

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la Mobilitat Generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Antoni de Vilamajor**

**Municipi de Sant Antoni de Vilamajor**

Promotor: l'Ajuntament de Sant Antoni de Vilamajor

Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Sant Antoni de Vilamajor (basat en Estudi de Mobilitat (2005), AIM)

---

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 pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Antoni de Vilamajor.

## **1. Antecedents**

Sant Antoni de Vilamajor es troba a la part est de la Comarca del Vallès Oriental, a la falda del Montseny, a 46 km de Barcelona i a 18 km de Granollers. El municipi té una superfície de 13,7 km<sup>2</sup>, compresa aproximadament entre el torrent de Can Diviu, a llevant, i el torrent del Joncar – torrent del Fou, a ponent. A més a més, a la zona central del municipi hi ha una altra riera que ha determinat en part l'estructura actual del nucli urbà: la riera de Vilamajor.

Dels 4.772 habitants de 2005, un 49% resideixen al Casc Antic, mentre que un 25% viu a la urbanització de Sant Julià d'Alfou, un 10% a Can Miret, un 6,5% a Pungoles, i el 9,5 % restant a altres entitats.

La fisonomia de Sant Antoni de Vilamajor està formada pel seu nucli urbà, que ha tingut un creixement a l'entorn del nucli antic i de la riera de Vilamajor, i per dues àrees d'edificació residencial deslligades d'aquest nucli urbà i que s'han desenvolupat al llarg de la riera d'Alfou, l'una formada per les urbanitzacions de Can Miret i les Pungoles, i l'altra, la urbanització de Sant Julià d'Alfou. Aquesta darrera urbanització d'extensió superior a la del nucli urbà, ha crescut a l'entorn de la Parròquia de Sant Julià d'Alfou.

El POUM busca el manteniment d'aquest equilibri existent entre les zones urbanes i les naturals i agrícoles, i és el repte que per als propers anys es proposa Sant Antoni de Vilamajor, fent-lo compatible amb un creixement moderat que ajudi a resoldre dèficits urbanístics previsibles a curt termini.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Antoni de Vilamajor 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 del Planejament suposaria la creació de noves activitats generadores de mobilitat, conseqüència de:

- Uns 1.200 habitatges
- 19.488 m<sup>2</sup> de superfície comercial
- 57.535 m<sup>2</sup> de equipaments
- 177.309 m<sup>2</sup> de sòl industrial

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

L'estudi aplica les ràtios que proposa el Decret 344/2006, i estima la mobilitat generada, tant l'actual com la prevista.

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

| Usos                   | Sostre edificable (m <sup>2</sup> ) o persones | Nre. Habitatges o llits hotel | Viatges generats habitatge | Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|------------------------|--|-------------------------------|----------------------------|---|-------------------------------|
| residencial            | 2.605,00                                       | 1.200,00                      | 8.400                      | 7.815                                       | <b>8.783</b>                  |
| comercial              | 19.488,00                                      |                               |                            | 9.744                                       | <b>9.744</b>                  |
| industrial (ús actual) | 177.309,00                                     |                               |                            | 8.865                                       | <b>8.865</b>                  |
| equipaments            | 57.535,20                                      |                               |                            | 11.507                                      | <b>11.504</b>                 |
| <b>TOTAL</b>           |  |                               |                            | 38.516                                      | <b>38.896</b>                 |

A l'EAMG no es fa repartiment modal de la nova mobilitat, únicament es menciona el repartiment actual segons l'EMQ 01.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu breument la xarxa viària actual, tant la regional com la local. No dona cap dada de demanda, capacitat, etc. Descriu les tres alternatives de "ronda urbana" proposades al POUM per tal de reduir el trànsit intern de pas.

Al marge de l'EAMG, existeix un **estudi de mobilitat de Sant Antoni de Vilamajor, elaborat l'any 2005 per la Diputació de Barcelona**, on es fa una descripció més detallada i es donen dades de demanda aportades per la pròpia Diputació de Barcelona, completades amb un treball de camp. Aquest estudi inclou un procés d'enquestes, del que es desprèn que la majoria dels enquestats considera que no hi ha problemes de circulació pel nucli urbà de Sant Antoni de Vilamajor (un 64% dels casos), que no hi ha problemes derivats de la distribució urbana de mercaderies (un 72% dels casos) i que el nivell de soroll és "més aviat baix" o "tolerable" (en un 63% dels casos). Pel que fa a l'aparcament, a diferència dels aspectes anterior, un 63% dels enquestats consideren que sí que hi ha problemes per aparcar.

## 5. Xarxa de transport públic

A la zona d'estudi hi ha en l'actualitat una oferta de transport públic que inclou els serveis ferroviaris de la línia ferroviària Barcelona – Port Bou, amb parada a l'estació de Llinars del Vallès, i dues línies d'autobús:

- Sant Pere de Vilamajor - Sant Antoni de Vilamajor - Llinars del Vallès (estació tren): funciona com a servei urbà del municipi ja que la majoria de parades són a Sant Antoni.
- Vilamajor - Barcelona (Granollers - Cardedeu - Llinars)

L'**EAMG** aporta els horaris dels serveis d'autobús i dels serveis ferroviaris de la R2 de Rodalies, però no inclou cap anàlisi dels mateixos.

Al marge de l'EAMG, l' **estudi de mobilitat portat a terme l'any 2005** fa un anàlisi més detallat de la xarxa actual de transport públic, amb anàlisi dels horaris, nivell d'utilització, tipologia d'usuaris, cobertura territorial i accessibilitat. Xifra en 100 viatgers/dia (any 2003) la demanda dels serveis d'autobús al municipi, i destaca la bona cobertura del centre urbà, la absència de servei els caps de setmana, i les deficientes condicions d'accessibilitat a algunes parades.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'**EAMG** diu que l'estructura del municipi, amb un nucli poblacional compacte (nucli urbà), tres àmbits dispersos d'habitatge, i dos nuclis industrials (entre l'existent i el previst), no facilita que bona part dels viatges puguin fer-se a peu o en bicicleta. De fet, la gran majoria dels viatges interns del nucli urbà es fan a peu o en bicicleta; no així els que van als polígons residencials i industrials, donada la distància existent.

Al marge de l'EAMG, l' **estudi de mobilitat de Sant Antoni de Vilamajor** elaborat l'2005 per la Diputació de Barcelona assenyala:

- Els vianants enquestats consideren problemàtica la inseguretat a la carretera BP-5107, especialment en els creuaments, així com les deficientes condicions d'algunes voreres.
- Un 61% dels enquestats no disposa de bicicleta. L'ús majoritari dels que sí que disposen bicicleta és durant el cap de setmana.
- Es van realitzar comptatges de vianants i un anàlisi dels fluxos i itineraris principals, amb una oscil·lació entre 400 i 1.700 vianants+bicicletes/dia a gran part dels carrers del centre.
- Es va realitzar un inventari dels carrers classificats segons la seva accessibilitat i comoditat per al vianant.

- Dins el municipi no existeix cap tram de carril bici. El tram de carril bici més proper es troba en el terme de Sant Pere de Vilamajor, al costat de la carretera BP-5109, entre el nucli de Sant Pere i el límit sud d'aquest terme municipal, molt a prop del nucli de Sant Antoni de Vilamajor. Es tracta, de fet, d'un carril de cohabitació per a vianants i bicicletes.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG no realitza una previsió del repartiment dels viatges generats en els diferents modes de transport (a peu, transport públic i vehicle privat) i per tant tampoc no determina quina pot ser la seva incidència sobre les xarxes de transport (en especial la de transport públic).

## 8. Estimació de la demanda d'estacionament

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 dels usos residencials 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                   | Sostre edificable (m <sup>2</sup> ) | Nre. Habitatges o llits hotel | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| residencial            |                                     | 1.200,00                      | 2.400                       | 1200                      | 600                           |
| comercial              | 19.488,00                           |                               | 195                         |                           |                               |
| industrial (ús actual) | 177.309,00                          |                               | 1.773                       |                           |                               |
| equipaments            | 57.535,20                           |                               | 575                         |                           |                               |
| <b>TOTAL</b>           |                                     |                               | <b>4.943</b>                | <b>1200</b>               | <b>600</b>                    |

L'EAMG no calcula la previsió de places d'aparcament. Tot i això, menciona que la proposta d'aparcament es desenvolupa als articles 184-188 de les NNUU del POUM, amb uns paràmetres més restrictius que els del Decret, tant per als vehicles com per motocicletes. Per contra, en el cas de les bicicletes, el paràmetre és menor que el proposat al Decret per el cas de l'ús d'habitatge; concretament, el Decret estableix 2 places per habitatge o 100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció, quan les normes urbanístiques del POUM estableixen 1 plaça per habitatge.

## 9. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

Les propostes previstes per a la xarxa de transport públic són:

- Incrementar gradualment la freqüència dels autobusos entre Sant Antoni (nucli urbà) i Llinars del Vallès, de manera que es coordini amb el ferrocarril: aquest

disposa de 40 serveis/dia per sentit entre Llinars i Barcelona, i l'autobús Llinars/Sant Antoni de 15 serveis/ dia per sentit. L'EAMG proposa incrementar el servei d'autobús a 20/25 viatges/dia, acumulant-se a les hores de major afluència.

- Incorporar en el seu moment una nova parada que doni servei als nous sectors urbanitzables (no es concreta la seva situació).
- Per a l'any horitzó, l'EAMG planteja la possibilitat d'implantar un servei intern d'autobús al nucli de Sant Antoni, organitzant una mena de circumval·lació, i amb eixos centrals per tal que tot el nucli quedi a distàncies assolibles a les parades.

#### Xarxa de vianants i bicicletes

Dins del nucli urbà de Sant Antoni s'assenyala tot el centre històric i els vials amb àmplies voravies com a xarxa de vianants, relligant l'habitatge amb les parades de transport públic. Això implica que tots els carrers del municipi, excepte les carreteres i aquells per on transcorre transport públic urbà o interurbà, hauran de tenir la consideració de zona 30.

Els itineraris ciclistes se superposen als de vianants, excepte al centre històric, on no es considera prioritari aquest tipus de transport.

#### Xarxa viària

Es cita que al POUM es proposa una "ronda" per reduir el trànsit intern de pas, a més dels carrers que es considerin zona 30.

#### Altres

Es recomana fomentar el cotxe compartit, mitjançant tant sistemes informàtics com telefònics, per aconseguir l'increment d'ocupació. L'EAMG apunta que seria convenient incorporar alguns indicadors de seguiment de la mobilitat que estiguin en línia amb els establerts en les Directrius Nacionals de Mobilitat.

### **10. Indicadors de gènere**

L'estudi no aporta indicadors de gènere, solament menciona que la dispersió urbanística del municipi pressuposa una mobilitat necessàriament elevada, per tant l'accés al vehicle privat i al transport públic són similars per a dones i homes.

## 11. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Antoni de Vilamajor, no conté una part de la informació que exigeix el Decret 344/2006 ni dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe desfavorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

Cal que el document modifiqui el següent:

- Fer una proposta de repartiment modal i així poder avaluar quina pot ser la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes.
- Fer una descripció més acurada de les xarxes (transport públic, vianants, bicicletes i vehicles privats), amb dades de capacitat demanda actual i prevista, i nivells de servei.
- Justificar la idoneïtat de les propostes de millora de les xarxes, a partir de la situació actual de les mateixes i de la possible incidència derivada de la futura mobilitat
- Ajustar les dotacions d'aparcaments de bicicletes als habitatges, d'acord amb el Decret

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'EAMG. 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, 25 de gener de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls

Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López

Director tècnic

**Comentaris addicionals:**

L'EAMG no és un bon document, en part fa un resum de l'estudi de mobilitat preexistent, però està incomplet, desordenat, les dades no quadren d'una taula a una altra ni amb el text, estima la mobilitat generada actual i prevista segons el decret (en lloc de mesurar l'actual), no realitza el repartiment modal i per tant no estima l'afectació a les xarxes. Les propostes de millora són molt pobres.

L'estudi de mobilitat de AIM (que acompanya l'EAMG) està complet i bastant ben fet, però és de l'any 2005, abans del Decret, pel que no calcula la mobilitat generada ni les places d'aparcament. No obstant això, fa una bona anàlisi de la mobilitat actual (2005), inclosa una sèrie d'enquestes a residents per a avaluar la seva opinió a més de realitzar propostes per a la millorar la sostenibilitat de la mobilitat.

A l'estudi de mobilitat hi havia un nombre important de propostes per a millorar les deficiències detectades en l'anàlisi de la mobilitat, no obstant això la gran majoria d'elles no s'incorporen en l'EAMG, pel que s'entenen desestimades, ja que a la pàgina 4 de l'EAMG, s'esmenta que "l'EAMG incorpora bona part de les propostes de l'estudi de mobilitat".