

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vallgorquina

Municipi de Vallgorquina
Comarca del Vallès Oriental

Promotor: Ajuntament de Vallgorquina
Redactor de l'EAMG: Consulting
Formaplan, 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 pel *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vallgorquina*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Vallgorquina promou el *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal* amb l'objectiu de consolidar els nuclis urbans, preservar i millorar els espais oberts i fomentar el dinamisme i les relacions socials.

El municipi s'emplaça al centre del Parc Natural de Montnegre i el Corredor, proper al corredor de l'AP-7 i també a la zona costera, al sud del Vallès Oriental. Vallgorquina té un marcat caràcter residencial, amb nombroses urbanitzacions i una escassa activitat terciària.

El nucli antic, compacte, concentra un 40% de la població. Hi ha altres 4 nuclis dispersos i inconnexos entre sí.

La població del municipi és de 2.465 habitants (any 2009).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vallgorquina*, 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 sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 692 nous habitatges
- Es destina a sostre comercial un total de 6.867 m²

- La nova zona industrial disposa d'un sostre de 20.100 m²
- Es reserva 25.478 m² de sòl destinat a equipaments, i 653 m² de sostre destinat a usos hotelers
- Es destinen 59.590 m² a zona verda

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el desenvolupament del POUM generarà un total de **24.200 desplaçaments/dia feiner, 12.100 per sentit.**

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	142.593,00	117.712,00	692	4.844	11.771	11.772
comercial	19.344,00	6.867,00			3.434	3.433
industrial	20.100,00	20.100,00			1.005	1.005
equip. hotelers	3.267,00	653,00			131	65
equipaments	25.478,00	24.577,00			4.915	4.916
zona verda	59.590,00				2.980	2.980
TOTAL	270.372,00	169.909,00	692	4.844	24.235	24.171

Quant als nous usos, l'estudi preveu que els habitatges generaran uns 11.800 viatges/dia, considerant la ràtio de 10 viatges/100 m² de sostre. Si s'aplica la ràtio en funció dels habitatges previstos, la mobilitat disminueix a 4.800 viatges/dia.

Quant als usos comercials es preveu una generació de 3.400 viatges/dia.

Les noves àrees industrials podran generar uns 1.000 viatges/dia.

Per al nous equipaments s'estima que la mobilitat generada serà de 4.900 viatges/dia. El nou hotel pot generar uns 65 viatges/dia.

Per últim, la zona verda podrà generar uns 3.000 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de mobilitat de Vallgorguina (EMQ 2006), que, si bé no són significatives estadísticament, tenen utilitat per mostrar els patrons genèrics de la mobilitat del municipi. Segons aquestes dades, es fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada, que incideix en traspassar un 20% de la mobilitat cap als modes més sostenibles:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	13,2%	9,4%	77,3%
Viatges / dia feiner	3.202	2.283	18.684

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que una quota modal del 10% de transport públic en aquest context urbanístic dispers és ambiciós, i requerirà d'una oferta de transport públic molt ajustada a la demanda analitzant amb molt detall orígens i destinacions i les característiques d'aquests fluxos.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària regional que dona accés al municipi. El centre urbà de Vallgorguina està connectat amb la xarxa regional mitjançant la carretera local C-61 (que connecta amb l'AP-7 i la C-32), mentre que algunes de les urbanitzacions hi accedeixen mitjançant una via comarcal (C-35).

Quant a la demanda de trànsit l'estudi aporta dades de la carretera C-61, que mostren una IMD d'uns 3.800 vehicles/dia a l'alçada de Vallgorguina, amb un 7% de vehicles pesants.

La xarxa viària interna del nucli urbà s'articula a partir de la carretera C-61, que creua el continu urbà. Aquesta travessera urbana únicament compta amb una intersecció semaforitzada per al creuament de vianants.

Els accessos a les urbanitzacions (interseccions en T) compten amb marques viàries i carrils d'acceleració. En el cas de Canadà Parc, també es disposa d'illetes de protecció.

L'estudi destaca que el Pla Territorial Metropolità i el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya contempen una variant de la carretera C-61 al seu pas pel nucli urbà de Vallgorguina. Anàlogament, el PITC també preveu una millora de la C-35 al seu pas per les urbanitzacions de Baronia de Montseny i Canadà Parc, que el POUM completa amb una gran nova rotonda per tal de millorar-ne l'accés.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic al municipi:

- Autobús:
 - 3 línies de transport interurbà: Sant Celoni – Vallgorguina (5 expedicions per sentit), Arenys de Mar – Vallgorguina – Sant Celoni (que només opera els dimecres, dia de mercat a Vallgorguina) i Sant Pere Vilamajor – Montseny (4 expedicions per sentit donen servei a Vallgorguina).
- Tren: les estacions més properes es localitzen a Sant Celoni (R2) i a Arenys de Mar (R1), però la connexió en bus fins a Arenys només és possible els dimecres.

L'estudi mostra els horaris i freqüències dels serveis, així com el recorregut de les línies i la localització de les parades. Bona part de les parades no disposa d'informació dels serveis o fins i tot no es troben ni senyalitzades amb un pal de parada.

L'estudi analitza les possibilitats d'intermodalitat entre el servei d'autobús a Sant Celoni i el servei ferroviari. Els temps d'espera entre els dos modes són correctes (en general inferiors a 15 minuts en sentit Barcelona; en sentit Hostalric els temps d'espera augmenten).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi aporta informació de l'Estudi de Mobilitat del municipi (2009), on s'analitzen les condicions de la mobilitat a peu a l'entorn del centre urbà.

Entorn la carretera vella les condicions són favorables, doncs aquesta via es va reurbanitzar l'any 2007.

A la carretera nova els passos de vianants són escassos i sense guals adaptats.

No es concreta la situació de la mobilitat a peu a les urbanitzacions del municipi.

Quant a la bicicleta, el municipi no disposa de cap carril bici tot i que la xarxa viària amb limitació de velocitat a 30 km/h permet la coexistència del trànsit motoritzat i les bicicletes.

Segons l'estudi l'orografia fa inviable la connexió en bicicleta entre el nucli urbà i les urbanitzacions.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que la dispersió territorial dels diferents nuclis de població fa que l'impacte de la nova mobilitat pugui ser absorbida per les xarxes previstes.

Es troba a faltar una valoració de la distribució territorial i horària de la nova mobilitat, del nou trànsit generat i dels nous usuaris de transport públic, que justifiqui l'afirmació anterior.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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 per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	142.593,00	117.712,00	692	1.384	692	346
comercial	19.344,00	6.867,00		69		
industrial	20.100,00	20.100,00		201		
equip. hotelers	3.267,00	653,00		7		
equipaments	25.478,00	24.577,00		255		
zona verda	59.590,00			596		
TOTAL	270.372,00	169.909,00	692	2.511	692	346

L'estudi de mobilitat fa una proposta de reserva de places d'aparcament en funció dels usos previstos.

En concret, per als habitatges reserva les places en funció dels m² de sostre, no pas en funció del nombre d'habitatges. Per tant, la proposta de l'estudi del POUM supera la reflectida en el quadre anterior. A continuació es mostra la proposta de l'estudi de mobilitat del POUM:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	142.593,00	117.712,00	692	2.354	1.177	589
comercial	19.344,00	6.867,00		69		
industrial	20.100,00	20.100,00		201		
equip. hotelers	3.267,00	653,00		7		
equipaments	25.478,00	24.577,00		1.274		
zona verda	59.590,00			596		
TOTAL	270.372,00	169.909,00	692	4.500	1.177	589

S'observa que la reserva per als equipaments que aplica l'estudi és la corresponent a equipaments docents, esportius, culturals i recreatius (5 places / 100 m² de sostre o 100 places d'aforament).

Quant a l'aparcament de vehicles motoritzats, caldrà garantir que els turismes i motocicletes no envaeixen l'espai destinat als modes no motoritzats. En aquest sentit, des de la redacció del present informe es recomana senyalitzar places per a motocicletes en calçada, evitant en tot cas l'ocupació de les voreres per part d'aquests vehicles.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi concreta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3m x 8 m reservada per a la càrrega i descàrrega a la xarxa viària per cada 1.000 m² de sostre comercial. El POUM contempla un desenvolupament de 6.867 m² de sostre destinat a la venda, i l'estudi de mobilitat proposa una reserva de 6 places.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa modificar horaris de la línia Sant Pere – Montseny per facilitar les connexions intermodals de Vallgorguina Canadà Parc a Hostaric i Barcelona. Donat que aquesta línia dóna servei a altres poblacions diferents de Vallgorguina, caldria assegurar-se que no es perjudica els viatgers actuals.

No es fa cap altra proposta referent al transport públic.

Des de la redacció del present informe es qüestiona que els prop de 2.300 viatges/dia en transport públic puguin ser absorbits per l'oferta actual d'autobusos (9 expedicions per sentit, això és 18 expedicions en total, 128 nous viatgers per expedició). En principi, ateses les característiques de Vallgorguina, es pot pensar que bona part dels usuaris del transport públic accediran en vehicle privat fins a alguna estació ferroviària.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que el canvi modal proposat no es veu reflectit en les mesures correctores, donat que no es proposa ni una ampliació de la cobertura territorial ni horària del servei actual.

També es troba a faltar una anàlisi de l'impacte sobre els aparcaments tipus P&R que puguin ser utilitzats per la nova mobilitat, de manera que des del POUM es pugui fer una valoració de si l'oferta actual n'és suficient i comunicar les conclusions a les administracions que en són responsables de la seva gestió.

Xarxa bàsica per a vehicles

El POUM contempla un canvi de la jerarquització interna de Vallgorguina, creant una circumval·lació perimetral que minimitza el trànsit pel centre urbà.

S'urbanitzen camins antics de connexió entre Canadà Parc i Baronia del Montseny.

Per altra banda, la xarxa secundària es proposa com a zona 30, amb elements reductors de velocitat en punts conflictius.

Aquesta nova jerarquització es mostra sobre plànol.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi indica que l'Ajuntament té previst reurbanitzar la travessera urbana de la C-61 per tal que es converteixi en via cívica.

Les actuacions contemplades en el desenvolupament del POUM constituïran una xarxa de vianants segura, accessible i confortable. Segons indica l'estudi, els diferents sectors restaran ben comunicats amb la resta del continu urbà i les vies verdes.

Quant a la bicicleta, el POUM proposa la creació d'un itinerari entre el centre urbà de Vallgorguina i Sant Celoni, pel costat oest de la riera de Vallgorguina. Aquesta via permetrà connectar el centre urbà amb el polígon el Molinot.

L'estudi proposa que la xarxa ciclable creixi a nivell comarcal, i també que el projecte de millora de la C-35 inclogui un espai segregat per a carril bici.

Dins la trama urbana, la limitació de velocitat a 30 km/h permetrà una cohabitació segura de la bicicleta i el trànsit motoritzat.

La normativa del POUM

Es recomana que aquells paràmetres que defineixen les diferents xarxes de mobilitat que es considerin adequats per a tot el terme municipal s'incloguin en la normativa urbanística, sobretot pel que fa a l'aparcament de qualsevol tipus de vehicle.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMO 1986 a 2001 que mostren que les dones efectuen menys desplaçaments residència – treball. Per altra banda, dades de l'EMQ 2006 evidencien que les dones són més usuàries dels modes no motoritzats i del transport públic.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vallgorguina* 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció del planejament derivat, dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És convenient que el repartiment modal proposat tingui una relació directa amb les propostes sobre les xarxes de mobilitat, de tal manera que l'oferta prevista pugui absorbir la nova demanda generada. A tal efecte es proposa dimensionar les propostes sobre la xarxa de transport públic, per tal que el planejament

derivat pugui calcular els costos associats als desenvolupaments respectius si n'és el cas.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Vallgorguina que una vegada disposi de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 20 de desembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic