

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Els Vessants II**

**Municipi de Tiana**

Sol·licitant: Ajuntament de Tiana

Promotor: Junta de Compensació  
de la urbanització dels Vessants

Redactor de l'EAMG: ARDA, gestió  
i estudis ambientals, SLL

---

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 *Pla Parcial Els Vessants II*.

## **1. Antecedents**

El *Pla Parcial Els Vessants II* completa el desenvolupament residencial del subsector Els Vessants I, que ja es troba completament desenvolupat.

El Pla Parcial fou aprovat inicialment per la Junta de Govern Local de l'Ajuntament de Tiana que ha tramés a l'ATM, contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe.

L'estudi de mobilitat no concreta la superfície de l'àmbit.

El sector objecte d'estudi se situa a l'oest del nucli urbà de Tiana, entre aquest i la urbanització dels Vessants.

A Tiana hi resideixen 7.413 habitants (2007)

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Parcial Els Vessants II* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

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

- La creació de 280 nous habitatges.
- Es destinen 5.472 m<sup>2</sup> de sostre per a equipaments.
- També es destinen 15.639 m<sup>2</sup> a zones verdes.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat del *Pla Parcial Els Vessants II* estima que es generaran un total de **3.800 desplaçaments/dia, 1.400 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			280	1.960		<b>1.960</b>
equipaments		5.472,00			1.094	<b>1.094</b>
zona verda	15.639,00				782	<b>782</b>
<b>TOTAL</b>	0,00	5.472,00	280	1.960	1.094	<b>3.836</b>

Per al càlcul dels desplaçaments generats pels habitatges, l'estudi aplica la ràtio de 7 viatges/habitatge, amb el que resulta un total de **1.960 viatges/dia**. Es tracta de l'ús principal del sector, per tant el que genera més mobilitat.

Les zones verdes generen prop de 800 viatges dia, mentre els equipaments generen uns 1.100 viatges/dia (no es concreta l'ús de l'equipament).

L'estudi aporta dades del repartiment modal de Tiana l'any 2001: 78,2% en vehicle privat, 20,2% transport públic i 1,5% a peu i en bici, en els desplaçaments externs, i de 57% vehicle privat, 8% transport públic i 35% a peu i en bici en els desplaçaments urbans.

Per a la nova mobilitat l'estudi proposa un el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	6,7%	19,1%	74,2%
Viatges / diumenge	256	734	2.846

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi es descriu la xarxa viària bàsica de l'àmbit d'estudi (B-500, BV-5008 i B-20), així com els vials que limiten el sector (avinguda President Lluís Companys, C/ Sant Tomàs i el Camí de Can Besora).

S'aporten dades de demanda de trànsit (anys 2004 i 2005) de les carreteres B-500 i BV-5008. També s'aporten dades d'altres estudis (2003) on es van efectuar aforaments automàtics i comptatges manuals, que determinen que la IMD del passeig Vilesa era de 2.525 vehicles/dia, amb un FHP del 9%.

## 5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi (EMT):

- Línia TM (Tiana – Montgat): té una expedició cada 40 minuts des de les proximitats del sector i cada 20 minuts en el tram central de Tiana (nucli antic), de dilluns a dissabte, des de les 7:20h fins a les 21:30h. Els diumenges hi ha la meitat d'expedicions. Hi ha dues parades a menys de 100m del sector.
- Línia B29 (Tiana – Badalona): circula cada 15 minuts els dies feiners i cada 30 els dissabtes i festius, des de les 5:30 a les 21:50h.
- Línia B30 (Tiana – Santa Coloma de Gramenet): cada 20 minuts els dies feiners i dissabtes, entre les 5h i les 22h, i cada 20 minuts els diumenges entre les 9h i les 22h (cada 60 minuts entre les 6 i les 9h)
- Servei nocturn N9 (Tiana – Barcelona): cada 20 minuts entre les 22 i les 6h tots els dies de l'any.
- Rodalies RENFE (Montgat i Montgat Nord): les línies de bus TM i B29 connecten amb l'estació de Montgat, mentre la B30 té una parada propera a Montgat Nord.

No es concreten les distàncies des del sector a les parades de la B29 i B30, però pel que s'observa a les figures es troben a una distància assumible (300-400m), al passeig de la Vilesa (BV-5008).

## 6. Mobilitat a peu

L'estudi apunta que l'orografia del municipi dificulta la mobilitat en modes no motoritzats. Els carrers que comuniquen la trama urbana del nucli urbà antic (dalt d'un turonet) amb les noves zones residencials (a zones més planeres) tenen pendents importants.

Les amplades dels vials i de les voreres del nucli antic són estretes, i com a solució en alguns trams s'han eliminat les voreres i s'han dissenyat zones de prioritat invertida.

Al nucli urbà hi ha escales per superar alguns desnivells, fet que dificulta molt l'accessibilitat per a PMR.

## 7. Mobilitat en bicicleta

Quant a la bicicleta, únicament existeix al municipi una senyalització específica per a la bicicleta al Camí dels Francesos, on a la calçada s'ha pintat una línia que delimita un espai per a la bicicleta.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi determina que la mobilitat del sector generarà diàriament 710 vehicles privat (considerant tots dos sentits i una ocupació de vehicle de 1,18 persones/veh). En hora punta es concreta que hi haurà 25 veh/h a l'avinguda President Companys, i es conclou que les intensitats previstes no suposaran una càrrega que afecti la capacitat de la xarxa viària.

L'estudi no fa referència a la capacitat de la xarxa de transport públic.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial			280	560	280	140
equipaments		5.472,00		55		
zona verda	15.639,00			156		
<b>TOTAL</b>	0,00	5.472,00	280	<b>771</b>	<b>280</b>	<b>140</b>

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi proposa fer una reserva de **280 places**, 1 per a cada habitatge, tal i com indica el Decret.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **140 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge. L'estudi de mobilitat utilitza aquesta mateixa ràtio.

Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **560 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 280 habitatges). Des de la redacció del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe, sempre fora de la via pública.

L'**equipament** haurà de disposar de 55 places per a bicicletes, aplicant la ràtio genèrica per a equipaments. En aquest cas caldrà que el projecte constructiu de l'equipament, una vegada es conegui l'ús definitiu, torni a avaluar les necessitats quant

a aparcament de bicicletes, tenint en compte les ràtios que proposa el Decret i la demanda futura.

L'estudi preveu que les **zones verdes** comptin amb un total de 156 places d'aparcament per a bicicletes.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa Transport públic**

L'estudi no proposa cap canvi en els itineraris de transport públic del sector ja que considera que les distàncies entre el sector i les parades són adequades (menys de 100m a dues parades de la línia TM).

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

El turó dels Vessants obliga a què la connexió viària entre el nucli urbà i l'avinguda Companys es faci vorejant-lo.

El sistema viari interior evita les zones topogràfiques més desfavorables, seguint un traçat paral·lel a les corbes de nivell.

Els vials d'accés rodat s'han planificat prioritant el pas de vianants per la cara assolellada i deixant una zona d'aparcament a l'altra banda.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi afirma que queda garantida una continuïtat entre el nucli urbà de Tiana i el nou sector, així com la connectivitat a peu entre tots els vials del nou sector (hi ha dos corredors exclusius per a vianants).

Es troben a faltar els pendents dels vials del sector.

Quant als trams amb escales que hi ha al nucli antic de Tiana, l'estudi proposa itineraris alternatius, més llargs però amb menor pendent. Sobre plànol es concreten els itineraris accessibles a PMR.

### **Xarxa de carrils bicicleta**

L'estudi proposa crear dos carrils bicicleta segregats en els dos eixos principals: Carrer Superior i Carrer Inferior.

Es concreta que l'estudi de mobilitat del municipi, que s'està realitzant en l'actualitat, prevegi una connexió amb el tram de carril bici al Camí dels Francesos, a través de l'avinguda President Companys i del carrer dels Vessants.

## 11. Proposta de finançament

L'estudi concreta que l'adequació de la vialitat interna per a vianants i bicicletes s'inclou en els costos d'urbanització del Pla Parcial. Les propostes que fan referència a l'àmbit fora del sector (carril bici), l'estudi indica que l'estudi de mobilitat del municipi les haurà de contemplar i que el seu finançament anirà a càrrec del pressupost municipal.

## 12. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Els Vessants II*, a Tiana, conté 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 s'emet **informe favorable**.

Es recomana que en la redacció 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, 12 de febrer de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic