C-3, C-4 i C-10): de connexió amb Barcelona i el Maresme, per la N-II i Vilassar de Dalt, per la BV-5023.
- Bus nocturn (N80 i N81), de Barcelona a Mataró i de Barcelona a Vilassar de Dalt, cada 60 minuts.
- Rodalies de Renfe C1, de Blanes a L'Hospitalet, amb intervals de pas inferiors als 10 minuts.

Es mostra un plànol amb els recorreguts, parades i àrees de cobertura de les diferents línies de transport públic.

6. Mobilitat a peu

L'estudi esmenta quins són els set trams de carrers del nucli antic destinats a vianants. El passeig Marítim també es dedica exclusivament a vianants i bicicletes, i el municipi té la intenció de dissenyar una xarxa de vianants i bicicletes des del Torrent Castells fins a El Masnou, seguint la Gran Via.

7. Mobilitat en bicicleta

El passeig Marítim es dedica exclusivament a vianants i bicicletes, i el municipi té la intenció de dissenyar una xarxa de vianants i bicicletes des del Torrent Castells fins a El Masnou, seguint la Gran Via.

No s'esmenta, a excepció del comentat, l'existència de cap itinerari específic per a bicicletes, ni d'aparcaments existents per a aquests vehicles.

Hagués estat convenient incorporar la informació sobre zones 30 existents o previstes pel pla i el seu pendent mig, per entendre millor la connectivitat per a vianants i, sobretot, bicicletes del municipi.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi fa referència al poc impacte que tindrà la nova mobilitat, ja que els nous desenvolupaments es troben dins el teixit urbà i seguiran els esquemes de mobilitat actuals. Únicament es destaca la mobilitat generada per usos industrials i terciaris, tot i que no s'espera un trànsit important de vehicles pesants.

Hi ha 3 àmbits al sud i sud-oest del municipi (PP1, PP2 i PA1) que generaran bastants viatges/dia en transport públic (702, 676 i 508, respectivament). Aquests desenvolupaments es troben dins l'àrea d'influència de l'estació de tren (750m) però segons l'estudi requereixen de noves parades d'autobús a la N-II i a la BV-5024, o bé modificar l'itinerari de bus urbà.

Quant als vehicles privats es tornen a concentrar a la banda oest del municipi, zona que ha tingut actuacions darrerament que han fet augmentar la capacitat de la xarxa (obertura de nous vials i connexions amb la xarxa existent).



Respecte dels vianants i ciclistes s'esmenta que caldrà una important inversió en l'espai públic, per tal de crear itineraris adaptats fins a les parades d'autobús, de tren i cap al centre del municipi.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

L'estudi realitza el càlcul d'aparcament necessari, fora de la via pública, segons els requeriments del Decret.

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

POUM Premià de Mar	Aparcaments bicicletes / habitatge	Aparcament bicicletes / segons m ²	Total aparcaments bicicleta	Aparcaments turismes / habitatge	Aparcament turismes / segons m ² sostre hab	Total aparcaments turisme (habitatge)	Aparcaments motocicletes / habitatge	Aparcament motocicletes / segons m ² sostre hab.	Total aparcaments motocicleta (habitatge)
residencial	972	925	972	486	462	486	243	231	243
terciari - comerç		38	38						
equipaments		278	278						
industrial		649	649						
terciari		160	160						
zona verda		314	314						
TOTAL			2.411			486			243

El càlcul de l'estudi és, quant als turismes, similar al de la taula (amb 462 en lloc de 486 places) però quant a les motocicletes hi ha alguna errada ja que l'estudi proposa 116 places quan el rati del Decret n'obliga al doble, 243 places (0,5 places/habitatge).

A part d'aquestes places residencials, el POUM preveu la dotació de 450-500 places en soterrani, als sectors PMU1 i PA4, i un altre aparcament de 250 places a la plaça Nova i es parla d'altres localitzacions possibles.

L'estudi també proposa crear unes 250 places de Park & Ride a prop de l'estació de tren (es valora la possibilitat que es realitzi sota l'espai lliure del sector 'La Salle').

Referent a l'aparcament de bicicletes, l'estudi justifica que els ratis del Decret no s'ajusten a la realitat de Premià de Mar, ja que actualment menys de 200 persones utilitzen la bicicleta i a més l'entorn i les barreres físiques no ajuden, ara per ara, a potenciar aquest mitjà de transport. Així, l'estudi proposa dotar en una primera fase de 250 places, la ubicació de les quals haurà de ser detallada pel planejament derivat.

De qualsevol manera, les 972 places corresponents als habitatges cal que es garanteixin. Respecte les 1.439 restants, és necessari que els diferents plans derivats justifiquin la idoneïtat o no d'ubicar la totalitat de les places, en funció dels diferents usos i de les proximitats de les relacions (per exemple si els desenvolupaments industrials es troben propers a habitatges i l'orografia acompanya, o si els equipaments proposats es troben ben connectats amb els espais residencials caldrà assegurar suficients places per a bicicletes). Sigui com sigui la limitació de places d'aparcament per a bicicletes no ha de constituir un impediment als desplaçaments en bicicleta.



Així, no és l'estudi de mobilitat del POUM qui ha de ser restrictiu amb les places d'aparcament per a bicicletes, en tot cas es justificarà més acuradament amb el planejament derivat, una vegada es coneguin amb més detall els futurs usos.

Des del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

El POUM preveu un desenvolupament comercial d'uns 3.810 m² de sostre, però no esmenta l'obligatorietat de reservar un espai per a magatzem i espais a la via pública per a càrrega i descàrrega. Seguint els requeriments de l'article 6 del Decret s'ha de realitzar una reserva d'un 10% del sostre dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega, així com una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 1.000 m² de superfície de venda o per cada 8 establiments.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

Els prop de 2.600 nous viatges/dia en transport públic (de nou l'estudi n'especifica la meitat, 1.289) requeriran d'una major oferta en transport públic, segons l'estudi, ja que l'actual cobertura no permet una bona connexió amb el centre dels nuclis urbans on es concentren els serveis i equipaments. La major oferta s'haurà de concentrar als àmbits de l'oest del municipi (especialment als sectors PP1, PP2 i PA1).

A tal efecte es proposa una modificació del recorregut del servei d'autobús 'funcionalment urbà' que connecta amb Premià de Dalt, amb 3 noves parades al sector sud-oest del municipi, i una nova parada de les línies interurbanes que circulen per la BV-5024 (C14 i C31), coincident amb una de les noves parades del servei 'urbà'.

Per altra banda, el POUM proposa una nova parada del servei de rodalies de Renfe, prop del Club Nàutic, per millorar la cobertura del transport públic a Premià de Mar.

Es fa una aproximació del cost de perllongament de la línia 'urbana', que suma un total de 43.213 €, per al primer any de servei i considerant 4 marquesines en total.

Aquestes actuacions es mostren sobre plànol.

Xarxa bàsica per a vehicles

El POUM proposa incrementar en 1.052 m² la xarxa viària local i bàsica del municipi, creant noves connexions amb Premià de Dalt (Torrent Malet), amb el Masnou (perllongament de la Gran Via) i altres connexions internes. S'especifiquen les actuacions proposades, en sentit paral·lel i perpendicular a la costa, i per cada desenvolupament urbanístic.



El POUM també proposa actuacions a les carreteres, com dues noves rotondes a la N-II (previstes al Pla del Litoral) i una tercera a la BV-5024.

Aquestes actuacions es mostren sobre plànol, i a la vegada es contempla la pacificació del centre urbà eliminant el trànsit de pas, gràcies a les noves connexions.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi mostra sobre plànol quins són els itineraris mínims que cal garantir per al vianant i la bicicleta, de tal manera que connectin cada sector amb les parades de transport públic més properes.

S'exposen els requeriments del Decret quant a aquestes xarxes, i s'incideix en què cal garantir una millora en la permeabilitat de la N-II, per tal d'accedir al tren i a la façana marítima, i en què cal suprimir les barreres arquitectòniques.

Quant a les bicicletes, es proposa crear una xarxa bàsica mínima als carrers de la Plaça, a la Gran Via i a l'eix mar – muntanya de la Riera de Premià, i completar la connexió litoral amb Vilassar de Mar.

En tot cas el planejament derivat haurà de concretar els pendents dels nous carrers, per tal de comprovar que no se supera en cap cas el màxim proposat pel Decret (8%).

Es troba a faltar una connexió més directa per a la bicicleta entre els sectors Can Batlle i Can Torrents o una justificació de perquè no es proposa.

12. Conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Premià de Mar conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat per la qual cosa que s'emet **informe favorable condicionat** pel que fa al seu contingut i propostes.

Per tal que l'informe sigui favorable sense reserves, cal incorporar a l'estudi:

- La revisió del càlcul de la mobilitat generada dels futurs equipaments i espais lliures, deixant que sigui el planejament derivat qui justifiqui, en funció dels usos futurs, l'adopció de ratis inferiors als proposats pel Decret.
- La revisió de les dades de mobilitat total (generada i atreta) i el seu impacte quant a viatgers/dia en transport públic i cotxes/dia, seguint el que es concreta en els diferents apartats del present informe.
- L'assumpció de què cada habitatge ha de reservar un espai d'aparcament per a encabir-hi dues bicicletes.
- L'assumpció de què cada habitatge ha de reservar un espai d'aparcament per a encabir-hi 0,5 motocicletes.
- L'obligatorietat de reservar el 10% del sostre comercial per a magatzem, així com la incorporació d'una plaça destinada a la càrrega i descàrrega de



mercaderies (3x8m), sempre i quan el nous desenvolupaments incloguin un mínim de 8 establiments comercials.

- Convindria incloure un paràgraf que especifiqui que les actuacions de transport públic proposades en aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada, es repercutiran sobre el planejament derivat, establint per als diferents sectors la proposta de finançament adient, seguint les directrius de l'annex 4 del Decret, i actualitzant el cost del transport urbà per a l'any corresponent.
- Realitzar l'anàlisi de mobilitat en bicicleta entre els sectors de Can Batlle i Can Torrents.
- Seria convenient incorporar l'**informe del departament de mobilitat** de l'Ajuntament de Premià de Mar, pel que fa a l'estudi de mobilitat generada o alternativament al document urbanístic.

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.

En qualsevol cas, s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 8 de gener de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic