



AJUNTAMENT D'ALELLA



# POUM

**Diagnosi Urbanística.**  
**Memòria Informativa. Anàlisi Local i Territorial.**

Volum I - 1 de 2

2014  
**PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL**

**PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL  
ALELLA**

**DIAGNOSI URBANÍSTICA  
MEMÒRIA INFORMATIVA - ANÀLISI LOCAL I TERRITORIAL**

## ÍNDIX

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ URBANÍSTICA.....	3
1. LES DINÀMIQUES METROPOLITANES.....	3
1.1. La Regió Metropolitana de Barcelona.....	3
1.2. La comarca del Maresme.....	6
1.3. El Baix Maresme.....	8
1.4. La conurbació d'Alella i l'àmbit funcional d'Alella, El Masnou i Teià.....	9
1.5. El terme municipal.....	11
1.6. Característiques del teixit urbà.....	13
2. POBLACIÓ: DINÀMIQUES SÒCIO-DEMOGRÀFIQUES.....	18
2.1. Creixement i redistribució de la població metropolitana.....	18
2.2. La població i les previsions del planejament vigent.....	19
2.3. Dades general de població.....	19
2.4. Creixement poblacional.....	28
2.5. Conclusions.....	30
3. DINÀMIQUES ECONÒMIQUES.....	31
3.1. La transformació de l'economia metropolitana.....	31
3.2. Activitat i instrucció.....	31
3.3. Sector primari.....	33
3.4. Empreses i sectors d'activitat.....	35
3.5. Conclusions.....	48
4. MOBILITAT I TRANSPORT PÚBLIC.....	49
4.1. Distribució per nuclis de població.....	49
4.2. La percepció de l'entorn: la mobilitat com a principal problema.....	50
4.3. Índex d'autocontenció i autosuficiència.....	51
4.4. Parc d'automòbils.....	52
4.5. Caracterització de la mobilitat general en un dia feiner.....	53
4.6. Variables de gènere i edat.....	57
4.7. Identificació de la multimodalitat.....	58
4.8. Mobilitat obligada.....	61
4.9. Distribució dels desplaçaments per nucli d'origen.....	67
4.10. Quantificació de la mobilitat total.....	67
4.11. Quota de mercat dels diferents mitjans.....	68
4.12. El transport públic urbà (TPU).....	69
4.13. Utilització i valoració dels serveis de transport públic.....	78
4.14. Conclusions.....	82
5. XARXA VIÀRIA.....	83
5.1. Caracterització de la xarxa viària bàsica.....	83
5.2. Escenaris de futur de la xarxa bàsica.....	84
5.3. Caracterització xarxa viària interna.....	85

5.4.	Tipus de vies.....	86
5.5.	Quantificació de l'ús de la xarxa.....	88
5.6.	Seguretat viària i Pla Local de Seguretat Viària 2009-2012. ....	93
5.7.	Punts crítics de la xarxa viària.....	95
5.8.	Sentits de circulació.....	97
5.9.	Accessibilitat.....	97
5.10.	Aparcament.....	107
5.11.	Conclusions.....	112
6.	EQUIPAMENTS.....	114
6.1.	Equipaments previstos en el planejament vigent.....	114
6.2.	Estat actual dels equipaments.....	114
6.3.	Els equipaments d'Alella en relació als estàndards.....	130
6.4.	Equipaments públics.....	134
7.	HABITATGE I EDIFICACIÓ.....	137
7.1.	Parc d'habitatges.....	137
7.2.	Llicències d'edificació.....	138
7.3.	Característiques dels habitatges.....	140
7.4.	Tipus d'habitatges.....	143
7.5.	El Pla Local d'Habitatge 2008-2013.....	145
7.6.	Habitatges buits.....	146
7.7.	Habitatges sobreocupats.....	147
7.8.	Sense llar i altres col·lectius en situació o risc d'exclusió social.....	148
7.9.	Habitatge de protecció oficial (HPO).....	149
7.10.	Patrimoni municipal de sòl i habitatge (PPSH).....	151
7.11.	Objectiu de solidaritat urbana.....	153
7.12.	Oferta d'habitatge.....	154
7.13.	Demanda d'habitatge o de noves llars.....	156
7.14.	Demanda exclosa i llars mal allotjades.....	157
7.15.	Demanda d'habitatge i capacitat d'acollida.....	162
7.16.	Conclusions.....	165

## ANÀLISI DE LA SITUACIÓ URBANÍSTICA

### 1. Les dinàmiques metropolitanes.

Mai com ara les dinàmiques de canvi havien afectat tan homogèniament no únicament els pobles i ciutats de la RMB, sinó també les àrees de poblament dispers i els espais oberts, com queda palès amb l'aprovació definitiva del PTMB.

Les diverses dinàmiques (com ara les demogràfiques, les de transport i mobilitat, les econòmiques, les d'habitatge o les del mateix planejament urbanístic) es caracteritzen per un increment de la integració i de les interrelacions que es produeixen dins del context metropolità, a una escala molt superior a la dels termes municipals.

Aquest redimensionament de l'àmbit on es viu quotidianament condiona les demandes i les necessitats reals de cada municipi. Per la seva localització i per les seves peculiars característiques, Alella està especialment subjecta a aquestes dinàmiques, per la qual cosa cal tenir-les en consideració a l'hora de caracteritzar i projectar el seu propi model.

#### 1.1. La Regió Metropolitana de Barcelona.

L'àmbit metropolità de Barcelona va ser definit l'any 1987 en les Lleis d'Ordenació Territorial aprovades pel Parlament de Catalunya i comprèn set comarques: l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental, amb una superfície de 3.236 km<sup>2</sup> repartits en 164 municipis.

Geogràficament, la regió metropolitana de Barcelona és un territori fàcilment identificable, comprès entre la Serralada Prelitoral al nord-oest i la mar Mediterrània al sud-est, i pels rius Tordera i Foix, que esdevenen perpendicularment els límits nord-est i sud-oest, respectivament. La disposició paral·lela a la costa dels principals elements orogràfics (Plana Litoral, Serralada Litoral, Depressió Prelitoral i Serralada Prelitoral) condiona en gran mesura el desenvolupament i l'articulació d'aquesta àrea.

L'estructura del relleu ha donat com a resultat l'existència de quatre eixos bàsics de comunicació: dos cursos fluvials (Llobregat i Besòs-Congost) i dues planes (Litoral i Prelitoral).

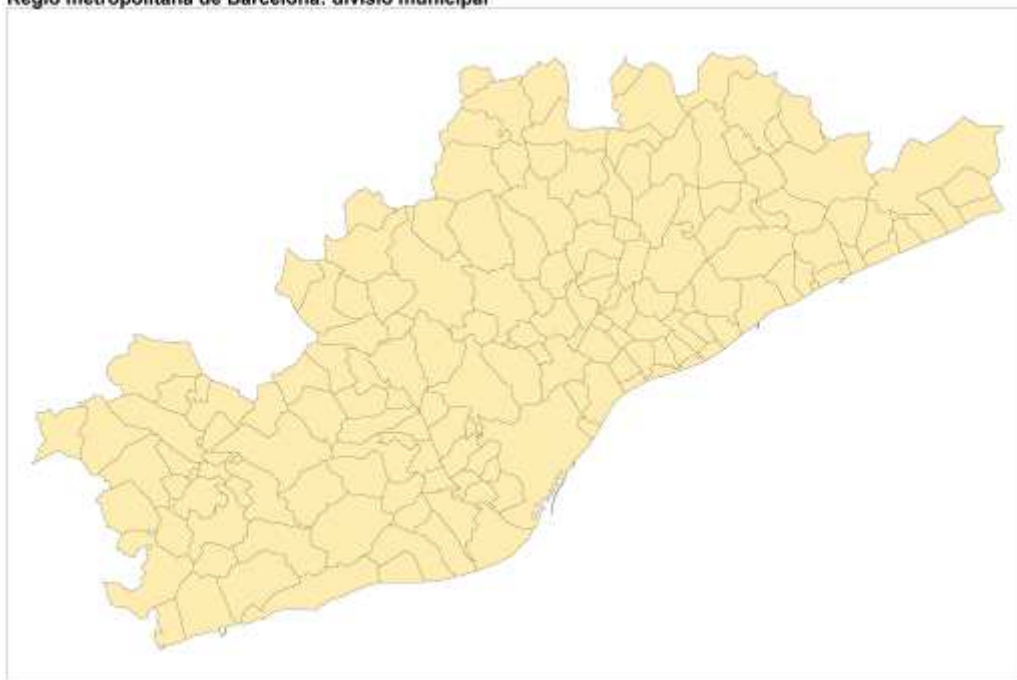


Font:  
ICC.

**Regió Metropolitana de Barcelona: divisió comarcal i capitals comarcals.**



**Regió metropolitana de Barcelona: divisió municipal**



*Fonts: ATM i PTMB.*

El Parlament de Catalunya va aprovar el 27 de juliol de 2010 la Llei de vegueries. L'àmbit metropolità de Barcelona és idèntic a la demarcació veguerial de Barcelona, que comprèn els municipis de les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

Per Acord de 20 d'abril de 2010, el Govern de la Generalitat va aprovar també definitivament el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (en endavant PTMB).

El territori de la regió metropolitana presenta tres patrons morfològics diferenciats pel que fa al seu sistema d'assentaments urbans:

- una ciutat compacta en el centre de l'àrea metropolitana;
- uns conjunts urbans de gran abast que arriben a més de 30 km del centre;
- un conjunt discontinu de pobles i teixits especialitzats, residencials o industrials.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) és una realitat consolidada i reconeguda per la legislació. Constitueix el nucli de la regió. Va més enllà del territori ordenat urbanísticament pel Pla General Metropolità de Barcelona, que engloba els termes de 27 municipis (476 km<sup>2</sup>), i està formada per 36 municipis amb una població el 2006 de 3.161.081 habitants i una extensió de 633 km<sup>2</sup> del Barcelonès, el Baix Llobregat i, en menor mesura, del Maresme (Tiana i Montgat) i el Vallès Occidental (Badia, Barberà, Cerdanyola, Ripollet i Sant Cugat del Vallès). La resta del territori constitueix la segona corona metropolitana, amb diversos graus d'implicació i interrelació amb l'àrea central.

És en aquesta segona corona, plenament inserida en un context o realitat comarcal, on se situen les ciutats intermèdies i/o capitals comarcals que integrarien l'incipient arc metropolità: Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú.

Existeixen situacions que escapen a aquest esquema. És el cas d'Alella i d'altres poblacions del Baix Maresme que, si bé no formen part de l'Àrea metropolitana en sentit estricte, tenen una relació amb la metròpoli que iguala i supera, percentualment, la de diversos municipis inclosos en aquella Àrea, i en canvi manté amb Mataró, la seva capital comarcal, una relació més aviat distant.

El resultat del procés de poblament i de desenvolupament de l'activitat econòmica a la regió en les darreres dècades ha estat una ocupació extensiva del territori, la qual cosa s'ha traduït en un increment del sòl efectivament transformat del 36,5% durant el període 1977-2000, segons dades del PTMB.

L'elevada proporció de territori amb pendents superiors al 20% (un 41% de les 323.55 hectàrees de la regió) redueix l'espai apte per a la urbanització, la qual cosa no ha estat obstacle perquè en els darrers 50 anys el procés de poblament hagi travessat tres fases de creixement (intensiu, redistribució sobre el territori i represa del creixement fortament basat en la immigració extracomunitària), fins arribar a una població de 4.992.193 persones, el 2009.

Comarca	Habitants
Alt Penedès	104.353
Baix Llobregat	793.655
Barcelonès	2.251.600
Garraf	143.066
Maresme	426.565
Vallès Occidental	878.893
Vallès Oriental	394.061

Font: IDESCAT.

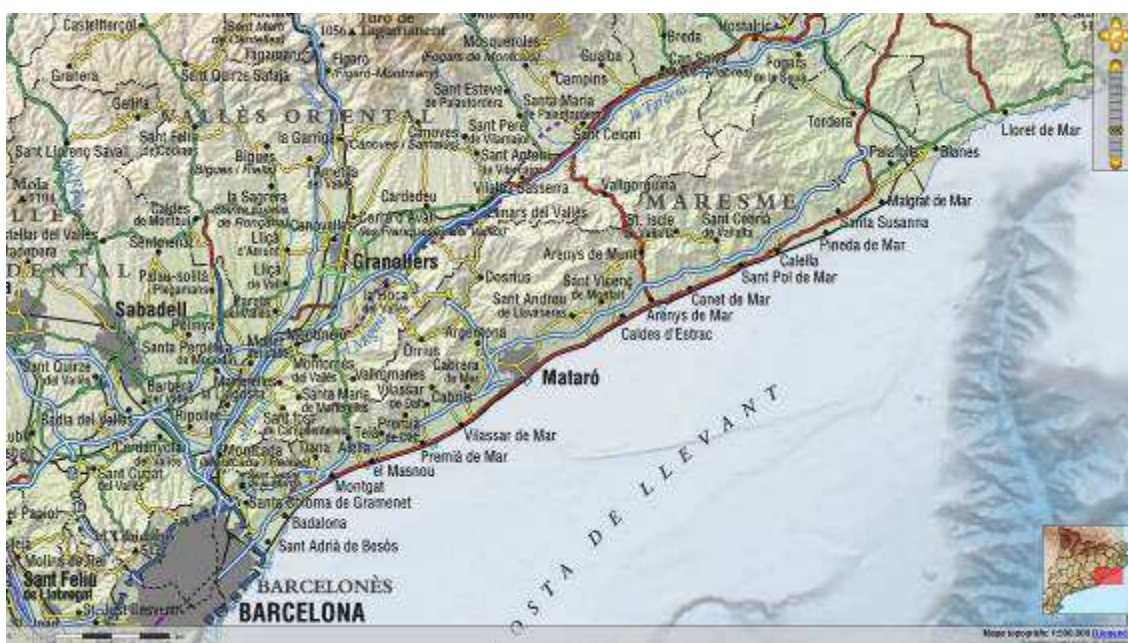
El creixement espectacular de la segona residència a partir de la dècada dels setanta del segle XX, amb el Baix Maresme com una de les destinacions principals, i la progressiva transformació d'aquesta segona residència en primera, vint anys més tard, han decantat clarament la relació d'Alella cap a l'entorn metropolità. Barcelona, en primer lloc, i Badalona, Montgat i El Masnou, són les poblacions amb les quals manté els principals fluxos de mobilitat per motius de treball i d'estudi.

Quant a mobilitat obligada, Alella es comporta clarament com a ciutat dormitori. Aquesta elevada mobilitat es veu relativament ben servida per les connexions exteriors: especialment per autopista, poc per carretera, i gens per ferrocarril. L'estructura urbana del municipi presenta algunes dificultats per absorbir el trànsit a determinades hores punta de matí i tarda-vespre, i hi ha problemes puntuals associats a les necessitats d'aparcament que se'n deriven.

S'ha pres la mobilitat com a paràmetre de referència, basant-se en les dades de les enquestes de mobilitat de 1991, 1996 i 2001, atès que la interrelació és un dels trets més característics dels

conjunts metropolitans i pot, per tant, subministrar pistes respecte del comportament i paper d'Alella dins de la Regió Metropolitana i la comarca del Maresme.

## 1.2. La comarca del Maresme.



Font: ICC.

Alella forma part de la comarca del Maresme, reconeguda com a tal per la Generalitat republicana a partir dels estudis del geògraf Pau Vila, l'any 1936. La pertinença d'Alella al seu àmbit comarcal és indiscutible, tant per raons històriques, geogràfiques i climàtiques, com per la pròpia voluntat dels seus habitants.

La comarca s'estén al llarg d'una estreta franja de terra situada entre la façana litoral i els vessants de la Serralada Litoral (la Conreria- Sant Mateu-Cèlecs i el Montnegre-Corredor, amb una altitud que oscil·la entre els 500 i els 700 metres), solcada per petites valls transversals i drenada per tot un seguit de rieres. Les conques hidrològiques són la base de l'estructura territorial, paisatgística i, fins i tot, urbana.



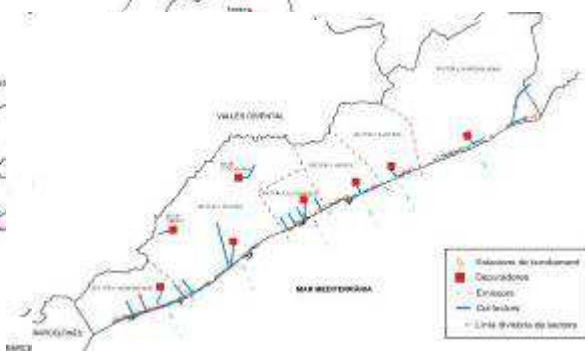
La comarca està integrada per 30 municipis, amb la ciutat de Mataró com a capital, i 426.565 habitants el 2009. Té una extensió de 397 km<sup>2</sup>, però només un 42,4% del territori té menys del 20% de pendent. Segons el planejament vigent a finals dels noranta, el 55% del sòl útil estava ocupat o urbanísticament compromès (urbanitzable) amb una capacitat per uns 400.000 habitants (segons estimacions del PTMB). Des dels anys setanta del segle XX, el Maresme ha experimentat un intens procés d'urbanització amb un caràcter residencial (un 77% del sòl urbà) i de baixa densitat (un 73% del sòl residencial i un 76% del sòl urbanitzable residencial).

El Maresme era una comarca amb una potent base agrícola que va funcionar relativament autònoma de l'àrea de Barcelona fins a l'obertura de l'autopista C-19 l'any 1968 (ara C-32) i l'increment del sòl residencial, que l'han incorporat de forma molt ràpida a la dinàmica metropolitana.



*El Maresme: medi físic, espais naturals, rieres, municipis, abastament d'aigua i xarxa de sanejament. Font: Consell Comarcal del Maresme.*

Fruit de la seva situació, Alella s'insereix dins l'àmbit d'influència de l'àrea metropolitana. Des del punt de vista de la mobilitat obligada, la interrelació d'Alella amb el Maresme tendeix a ser relativament baixa en percentatge a causa de la proximitat, el pes i la capacitat d'atracció de Barcelona. Per a Josep Pla, "en realitat Barcelona és el poble del Maresme que té més habitants -alguns més que Mataró, simplement. Barcelona és la capital del Maresme. Barcelona, per les seves dimensions, és una ciutat a part, però Barcelona no ha format mai una comarca a part".



Davant la manca d'una visió global i d'un planejament supramunicipal de conjunt, el Consell Comarcal va impulsar el 2005 una iniciativa de planificació estratègica per identificar els problemes i les oportunitats del Maresme, des de totes les escales i sectors, d'una forma concurrent, amb l'objectiu de projectar solucions per al futur a l'horitzó 2015. L'objectiu del Pla Estratègic Maresme 2015 és repensar el sentit de les transformacions a la comarca; entre d'altres raons perquè aquesta dependència de la conurbació metropolitana -desitjada o no, però real- pot comportar fenòmens de dilució de la identitat local i comarcal si no es corregeixen des de l'administració, també des del punt de vista del planejament i l'ordenació del territori. La diagnosi del Pla Estratègic Maresme 2015 constata una creixent desvinculació dels ciutadans al seu municipi de residència, per la major mobilitat residencial i laboral, i un afebliment dels teixits socials. De fet, el 62% dels residents són nascuts fora del Maresme.

De les comarques de la segona corona, el Maresme és, juntament amb l'Alt Penedès, la que té un pes menor del sector industrial. L'especialització territorial del Maresme ha estat, excepte a Mataró i la seva rodalia, la segona residència i la millora residencial, d'una banda, i el turisme i els serveis, de l'altra. Alella se situa clarament en aquesta línia, amb baix pes del turisme -entre d'altres perquè no se situa a primera línia de mar- i alt nivell de serveis.

### 1.3. El Baix Maresme.

A efectes funcionals, la comarca del Maresme s'ha estructurat tradicionalment en tres espais: el Baix Maresme -en la zona compresa entre Alella i El Masnou, al sud, i Vilassar de Mar i Cabrils, al nord-; la regió de Mataró i el seu entorn, i l'Alt Maresme, en la zona que va d'Arenys fins a la Tordera.

Pel que fa al planejament, l'àmbit del Baix Maresme quedà incorporat en el Pla General d'Ordenació del Maresme Sud o Pla de la Vall de Sant Mateu, aprovat definitivament el 4 de març de 1963. Arribada l'hora de la revisió, la Comissió d'Urbanisme de Barcelona va acordar en data 20 d'octubre de 1982 el desmembrament d'aquell Pla Comarcal en nou plans d'ordenació municipals i un Pla Especial de Comunicacions nonat que havia d'abastar la totalitat de l'àrea pel que fa als terrenys propers a l'autopista (més els municipis d'Argentona i Vallromanes).

El creixement relatiu de població al Baix Maresme entre 2000 i 2006 va ser del 9,54%, netament inferior al dels períodes 1960-1970 (54,3%) i 1970-1981 (53,6%).

El Pla Estratègic del Maresme 2015 impulsat pel Consell Comarcal ha recollit aquest subàmbit a l'hora de realitzar la diagnosi i d'organitzar els debats territorials i les propostes estratègiques.

També el PTMB se'n feia ressò en la fase d'avantprojecte i n'identificava quatre subàmbits principals, per als quals preveia la redacció dels respectius plans directores urbanístics (PDU):

- El Baix Maresme. Integrat pels municipis d'Alella, Cabrils, El Masnou, Premià de Dalt, Premià de Mar, Teià, Vilassar de Dalt i Vilassar de Mar.
- El sistema urbà de Mataró.
- El sistema urbà d'Arenys.
- L'Alt Maresme.

El Baix Maresme constituïa el subàmbit més petit del PTMB, amb 48,26 km<sup>2</sup>, i 108.394 habitants el 2006.

L'aprovació definitiva del PTMB ha reformulat la proposta de plans directores per a la comarca, i únicament assenyala la necessitat per als municipis del Maresme de "desplegar els plans directores urbanístics en nombre i abast territorial suficient per tal de coordinar el planejament urbanístic municipal en aquells aspectes que tenen unes clares implicacions supramunicipals". Aquests plans directores es plantegen de manera transversal com a conjunt coordinat de planificació urbanística "i hauran de tenir especial atenció a la determinació i concreció de les següents línies de projectes comuns":

- *A la muntanya, es desenvoluparà la continuïtat entre els espais naturals existents amb les operacions d'ordenació i execució de projectes i normes concretes per tal de fer possible una gestió unificada d'aquests espais.*
- *A les vores urbanes, es desenvoluparan les ordenacions d'acabament de la ciutat i espais de transició a la muntanya, a la plana agrícola i al litoral amb la localització dels usos més pertinents a establir.*
- *Pel que fa a les infraestructures de transport, el pla director, de manera coordinada amb els projectes d'infraestructures, concretarà les condicions dels projectes del viari comarcal complementari a l'actual autopista, accessos viaris a les xarxes urbanes de carrers, reconversions de l'actual N-II i plataformes ferroviàries a alliberar i nou traçat ferroviari, especialment pel que fa a les noves estacions i els seus entorns urbans.*
- *A les àrees de "nova centralitat" s'hi concretaran les ordenacions, els usos, les intensitats i els equipaments d'interès general a localitzar, recolzats sobre la nova "accessibilitat" ferroviària que les noves estacions generin.*

- Aquestes àrees de nova centralitat i els sectors per desenvolupar en posicions centrals i més accessibles hauran de proveir dèficits de serveis i equilibrar els sistemes més desequilibrats quant a població i llocs de treball, especialment al Baix Maresme.

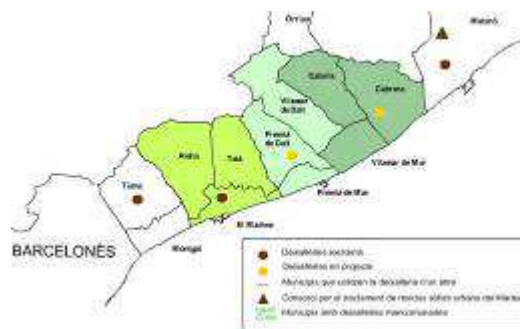
Per la seva part, el Catàleg de Paisatge de la Regió Metropolitana sota l'auspici de l'Observatori del Paisatge identifica el Baix Maresme com un dels 135 paisatges de Catalunya.

#### 1.4. La conurbació d'Alella i l'àmbit funcional d'Alella, El Masnou i Teià.

L'any 1846 tingué lloc la segregació del terme de Sant Feliu d'Alella del barri mariner d'Alella de Mar o Cases de Mar per constituir, juntament amb el barri marítim d'Ocata, el municipi del Masnou.

Quan a mitjan segle XX el fenomen de les urbanitzacions de baixa intensitat irromp a Alella, primer, i després es generalitza al municipi, ho fa majoritàriament en terrenys situats al pla. Aquest fet va afavorir l'aparició d'un teixit residencial als barris de Can Sors i Alella de Mar (Can Teixidor, La Serreta, Montals, La Solaia, La Gaietana i Mar i Muntanya) que de mica en mica s'ha consolidat fins a connectar amb els creixements urbans experimentats pel Masnou.

La construcció i entrada en servei de l'autopista de peatge A-19 l'any 1968 (avui C-32) suposà un tall important al territori i, d'alguna manera, segrega el nucli històric, situat a la confluència de les rieres de la Coma Clara i la Coma Fosca, d'aquests creixements del sud.



El Maresme:

comunicacions viàries i deixalleries. Font: Consell Comarcal del Maresme.

El medi físic, l'urbanisme, l'oferta de lleure, l'accés a les infraestructures de mobilitat (C-32, ferrocarril i antiga N-II), el tractament d'aigües residuals i la gestió conjunta de la deixalleria i del Centre d'Acollida Turística a través de la Mancomunitat de Serveis d'Alella, El Masnou i Teià són factors que reforcen els vincles entre les tres poblacions.

Tot i l'existència de punts de contacte al barri d'Ibars Meia, es manté encara una clara divisió territorial amb Teià, i sens dubte amb Tiana, al Maresme, i Vallromanes i Santa Maria de Martorelles, a la comarca del Vallès Oriental.

Aquest continu urbà amb El Masnou, i en menor mesura també amb Teià, defineix la ciutat real, que en termes generals funciona com a àmbit de referència per als seus 38.000 habitants, malgrat les limitacions de tota mena.

#### Caracterització de la població

	1986	1996	2001	2010	Increment acumulat 1986-2010	Densitat de població
<b>Alella</b>	5.287	7.696	8.470	9.557	44,7%	997,6
<b>El Masnou</b>	15.169	20.387	20.670	22.536	32,7%	6.647,8
<b>Teià</b>	2.873	4.669	5.450	6.081	52,7%	917,2
<b>Total</b>	23.329	32.752	34.590	38.174	43,4%	1.947,6

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

El Masnou és el municipi amb menys superfície dels tres (3,4 km<sup>2</sup>) i el més dens. En canvi, Alella i Teià tenen densitats lleugerament inferiors a la mitjana de la comarca (1.080,4 hab/km<sup>2</sup>).

El creixement de població acumulat a llarg d'aquests darrers 25 anys en l'àmbit funcional se situa en el 43,4%, molt similar a l'increment experimentat per Alella. Entre 1991 (6.895 habitants) i 2001 (8.470), la població alellenca va créixer el 18,6% (1.575 persones), per relaxar-se en la dècada següent (un 11,7% entre 2001 i 2010).

#### Població per grups d'edat (any 2004)

	0 a 14	15 a 29	30 a 44	45 a 64	65 i més	Índex d'envelliment
<b>Alella</b>	1.311	1.914	1.934	2.338	973	0,74
<b>El Masnou</b>	3.111	4.474	5.062	5.034	2.997	0,96
<b>Teià</b>	954	1.160	1.296	1.440	600	0,63
<b>Total</b>	5.376	7.548	8.292	8.812	4.570	0,85

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

Com es desprèn de la taxa d'ancianitat, tots tres municipis tenen una població eminentment jove, amb major nombre de menors de 14 anys que majors de 65 anys. Aquest índex proporciona als municipis un potencial de creixement alt, que és major a Alella i Teià que no pas al Masnou, on l'índex d'envelliment quasi bé és d'1.

#### Ocupació de la població (any 2001)

	Primari	Indústria	Construcció	Serveis
<b>Alella</b>	1,62%	18,68%	7,1%	72,6%
<b>El Masnou</b>	1,26%	23,96%	7,63%	67,15%
<b>Teià</b>	1,92%	22,71%	6,12%	69,25%
<b>Total</b>	1,45%	22,51%	7,26%	68,78%

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

#### Distribució dels llocs de treballs (any 2001)

	Primari	Indústria	Construcció	Serveis
<b>Alella</b>	3,78%	11,45%	10,43%	74,34%
<b>El Masnou</b>	11%	28,2%	6,82%	62,88%
<b>Teià</b>	5,45%	29%	10,05%	55,49%
<b>Total</b>	2,89%	24,5%	8,04%	64,57%

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

De les 16.000 persones ocupades en l'àmbit d'estudi el 2001, el principal sector d'activitat era el dels serveis, amb 11.096 treballadors. L'elevat nombre d'ocupats en el sector terciari encara es fa més palès en observar la distribució dels llocs de treball: dels 8.600 que hi havia localitzats en l'àmbit funcional dels tres municipis, gairebé el 65% corresponia al sector serveis. Tots tres municipis tenen un fort caràcter residencial marcat per un nombre de llocs de treball molt inferior al del número de residents. Hi destaca Alella, amb percentatges superiors a la mitjana quant als serveis i netament inferiors pel que fa a la indústria, com a conseqüència de l'accentuat perfil acadèmic i professional de la seva població.

#### Indicadors d'autosuficiència i autocontenció (any 2001)

Llocs de	Ocupats	Resideixen	Autosuficiència	Autocontenció
Memòria descriptiva i justificativa				Aprovació provisional
POUM – Ajuntament d'Alella		10		Maig 2014

	treball		i treballen al municipi	a	
<b>Alella</b>	1.956	3.834	967	49,4%	25,2%
<b>El Masnou</b>	5.588	9.754	3.065	54,8%	31,4%
<b>Teià</b>	1.065	2.550	478	44,9%	18,7%
<b>Total</b>	8.609	16.138	4.150	52,4%	27,9%

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

### Evolució de l'autosuficiència i l'autocontenció (1991-2001)

	1991	1996	2001	1991	1996	2001
<b>Alella</b>	48,7%	45,3%	49,4%	22,1%	19,4%	25,2%
<b>El Masnou</b>	62,7%	57,3%	54,8%	35,6%	33,2%	31,4%
<b>Teià</b>	59,6%	62,4%	44,9%	33,4%	22,2%	18,7%
<b>Total</b>	64,5%	55,5%	52,4%	39,2%	28,4%	27,9%

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

L'índex d'autocontenció mesura el nombre de treballadors que resideixen i treballen dins el municipi, respecte del total de persones ocupades residents al mateix municipi. En l'àmbit de referència, l'autocontenció el 2001 era del 27,9%, atès que, de cada 100 ocupats, 72 sortien a treballar fora.

D'altra banda, tal com indica l'índex d'autosuficiència, el 52% dels llocs de treball estaven ocupats pels mateixos residents.

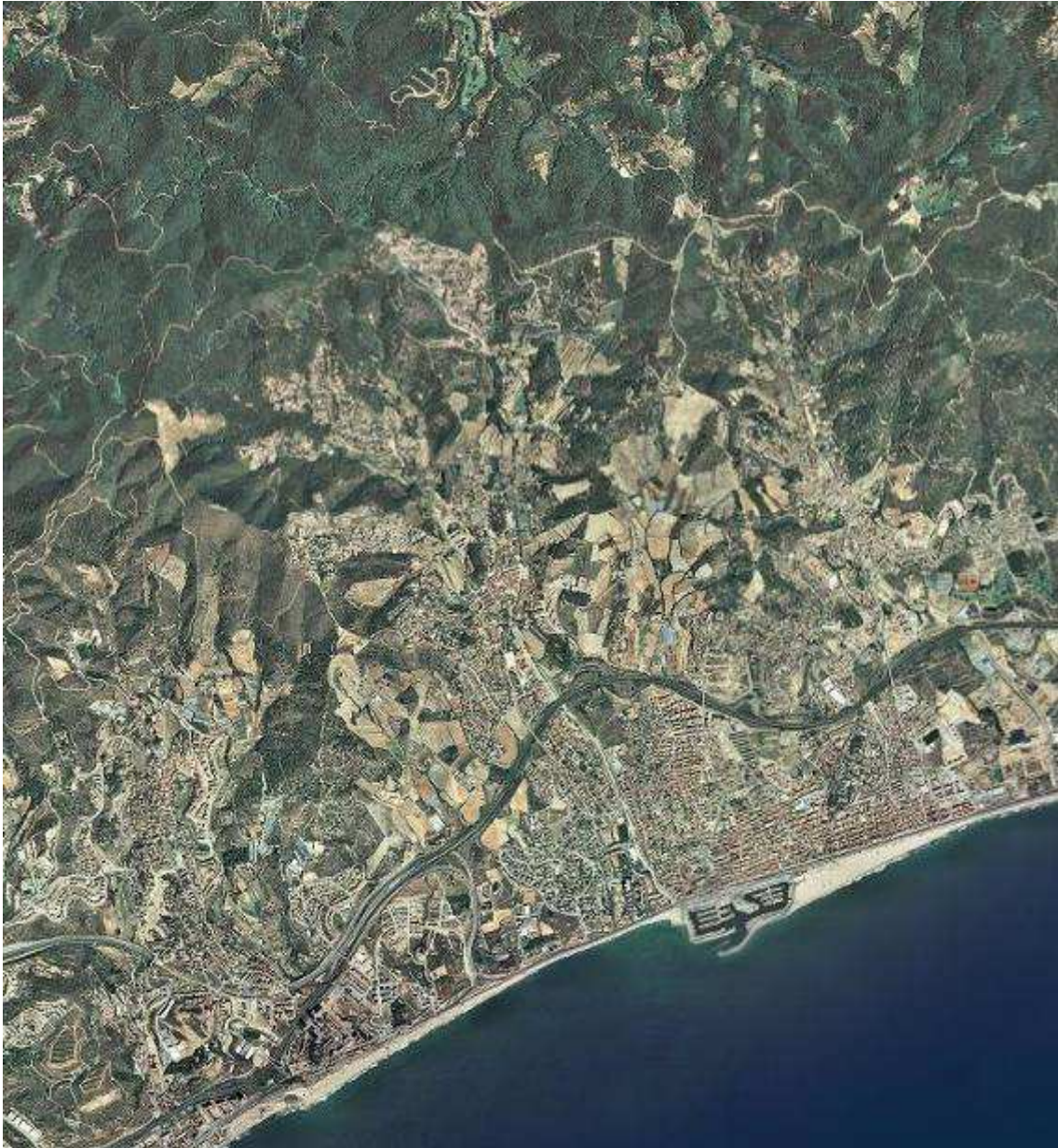
Aquests indicadors donen idea del tipus i de l'evolució de l'activitat econòmica de cada municipi, així com de la mobilitat obligada (externa i interna) que diàriament es genera per motius de feina.

Seguint la tendència metropolitana, cada vegada hi ha més residents que es desplacen a altres municipis per anar a treballar. Tant al Masnou com a Teià s'acusa una clara tendència a la baixa dels indicadors, mentre que a Alella els valors s'han contingut, amb lleugeres oscil·lacions.

#### 1.5. El terme municipal.

El municipi d'Alella té una superfície 9,59 km<sup>2</sup> (9,72, segons l'amidament del POUM). Es troba situat a la part meridional de la comarca, a poca distància de la costa. S'estén en la vessant de marina de la Serralada Litoral, sobre l'eix de la riera d'Alella. Les cotes més altes corresponen als turons d'en Galzeran (477 m) i dels Figuerals (471 m). El nucli històric es troba a la confluència de les rieres de la Coma Clara i la Coma Fosca, a 90 m d'altitud.

En línies generals, el terme municipal s'assimila a un trapezi, la major dimensió del qual s'orienta en sentit Nord-Sud. En sentit Nord-Sud, i ben centrada sobre el territori, discorre la riera d'Alella o riera Principal, tributària de la Coma Clara i la Coma Fosca. Aigües avall, la riera d'Alella rep l'aportació del torrent o fondo de Rials, que dreña la vall homònima.



Font: ICC.

En sentit Llevant-Ponent, el territori és travessat per l'autopista C-32, que divideix el terme municipal en dues àrees ben diferenciades. Al Sud es tracta de nuclis fusionats entre ells i amb El Masnou. Aquesta àrea pràcticament ja no disposa de sòl no urbanitzable. Al Nord s'hi troba el centre històric, situat entre les dues rieres, el barri del Rost, d'origen medieval, i la majoria de les urbanitzacions o barris en ciutat jardí, així com la pràctica totalitat dels espais oberts (sòls agrícoles i forestals).

Les urbanitzacions són totes anteriors a la data d'aprovació definitiva del PGOU que es revisa, i tendeixen a concentrar-se a Ponent. La seva situació sobre el pendís, i el seu origen, basat únicament en els interessos de la propietat i no pas en els del municipi, han produït un fort impacte paisatgístic. No sols per l'artificialització i la impermeabilització del sòl, sinó també per l'abandó i la pèrdua de la vinya i l'eclosió bàsicament espontània del bosc de pi pinyer.

A Llevant hi ha només una urbanització, Can Magarola, amb una ocupació i un impacte visual inferior, però disposada sobre el territori de tal manera que interromp la connectivitat natural i la continuïtat paisatgística entre la vall de Rials i la serralada.



## 1.6. Característiques del teixit urbà.

En l'actualitat, Alella és un municipi amb una forta especialització residencial. El 85% del seu parc d'habitatges correspon a diverses tipologies unifamiliars, amb un predomini hegemònic de la casa aïllada amb façana als quatre vents.

En l'antiguitat, la implantació del poblament es trobava dispers en masos per les valls del terme, algunes d'ells d'origen tardo romà.

A partir del petit nucli originari del centre històric -que segueix sent el centre de serveis i equipaments- i del barri del Rost, més tard, Alella va experimentar un creixement com a eixample molt modest fins als anys quaranta del segle XX.

La tipologia dominant d'aquest tipus d'eixample és la que s'ha denominat suburbana; és a dir, cases de cos amb planta baixa destinada a taller, botiga, celler o aparcament -inicialment del carro, i quadra- i una o dues plantes pis per a l'habitatge, en general unifamiliar.

Tot i que exigua, aquesta tipologia és la dominant fins a la segona meitat del segle XX, coexistint amb les grans cases pairsals o senyoriales.



*El centre urbà de la població, en la confluència de les rieres de la Coma Clara i la Coma Fosca (a dalt), i el conjunt format per masies i grans finques d'estiu situades a l'entorn de l'antic camí de Martorelles (a baix). Font: ICC.*

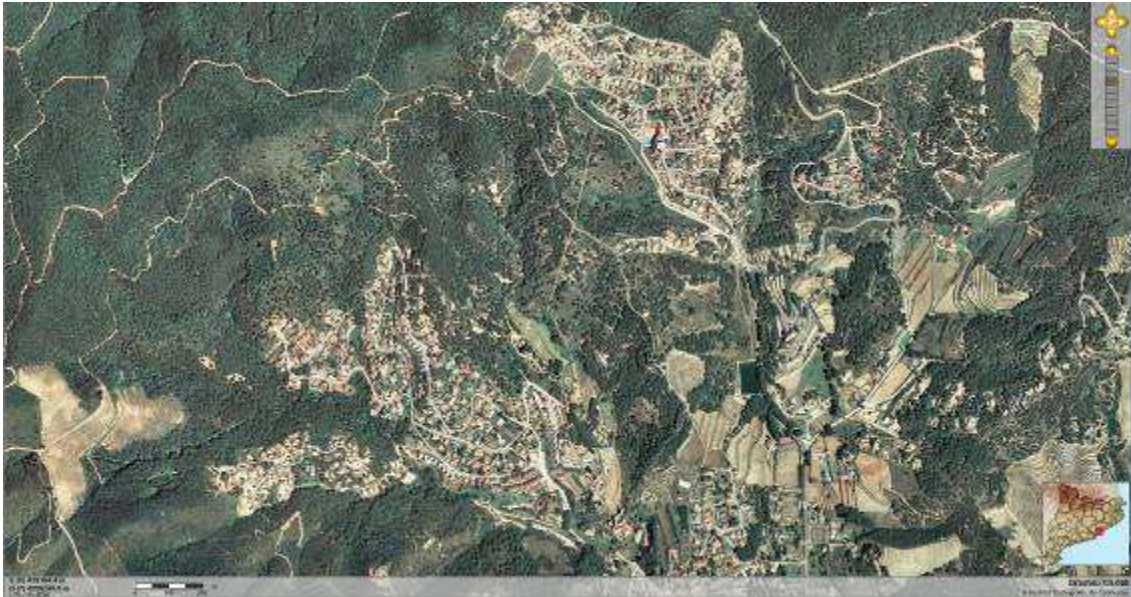
Molt aviat, ja els anys quaranta del segle XX, es produïren les primeres parcel·lacions que seguien el patró de la ciutat jardí: Cal Vell, Mar i Muntanya primer i Can Sors després.

El fenomen de les urbanitzacions es generalitzà els anys 60, en un context de pujança econòmica, i esclatà en tota la seva extensió una dècada després, afavorit pel boom que suposà l'entrada en servei de l'autopista A-19 entre Barcelona i Mataró. Ràpidament es perdé i es transformà la plana agrícola (Verge de la Mercè, la Gaietana, Ibars Meia, la Solaia, Can Teixidor, la Soleia i Creu de Pedra) i les vinyes de la muntanya, tant al peu de mont (Nova Alella, Vila Alella i Vallbona-Garrofers) com en alçada (Can Comulada, Mas Coll, Alella Parc, Font de Cera i Can Magarola). La major part d'aquestes urbanitzacions s'hi van establir a través de plans especials d'iniciativa particular, sense preveure articulacions de cap mena ni entre elles, ni entre elles i el nucli urbà. Malgrat els intents per redreçar la situació a través del planejament urbanístic (Normes Complementàries de 1983 i PGO de 1987) i la gestió municipal, algunes d'aquelles mancances encara resten pendents de resoldre.

També el nucli urbà fou objecte de canvis substancials, amb la transformació de les zones d'horta de les Quatre Torres, el traçat i l'obertura de nous carrers (Santa Madrona i perllongament de Santa



Eulàlia i Santa Teresa), l'enderroc d'algunes masies com Can Salellas i edificis situats a la Rambla d'Àngel Guimerà i la construcció, en el seu lloc, d'habitatge plurifamiliar. També aparegueren alguns blocs de pisos a Montals, la Coma Fosca, Can Segura i, sobretot, a la part alta del barri del Rost, amb alçades compreses entre PB+3 i PB+5.



A dalt, vista general i detall de les urbanitzacions de muntanya. Font: ICC.



*A dalt, vista del continu urbà entre Alella i El Masnou al barri de Can Sors i, a sota, una mostra paradigmàtica del creixement residencial dels anys 80: la casa adossada. Font: ICC.*

La localització del sòl destinat a espais lliures i dotacions és ben diversa. El centre urbà, definint com a tal l'àrea anterior als creixements i transformacions dels anys seixanta, únicament disposa de la plaça de l'Ajuntament, l'antic Hort de la Rectoria i la plana d'en Gurri, als quals s'hi han afegit més recentment d'altres, com l'Hort de Can Nyiga i el Parc dels Drets Humans, que han aportat les unitats d'actuació desenvolupades (Can Bertran-Can Vilana, fonamentalment). En contrapartida, el centre urbà concentra la majoria dels sòls per a serveis i equipaments intensius.

Algunes urbanitzacions disposen de zona esportiva per als residents, amb desigual fortuna, ja que es troben dotacions en funcionament (Alella Parc i Can Teixidor) i d'altres abandonades (Mas Coll i club esportiu Trèbol).

Les àrees de creixement diferent a la ciutat jardí posteriors als anys setanta (promocions plurifamiliars i cases en filera) són relativament poques i estan, en general, consolidades en sòl urbà. Entre elles s'hi compten les promocions del Camí del Cementiri, la Sarota i Rambla Fontcalda (a la Verge de la Mercè), alguns sectors de l'Eixample, Can Sors i la Creu de Pedra; l'entrada al nucli de Mas Coll, i el Solell, la Bòria i el Mirador (a Vallbona).



*Sistema d'espais lliures i tipologia de casa en filera a la rambla de la Fontcalda, a la Verge de la Mercè. Font: ICC.*

El creixement dels anys 90 i la primera dècada del segle XXI derivat del planejament vigent (Pla parcial de Can Bertran-Can Vilana) i de les seves modificacions (Can Vera, Cal Doctor i Can Calderó) han introduït l'habitatge plurifamiliar de PB+2 i P+3, si bé aquesta tendència a la compactació ha estat contradictòria. Al Sot del Marquès i la Vinya, per exemple, s'ha apostat per l'habitatge aïllat i, en menor proporció, per l'habitatge en filera.

## 2. Població: dinàmiques socio-demogràfiques.

### 2.1. Creixement i redistribució de la població metropolitana.

En els darrers seixanta anys, l'evolució demogràfica de la RMB ha assistit a tres etapes clarament diferenciades que van del creixement absolut de la població a l'estabilitat i redistribució interna entre els seus diversos àmbits.

El component migratori és important a l'inici del període. A Alella, dels 1.785 residents que hi havia al municipi procedents de la resta de l'Estat l'any 1996, 1.030 van arribar-hi entre 1941 i 1970.

Lloc de naixement	Any d'arribada									
	1920 i abans	1921-1930	1931-1940	1941-1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-1996	Total
Total població	15	45	60	162	336	532	291	202	142	1.785
Nascuts a Catalunya	1	1	6	4	5	14	13	32	25	101
Nascuts a Barcelona	1	1	2	2	3	10	13	28	23	84
Nascuts a Girona	0	0	0	0	0	1	0	3	1	5
Nascuts a Lleida	0	0	2	1	0	1	0	1	1	6
Nascuts a Tarragona	0	0	1	1	2	2	0	0	0	6
Nascuts a la resta de l'Estat	14	40	51	153	316	452	205	50	66	1.387
Nascuts a Andalusia	0	7	6	40	113	165	44	14	18	407
Nascuts a Aragó	5	7	8	24	37	38	18	11	3	151
Nascuts a Astúries	0	0	1	1	3	4	8	0	4	21
Nascuts a les Balears	0	1	0	1	3	5	5	1	2	18
Nascuts a les Canàries	1	0	1	0	1	2	0	0	0	5
Nascuts a Cantàbria	0	0	1	2	0	0	5	1	4	13
Nascuts a Castella-la Manxa	1	1	0	9	25	35	15	3	2	91
Nascuts a Castella i Lleó	0	3	10	18	37	49	20	14	6	166
Nascuts a la Comunitat Valenciana	4	7	6	12	18	17	16	13	3	96
Nascuts a Extremadura	0	0	0	5	22	55	15	2	4	103
Nascuts a Galícia	1	1	7	9	15	24	21	3	2	83
Nascuts a Madrid	0	5	1	6	6	15	13	14	12	72
Nascuts a Múrcia	1	7	8	19	26	24	6	1	1	93
Nascuts a Navarra	1	0	0	2	3	4	7	3	0	20
Nascuts al País Basc	0	0	1	1	3	8	1	6	4	24
Nascuts a la Rioja	0	1	1	1	4	2	2	4	0	15
Nascuts a Ceuta o Melilla	0	0	0	3	0	5	0	0	1	9
Nascuts a l'estranger	0	4	3	5	15	66	73	80	51	297

Font: Idescat, Estadística de població.

Entre 1960-1980 la RMB va viure un procés de creixement accelerat de població que va tendir a concentrar-se a Barcelona i la seva conurbació en un context en què la població de la RMB passa de 2.566.733 habitants el 1960 a 4.234.725 el 1981. El poder d'atracció de l'àrea de Barcelona és tan acusat que fins i tot provoca la pèrdua de població en altres municipis de la regió, que s'hi trasllada.

Alella participava d'aquella tendència generalitzada al creixement; un augment d'habitants moderat en termes absoluts, però notable en termes relatius en passar de 1.903 a 3.381 habitants entre 1960 i 1981 (43,7%).

El creixement intensiu va deixar pas, les dues dècades següents, a un de bàsicament extensiu fruit d'una redistribució interna que es va deixar sentir especialment en aquells municipis que en l'etapa anterior havien concentrat els creixements més forts i que, per tant, mostraven densitats més elevades: Badalona (-21.908 habitants), Santa Coloma de Gramenet (-27.596), l'Hospitalet de Llobregat (-55.014) i, sobretot, Barcelona (-251.016).

Les destinacions d'aquesta redistribució o relocalització interna -motivada per la recerca d'una millora residencial i afavorida per les noves infraestructures de transport- van ser els municipis de la primera i segona corones metropolitanes de dimensió mitjana o petita i més propers al centre de la regió: la franja costanera, tant pel al Baix Maresme com al Garraf; àrees vallesanes com Sant Cugat i Rubí, o la Serra de l'Ordal, al Baix Llobregat.

Mentre entre 1981 i 2001 la població metropolitana va augmentar en poc més de 150.000 persones (un 3,68%), Alella va experimentar un creixement del 150%, en passar de 3.381 a 8.740 habitants. La localització d'Alella respecte del conjunt metropolità ha condicionat el seu desenvolupament demogràfic, caracteritzat per un cert comportament anticíclic en què els períodes de creixement metropolità més forts tenen una repercussió feble sobre el municipi mentre que, per contra, els creixements més elevats del municipi coincideixen amb les etapes d'estabilitat a nivell general.

Memòria descriptiva i justificativa

Aprovació provisional

## 2.2. La població i les previsions del planejament vigent.

El marc demogràfic del PGO que es revisa es fonamentava en les següents previsions:

- Disminució de les taxes de natalitat i mortalitat; més ràpida la primera que la segona, la qual cosa presagiava un saldo negatiu del creixement vegetatiu.
- Tendència descendent del moviment migratori des de 1975. El 1978, el saldo migratori era pràcticament nul i es preveia la continuació d'aquesta situació.

Sota aquest marc català les tendències locals recollien el comportament general i realitzaven la seva adequació.

Les tendències locals es trobaven, en molts casos, fortament condicionades per l'impacte exterior. Si bé els moviments migratoris a nivell d'altres territoris de l'Estat s'havien atemperat, a nivell local es manifestaven moviments importants intracatalans. En el cas d'Alella, la principal component de creixement és la seva localització en l'entorn metropolità de Barcelona. Quan es dugueren a terme els treballs que conduïren al PGO (1980-84), el Pla General Metropolità de Barcelona (1974-76) ja feia anys que era vigent i, per tant, va tenir en compte els efectes que en motivaria pel que fa al trasllat de residència motivat per l'elevat grau d'atracció de les àrees costaneres sobre les classes altes i mitges de Barcelona, configurat primer com a segona residència, però amb tendència creixent a transformar-se en primera.

El PGO n'establia una vigència de 12 anys (art. 2 i 3.1.1.) i preveia un creixement de 421 habitants de mitjana anual (art. 3.1.2.a.) fins arribar a 12.000 habitants el 1994 (art. 3.1.2.b).

En realitat, les dades de població durant aquest període han estat aquestes:

	1991	2001	2008
Població real	6.895	8.470	9.260
Nº habitatges 1a. res.	1.927	2.643	3.193
Persones/habitatge	3,58	3,20	2,9
Nº habitatges 2a. res.	611	391	383
Estimació 2a. res.	2.186	1.253	1.111
Total població	9.081	9.723	10.371

Font: IDESCAT, Pla Local d'Habitatge i elaboració pròpia.

## 2.3. Dades general de població.

### 2.3.1. Evolució de la població.

La dinàmica demogràfica consta d'un component vegetatiu (naixements/defuncions) i d'un de migratori (immigració/emigració). El component vegetatiu té unes perspectives condicionades per l'estructura d'edats, i el component migratori depèn fonamentalment dels llocs de treball que estiguin disponibles.

En xifres absolutes, la població catalana es va mantenir al voltant dels 6 milions des de la dècada dels vuitanta fins al 1996, mentre que en el quinquenni següent –fins al 2001- va fer un salt important. Aquest fort augment –6,5 milions el 2002- no va tenir en el seu origen cap increment de la natalitat, sinó un fort augment dels fluxos migratoris extracomunitaris.

L'estancament del creixement demogràfic del país entre 1981 i 1996 no va afectar Alella, en bona mesura com a conseqüència de la immigració procedent de la regió metropolitana, en primer lloc, i de la conversió de la major part del parc d'habitatges de segona residència a primera, després.

El primer fenomen –la immigració metropolitana per millora residencial- va provocar un creixement relatiu de la població d'Alella del 28,4% entre 1960 i 1970, i del 46,6% entre 1971 i 1981. Tot i que molt elevada, la taxa es va incrementar encara més amb la generalització del pas de primera residència a primera: entre 1981 i 1991, l'augment va ser del 103,9%. En els darrers anys, la taxa anual s'ha moderat. Els valors negatius dels anys 2004 (-0,18%) i 2007 (-0,17%) es deuen a la revisió i depuració del padró d'habitants, més que no pas a pèrdues efectives de residents.

#### **Evolució de la població / Censos homogeneïtzats.**

<b>Any</b>	<b>Població</b>
1900	1.370
1910	1.387
1920	1.498
1930	1.597
1940	1.542
1950	1.673
1960	1.903
1970	2.300
1981	3.381
1986	5.287
1991	6.895
1996	7.696
2001	8.470
2006	9.013
2009	9.397
2010	9.557

Font: Institut d'Estadística de Catalunya, Fundació BBVA i Ajuntament d'Alella.

#### **Padró municipal d'habitants. Xifres oficials. Recòmptes.**

<b>Any</b>	<b>Població</b>	<b>Taxa anual</b>
2010	9.557	1,67
2009	9.397	1,46
2008	9.260	2,83
2007	8.998	-0,17
2006	9.013	0,81
2005	8.940	1,22
2004	8.831	-0,18
2003	8.847	0,58
2002	8.796	2,11
2001	8.614	2,39
2000	8.413	2,90
1999	8.176	2,90
1998	7.889	3,64

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

#### **2.3.2. Estructura d'edats.**

La composició de la piràmide local de població reproduïx l'esquema general català, si bé mostra menor presència (menor envelliment) de la població per sobre dels 65 anys (12,98%) que la resta de la comarca (14,44%) i del país (16,25%), amb dades de 2008.

A Alella tenen més pes les franges situades entre els 5 i 24 anys i entre els 45 i 64. La població infantil de 0/4 anys se situa entre els valors catalans i comarcals. És, en qualsevol cas, una piràmide amb poca base de sustentació, fet que apareix encara més rellevant si es comparen les dades de 2001 i la piràmide de 1981.

Aquesta estructura apunta l'existència d'unes franges de població entre els 20-34 anys en edat d'emancipació que representen el 25,14% de la població. Tot i que és inferior en 2 i 3 punts a la mitjana comarcal i nacional, respectivament, cal tenir en compte, a l'hora d'analitzar la demanda potencial d'habitatges, aquells contingents de demanda exclosa dins d'aquesta franja d'edat que han marxat a altres poblacions a la recerca d'habitatge a preu assequible.

#### Població per sexe i edats. Cens 2008

Anys	Alella			Maresme			% Total Catalunya
	Homes	Dones	% Total	Homes	Dones	% Total	
0-4	266	220	5,25%	12.945	11.841	5,89%	5,49%
5-9	244	236	5,18%	11.360	10.714	5,25%	4,81%
10-14	242	253	5,35%	10.368	9.601	4,75%	4,42%
15-19	265	208	5,11%	10.572	9.666	4,81%	4,63%
20-24	273	289	6,07%	12.520	11.643	5,75%	5,80%
25-29	326	328	7,06%	16.892	15.319	7,66%	8,23%
30-34	335	332	7,20%	19.978	18.928	9,25%	9,54%
35-39	340	359	7,55%	19.465	18.016	8,91%	8,70%
40-44	338	379	7,74%	17.738	17.058	8,27%	7,97%
45-49	333	385	7,75%	15.384	15.442	7,33%	7,07%
50-54	369	429	8,62%	13.710	13.777	6,54%	6,22%
55-59	376	366	8,01%	12.324	12.627	5,93%	5,70%
60-64	288	278	6,11%	10.784	11.071	5,20%	5,18%
65-69	191	165	3,84%	7.538	7.873	3,66%	3,84%
70-74	157	122	3,01%	7.212	8.214	3,67%	4,13%
75-79	104	123	2,45%	5.491	7.453	3,08%	3,59%
80-84	60	102	1,75%	3.424	5.674	2,16%	2,60%
85-89	23	91	1,23%	1.564	3.629	1,23%	1,41%
90-94	13	34	0,51%	477	1.598	0,49%	0,53%
95 i més	2	16	0,19%	128	503	0,15%	0,15%

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

#### Població per sexe. Sèrie temporal.

Any	Sexe				Total
	Homes	%	Dones	%	
2010	4.702	49,20	4.855	50,80	9.557
2008	4.545	49,08	4.715	50,92	9.260
2001	4.197	49,55	4.273	50,45	8.470
1996	3.768	48,96	3.928	51,04	7.696
1991	3.386	49,11	3.509	50,89	6.895
1986	2.564	48,50	2.723	51,50	5.287
1981	1.645	48,65	1.736	51,35	3.381

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

#### Població per grups d'edat. 2009

	Alella		Maresme		Catalunya (2008)
Menors 15 anys	1.526	16,24%	68.688	16,11%	14,70%
De 15 a 64 anys	6.627	70,52%	295.257	69,22%	69,00%
Majors de 64 anys	1.060	11,28%	54.234	12,76%	16,30%
De 84 anys i més	184	1,96%	8.386	1,97	

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

#### Població per grups d'edat. Sèrie temporal (Alella)

Any	Menors de 15		15 a 64 anys		Majors de 64 anys		No consta	Total
		%		%		%		
2008	1.463	15,80	6.593	71,20	1.204	13,00		9.260
2001	1.311	15,48	6.186	73,03	973	11,49		8.470
1996	1.297	16,85	5.494	71,39	905	11,76		7.696
1991	1.441	20,90	4.691	68,03	763	11,07		6.895
1986	1.272	24,06	3.412	64,54	566	10,70	37	5.287

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

La taula constata una lleugera remuntada de la població menor de 15 anys, tant en termes percentuals com en valors absoluts, i un increment dels majors de 64 anys, en detriment de les franges de població en edat laboral. Tot i així, els majors de 65 anys a Alella representen el 13,2% de la població, en comparació amb el 16,3% del conjunt del país.

La tendència a l'envelliment és un altre element demogràfic que caracteritza la població de la RMB. L'increment generalitzat de l'esperança de vida, juntament amb un decrement de la natalitat des de finals de la dècada dels 70, ha provocat que la proporció de persones majors de 65 anys sigui molt superior al 10% de l'any 1981.

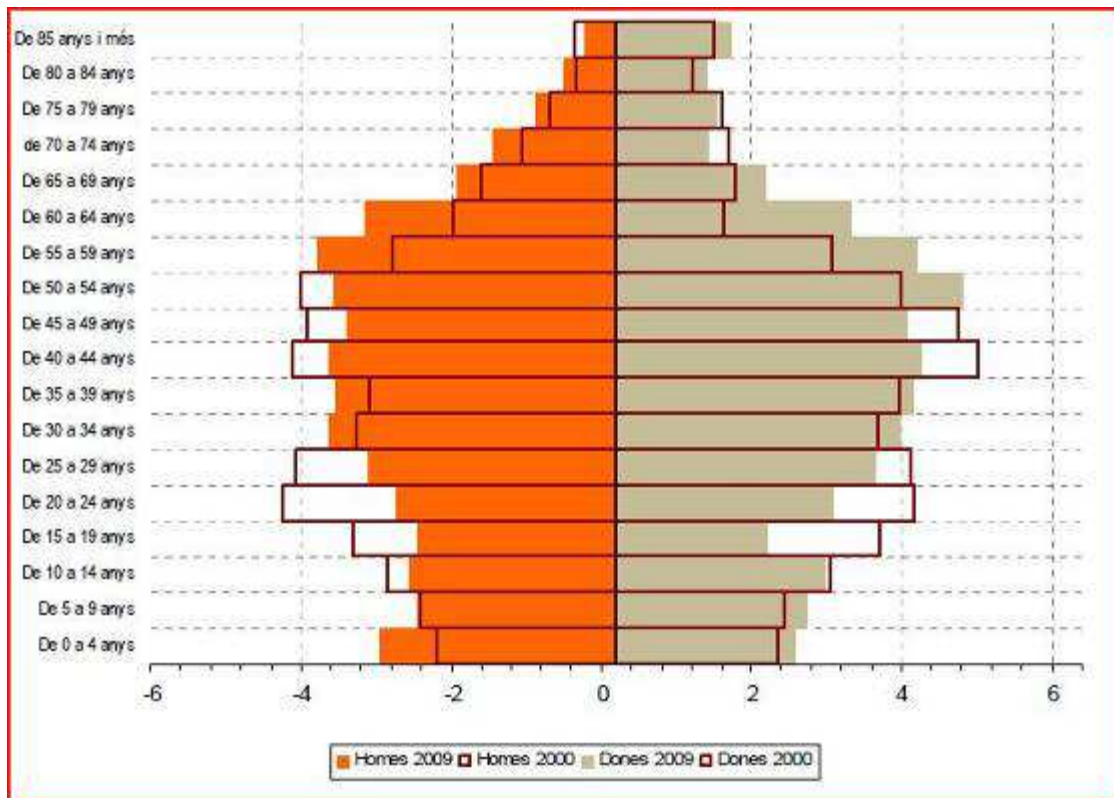
En el cas d'Alella la situació és sensiblement diferent: mostra una estructura d'edats notablement menys envellida com a conseqüència dels moviments de redistribució de població protagonitzats, bàsicament, per parelles joves amb fills petits o que encara no n'han tingut. Tot plegat ha alterat substancialment l'estructura d'edats tant dels seus municipis de procedència com, sobretot, del de destinació.

A Alella, aquesta diferència es basa en l'existència d'un important contingent de població entre els 45 i 65 anys -i els seus descendents, aproximadament 30 anys menors-, la qual cosa significa que al llarg dels propers anys s'aguditzarà el procés d'envelliment de la població local, amb la consegüent demanda de serveis i equipaments específics.

El principal factor de rejuveniment davant d'aquest procés incipient d'envelliment prové de l'arribada d'immigració estrangera i del repunt de la natalitat que representa l'entrada en edat reproductiva de les generacions plenes dels anys seixanta i setanta, que havien retardat sensiblement la seva decisió de tenir fills.

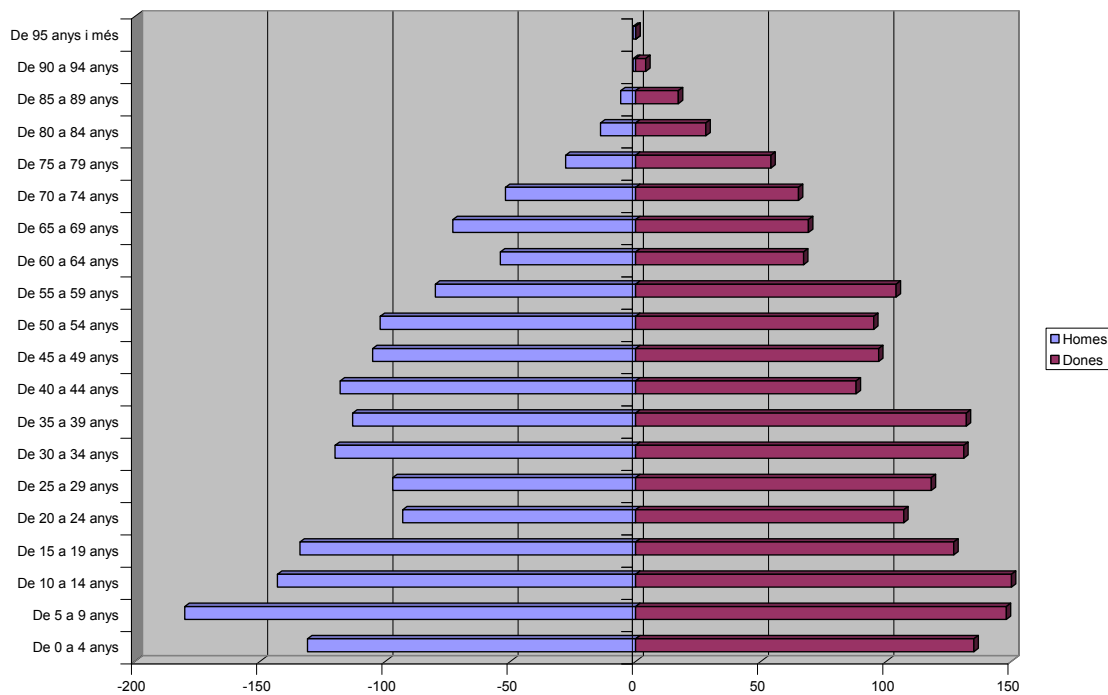


### PIRÀMIDE D'EDATS 2009. ALELLA



Font: IDESCAT.

### PIRÀMIDE D'EDATS 1981. ALELLA



Font: IDESCAT.

### 2.3.3. Saldos migratoris.

Entre 2000 i 2005 es multiplica per cinc la població d'origen extracomunitari a la RMB fins arribar als 461.365 habitants (el 9,7% de la població). Sense l'entrada d'aquest flux, la població metropolitana -i l'economia- s'hauria estancat.

En el cas d'Alella, la component migratòria –tant intracatalana com estrangera- ha estat la més important i explicaria la tendència creixent de la població. Els quadres següents mostren un comportament similar al comarcal, però molt superior al del conjunt de Catalunya.

La població estrangera que resideix a Alella és significativa: al padró de 2000 no arribava al 4% i en l'actualitat és del 9,3%.

#### Població segons lloc de naixement Alella. Sèrie Temporal.

Any	Catalunya		Mateixa Comarca		Altra Comarca		Resta Estat		Estranger		Total
	Núm.	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%		
2009	7.021	1.827		5.195		1.326		1.050		9.397	
2001	6.587	1.617	19,09	4.970	58,67	1.356	16,01	527	6,22	8.470	
1996	6.012	1.468	19,07	4.544	59,04	1.387	18,02	297	3,86	7.696	
1991	5.420	1.506	21,84	3.914	56,77	1.260	18,27	215	3,12	6.895	

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

#### Població segons lloc de naixement Maresme. Sèrie Temporal.

Any	Catalunya		Mateixa comarca		Altra comarca		Resta Estat		Estranger		Total
	Núm.	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%		
2009	284.691	153.940		130.751		84.161		57.713		426.565	
2001	246.114	135.551	38,02	110.563	31,01	87.641	24,58	22.790	6,39	356.545	
1996	219.610	127.941	40,12	91.669	28,75	87.504	27,44	11.777	3,69	318.891	
1991	198.229	121.994	41,62	76.235	26,01	87.806	29,96	7.068	2,41	293.103	

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

Tant al Maresme com a Alella, els residents naturals de la comarca representen una minoria (el 38 i el 19%, respectivament), la qual cosa confirma la influència de la immigració procedent de la regió metropolitana per transformació de segona en primera residència.

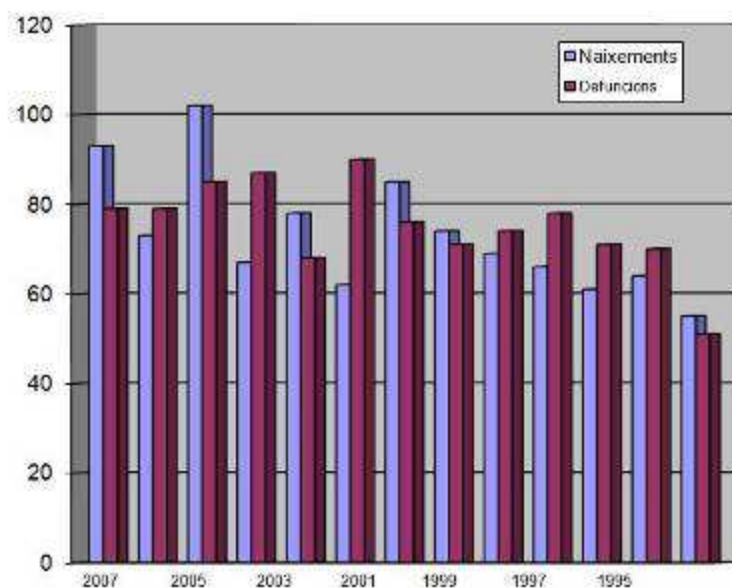
En els darrers anys, la immigració forània ha suplantat la immigració del país. El saldo migratori metropolità davalla de +105 persones l'any 2000, a -2 l'any 2005. El saldo migratori acumulat amb la resta de Catalunya és de -75 persones, durant aquell període i de tan sols +5 amb la resta de l'Estat.

Per contra, el saldo és positiu amb la resta de països de la Unió Europea (+135) i la resta del món (+463), i és especialment intens el 2004 (+42 i + 111, respectivament).

### Naixements, defuncions i matrimonis. Recomptes - Alella. Sèrie Temporal.

Any	Naixements	Defuncions	Saldo	Matrimonis
2008	87	92	-5	36
2007	93	79	14	38
2006	73	79	-6	42
2005	102	85	17	32
2004	67	87	-20	34
2003	78	68	10	33
2002	62	90	-28	38
2001	85	76	9	22
2000	74	71	3	32
1999	69	74	-5	42
1998	66	78	-12	32
1997	61	71	-10	25
1996	64	70	-6	39
1995	55	51	4	39
1994	67	52	15	29
1993	51	62	-11	35
1992	57	49	8	21
1991	65	53	12	53
1990	60	37	23	32
1989	45	64	-19	27
1988	73	42	31	23
1987	57	40	17	30
1986	59	58	1	21
1985	46	39	7	26
1984	46	35	11	19
1983	38	32	6	25
1982	48	34	14	18
1981	45	25	20	14
1980	33	25	8	14
1979	51	27	24	17
1978	61	25	36	20
1977	46	18	28	21
1976	47	22	25	16
1975	52	25	27	18

### Gràfic Naixements - Defuncions - Alella



Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

El creixement vegetatiu d'Alella va ser positiu fins a 1988. D'aleshores ençà, s'alternen els saldos positius i negatius, fins al punt que el saldo total entre 1989 i 2008 és negatiu en 7 persones.

### Saldos migratoris - Alella

Any	Immigrants	Emigrants	Saldo total <sup>(1)</sup>	Saldo resta província <sup>(2)</sup>	(1) - (2)
2009	517	406	111	138	-27
2008	509	432	77	76	-1
2007	519	426	93	143	-50
2006	501	501	0	94	-94
2005	420	445	-25	29	-54
2004	451	474	-23	101	-124
2003	408	491	-83	31	-114
2002	393	416	-23	68	-91
2001	424	361	63	75	-12
2000	471	366	105	108	-3
1999	521	333	188	181	7
1998	551	300	251	245	6
1997	455	286	169	159	10
1995	406	252	154	149	5
1994	399	188	211	183	28
1993	351	177	174	165	9
1992	294	138	156	181	-25
1990	388	158	230	235	-5
1989	401	150	251	245	6
1988	318	155	163	191	-28
<b>TOTAL</b>					<b>-557</b>

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

### Saldos migratoris - Maresme

Any	Immigrants <sup>(1)</sup>	Emigrants <sup>(2)</sup>	Saldo total	Saldo Catalunya
2008	12.808	11.105	1.703	2.277
2007	13.309	12.216	1.093	2.403
2006	14.432	12.376	2.056	3.654
2005	14.305	11.812	2.493	3.477
2004	13.874	10.823	3.051	3.831
2003	13.826	9.867	3.959	4.242
2002	12.188	8.846	3.342	3.421
2001	9.943	6.454	3.489	3.661
2000	10.401	6.539	3.862	3.840
1999	10.150	6.093	4.057	4.043
1998	10.324	5.564	4.760	4.797
1997	9.164	5.118	4.046	4.153
1995	8.320	4.549	3.771	3.877
1994	7.941	4.652	3.289	3.617
1993	7.538	4.076	3.462	3.757
1992	6.675	3.608	3.067	3.308
1990	7.027	3.614	3.413	3.137
1989	6.558	3.224	3.334	2.994
1988	6.662	2.752	3.910	3.466

(1) Procedents de la resta de Catalunya i l'Estat espanyol.

(2) Amb destí a la resta de Catalunya i l'Estat espanyol.

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

## Població segons nacionalitat. Recomptes.

### Alella. Sèrie temporal.

Any	Espanyola	Resta UE	Resta Europa	Àfrica	Amèrica del Nord i Central	Amèrica del Sud	Àsia i Oceania	Total	Total estrangers	%
2010	8.694	367	43	82	65	277	29	9.557	863	9,03
2009	8.523	342	36	71	77	308	40	9.397	874	9,30
2008	8.426	340	31	72	70	288	33	9.260	834	9,01
2007	8.234	311	32	66	53	279	23	8.998	764	8,49
2006	8.251	252	47	79	62	304	18	9.013	762	8,45
2005	8.248	229	31	73	59	283	17	8.940	692	7,74
2004	8.218	182	23	85	41	266	16	8.831	613	6,94
2003	8.272	160	24	98	43	227	20	8.847	575	6,50
2002	8.326	139	20	98	37	160	16	8.796	470	5,34
2001	8.244	129	13	106	33	79	10	8.614	370	4,30
2000	8.121	117	14	101	28	23	9	8.413	292	3,47

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

Els alellencs i alellenques nascuts a l'estranger es divideixen segons el seu origen. Les principals comunitats són les constituïdes per ciutadans d'altres estats de la Unió Europea (367) i d'Amèrica del Sud (277). L'arribada d'aquesta darrera comunitat, especialment a partir de 2001 i fins a 2006, coincideix en el temps amb el retorn al seu país d'origen d'una part de la primera immigració extracomunitària: la marroquina. En aquest context, els ciutadans africans passen de 106 persones el 2001 a les 82 actuals, i l'emigració amb destinació a l'exterior es quadruplica en relació a 2005. Els efectes de la crisi econòmica sobre el mercat laboral poden afavorir aquesta dinàmica. Si bé la tendència majoritària segueix consistint a rebre immigració (l'any 2009 van arribar-hi 91 nous residents estrangers i el 2010 25 més), el pes relatiu del contingent estranger va davallar el 2010 per primer cop, en passar del 9,3 al 9,03% del total de població.

### Destinació de l'emigració exterior. Sèrie temporal 2005-2009

Any	Resta de la UE	Resta d'Europa	Àfrica	Amèrica	Àsia	Oceania	No consta	Total
2009	0	0	0	0	0	0	45	45
2008	0	0	0	0	0	0	42	42
2007	0	0	0	0	0	0	20	20
2006	0	0	0	0	0	0	26	26
2005	1	2	3	4	1	0	0	11

Font: Idescat, a partir de l'Estadística de variacions residencials de l'INE.

### Lloc d'origen de la immigració exterior (2009)

Resta de la UE	Resta d'Europa	Àfrica	Amèrica	Àsia	Oceania	No consta	Total
28	9	7	26	4	0	17	91

Font: Idescat, a partir de l'Estadística de variacions residencials de l'INE.

De les 61 nacionalitats representades al municipi, les més nombroses són l'equatoriana (84), la marroquina (76), la britànica (67), la francesa (66), la italiana (63), la brasilera (51), l'argentina (44) i l'alemanya (42).

De l'any 2000 en endavant, la població de procedència estrangera pràcticament es triplica: dels 1.144 nous residents al municipi, el 49,02% són estrangers. I d'aquests, 250 són nascuts a la Unió Europea i 254 a l'Amèrica del Sud.

Per gèneres, la proporció entre homes (48,78%) i dones (51,22%) és pràcticament idèntica a nivell global. La presència masculina predomina lleugerament en els contingents d'origen europeu que resideixen al municipi. La proporció s'inverteix, també lleugerament, en el cas de la població amb origen sud-americà, la qual cosa apuntaria una certa feminització d'un fenomen migratori que troba la seva principal ocupació en el servei domèstic i la cura d'infants i persones grans. La majoria d'aquestes dones (132) tenen edats compreses entre els 20 i els 50 anys.

Sexe	Nacionalitat							Total
	Espanyola	Resta UE	Resta Europa	Àfrica	Amèrica del Nord i Central	Amèrica del Sud	Àsia i Oceania	
Homes	4.225	186	24	33	28	122	19	4.637
Dones	4.298	156	12	38	49	186	21	4.760
<b>Total</b>	<b>8.523</b>	<b>342</b>	<b>36</b>	<b>71</b>	<b>77</b>	<b>308</b>	<b>40</b>	<b>9.397</b>

2.4.

Font: Idescat. Padró continu.

### Creixement poblacional.

El creixement natural o vegetatiu –la diferència entre naixements i defuncions- ha estat progressivament decadent a Catalunya fins a situar-se pràcticament a nivell zero.

Com ja s'ha apuntat, aquelles zones del país que han guanyat població ho han fet gràcies a l'augment de la immigració de població especialment atreta per l'oferta d'habitatge –ja sigui nou o preexistent- i d'oportunitats laborals, en el cas de la immigració extracomunitària.

L'actual context de crisi econòmica pot estroncar o apaivagar aquesta tendència. De les dades anteriors s'infereix que el mercat d'habitatge ha estat fins ara el motor d'un creixement que es nodria de l'expulsió de població de l'entorn barceloní a causa de l'alt nivell de preus (sòl escàs i car) i/o de l'abandó del lloc d'origen atreta per la qualitat de vida i la millora residencial.

Segons aquest model de creixement basat en l'oferta d'habitatge -i en la mesura que hi hagués el producte immobiliari demandat- es podria pensar que el comportament d'Alella seguiria la pauta dels anys anteriors en relació. Ara bé, cal fer notar el comportament del saldo migratori: l'any 1989 va arribar al seu valor màxim (251 persones) i davalla, a partir d'aquell moment i amb petites oscil·lacions, fins a 2001 (61 persones). A partir de llavors, cau en una espiral negativa (amb un valor acumulat de -154 persones entre 2002 i 2005) de la qual no es recupera fins a 2007 (+93) i 2008 (+77).

A falta de creuar aquestes dades amb les de construcció d'habitatge nou, sembla deduir-se que la immigració metropolitana per transformació del tipus de residència comença a minvar fortament, fins al punt de deixar de ser una component important en el creixement local dels propers anys. De fet, entre 2001 i 2008, el 70,7% dels nous alellencs i alellenques són estrangers.

### Creixement de població 1991-2010

Àmbits	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Creix. Interanual
Alella	3,64	2,90	0,68	3,85	0,58	-0,18	1,23	0,82	-0,17	2,91	1,62
Maresme	2,46	2,32	2,98	3,11	2,95	2,37	3,09	2,67	1,21	1,56	2,47
Catalunya	0,97	0,88	1,59	2,28	3,04	1,63	2,67	1,99	1,06	2,13	1,82

	Població				Creixement 91/10	
	1.991	1.996	2.001	2.010	Absolut	Relatiu
Alella	6.895	7.696	8.470	9.557	2.662	27,85%
Maresme	293.103	318.891	356.546	430.997	137.894	31,99%

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

De l'estudi de la mobilitat residencial interna de la població d'Alella - aquella que no té en compte les migracions estrangeres-, es deriva l'existència de dues etapes:

- a) Fins al 2001: Amb un saldo migratori positiu.
- b) Del 2001 en endavant: Caracteritzada per un saldo migratori negatiu.

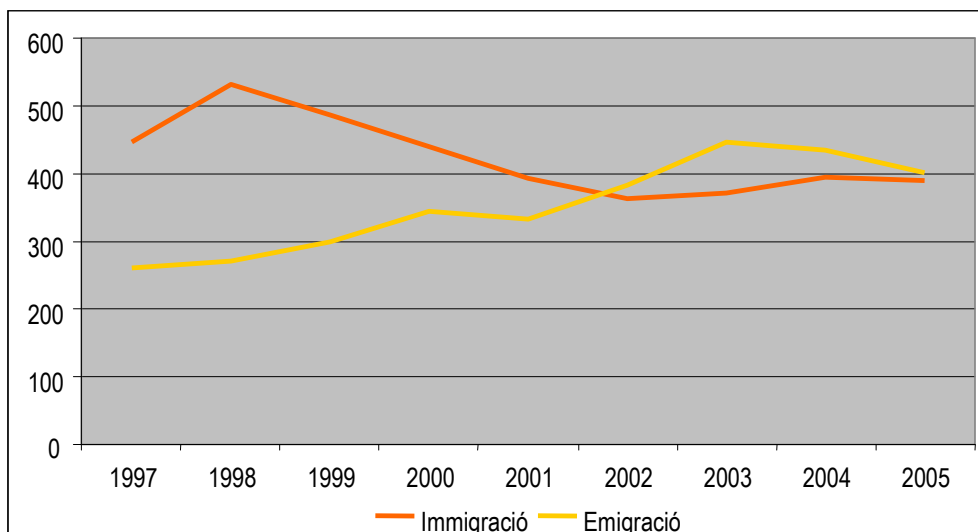
Període temporal	% immigrants joves 25-35 anys	% emigrants joves 25-35 anys
1998-2007	19,66%	28,87%
2004-2007	26,62%	34,67%

Font: PLH, a partir del padró municipal.

L'estructura d'edats és més jove entre els emigrants (el oriünds que marxen del municipi), que entre els immigrants (els nouvinguts). Conseqüentment, les migracions internes en els darrers anys han contribuït a l'envelliment de la població i a un saldo migratori negatiu en relació als joves alellencs a partir de l'any 2001, comportant una pèrdua de població jove en edat d'emancipació.

El principal grup d'emigrants és el format per persones entre 25 i 35 anys. Per contra, el principal contingent d'immigrants és el grup entre 35 i 45 anys. Tanmateix, s'observa una progressiva tendència a la coincidència en l'estructura d'edats, fruit de la concentració de tota la mobilitat residencial en les persones joves. És a dir, el municipi atreu i expulsa progressivament a gent cada cop més jove.

#### Evolució immigració/emigració internes cap a/des de Alella. 1997-2005



Font: PLH, a partir del padró municipal.

## 2.5. Conclusions.

- L'evolució de la població ha estat creixent i ha tingut en la component migratòria el seu motor principal. El creixement demogràfic del Maresme i Alella s'han mantingut paral·lels, en línies generals.
- A finals de 2010, la població estava a prop dels 9.600 habitants. En els últims 9 anys, la població ha crescut de 953 habitants, el 10% respecte de la xifra absoluta de finals de 2001.
- En els últims anys el creixement vegetatiu ha estat pràcticament zero.
- El saldo migratori va ser lleugerament negatiu fins a l'any 2006, atès que la incorporació de nova població provinent de l'àrea metropolitana i de poblacions veïnes va ser compensada amb esdeix per la fugida de població jove cap a d'altres poblacions amb una oferta més assequible i variada. En els últims dos anys el saldo migratori ha estat positiu, trencant aquesta tendència.
- A finals de 2009, un 9,03% del cens (863 habitants) corresponia a persones nascudes a l'estranger. D'aquestes només un 50% aproximadament eren d'origen extracomunitari (principalment Amèrica del Sud) i tenien entre 25 i 39 anys.
- El creixement poblacional es correspon fonamentalment amb l'oferta d'habitatges. La millora residencial -la decisió de viure a Alella a la recerca d'una millor qualitat de vida- ha atret un nombre constant de famílies de l'àrea metropolitana, sigui en residència nova, sigui perquè ja hi disposaven de segona residència.
- A l'altre plat de la balança, la manca d'oferta immobiliària a preu assequible i les reduïdes oportunitats laborals del municipi expulsen el col·lectiu de persones en edat d'emancipació (especialment, entre els 25 i els 35 anys).
- El creixement migratori dels darrers anys representa la pràctica totalitat del que creix Alella. I aquest, en la seva gran majoria, és degut a la transformació de la segona en primera residència. Però aquesta transformació tocaria a la seva fi, a la vista del baix creixement dels darrers anys i del context de crisi econòmica actual.
- Alella mostra uns nivells d'instrucció molt per sobre del Maresme, amb un percentatge de titulars superiors el 2001 del 26% (similars als de Cabrils, Cabrera, Teià, Sant Andreu de Llavaneres i Sant Vicenç de Montalt), fet que es pot relacionar amb la immigració de sectors instruits de l'àrea metropolitana.
- La majoria de la població treballa en el sector serveis i la majoria ho fa fora del municipi.
- Alella es comporta com a ciutat dormitori: exporta personal laboral en tots els sectors excepte el primari, i en totes les categories professionals excepte les de més baixa qualificació. No obstant aquest corrent de fons, l'índex d'autocontenció s'hauria incrementat entre 1996 i 2001.



### 3. Dinàmiques econòmiques.

#### 3.1. La transformació de l'economia metropolitana.

L'economia de la RMB viu un procés de triple transformació caracteritzat per:

- a) La terciarització de la base productiva: L'estructura econòmica de la RMB s'ha basat tradicionalment en un sòlid sector industrial que l'any 2001 ocupava el 25,7% de la població activa, 12 punts per sota que la dècada anterior. L'increment de productivitat en la indústria i la diversificació econòmica han alliberat volums considerables de mà d'obra que han trobat ocupació en el sector serveis i el ram de la construcció. Segons l'INE, el Valor Afegit Brut (VAB) industrial de Catalunya representava l'any 1995 el 37,8% del total de la producció, mentre que el 2003 havia baixat al 35,4%. En el mateix període, el VAB dels serveis va créixer del 65% al 67%.
- b) La flexibilització de l'estructura econòmica per adaptar-se a les noves demandes del mercat, caracteritzades per un increment del nivell d'exigència, tant pel que fa a la qualitat com a la rapidesa: les noves tecnologies han reportat millores a la producció, però al mateix temps han accelerat el temps en què s'han de servir les demandes i el temps en què aquestes varien. El predomini d'un teixit de mitjanes i petites empreses respon millor al doble repte d'especialització i diversificació econòmica.
- c) La relocització de bona part de les activitats, tant a nivell intern com internacional com a conseqüència de la globalització de l'economia catalana, l'augment de les exportacions i importacions, i el trasllat de part dels processos productius, especialment industrials, a l'estranger.

A escala local, la deslocalització ha seguit unes pautes similars a les descrites que han consistit, bàsicament, en el desplaçament de les activitats amb més requeriments de sòl i necessitats d'accessibilitat especials de les àrees urbanes del centre de la RMB cap a zones perifèriques. La relocització inclou també bona part dels serveis, especialment els adreçats directament a la població, com el comerç i el lleure. En aquest escenari, tots els municipis són susceptibles de guanyar o perdre activitat, segons la seva capacitat i la seva voluntat per respondre a les exigències de la indústria i dels serveis.

Les facilitats de comunicació afavoreixen que els diferencials en els factors de producció existents en cada indret -i molt especialment l'oferta de sòl, la disponibilitat i la qualificació de la mà d'obra- augmentin la seva importància, ja que la fricció de la distància és menor.

#### 3.2. Activitat i instrucció.

El nivell d'instrucció de la població és molt superior al de la mitjana comarcal:

##### Població segons nivell d'instrucció. Recòmptes. Població de 10 anys i més. 2001.

Nivell d'instrucció	Alella		Maresme	
	Núm.	%	Núm.	%
No sap llegir o escriure	109	1,47	8.158	2,57
Primària incompleta	420	5,66	33.948	10,68
EGB 1a. etapa	1.291	17,39	82.330	25,91
EGB 2a. etapa	1.695	22,83	86.513	27,23
FP primer grau	353	4,75	16.630	5,23
FP segon grau	404	5,44	15.262	4,80
BUP i COU	1.216	16,38	35.142	11,06
Títol mitjà / Diplomatura	854	11,50	19.560	6,16
Títol superior	1.083	14,58	20.179	6,36
Total	7.425		317.722	

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

Les branques d'activitat dels residents a Alella, segons el seu lloc de naixement, eren, per a l'any 2001:

Branques d'activitat	Lloc de naixement			Total població
	Catalunya	Resta de l'Estat	Estranger	
Agricultura i ramaderia	47	5	7	59
Pesca	1	1	1	3
Indústries extractives	2	1	0	3
Indústries manufac.	540	109	38	687
Electricitat gas i aigua	17	8	1	26
Construcció	183	61	28	272
Comerç i reparació	586	125	32	743
Hosteleria	119	30	12	161
Transports i comunic.	159	39	11	209
Mediació financera	161	35	10	206
Immob. llog. i serveis empresa	358	68	28	454
Adm. pública defensa i SS	182	43	9	234
Educació	194	39	13	246
Sanitat i Serveis Socials	217	50	24	291
Altres serveis	133	22	9	164
Personal domèstic	13	13	48	74
Organismes extraterrit.	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>2.912</b>	<b>649</b>	<b>271</b>	<b>3.832</b>

Font: IDESCAT.

Destaquen fortament les branques del sector serveis sobre la indústria i la construcció, i, sens dubte, sobre les activitats primàries.

La localització de l'ocupació per branques d'activitats era, per als anys 1996 i 2001:

Branques d'activitat	Localització						Total treballant en el municipi	
	Resi. i treball en el municipi		Resi. en el municipi i treball Fora		Resi. fora i treball en el municipi			
	1996	2001	1996	2001	1996	2001	1996	2001
Agricultura i ramaderia	34	39	17	20	24	35	58	74
Pesca	0	2	1	1	1	0	1	2
Indústries extractives	0	0	0	3	0	0	0	0
Indústries manufac.	105	135	659	552	100	82	205	217
Electricitat gas i aigua	2	4	23	22	2	1	4	5
Construcció	39	106	76	116	54	98	93	204
Comerç i reparació	98	186	433	557	60	94	158	280
Hosteleria	34	62	72	99	46	82	80	144
Transports i comunic.	30	35	108	174	23	26	53	61
Mediació financera	8	16	154	190	15	19	23	35
Immob. lloguers i serveis empr.	61	80	265	374	50	35	111	115
Adm. pública defensa i SS	46	72	182	162	37	32	83	104
Educació	29	66	146	180	92	159	121	225
Sanitat i serveis Socials	44	65	185	226	145	231	189	296
Altres serveis	39	39	98	125	31	21	70	60
Personal domèstic	15	60	6	14	26	74	41	134
Organismes extraterrit	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>584</b>	<b>967</b>	<b>2.425</b>	<b>2.865</b>	<b>706</b>	<b>989</b>	<b>1.290</b>	<b>1.956</b>

Font: IDESCAT.

Alella és un municipi amb escassa activitat. Malgrat que la distribució sectorial de l'activitat localitzada no difereix excessivament de la del conjunt de la RMB, és possible observar alguns sectors d'activitat que, juntament amb l'agricultura, es troben sobrerrepresentats al municipi. Així, l'educació, el personal domèstic, la sanitat i els serveis socials, la construcció i l'hostaleria són força més presents que no pas d'altres.

Alella apareix com a gran exportador de població activa. Segons el Cens de Població de l'any 2001, 989 persones vivien llavors fora i treballaven a Alella, enfront de les 2.865 que es trobaven en la situació contrària. Cal destacar el sector industrial, amb una baixíssima repercussió interna.

Alella exporta personal en totes els sectors tret del primari i el servei domèstic, branques amb un nivell d'ingressos menys elevat. Tot i això, la desproporció entre els residents que treballen al municipi i els que ho fan fora s'hauria reduït: l'any 1996 era d'1 a més de 4, mentre el 2001 era d'1 a menys de 3.

Un fet a remarcar pel que té d'insòlit és el lleuger increment de treballadors a Alella del sector primari: dels 58 de l'any 1996 es va passar a 74 l'any 2001.

Per professions, són les menys qualificades les que tendeixen a residir fora i treballar a Alella.

Branques d'activitat	Localització						Total treballant en el municipi	
	Resi. i treball en el municipi		Resi. en el municipi i treball fora		Resi. fora i treball en el municipi			
	1996	2001	1996	2001	1996	2001	1996	2001
Personal directiu de les empreses i administracions públiques	108	149	609	701	41	61	149	210
Tècnics i professionals científics i intel·lectuals	82	110	571	643	146	191	228	301
Tècnics i professionals de suport	112	127	689	519	112	90	224	217
Empleats administratius	21	95	80	292	24	72	45	167
Treballadors de serveis i venedors de comerç	75	156	165	236	148	253	223	409
Treballadors qualificats en act. agràries i pesqueres	30	39	14	14	25	22	55	61
Artesans i treballadors qualificats de les indústries i la construcció	72	135	150	234	75	121	147	256
Operadors d'instal·lacions i maquinària, i muntadors	43	46	113	130	62	47	105	93
Treballadors no qualificats	40	106	34	96	73	132	113	238
Forces armades	1	4	0	0	0	0	1	4
<b>Total</b>	<b>584</b>	<b>967</b>	<b>2.425</b>	<b>2.865</b>	<b>706</b>	<b>989</b>	<b>1.290</b>	<b>1.956</b>

Font: IDESCAT

### 3.3. Sector primari.

Alella té una tradició agrícola que es remunta a l'època de la romanització. En particular, és el centre d'una Denominació d'Origen vitivinícola a la qual presta el seu nom. Juntament amb la vinya, es conserven algunes explotacions de conreus tradicionals de la zona, com ara l'horta i, en menor mesura, la planta i la flor ornamental.

El cens agrari es realitza cada 10 anys, i no es disposa de les dades de 2009. Les dades no recullen l'increment d'hectàrees de conreu –especialment de vinya- recuperades entre 2000 i 2004, fruit de la bones perspectives que tenia llavors el sector vitivinícola.

### Superfície agrària (percentatge)

Distribució de la superfície	Alella	Alella	Alella	Catalunya	Catalunya
	1999	1989	1982	1999	1989
Terres llaurades	36,1	29,7	52,7	35,5	33,9
Pastures permanents	0,0	0,0	0,0	14,7	10,9
Terreny forestal	25,7	22,7	25,4	36,4	39,7
Altres superfícies	38,2	47,6	21,9	13,4	15,5
<b>Total hectàrees</b>	<b>335</b>	<b>788</b>	<b>552</b>	<b>2.303.979</b>	<b>2.471.590</b>

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

### Superfície de vinya

Any	Ha.
1999	83
1989	135
1982	123
2004	131

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

### Distribució de la superfície agrícola utilitzada (SAU) Alella. Sèrie temporal.

Any	Explot.	Ha.	Total		Regadiu	
			Secà		Explot.	Ha.
			Explot.	Ha.		
1999	39	121	33	90	18	31
1989	89	234	51	148	54	86
1982	118	291	81	185	68	106

Font: IDESCAT.

Els valors de superfície agrícola, i sobretot del nombre d'explotacions, mostren una accentuada davallada durant el període 1989-1999. La proporció de superfície de regadiu respecte de la de secà és de 1 a 3 i es concentra, bàsicament, a la plana al·luvial de la Vall de Rials i en el marge dret del torrent del Sistres.

### Dimensió de les explotacions, segons la superfície total. Alella. Sèrie temporal.

	Total			Menys d'1 Ha.		D'1 a 5 Ha.		De 5 a 20 Ha.		De 20 a 100 Ha.	
	S.Tot.	(1)	SAU	S.Tot.	SAU	S.Tot.	SAU	S.Tot.	SAU	S.Tot.	SAU
1999	335	249	121	2	4	62	50	68	48	204	20
1989	798	610	234	12	12	131	119	316	72	330	32
1982	552	412	291	13	17	168	168	213	106	159	0

(1) Superfície sense forestal.

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

No existeix cap explotació ramadera censada al terme municipal.

Tot i el còmput de superfície agrària de 1989 –del qual cal desconfiar-, pot observar-se, en general, l'escàs percentatge de terres conreades enfront del conjunt de terres cultivables. En termes estadístics se situa l'any 1999 en el 48,6% com a conseqüència de la manca de viabilitat econòmica, l'absència de relleu generacional i les expectatives urbanístiques.

La vinya en actiu ocupa el 14,3% del sòl del municipi i representa el 79,6% dels espais agrícoles.

Memòria descriptiva i justificativa

Aprovació provisional

La maquinària agrícola és la següent:

Maquinària	1999	1989	1982
Tractors	17	27	21
Motocultors	45	79	88
Equips tractament fitosanitari	12	12	
Màquines reg automatitzat	17	41	

Font: IDESCAT.

### 3.4. Empreses i sectors d'activitat.

#### 3.4.1. Empreses i sectors d'activitat segons IAE.

##### Empreses per règim jurídic

Any	Persona física	Societat anònima	Societat limitada	Comunitat de béns	Societat cooperativa	Altres	Total
2002	336	17	147	3	4	49	556
2001	356	17	140	4	3	43	563
2000	314	15	125	3	4	41	502
1999	333	13	116	5	4	42	513
1998	331	14	100	5	4	37	491
1997	342	14	87	5	5	40	493
1996	321	16	73	3	5	33	451
1995	318	16	77	3	5	33	452
1994	303	15	62	3	4	31	418

Font: IDESCAT.

Mentre les persones físiques i les societats anònimes es mantenen estables, les societats limitades tenen un increment de més del doble en 7 anys, la qual cosa podria relacionar-se amb l'increment de llocs de treball al terme municipal i contribuiria a la millora de l'índex d'autocontenció.

#### Establiments d'empreses i professionals per grans sectors d'activitat (IAE) Alella. Sèrie temporal

Any	Indústria	Construcció	Comerç al detall	Serveis, llevat comerç detall	Professionals i artistes	Total
2002	38	169	94	276	226	803
2001	41	165	96	264	217	783
2000	35	161	94	252	207	749
1999	44	155	89	250	214	752
1998	43	149	89	231	184	696
1997	42	151	94	233	171	691
1996	33	79	88	187	131	518
1995	35	105	95	202	148	585
1994	39	78	89	172	119	497
% 94/01	105	212	108	153	182	158

Font: IDESCAT.

L'increment de les empreses de serveis, construcció, professionals i artistes ajudaria també a explicar l'increment de llocs de treball al municipi.

**Establiments d'empreses i professionals per grans sectors d'activitat (IAE)  
Maresme. Sèrie temporal**

Any	Indústria	Construcció	Comerç al detall	Serveis, llevat comerç detall	Professionals i artistes	Total
2002	4.229	4.816	6.310	12.404	5.235	32.994
2001	3.968	4.537	6.073	11.610	4.863	31.051
2000	4.295	4.359	6.362	11.570	4.834	31.420
1999	4.339	4.180	6.403	11.426	4.785	31.133
1998	4.295	3.829	6.413	11.074	4.555	30.166
1997	4.152	3.514	6.464	10.638	4.248	29.016
1996	3.952	2.831	6.019	9.721	3.713	26.236
1995	3.997	2.991	6.211	9.772	3.748	26.719
1994	3.854	2.586	5.959	9.027	3.336	24.762
% 01/94	103	175	102	129	146	125

Font: IDESCAT.

L'evolució d'Alella és paral·lela a la del Maresme al llarg d'aquest període, però numèricament més acusada. Passa el mateix en relació al conjunt del país.

**Establiments d'empreses i professionals per grans sectors d'activitat (IAE)  
Catalunya. Sèrie temporal**

Any	Indústria	Construcció	Comerç al detall	Serveis, llevat comerç detall	Professionals i artistes	Total
2002	58.778	78.893	115.640	260.138	91.368	604.817
2001	59.194	75.286	116.653	254.656	89.954	595.743
2000	60.127	71.585	117.745	247.408	87.150	584.015
1999	60.188	66.592	117.718	237.459	83.435	565.392
1998	60.647	62.967	119.896	234.920	84.103	562.533
1997	59.932	59.941	119.501	224.608	79.231	543.213
1996	59.435	53.562	121.510	218.259	80.265	533.031
1995	59.514	52.961	120.052	211.202	76.747	520.476
1994	56.902	46.689	115.500	197.023	70.560	486.674
% 94/01	99	161	101	129	127	122

Font: IDESCAT.

**Establiments d'empreses industrials per branques d'activitat (IAE).  
Alella. Sèrie temporal.**

Any	Energia i aigua	Química i metall	Transform. metalls	Productes alimentaris	Tèxtil i confecció	Edició i mobles	Indústria NCAA	Total
2002	1	1	8	4	7	14	3	38
2001	1	1	9	4	8	15	3	41
2000	1	1	7	4	7	12	3	35
1999	1	2	7	4	10	16	4	44
1998	1	2	7	4	10	15	4	43
1997	1	2	7	5	10	15	2	42
1996	1	2	6	4	7	11	2	33
1995	1	2	6	4	7	11	4	35
1994	1	2	8	4	8	12	4	39

Font: IDESCAT.

**Establiments d'empreses de comerç al detall per branques d'activitat (IAE)  
Alella. Sèrie temporal.**

Any	Productes alimentaris	Roba i calçat	Articles per la llar	Llibres i periòdics	Productes químics	Material transport	Comerç NCAA	Total
2002	36	19	13	0	10	3	13	94
2001	38	19	14	2	8	2	13	96
2000	36	19	12	1	9	2	15	94
1999	38	18	13	0	7	0	13	89
1998	40	16	13	0	7	1	12	89
1997	38	18	12	0	8	1	17	94
1996	37	20	10	1	8	0	12	88
1995	37	22	10	1	8	0	17	95
1994	36	20	8	1	8	0	16	89

Font: IDESCAT.

**Establiments d'empreses de serveis (no detall) per branques d'activitat (IAE)  
Alella. Sèrie temporal.**

Any	Comerç engròs	Hostaleria	Transp. i comunic.	Mediació financera	Serveis empresa	Serveis personals	Immob. i altres	Total
2002	35	39	39	8	35	73	47	276
2001	34	36	42	8	35	68	41	264
2000	32	33	37	6	34	68	42	252
1999	32	33	34	6	27	74	44	250
1998	27	35	34	6	26	69	34	231
1997	36	38	35	6	19	68	31	233
1996	25	26	35	5	16	62	18	187
1995	29	30	37	5	18	62	21	202
1994	23	22	33	5	18	53	18	172

Font: IDESCAT.

Dels quadres anteriors en destaquen els increments de l'hostaleria (164%), els serveis a les empreses (194%) i el sector immobiliari (228%).

**Professionals i artistes per branques d'activitat (IAE)  
Alella. Sèrie temporal.**

Any	Agricultura i ramaderia	Indústria	Construc.	Comerç i turisme	Serveis a empreses	Serveis personals	Artistes	Total
2002	1	10	22	47	51	87	8	226
2001	1	8	21	49	47	82	9	217
2000	1	5	21	45	49	79	7	207
1999	1	8	19	46	50	83	7	214
1998	1	6	16	44	41	70	6	184
1997	1	3	17	45	42	58	5	171
1996	1	2	13	39	30	40	6	131
1995	1	3	12	42	37	47	6	148
1994	1	3	11	28	31	40	5	119

Font: IDESCAT.

### Afiliats al règim de treballadors autònoms (a 31 de desembre de 2009)

Any	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Total
2009	16	115	155	952	1.238
2008	16	121	171	958	1.266

Font: Departament de Treball.

### Afiliats al règim de la seguretat social (2009)

Any	Fins a 50 treballadors	De 51 a 250 treballadors	251 i més treballadors	Total
2009	833	623	0	1.456
2008	931	538	0	1.466

Font: Departament de Treball.

### Afiliats al règim de la seguretat social. Per sectors (2009)

Any	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Total
2009	0	93	106	1.257	1.456
2008	0	140	120	1.206	1.466

Font: Departament de Treball.

#### 3.4.2. Cens d'Activitats d'Alella.

El teixit socioeconòmic d'Alella comptava el 2007 amb un total de 366 activitats actives, de les quals el sector comercial i de serveis era el sector que presentava el major percentatge d'activitats: el 94% del total.

Les activitats pertanyents al sector industrial representaven aproximadament el 5%.

Aquests resultats queden expressats quantitativament a continuació, a través de la seva representació en la taula i la gràfica següents:

#### Tipologia de les activitats censades per sectors econòmics

	Total	Percentatge respecte el total
<b>Comercial i serveis</b>	345	94,0
<b>Agrícola i ramader <sup>(1)</sup></b>	1	0,3
<b>Industrial <sup>(2)</sup></b>	18	5,0
<b>Gestió de residus</b>	0	-
<b>Energètic i miner</b>	0	-
<b>Activitats sense classificar</b>	2	0,7
<b>Total</b>	<b>366</b>	<b>100</b>

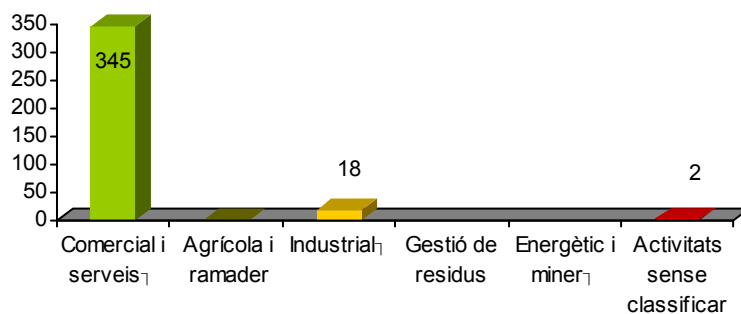
(1) S'inclouen les activitats incloses en "activitats agroindustrials o ramaderes" (correspondència amb el codi 11 del decret 143/03)

(2) S'han englobat les activitats de la indústria química, indústria de la fusta, suro i dels mobles, indústria alimentària i tabac i la indústria tèxtil de la pell i cuirs. (correspondència amb els codis 3, 5, 6 i 7 de la classificació establerta en el decret 143/03)

Font: Elaboració pròpia



## Tipologia de les activitats censades per sector econòmics.



## Classificació de les activitats segons la seva incidència ambiental

Les activitats es divideixen en dos grans grups:

- Activitats innòcues: Quan no siguin susceptibles d'afectar el medi ambient, la salut o la seguretat de les persones i, la fauna, la flora i béns.
- Activitats classificades: Quan siguin susceptibles d'afectar el medi ambient, la salut o la seguretat de les persones i, la fauna, la flora i béns.

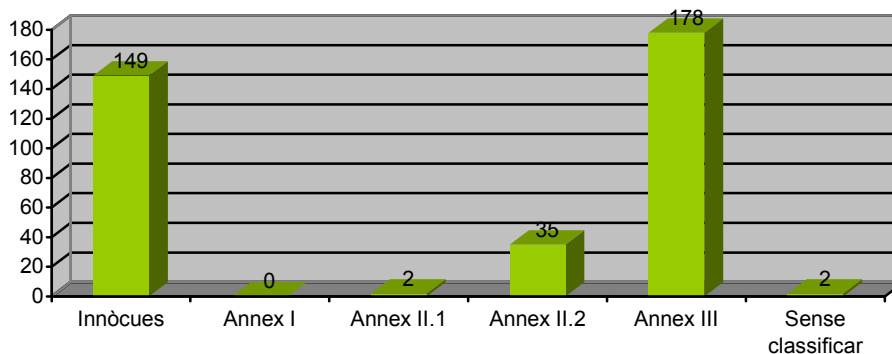
Segons la Llei de prevenció i control d'activitats 20/2009, de 4 de desembre, i segons la seva incidència ambiental, les activitats es poden incloure en els següents annexes:

- Annex 1.1: Alta incidència ambiental
- Annex 1.2: Mitjana-alta incidència ambiental
- Annex 2: Mitjana-baixa incidència ambiental
- Annex 3: Baixa incidència ambiental

Tal com il·lustra de la taula i figura que es presenten a continuació, les activitats majoritàries del municipi corresponen a activitats de l'annex 3 (que representaven el 48,63%) i les innòcues (que representaven el 40,71%). No existeixen activitats de l'annex I.

## Activitats censades per annexes

	Innòcues	Annex 1.1	Annex 1.2	Annex 2	Annex 3	Sense classificar	Total
<b>Total</b>	149	0	2	35	178	2	<b>366</b>
<b>% total</b>	<b>40,71</b>	<b>0</b>	<b>0,55</b>	<b>9,56</b>	<b>48,63</b>	<b>0,55</b>	<b>100</b>



Cens d'Activitats d'Alella – Diputació de Barcelona

Font:

### Distribució de les activitats segons el nucli

De la taula i gràfic que es presenta a continuació s'extreu que els nuclis amb un major percentatge d'activitats són: Alella centre (amb el 51% de les activitats), Alella de Mar (amb l'11,20%) i Garrofers i l'Eixample (amb el 8,74% de les activitats cadascun d'ells). Per contra, els afores i els nuclis de Vallbona i Ibars Meia es presenten com els barris amb menor nombre d'activitats. A més de la classificació per nuclis, s'ha distingit entre "altres nuclis", que inclou els barris més perifèrics, i un altre anomenat "eix central" que englobaria tots aquells carrers més propers i connectats amb el centre urbà. Segons la taula en "l'eix central" estarien ubicades el 73% de les activitats censades. El 17% restant de les activitats estaria situat en "altres nuclis".

### Nombre d'activitats per tipus de nucli

Tipus de nucli	Nom del nucli	Total activitats	% activitats respecte el total
Altres nuclis	Mas Coll	15	4,10
Altres nuclis	Alella Parc	6	1,64
Altres nuclis	Font de Cera	5	1,37
Altres nuclis	Can Magarola	10	2,73
Altres nuclis	Vallbona	2	0,55
Altres nuclis	Els Garrofers	32	8,74
Eix central	Nova Alella	3	0,82
Eix central	Eixample	32	8,74
Eix central	Alella centre	188	51,37
Eix central	Canonge	3	0,82
Eix central	Alella Mar	41	11,20
Altres nuclis	Can Sors	11	3,01
Altres nuclis	Ibars Meia	2	0,55
Altres nuclis	Can Comulada	14	3,83
Altres nuclis	Afores	2	0,55



### Superfície dels establiments d'empreses (m<sup>2</sup>). Sèrie temporal.

Any	Indústria	Comerç al detall	Serveis, llevat comerç al detall
2002	12.715	5.099	34.487
2000	12.868	4.955	32.649
1998	10.788	4.330	26.233
1996	10.771	4.080	21.917
1995	10.796	4.237	22.886
% 1994/2001	120	119	136

Font: IDESCAT.

### 3.4.3. Població activa i sectors d'activitat.

Alella és un municipi marcadament residencial, ja que té un nombre de llocs de treball molt inferior al que li correspondria pel volum de població.

En aquest context d'interrelació creixent de les activitats productives metropolitanes, el municipi d'Alella mostra alguns trets distintius.

En primer lloc, tant les taxes d'activitat (població ocupada o a l'atur sobre el conjunt de població major de 16 anys) com d'ocupació (població ocupada sobre el total d'actius) són superiors a les de la resta de la comarca i del conjunt de la RMB. Entre els no actius, per la seva banda, i degut a l'estructura d'edats del municipi, tendeixen a predominar més els estudiants (població jove) mentre que els jubilats o pensionistes (població gran) tenen una presència molt menor que a la resta d'àmbits.

El tret més destacable pel que fa a l'activitat i l'ocupació, però, és la seva marcada especialització residencial. Alella té un volum d'activitat molt inferior al que li correspondria per població. El 2001, la relació de població resident que tenia una ocupació (al municipi o fora) amb els llocs de treball efectivament localitzats al municipi era d'1,95 a 1 (al conjunt de la RMB el coeficient és d'1,06). Tot i que Alella segueix tenint dèficit de llocs de treball, la situació hauria millorat en relació a 1991. Aleshores, l'esmentat coeficient era de 2,18.

Aquesta progressió s'hauria produït després d'una recuperació posterior a 1996, ja que les dades corresponents a aquell any són encara pitjors que les de 1991. El 1996, el coeficient era de 2,33.

Aquesta característica constitueix un fet preocupant en la mesura que implica una alta dependència d'Alella respecte d'altres centres d'activitat, obliga a la mobilitat diària extramunicipal de bona part dels seus residents i pot repercutir en una menor base fiscal per al municipi. Alhora, però, és percebuda com una oportunitat de generació d'ocupació al municipi, enfocada principalment a la

creació de nous llocs de treball en activitats d'alt valor afegit i/o adreçades a la població i que requereixen, per tant, de la seva proximitat.

### Població per relació amb l'activitat

Any	2001			1996			1991			1986		
	Núm	%		Núm	%		Núm	%		Núm	%	
Total població	8.287	100		7.696	100		6.895	100		5.287	100	
Població >= 16 anys	6.880			6.286			5.322					
Ocupats	3.834		92,3	3.009		86	2.691		91,5	1.764		87,8
No ocupats	318		7,7	399		14	251		8,5	244		12,2
Total actius	4.152	50	100	3.498	45,5	100	2.942	42,7	100	2.008	38	100
Total no actius	4.135	50		4.198	54,5		3.963	57,3		3.279	62	

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

### Atur registrat. Sèrie temporal.

Any	Atur (núm. persones)
2010	412
2009	362
2008	211
2007	208
2006	219
2005	233
2004	168
2003	176
2002	158
2001	146
2000	152
1999	155
1998	187
1997	179
1996	216
1995	248
1994	235
1993	193
1992	183
1991	193
1990	168
1989	181
1988	190
1987	167
1986	180
1985	133
1984	177
1983	127

Font: Departament de Treball i Consell Comarcal del Maresme

Tot i que hi ha valors divergents entre les dues taules –la primera mostra uns valors de població no ocupada notablement superiors a la segona- a totes dues s'observen uns màxims relatius a l'entorn de voltant de 1995 i 2010. Durant el període analitzat la població activa s'incrementa percentualment del 38 al 50% respecte del total, i es dobla en números absoluts.

Mentrestant, els desocupats varien en quantitat, mentre en percentatge i registren el valor més baix (7,7% o 3,52% de la població activa, segons la taula) el darrer any analitzat (2001).

#### Atur per sexe. Mitjanes anuals. Alella

Any	Sexe		Total
	Homes	Dones	
2009	199,9	191,2	391,2
2008	114,2	129,8	244,1
2007	94,8	113,9	208,7
2006	100,0	119,8	219,8
2005	102,7	114,2	216,8

Unitats: Mitjanes anuals.

Font: Idescat, a partir de dades del Departament de Treball.

La destrucció de llocs de treball com a conseqüència de la crisi econòmica i financera actual ha provocat que el nombre de persones aturades al Maresme hagi superat el 15% i afecti 34.986 persones el desembre de 2010. En aquest context, Alella s'ha situat en tot moment com el municipi amb la taxa d'atur més baixa de tota la comarca, al costat de Cabrera, Cabrils, Teià i Tiana. El municipi va cloure el 2010 amb una taxa d'atur del 8,29% i una reducció del 4,63% respecte de l'any anterior.

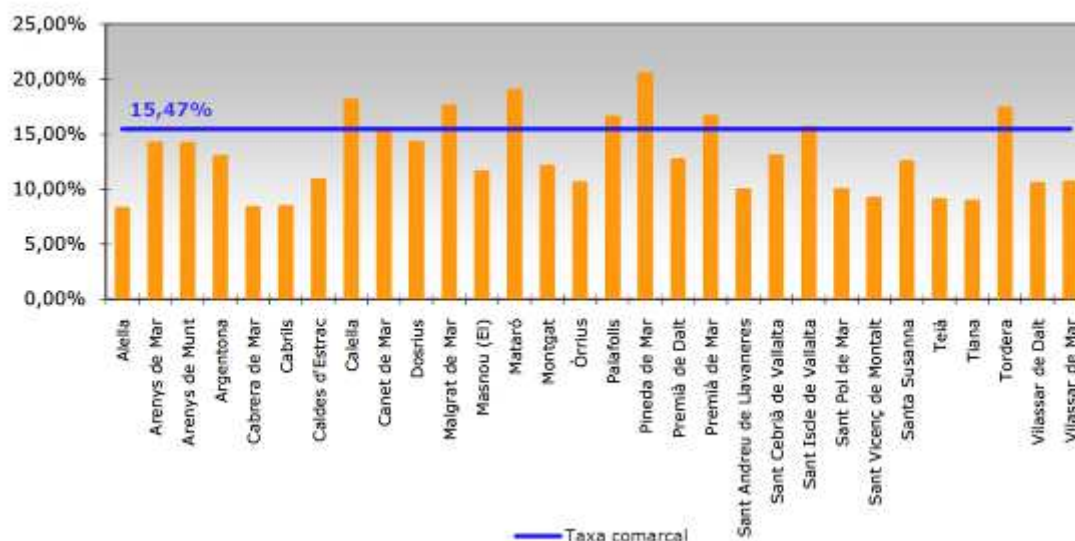
Contràriament a la dinàmica del conjunt del país, en termes interanuals l'atur ha disminuït a la comarca (-0,16%), si bé ho ha fet amb menys intensitat que en el cas de la demarcació de Barcelona (-0,76%). La majoria de grups d'edat han experimentat descensos en la desocupació, menys aquell que aplega les persones de 45 anys i més, en què l'atur ha augmentat notablement fins afectar el 19% de la població activa d'aquest col·lectiu. La indústria (-9,70%) i la construcció (-3,82%) són els sectors amb una evolució més favorable respecte de l'any anterior.

## Atur registrat (desembre de 2010)

	Des. 2010	Variació anual absoluta	Variació anual	Taxa d'atur
<b>Alella</b>	412	-20	-4,63%	8,29%
<b>El Masnou</b>	1.366	-40	-2,84%	11,63%
<b>Teià</b>	288	+2	+0,70	9,12%
<b>Maresme</b>	34.986	-122	-0,35%	15,47%
<b>Demarcació de Barcelona</b>	416.795	-3.193	-0,76%	14,38%
<b>Catalunya</b>	562.673	912	0,16%	14,26%

Font: Observatori Desenvolupament Local del Maresme i Departament de Treball.

Desembre 2010



Font: Observatori Desenvolupament Local del Maresme

## Ocupats per grans sectors d'activitat. Població de 16 anys i més. Sèrie temporal.

Any	Ocupats								Total
	Agricultura		Indústria		Construcció		Serveis		
	núm.	%	núm.	%	núm.	%	núm.	%	
2001	62	1,6	716	18,7	272	7,1	2.782	72,6	3.832
1996	52	1,7	789	26,2	115	3,8	2.053	68,2	3.009
1991	81	3,0	806	30,0	178	6,6	1.626	60,4	2.691

Font: IDESCAT.

Destaca el pes minvant de la indústria, paral·lel a l'increment de la població dedicada al sector serveis i en especial a sanitat i serveis socials (324 treballadors), educació (246), personal domèstic (147) i administració pública (114).

### 3.4.4. Variables macroeconòmiques bàsiques.

#### Renda bruta familiar disponible (RFBF). Base 2000. Índex

Any	RFBF	RFBF per habitant	
	milers d'euros	milers d'euros	Índex Catalunya = 100
2004	171.723	19,3	137,5
2003	166.108	18,8	141,1
2002	163.622	18,5	142,7
2001	148.991	17,1	140,1

Font: IDESCAT.

#### Renda bruta familiar disponible (RFBF). Base 2000. Per recursos (%)

Any	Remuneracions d'assalariats	Excedent brut d'explotació	Prestacions socials
2004	56,5	36,6	6,9
2003	56,4	36,7	6,9
2002	57,9	35,2	6,9
2001	59,6	33,3	7,1

Font: IDESCAT.

#### Producte interior brut a preus de mercat (PIB pm). Índex

Any	PIB pm	PIB pm per habitant			PIB pm per habitant de 16 anys i més		
		Milions d'euros	Milers d'euros	Índex Maresme = 100	Índex Catalunya = 100 (base 2000)	Milers PTA.	Índex Maresme = 100
2001	98	11,30		53,40			
	Milions de PTA.	Milers PTA.		Índex Catalunya = 100 (base 1995)			
1996	7.643	993,06		40,93	1.215,81		42,10
1991	4.896	710,08		40,09	919,95		41,81

Font: IDESCAT.

Segons les estadístiques de 1991 i 1996, la renda familiar dels allelencs i allelencs era un 50% superior a la catalana, mentre que el PIB tot just superava el 40%. L'explicació a aquesta disparitat cal cercar-la en el caràcter de ciutat dormitori d'una població que acull persones amb rendes molt elevades, però l'activitat radicada al municipi és minsa.

A la vista de les dades de 2001, però, cal assenyalar que la renda familiar ha disminuït i que el PIB ha pujat

#### Valor afegit brut a preus de mercat. Per sectors (%) Alella. Sèrie temporal.

	Any	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Total
(base 2000)	2001	2,40	10,60	9,30	77,60	100
(base 1995)	1996	2,11	11,57	6,10	80,22	100
(base 1995)	1991	3,42	22,15	10,76	63,68	100

Font: IDESCAT.

## Entitats financeres

Per tipus d'entitat	Alella						Maresme			
	2009	2006	2002	2000	1990	1977	2002	2000	1990	1977
Bancs	2	2	2	2	2	1	101	186	156	89
Caixes	3	4	3	3	2	1	214	115	160	98
Total oficines	5	6	5	5	4	2	315	301	316	187

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

La crisi financera i econòmica actual ha motivat la fusió d'algunes entitats d'estalvi, la qual cosa ha comportat el tancament d'una de les dues sucursals que hi tenia La Caixa.

## Impost sobre béns immobles urbans (IBI). Milers d'euros.

	Alella				
	2008	2005	2001	1996	1991
Nombre de rebuts	4.948	4.333	3.924	3.817	3.387
Quota íntegra	3.377	2.856	1.632	1.339	795
Deute tributari	3.351	2.828	1.632	1.339	791
€/hab.		319	193		

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

## Impost sobre béns immobles rústics (IBI). Alella. Sèrie temporal

Any	Nombre de contribuents	Nombre d'exempts	Nombre titulars cadastre	Base imposable (milers d'€)	Quota (€)	Sup. imposable (Ha.)
2008			129	893	6.254	
2005	..	..	149	862	6.031	624
2004	..	..	148	853	5.751	624
2003	..	..	144	831	6.015	624
2002	63	76	139	770	5.775	619
2001	61	77	138	753	5.650	339
2000	58	80	138	735	5.511	302
1999	61	77	138	723	6.220	319
1998	61	79	140	711	5.331	316
1997	59	82	141	693	5.204	307
1996	57	82	139	662	4.970	297
1995	57	82	139	651	4.886	302
1994	57	82	139	629	4.723	356
1993	58	78	136	610	4.573	356
1992	57	78	135	569	4.267	356
1991	58	78	136	521	4.044	358

Font: IDESCAT, a partir de les dades de l'Agència Estatal d'Administració Tributària.



## Impost sobre la renda de les persones físiques (IRPF).

Any	Base imposable per declarant (EUROS)	Quota resultant per declarant (EUROS)
2007	35.396	10.112
2006	36.207	10.313
2005	33.078	9.218
2004	31.784	8.434
2003	30.372	8.083
2002	27.198	8.045
2001	25.668	7.513
2000	24.632	7.213

Font: Idescat, a partir de les dades de l'Agència Estatal d'Administració Tributària.

## Impost sobre el patrimoni de les persones físiques (IPPF).

Any	Principals elements patrimonials declarats (%)		Patrimoni total per declarant (EUROS)
	Actius reals	Actius financers	
2007	42,7	57,3	553.913
2006	40,2	59,8	547.368
2005	41,4	58,6	499.594
2004	44,4	55,6	472.661
2003	43,1	56,9	460.249
1996	44,8	55,2	310.188
1995	43,7	56,3	293.774
1994	43,4	56,6	275.606
1993	42,8	57,2	294.934
1992	42,7	57,3	285.889
1991	47,9	52,1	246.703

Font: Idescat, a partir de les dades de l'Agència Estatal d'Administració Tributària.

### 3.5. Conclusions.

- L'activitat agrícola s'ha anat reduint en extensió fins a 1999. Entre 2001 i 2004 hi hagué un repunt dels actius en el sector primari -especialment de vinya, sota l'empara de la DO Alella- i la població activa ocupada hauria passat de 52 el 1996 a 62 a l'inici del període. Amb posterioritat, la situació s'ha estroncat i s'han substituït vinyes per horta.
- La inseguretats que sovint suposa la consideració del sòl agrícola com a reserva del sòl a urbanitzar genera certes expectatives i, en definitiva, en l'ajornament o la postergació d'inversions que el farien més rendible i col·laborarien al seu manteniment i a la fixació de població en aquest sector.
- L'activitat industrial radicada a Alella fa anys que va deixar de ser important –més enllà d'alguns tallers i naus de petites indústries- i ha anat decreixent en termes relatius i en proporció inversa a l'expansió dels serveis. En els darrers 10 anys la població activa ocupada ha crescut per sobre dels 1.200 treballadors i treballadores, un centenar dels quals ha anat a parar a la construcció i 1.100 als serveis. Per contra, la indústria n'ha perdut cent.
- El sector comercial i de serveis són els sectors més representatius, amb el 94,26 % de les activitats.
- La relació entre població activa i la població total ha passat del 38% l'any 1986 al 50% el 2001.
- La taxa d'atur s'ha incrementat com a conseqüència de la crisi econòmica. Amb tot, el municipi registra l'índex més baix de tota la comarca (el 8,29%).
- El PIB per habitant és inferior a la mitjana catalana (el 40%, el 1996), fet que es podria atribuir al caràcter eminentment de ciutat dormitori de la població.
- Inversament, la renda bruta familiar disponible (Rbfd) és superior a la catalana, fet que obeeiria a la gran quantitat d'empresaris, professionals lliberals i alts càrrecs que treballen fora del municipi.
- Alella no disposa d'activitats incloses en l'annex I i alhora presenta un baix percentatge d'activitats de l'annex 1.2 i 2. Les activitats majoritàries són les corresponents a l'annex III (48%), seguides de les innòcues (41%).
- La meitat d'activitats de l'annex 3 correspon a dipòsits i pàrquings comunitaris.
- El sector industrial a Alella no té pràcticament representació i no existeix una zona de polígons industrials desenvolupada. Segons el PGO, Alella disposaria de dues zones industrials, Rials i Can Claudi, que no s'han desenvolupat, i un teixit mixt (residencial i industrial) a la Riera Principal.
- La Rambla d'Àngel Guimerà és la via que presenta un major nombre d'activitats. Amb un total de 37 activitats censades el 2007. El passeig Antoni Borrell (14 activitats), la Plaça Antoni Pujades (13 activitats), el carrer Àfrica (14 activitats), la Riera Principal (15 activitats), el carrer Torrent i Vallbona (15 activitats) i el carrer Santa Madrona (11 activitats) són les principals vies comercials del municipi.
- Les activitats ubicades a Alella Centre representen el 51 % de les activitats d'Alella. El segueixen els nuclis de Alella de Mar (11,20 %), Garrofers (8,74%) i l'Eixample (8,74%).

#### 4. Mobilitat i transport públic.

Legalment, l'Ajuntament d'Alella no té ni l'obligació legal de prestar cap servei de transport públic ni l'obligació, d'acord amb la Llei 9/2003, de la mobilitat, de redactar cap Pla de Mobilitat Urbana, com a municipi de menys de 50.000 habitants, i està molt lluny dels 20.000 residents; xifra a partir de la qual el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana en recomana la redacció. Tanmateix, l'Ajuntament ha encarregat l'elaboració de diversos estudis relacionats amb la mobilitat i el transport públic que ha estat tinguts en compte a l'hora de realitzar l'anàlisi i les propostes del planejament urbanístic, juntament amb l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM que s'adjunta en el Tom III. Són els següents:

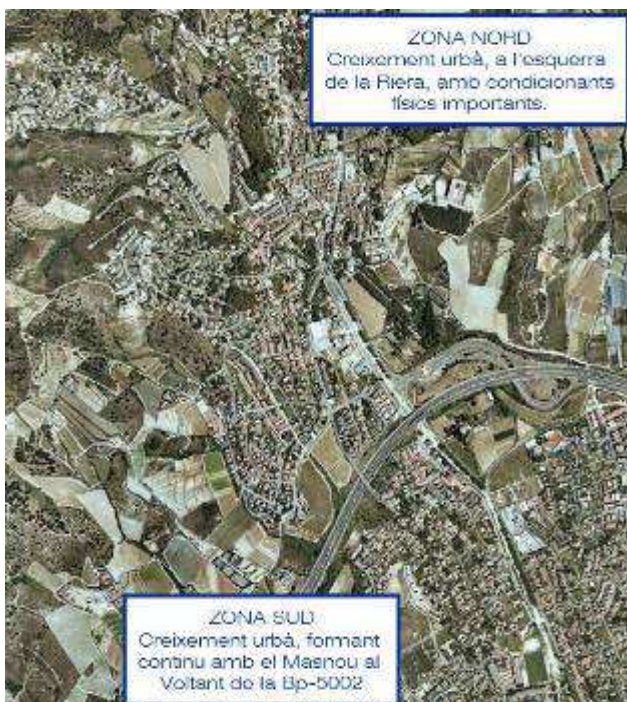
- Estudi de mobilitat del terme municipal d'Alella (Idom, 2006).
- Projecte d'integració i coordinació funcional dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005).
- Pla d'accessibilitat del terme municipal d'Alella (Institut Cerdà, 2006).
- Pla de Millora Urbana del transport públic urbà, 2008-2012 (Ajuntament d'Alella, 2008).
- Avaluació dels serveis de transport públic d'Alella (L'Observatori, 2008).
- Pla Local de Seguretat Viària (Intra, 2009).
- Estudi de camins escolars (Intra, 2009).

##### 4.1. Distribució per nuclis de població.

La població d'Alella es distribueix homogèniament en quatre sectors: centre urbà, nuclis d'eixample, nuclis de mar i nuclis de muntanya. El 22,85% de la població del municipi es concentra en el nucli urbà; el 25,29% en la zona sud del municipi, tocant al Masnou, sota l'eix de la C-32; el 24,05% resideix entre l'Eixample, Verge de la Mercè i Nova Alella, i el 27,81% restant es troba repartit entre els barris del nord del municipi.

Nom del nucli	Homes	Dones	Població	% Població
Centre urbà	1.040	1.165	2.205	22,85
Alella Parc	298	292	590	6,11
Garrofers	127	126	253	2,62
Can Magarola	60	57	117	1,21
Can Sors	346	325	671	6,95
Alella de Mar	739	803	1.542	15,98
Canonge	122	106	228	2,36
Can Comulada	288	302	590	6,11
Eixample	877	937	1.814	18,80
Font de Cera	17	12	29	0,30
Ibars Meia	98	95	193	2
Mas Coll	381	359	740	7,67
Nova Alella	254	253	507	5,25
Vallbona	79	93	172	1,78
<b>Total municipi</b>	<b>4.726</b>	<b>4.925</b>	<b>9.651</b>	<b>100</b>

Font: elaboració pròpia a partir del padró d'habitants. Càlcul segons data de variació 31/12/2010.



D'aquests darrers, els habitants d'Alella Parc, Can Magarola i Font de Cera se serveixen de la carretera BP-5002 com a única via d'accés als seus barris, mentre que els habitants de Mas Coll i Can Comulada ho fan, majoritàriament, a través de la riera de la Coma Fosca.

Una part significativa dels veïns de l'Eixample i Nova Alella estan indirectament vinculats a la riera Coma Fosca a través del passeig de la Creu de Pedra i del carrer dels germans Aymar i Puig.

Les úniques vies estructuradores dels veïnats d'Alella de Mar ho són en l'eix mar / muntanya: l'avinguda dels Rosers, paral·lela a la Riera d'Alella i la carretera BP-5002, i el passeig de la Creu de Pedra, que creua l'autopista a través d'un pont i que, més avall, rep el nom d'avinguda d'Alella i, més tard encara, d'avinguda Badalona.

#### 4.2. La percepció de l'entorn: la mobilitat com a principal problema.

La mobilitat era el principal problema destacat pels habitants d'Alella segons el Cens de població i habitatges de l'INE de 2001. Aleshores, els alellencs i alellenques valoraven la resta d'aspectes més positivament que la població metropolitana.

La població ha crescut atreta per la qualitat del poble i el seu entorn, i prova de la seva satisfacció la constitueix la percepció de determinats aspectes problemàtics, especialment pel que fa qüestions ambientals (contaminació, sorolls, manca de zones verdes), però també pel que fa a aspectes socials (delinqüència, vandalisme) o de serveis públics. L'únic problema que els veïns i veïnes d'Alella destacaven molt per sobre del conjunt de la RMB era la qualitat de les comunicacions.

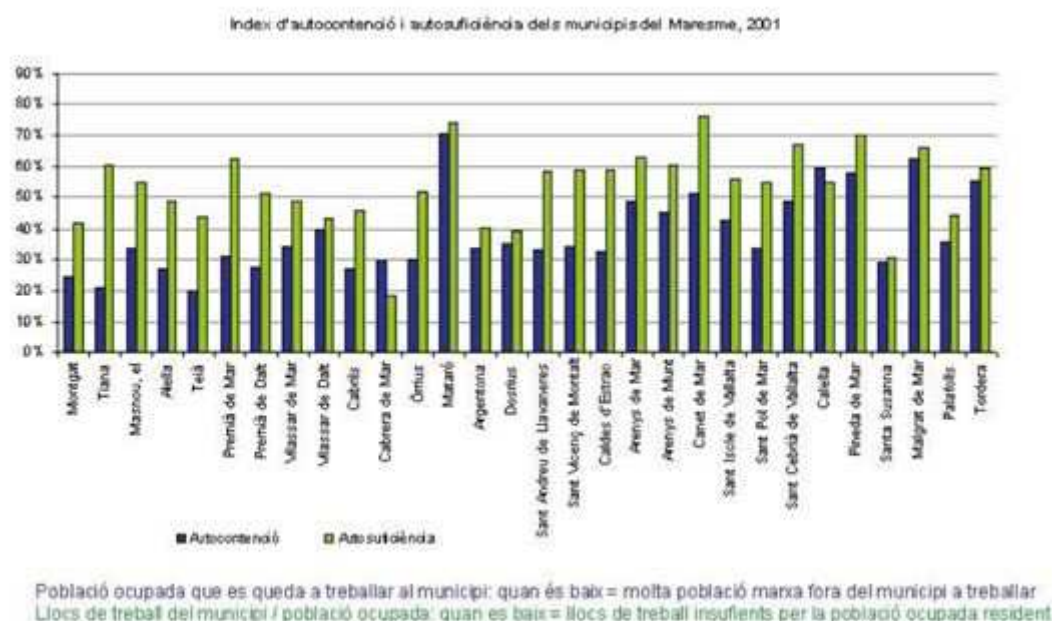
#### Habitatges principals d'Alella i la RMB segons problemes esmentats, 2001

	Alella	RMB
Sorolls exteriors	20,4%	38,5%
Contaminació o males olors	6,4%	23,5%
Poca neteja als carrers	24,9%	37,5%
Males comunicacions	28,2%	13,4%
Poques zones verdes	24,1%	35%
Falta de serveis	0,5%	1,3%
Delinqüència o vandalisme	14,6%	28%

Font: INE, 2001.

### 4.3. Índex d'autocontenció i autosuficiència.

#### Índex d'autocontenció i autosuficiència. Maresme (2001)



Font: Pla Estratègic Maresme 2015

Els valors d'Alella s'expliquen més per la seva especialització residencial i la proximitat i relació amb l'Àrea Metropolitana -i en aquest sentit s'assimilen als de Montgat, Tiana, El Masnou i Teià- més que no pas per la seva mida o pel fet de ser un municipi de 'dalt'. Municipis Premià de Dalt i Vilassar de Dalt tenen millors percentatges d'autocontenció i autosuficiència, ja que han estat capaços de retenir mà d'obra a través d'una certa activitat terciària.

#### Índex d'autocontenció i autosuficiència. Alella (1991-2001)

Any	Localització				Total treballant al municipi
	Resi. i treb. en el municipi (1)	Resi. en el municipi i treballa fora (2)		Resi. fora i treballa al municipi	
	Núm.	Núm.	(2)/(1)		
1991	596	2.095	3,52	633	1.229
1996	584	2.425	4,15	706	1.290
2001	967	2.865	2,96	989	1.956

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

L'índex d'autocontenció representa el percentatge de treballadors del municipi que desenvolupa la seva feina en el mateix municipi. L'índex d'autosuficiència és el percentatge de llocs de treball del municipi ocupats per treballadors residents al mateix.

Si les dades són fiables, assistirem a un increment espectacular dels llocs de treball al municipi, els quals majoritàriament han estat ocupats pels mateixos residents. Així, la relació entre els residents que treballen fora i els que ho fan al propi municipi s'hauria reduït dràsticament en el darrer període fins a una proporció d'1 a 3.

#### 4.4. Parc d'automòbils.

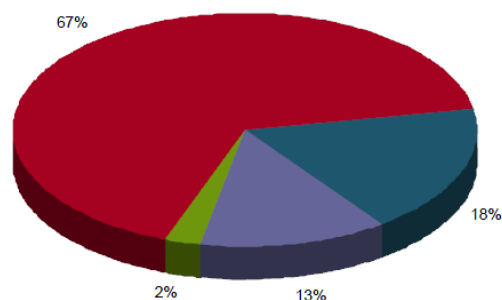
Tipus de vehicle	1991	1996	2001	2007	2010
Turismes	2.835	3.639	4.435	4.974	4.992
Motocicletes	658	913	1.021	1.317	1.699
Altres	527	764	980	1.159	735
Total vehicles automòbils	4.020	5.316	6.436	7.450	7.426
Per 1000 habitants	583	691	760	828	777

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

#### Vehicles per tipologia (2007)

Font: Estudi de Camins escolars (Intra, 2009)

Malgrat els esforços en l'extensió i millora transport públic -que el 2001 va comportar la integració tarifària dins el sistema de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i progressivament s'ha completat amb l'entrada en funcionament de nous serveis d'autobusos urbans-, l'índex de motorització ciutadans i ciutadanes d'Alella no va parar d'incrementar-se fins a 2008, com correspon una societat benestant, a la dispersió urbana la naturalesa eminentment de ciutat dormitori de la població.



■ Turismes ■ Motocicletes ■ Camions i furgonetes ■ Autobusos i altres

L'índex de motorització global en l'àmbit funcional del Masnou, Alella i Teià era, el 2004, de 700 vehicles per cada 1.000 habitants. A Teià era de 776, a Alella de 768 i al Masnou de 652.

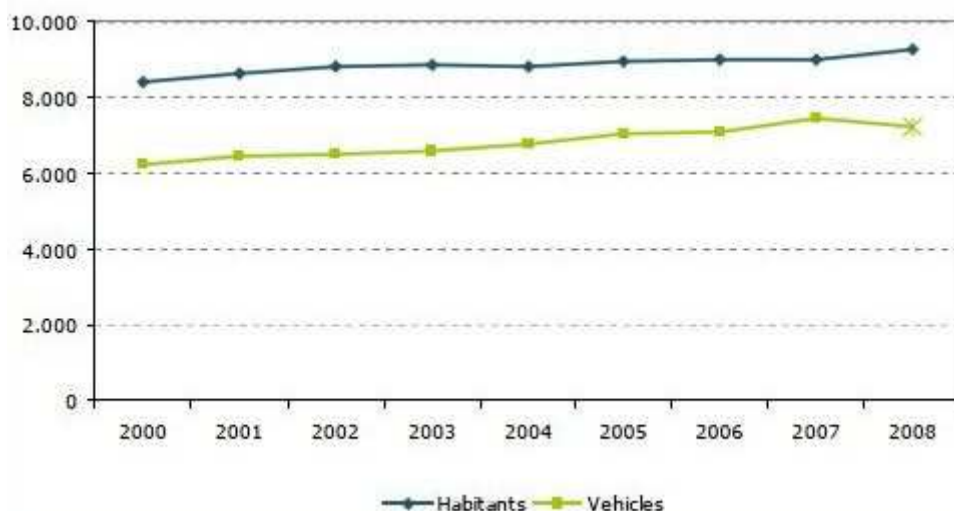
L'indicador 1 de les Directrius Nacionals de Mobilitat que emanen de la Llei 9/2003, de la mobilitat, fa referència a la motorització, concretament als turismes per cada 1.000 habitants. Aquest indicador preveia reduir un 5% el nombre de turismes per cada 1.000 habitants durant el període 2004-2012. Per assolir aquest objectiu, encara que fos fora de termini, s'hauria d'invertir la tendència apostant per un nou model de poble i de mobilitat que prioritzés mitjans alternatius al vehicle privat com els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport col·lectiu (autobús).

Any	Per 1000 habitants			
	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Total
2009	538,68	155,48	101,95	814,30
2008	542,01	151,73	105,18	818,36
2007	552,79	146,37	108,25	827,96
2006	531,23	135,14	102,63	788,08
2005	533,78	130,31	103,47	786,13
2004	527,69	121,62	101,01	768,54
2003	513,85	116,08	97,77	745,00
2002	510,46	117,44	95,16	739,88
2001	523,61	120,54	99,88	759,86
2000	524,46	122,06	102,50	763,21
1999	527,19	123,72	104,45	769,05
1998	501,84	120,93	99,00	734,31
1997	496,62	120,58	94,98	723,75
1996	472,84	118,63	89,27	690,75
1995	462,73	113,00	86,47	672,55
1994	453,07	110,53	86,49	661,43
1993	453,28	107,46	79,12	651,37
1992	446,35	105,00	74,75	637,76
1991	411,17	95,43	66,13	583,03

Font: Idescat, a partir de les dades de la DGT.

La tendència a l'alça de l'índex de motorització, que semblava no tenir aturador, es va estroncar el 2008, com a conseqüència de la crisi econòmica i financera. El 2010, l'índex va tornar a decaure fins a situar-se en els 777 vehicles per cada 1000 habitants.

## Evolució del nombre d'habitants i del parc d'automòbils



Font: IDESCAT i Ajuntament d'Alella.

Entre 2000 i 2008, el parc de vehicles hauria augmentat el 15,6%, el doble que la població. Tot plegat fa que a Alella la captivitat respecte del transport públic sigui notablement baixa, ja que el 80% de la població major de 18 anys tindria carnet de conduir i el 93% disposaria de vehicle propi (cotxe o moto), ja sigui com a conductor o com a acompanyant.

### Disponibilitat de vehicle

	Alella-Barcelona	Alella Exprés	Alella Circumv.
<b>Té carnet i disposa de vehicle</b>	50,7%	24,6%	21,3%
<b>Té carnet però no té vehicle</b>	9,6%	15,8%	26,2%
<b>Acompanyant</b>	3,4%	4,1%	4,9%
<b>Ni té carnet ni és acompanyant</b>	36,3%	55,6%	47,5%

Font: Estudi d'avaluació dels serveis de TPU d'Alella (L'Observatori, 2008).

### 4.5. Caracterització de la mobilitat general en un dia feiner.

L'any 2005, els ajuntaments d'Alella, El Masnou i Teià van encarregar un estudi d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels tres municipis. El treball va incloure una enquesta telefònica sobre 7.159 persones majors de 14 anys. D'aquestes, 6.266 efectuaven almenys un desplaçament en dia feiner.

El 10,2% dels desplaçaments eren multimodals (bàsicament bimodals), amb una mitjana d'1,23 etapes o viatges per desplaçament i un global de 19.197 viatges/dia.

Els indicadors unitaris per individu major de 14 anys eren:

- 3,06 desplaçaments/individu que es mou.
- 2,68 desplaçaments/individu major de 14 anys.
- 3,7 viatges/individu que es mou.
- 3,74 viatges/individu major de 14 anys.

Únicament el 28,8% dels desplaçaments eren urbans. Dels interurbans, la principal destinació era Barcelona (26,7%), seguida del Masnou (15,8%) i Badalona (8,5%).

Pel que fa a la matriu, els principals desplaçaments tenen el punt d'origen i/o destinació al centre urbà (3.528), l'Eixample (2.737) i Mar i Muntanya (1.908).

### Matriu origen/destinació

Centre urbà	<b>3.528</b>
Eixample	2.737
Mar i Muntanya	1.908
Alella Parc i Font de Cera	682
Can Sors	664
Nova Alella	559
Mas Coll	531
Can Comulada	398
Can Magarola	262
Ibars Meia	209
El Canonge	185
El Solell	143
Vallbona	59

### Motiu dels desplaçaments

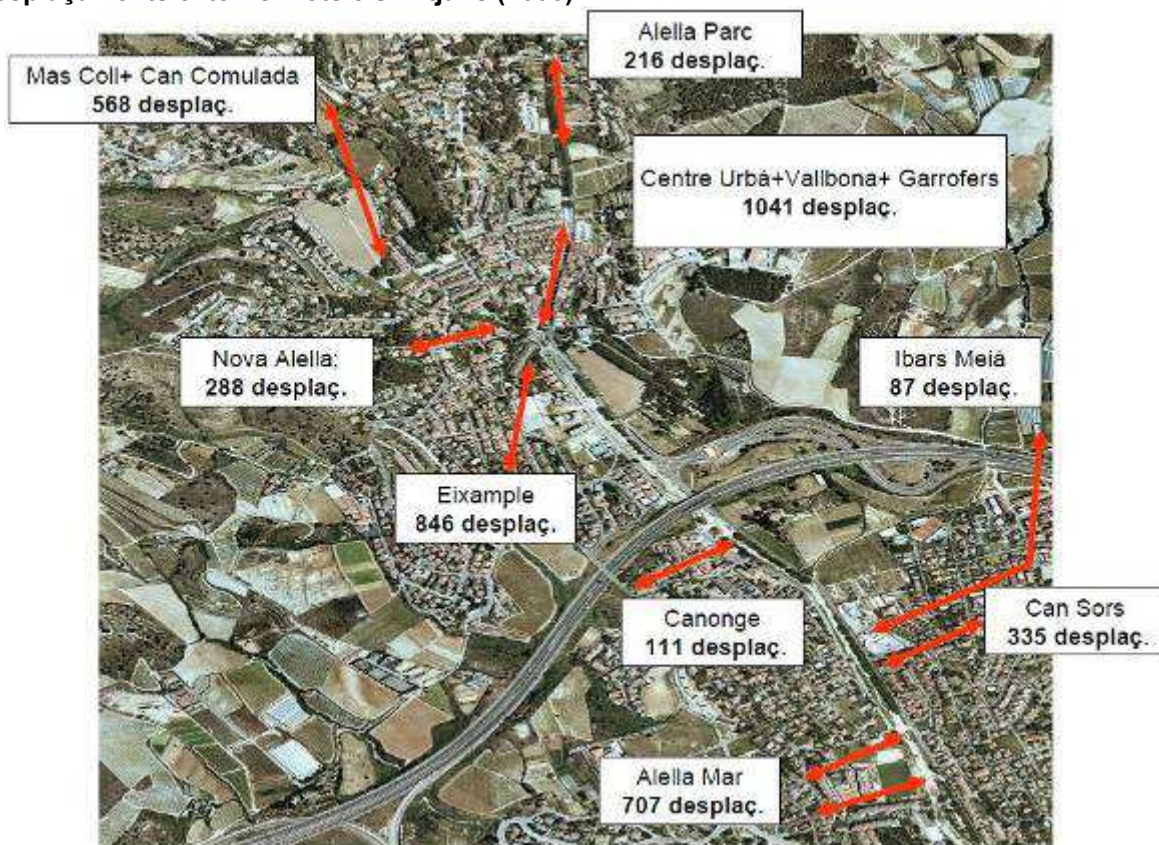
Obligada	<b>8.978</b>	<b>46,77%</b>
No obligada	10.219	53,23%
<b>Total</b>	<b>19.197</b>	<b>100%</b>

Font: Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005).

El 46,7% dels desplaçaments es produïen per mobilitat obligada (feina o estudi) i, per tant, eren de recurrència diària. El 80% dels desplaçaments per motius laborals i acadèmics eren exteriors al municipi. Amb Barcelona, el 73,5 dels desplaçaments obeïen a mobilitat obligada. En canvi, el 65% dels desplaçaments urbans eren deguts a mobilitat no obligada (compres, oci i gestions).



## Desplaçaments externs. Tots els mitjans (2005)



Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005).

## Desplaçaments interns. Principals destinacions (2005)



Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005).

## Tipologia dels transports

<b>A peu</b>	<b>2.121</b>	<b>11,05%</b>
<b>Mitjans públics</b>	1.598	8,33%
<b>Mitjans privats</b>	14.508	75,57%
<b>Mixte públic-privat</b>	970	5,05%
<b>Total</b>	<b>19.197</b>	<b>100%</b>

Font: Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005).

L'11,8% es realitzaven a peu, el 8,3% en mitjans públics, el 5% en combinació amb el transport privats (cotxe + tren o autobús) i un 75,6% en mitjans privats.

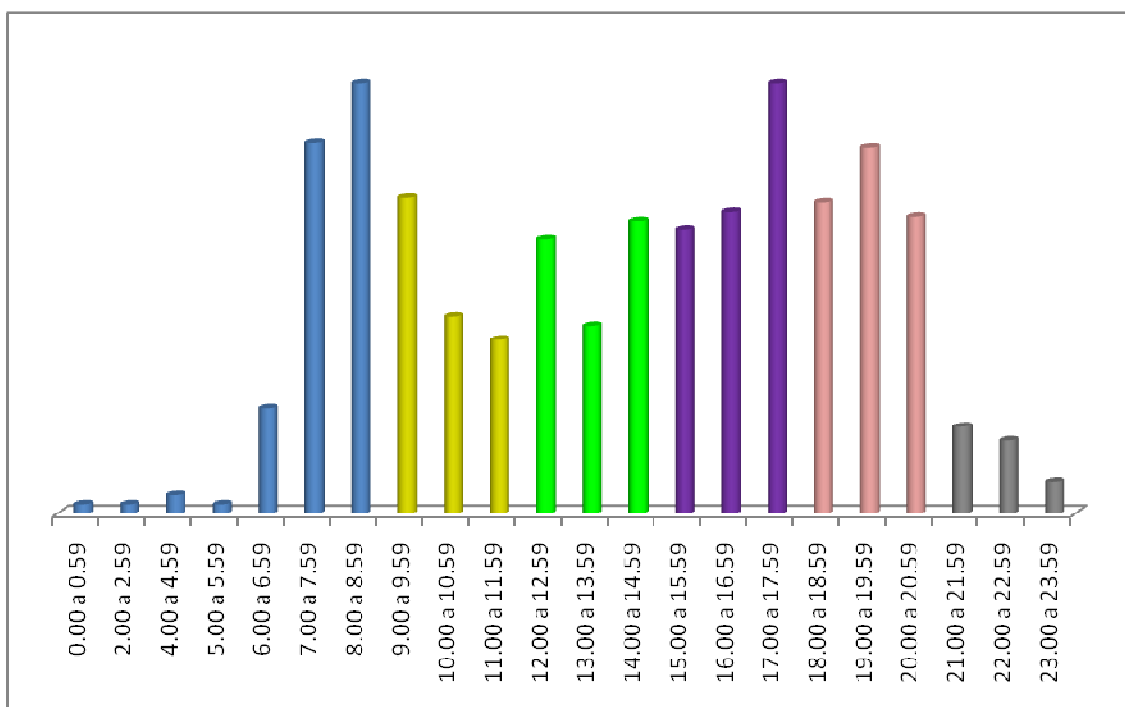
## Tipus de mobilitat segons mitjans

	Obligada	No obligada
<b>A peu</b>	34,6%	65,4%
<b>Autobús</b>	91%	9%
<b>Transport públic</b>	78,9%	21,1%
<b>Transport privat</b>	43,3%	56,7%
<b>Mecànics</b>	48,3%	51,7%

Font: Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005).

La mobilitat predominant varia força segons el mitjà de transport. La quota del transport públic en la mobilitat obligada (27%) gairebé duplica la de la mobilitat no obligada (15%).

Tot i que la mobilitat apareix força repartida al llarg del dia, pel que fa a la distribució horària dels desplaçaments, els períodes que registraven més moviment eren els compresos entre es 7 i les 9h (17,5%) i les 17 i les 21h (30,7%), que coincideixen amb les franges d'hora punta corresponent a l'accés i sortida dels centres educatius i de l'anada i tornada a la feina.



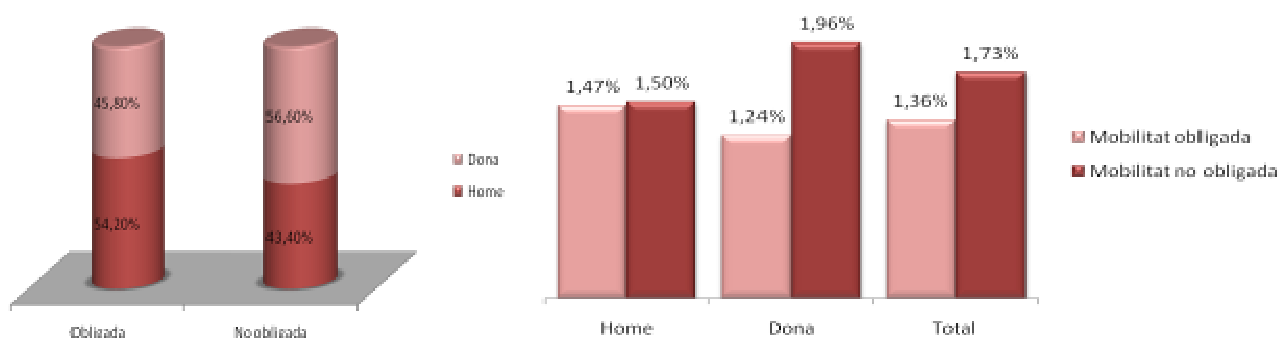
Font: Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005).

Els desplaçaments de retorn al domicili per mobilitat obligada s'inicien a partir de les 13h, amb una hora punta destacada a les 15h i una segona a les 14h.

Descomptant el mode de transport a peu amb un temps de viatge inferior a 10 minuts, la durada mitjana d'un desplaçament era de 26,3 minuts. El tipus de desplaçament en els quals s'esmerça més temps són els de mobilitat obligada, atès que la proporció dels que són exteriors al municipi és superior. Els desplaçaments urbans acostumen a tenir una durada compresa entre 14 minuts (a peu) i 9 minuts (en vehicle privat).

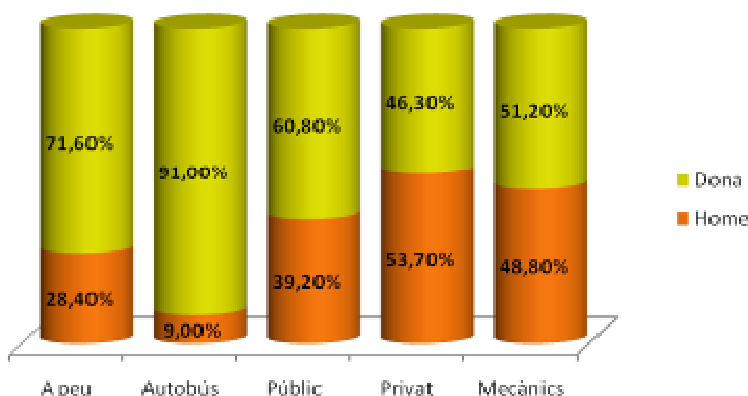
Segons el mitjà de transport, la diferència en el temps de desplaçament és important. Quan la destinació és Barcelona, la durada és molt similar en transport públic i privat (a l'entorn de 40 minuts). Pel que fa a la resta de destinacions, el temps en mitjans públics és netament superior (entre una tercera part i el doble de temps).

#### 4.6. Variables de gènere i edat.



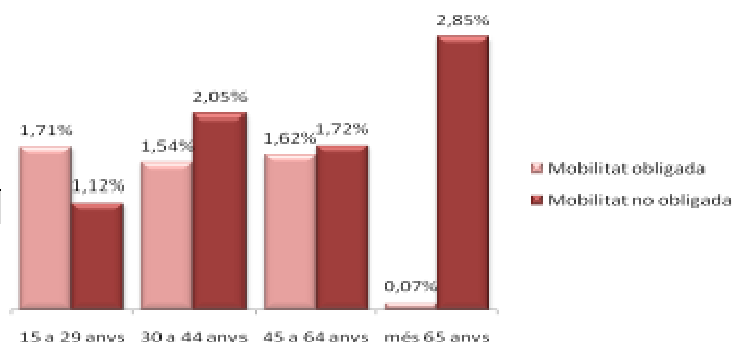
La mitjana de desplaçaments en dia feiner per persona acusava diferències segons el sexe. Entre el gènere femení predominava la mobilitat no obligada (56,6%), al contrari que en el cas dels homes (45,8%). El nombre de desplaçaments que realitzaven les dones per mobilitat no obligada també era superior: 1,96 desplaçaments/dia (dones) i 1,5 desplaçaments/dia (homes). En el cas de la mobilitat obligada, la proporció s'invertia: 1,47 desplaçaments/dia (homes) per 1,24 desplaçaments/dia (dones).

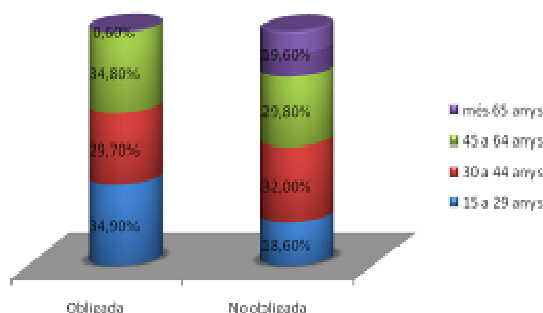
En els viatges en vehicle privat, la quota de presència masculina és superior a la femenina, amb un diferencial de més de 15 punts percentuals si sumem els desplaçaments en cotxe i moto.



En els viatges en transport públic, i especialment en autobús, la presència de les dones i de població amb edats compreses entre els 15 i els 29 anys és aclaparadora. En els viatges a peu també hi ha predomini femení.

Per edats, el pes de la mobilitat no obligada s'incrementa amb l'edat, de manera que els majors de 65 anys gairebé no realitzen desplaçaments per aquest tipus de mobilitat.





Font: Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005).

#### 4.7. Identificació de la multimodalitat.

La immensa majoria dels desplaçaments són unimodals, ja que utilitzen un sol mitjà de transport. De la resta, el 68% són bimodals i el 32% trimodals.

Les cadenes bimodals predominants són cotxe+tren (31%) i autobús+tren (30%).

Les cadenes trimodals més comunes són: moto+tren+metro i cotxe+tren+metro.

#### Distribució de les cadenes modals

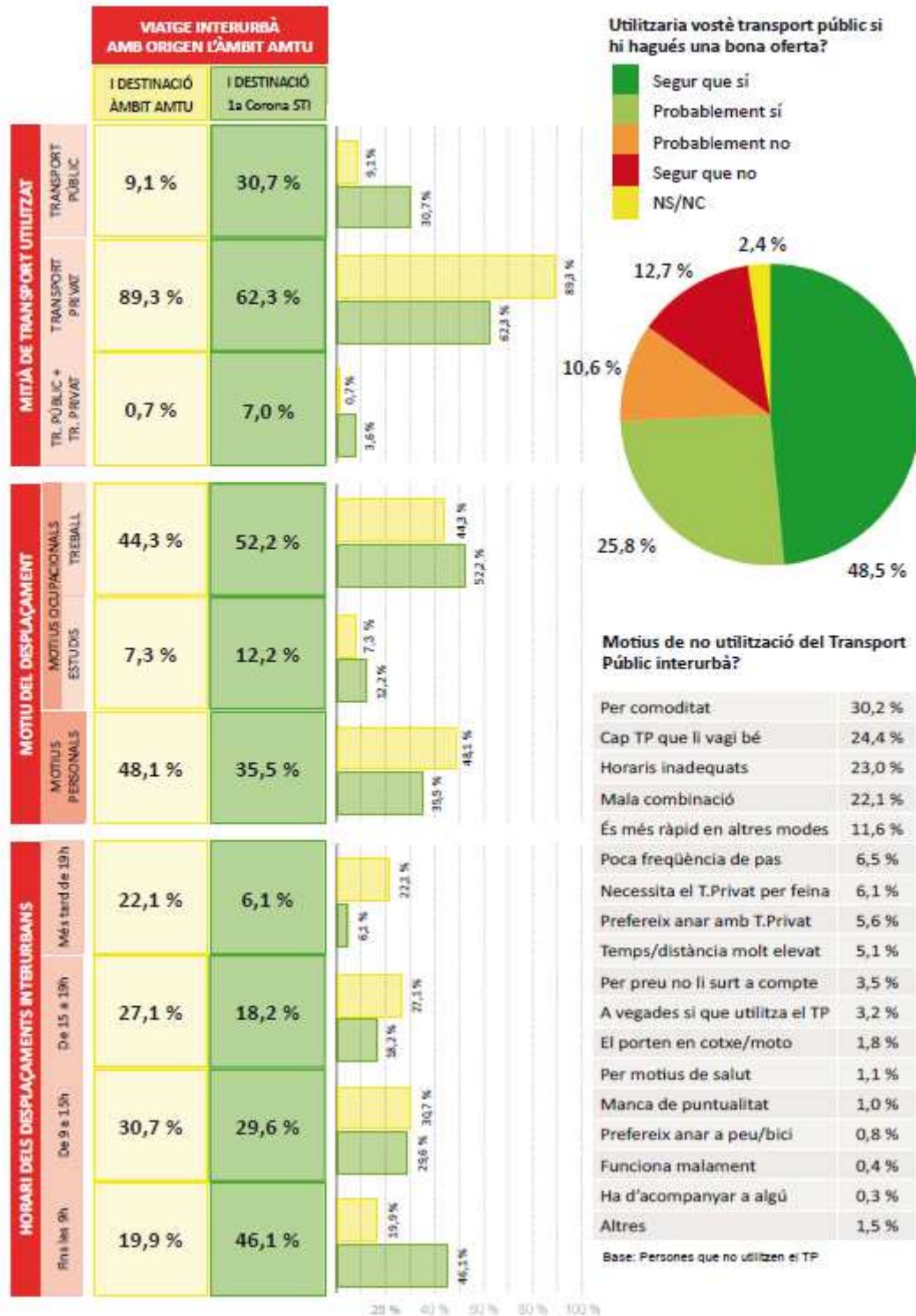
Cadenes unimodals	Desplaçaments	% total
A peu	2.121	11%
Cotxe	13.839	72,1%
Moto	669	3,5%
Autobús	466	2,4%
Tren	138	0,7%
<b>Total unimodal</b>	<b>17.233</b>	<b>89,8%</b>

Cadenes bimodals	Desplaçaments	% total
Cotxe+tren	460	2,4%
Moto+tren	181	0,9%
Autobús+tren	456	2,4%
Autobús+metro	153	0,8%
Tren+tren	153	0,8%
Tren+metro	75	0,4%
<b>Total bimodal</b>	<b>1.479</b>	<b>7,7%</b>

Cadenes trimodals	Desplaçaments	% total
Cotxe+tren+metro	128	0,7%
Cotxe+tren+FGC	47	0,2%
Moto+tren+metro	153	0,8%
Autobús+tren+autobús	47	0,2%
Autobús+tren+metro	62	0,3%
FGC+tren+autobús	47	0,2%
<b>Total trimodal</b>	<b>485</b>	<b>2,5%</b>

Font: Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005).

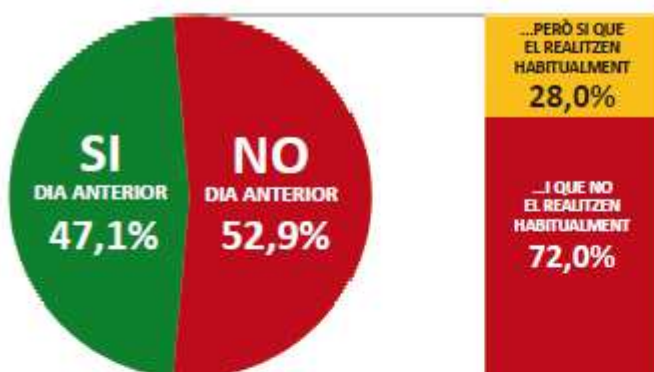
L'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU) també va encarregar una enquesta de mobilitat interurbana a 8.092 persones residents a les 234 poblacions del seu àmbit territorial (2a a 6a corones del Sistema Tarifari Integrat), amb els següents resultats:



Font: Enquesta de mobilitat interurbana a l'àmbit AMTU (Instituto Apolda, 2009).

A escala comarcal, l'enquesta reflectia que el 78,8% dels desplaçaments interurbans tenien lloc dins l'àmbit AMTU i que només el 18,7% tenien com a origen o destí la primera corona. Com ha quedat reflectit en els estudis i estadístiques locals referides a nivell municipal, aquesta lògica no és aplicable a Alella, que manté una forta relació de dependència amb Barcelona i el conjunt de la seva Àrea Metropolitana.

Ahir va fer algun desplaçament fora del seu municipi?

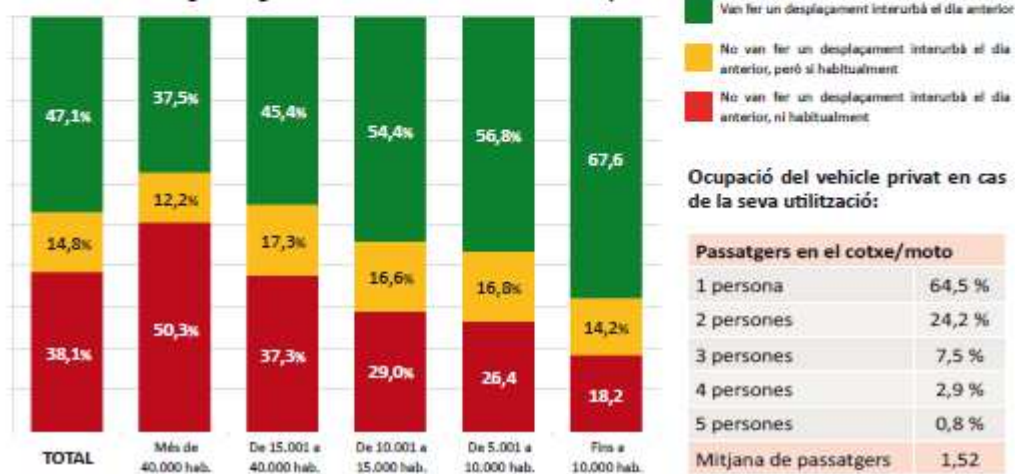


Amb quina freqüència realitza desplaçaments interurbans?

Cada dia/quasi cada dia	36,7 %
2 o 3 cops setmana	16,9 %
1 cop per setmana	12,2 %
Cada 15 dies	6,5 %
Un cop al mes	6,8 %
Amb menor freqüència	8,1 %
Mai	12,5 %
NS/NC	0,4 %
<b>Mínim un cop/setmana</b>	<b>65,8 %</b>

Font:  
Enquesta de mobilitat interurbana a l'àmbit AMTU (Institut Apolda, 2009).

Com es va moure la gent, segons el nombre d'habitants del municipi?



Ocupació del vehicle privat en cas de la seva utilització:

Passatgers en el cotxe/moto	
1 persona	64,5 %
2 persones	24,2 %
3 persones	7,5 %
4 persones	2,9 %
5 persones	0,8 %
<b>Mitjana de passatgers</b>	<b>1,52</b>



#### 4.8.1. Mobilitat per raons de feina.

**Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball.**

**Distribució per mitjà de transport. Municipi destí: Alella. 2001.**

	Mitjans de transport						No aplicable
	Col·lectiu	Individual	Altres	Individual i col·lectiu	Individual i altres	Col·lectiu i altres	
Desplaçaments interns	43	768	6	10	0	1	139
Desplaçaments a fora	238	2.154	13	157	4	2	297
Desplaçaments des de fora	124	828	1	24	1	0	11
Total generats	281	2.922	19	167	4	3	436
Total atrets	167	1.596	7	34	1	1	150
Diferència atrets/generats	-114	-1.326	-12	-133	-3	-2	-286

**Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball.**

**Distribució per mitjà de transport. - Municipi destí: Alella. Principals orígens. 1996.**

	Mitjans de transport			
	Col·lectiu	Individual	Altres	Total
<b>Desplaçaments interns</b>	4	337	243	584
<b>Desplaçaments des d'altres municipis</b>	89	581	36	706
Masnou, el	5	141	35	181
Barcelona	29	106	0	135
Badalona	23	98	0	121
Premià de Mar	2	37	1	40
Teià	0	34	0	34
Mataró	8	21	0	29
Santa Coloma de Gramenet	6	20	0	26
Montgat	1	21	0	22
Hospitalet de Llobregat, l'	5	6	0	11
Vilassar de Mar	0	10	0	10
Resta de Catalunya	10	87	0	97

**Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball.**

**Distribució per mitjà de transport. - Municipi destí: Alella. Principals orígens. 1991.**

	Mitjans de transport			
	Col·lectiu	Individual	Altres	Total
<b>Desplaçaments interns</b>	7	264	325	596
<b>Desplaçaments des d'altres municipis</b>	146	440	47	633
Masnou, el	13	130	37	180
Barcelona	50	95	2	147
Badalona	44	61	3	108
Premià de Mar	3	24	0	27
Mataró	6	20	0	26
Teià	1	24	0	25
Montgat	4	17	1	22
Santa Coloma de Gramenet	10	10	1	21
Vilassar de Mar	0	7	0	7
Sant Adrià de Besòs	2	4	0	6
Resta de Catalunya	13	48	3	64



Els llocs de treball existents a Alella són majoritàriament coberts per persones que viuen a altres municipis. Segons les dades de les enquestes de mobilitat, aquest fet s'hauria aguditzat entre 1991 i 1996, en què els desplaçaments amb destinació a Alella haurien passat del 51,5 al 54,7%, i s'hauria estabilitzat el 2001 (54,1%).

Entre els treballadors i les treballadores que venien de fora, la utilització del transport col·lectiu, ja de baixa utilització el 1991 (només 23%), va caure fins al 12,6% l'any 1996. Aquesta tendència es va matisar lleugerament el 2001, en què repuntaria fins al 17,9% si se sumen als mitjans col·lectius els desplaçaments intermodals ("individual i col·lectiu").

La utilització del transport públic toca fons si tractem de forma conjunta els desplaçaments atrets i generats. En aquest cas, la utilització del transport col·lectiu va ser del 12,4% el 1991 i del 7% l'any 1996. La cosa canvia el 2001, en què l'EMO acusaria l'existència, des de 1997, d'un servei incipient de transport urbà de connexió entre el centre urbà de la població i l'estació de ferrocarril del Masnou, de manera que per primera vegada els desplaçaments interns realitzats en transport públic guanyarien entitat: servien, llavors, el 7% de la demanda.

#### **Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball.**

**Distribució per mitjà de transport. Municipi origen: Alella. Principals destinacions. 1996.**

	Mitjans de transport			
	Col·lectiu	Individual	Altres	Total
<b>Desplaçaments interns</b>	4	337	243	584
<b>Desplaçaments cap a altres municipis</b>	184	2.228	13	2.425
Barcelona	150	1.119	0	1.269
Badalona	11	292	1	304
Masnou, el	0	176	12	188
Mataró	4	74	0	78
Sant Adrià de Besòs	0	41	0	41
Santa Coloma de Gramenet	0	38	0	38
Hospitalet de Llobregat, l'	1	32	0	33
Premià de Mar	2	25	0	27
Granollers	0	26	0	26
Sabadell	1	24	0	25
Resta de Catalunya	15	363	0	378
Fora de Catalunya	0	18	0	18

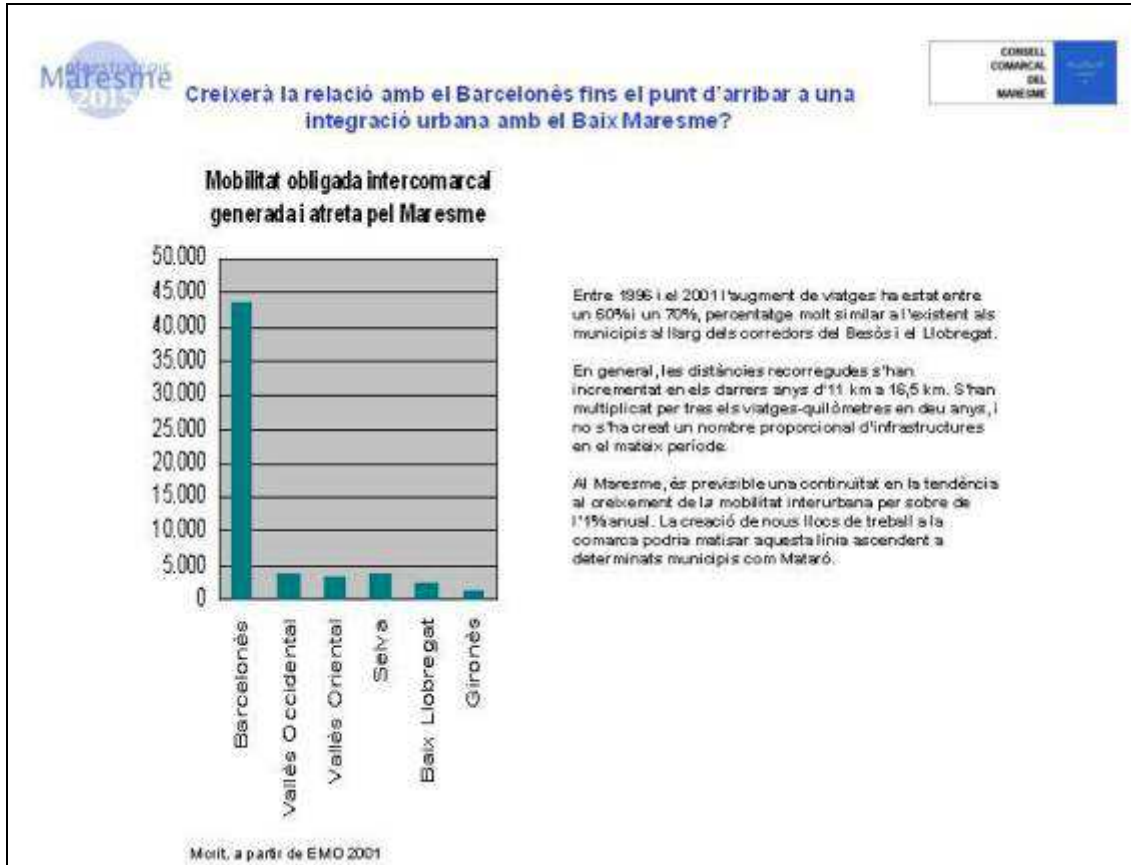
#### **Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball. Distribució per mitjà de transport. Municipi origen: Alella. Principals destinacions. 1991.**

	Mitjans de transport			
	Col·lectiu	Individual	Altres	Total
<b>Desplaçaments interns</b>	7	264	325	596
<b>Desplaçaments cap a altres municipis</b>	160	1.894	41	2.095
Barcelona	120	1.027	16	1.163
Badalona	5	235	1	241
Masnou, el	2	143	14	159
Mataró	2	44	0	46
Sant Adrià de Besòs	2	39	1	42
Santa Coloma de Gramenet	1	40	0	41
Premià de Mar	1	24	0	25
Hospitalet de Llobregat, l'	3	20	1	24
Granollers	0	20	1	21
Sant Cugat del Vallès	1	15	2	18
Resta de Catalunya	22	287	5	314
Fora de Catalunya	1	0	0	1

Font: IDESCAT.

La dependència de Barcelona es va aguditzar: el 1991, el 71,2% dels desplaçaments tenien com a destí a alguna població de l'Àrea metropolitana (Barcelona, Badalona, Santa Coloma o l'Hospitalet). El 1996, el percentatge fregava el 72,4.

Durant el mateix període, la utilització del transport públic va romandre estancada en el 7,6%. El 2001, la cosa canvia, i els viatges en transport públic més els desplaçaments "individuals i col·lectius" representen el 18,3%.



Font: Pla Estratègic Maresme 2015.

#### 4.8.2. Mobilitat per motius d'estudi.

Segons les dades contingudes en el Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià, relatives a 2005, únicament en el cas de la mobilitat per estudis fora del municipi el transport públic tindria una quota de mercat realment alta, amb el 48% dels desplaçaments, ja sigui en solitari o en l'etapa principal (transport privat + vehicle particular).

#### Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi. Distribució per mitjà de transport. Municipi destí: Alella. 2001.

	Mitjans de transport						
	Col·lectiu	Individual	Altres	individual i col·lectiu	individual i altres	col·lectiu i altres	no aplicable
Desplaçaments interns	143	39	1	9	0	0	16
Desplaçaments a fora	245	221	0	83	0	0	35
Desplaçaments des de fora	82	28	3	10	0	0	0
Total generats	388	260	1	92	0	0	51
Total atrets	225	67	4	19	0	0	16
Diferència atrets/generats	-163	-193	3	-73	0	0	-35

#### Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi. Distribució per mitjà de transport. - Municipi destí: Alella. Principals orígens. 1996.

	Mitjans de transport			
	Col·lectiu	Individual	Altres	Total
<b>Desplaçaments interns</b>	15	516	365	896
<b>Desplaçaments des d'altres municipis</b>	153	448	18	619
Masnou, el	19	176	15	210
Teià	59	139	1	199
Barcelona	26	9	1	36
Premià de Dalt	9	23	0	32
Montgat	8	20	0	28
Mataró	11	2	0	13
Vilassar de Dalt	1	12	0	13
Premià de Mar	5	7	0	12
Vilassar de Mar	4	7	0	11
Sant Andreu de Llavaneres	0	9	0	9
Resta de Catalunya	11	44	1	56

La utilització del transport col·lectiu per venir de fora als centres educatius alellencs era del 42,5% l'any 1991. Sembla que hauria baixat radicalment al 24,7% l'any 1996, la qual cosa es contradiu amb el fet que la seva utilització fos del 75% el 2001.

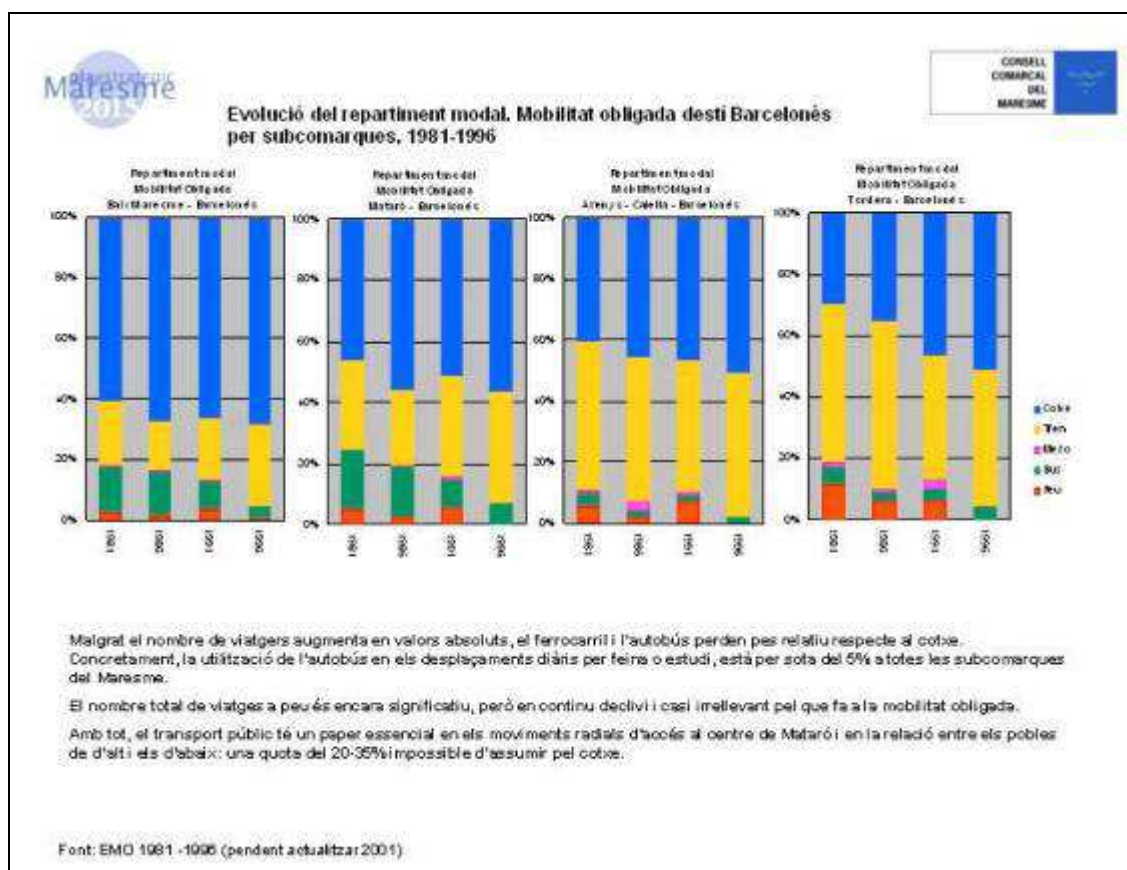
Si les dades són correctes, els desplaçaments interns per motius d'estudis realitzats amb transport col·lectiu s'haurien mantingut pràcticament inalterables, a l'entorn del 7%.

La relació per motius de formació acadèmica amb Badalona, El Masnou, Montgat i sobretot Barcelona -en especial pel que fa als estudis de grau superior- és molt elevada. La utilització del transport públic per part dels estudiants ha millorat en els darrers anys, passant del 31,5% l'any 1991, al 36,3% l'any 1996 i al 59,7% el 2001.

**Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi.  
Distribució per mitjà de transport. Municipi destí: Alella. Principals orígens. 1991.**

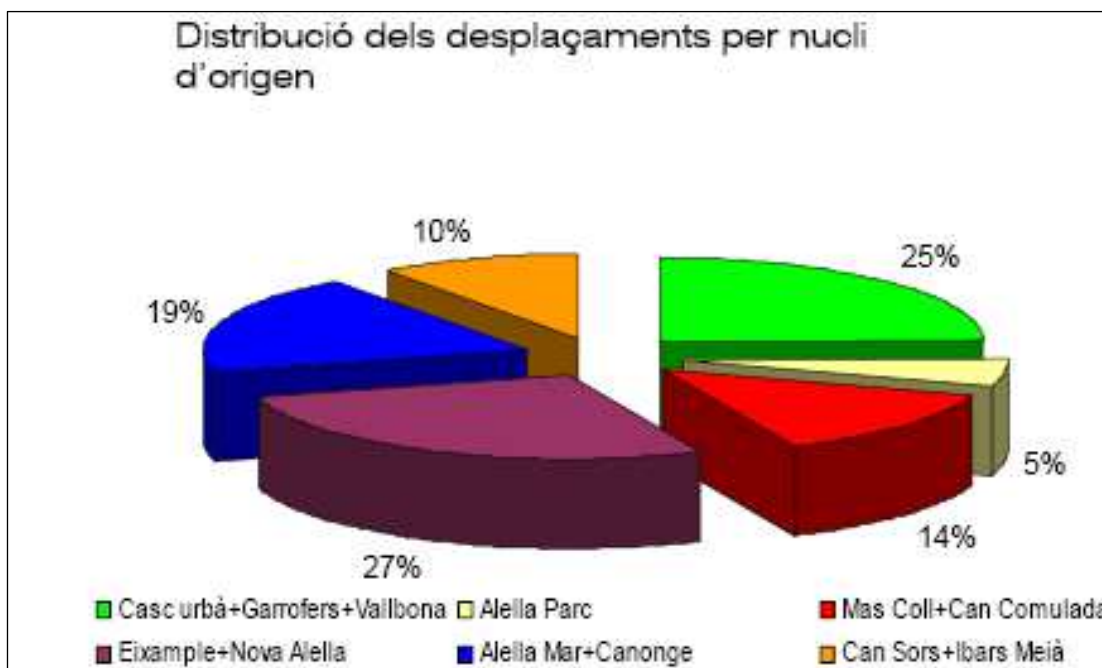
	Mitjans de transport			
	Col·lectiu	Individual	Altres	Total
<b>Desplaçaments interns</b>	64	373	401	838
<b>Desplaçaments des d'altres municipis</b>	174	169	66	409
Masnou, el	49	92	41	182
Teià	38	37	4	79
Barcelona	34	2	10	46
Premià de Mar	6	7	3	16
Vilassar de Mar	12	1	2	15
Montgat	10	2	3	15
Mataró	8	1	2	11
Badalona	3	4	1	8
Vilanova del Vallès	0	6	0	6
Premià de Dalt	2	3	0	5
Resta de Catalunya	12	14	0	26

Font: IDESCAT



Font: Pla Estratègic Maresme 2015

#### 4.9. Distribució dels desplaçaments per nucli d'origen.



Font:  
Estudi  
de  
Mobilitat  
d'Alella  
(Idom,  
2005)

A  
grans  
trets,

s'estableix una relació proporcional entre el número de desplaçaments i el d'habitants. A Alella, el 70% dels viatges es genera als nuclis que hi ha per sobre de la C-32.

Per sectors, el centre urbà i els nuclis de l'Eixample i Nova Alella són els principals focus generadors de desplaçaments, amb més del 20% cadascun.

#### Núm. desplaçaments mobilitat obligada per barris

Barri	Núm. desplaçaments	%
Nucli urbà	873	20,80 %
Garrofers	81	1,90 %
Vallbona	87	2,10 %
Alella Parc	216	5,10 %
Mas Coll	295	7,00 %
Can Comulada	273	6,50 %
Eixample	846	20,10 %
Nova Alella	288	6,90 %
Alella Mar	707	16,80 %
Canonge	111	2,60 %
Can Sors	335	8,00 %
Ibars Meia	87	2,10 %

Font: Idescat i Estudi de Mobilitat d'Alella (Idom, 2005)

#### 4.10. Quantificació de la mobilitat total.

##### Taula desplaçaments totals, situació actual (EMEF'04)

	Total	Mob. obligada	Mob. no obligada	Tornada a casa
Interns	4.855	1.175	1.534	2.146
A fora	8.516	3.449	1.328	3.739
Des de fora	4.695	1.112	1.452	2.031
Total	18.066	5.736	4.314	7.916

##### Taula desplaçaments totals, situació horitzó.

	Total	Mob. obligada	Mob. no obligada	Tornada a casa
Interns	5.934	1.436	1.875	2.623
A fora	10.408	4.215	1.623	4.570
Des de fora	5.616	1.359	1.775	2.482
Total	21.958	7.010	5.273	9.675

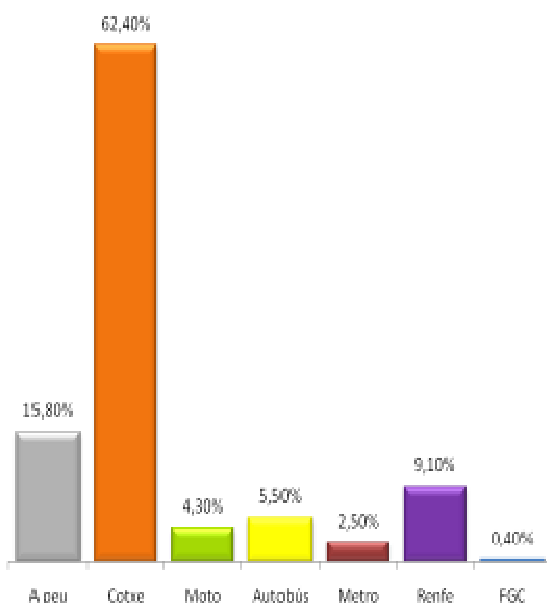
D'acord amb l'Enquesta de Mobilitat en dia feiner de l'àrea metropolitana de Barcelona (EMEF'04), la mobilitat obligada representaria prop del 30% dels desplaçaments.

El 25% serien desplaçaments no obligats (gestions, compres, oci...) i la resta, viatges de tornada a casa. La important proporció de desplaçaments de tornada a casa (47,7%) confirma la tendència pendular de la mobilitat. La major part dels desplaçaments tenen origen o destinació en el propi domicili.

Existeix una clara diferenciació percentual entre la mobilitat obligada i no obligada segons la proximitat dels desplaçaments: en distàncies curtes, la mobilitat no obligada prima sobre l'obligada, invertint-se la tendència a mida que augmenten les distàncies.

A partir de les dades de l'EMEF'04 per al Maresme, els desplaçaments totals diaris del municipi s'estimen en 17.966, la qual cosa suposa una mitjana de 2,08 desplaçaments en dia feiner per persona (similar a la mitjana del conjunt de l'àrea metropolitana).

#### 4.11. Quota de mercat dels diferents mitjans.



Les dades de l'EMEF'04 s'inscriuen en la mateixa lògica que les derivades de l'enquesta telefònica efectuada amb motiu de l'elaboració del Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005), que estimava el número de desplaçaments diària del municipi en 19.197.

D'aquests darrers, 14.474 es realitzaven en cotxe (62,4%). Li segueix, en importància, anar a peu (15,8%), el tren (9%), l'autobús (5,5%), la moto (4%) i el metro (2,5%). Segons l'Estudi d'avaluació dels serveis de TPU d'Alella encarregat per l'Ajuntament l'octubre de 2009, els principals guanys de la línia Alella-Barcelona, que va passar de 89.000 viatgers el 2006 a 110.000 el 2008, procedien de nous viatgers (26,7%), de la línia Alella Exprés (10,3%), del vehicle particular (17,4%) i del cotxe o moto+tren (21,3%).

Pel que fa a l'antiguitat d'ús, l'Alella-Barcelona és la línia amb usuaris més vells. El 18,5% fa més de 6 anys que en són usuaris.

#### Fidelització del transport públic

	Alella-Barcelona	Alella Exprés
Menys de 2 anys	43,2%	41,5%
De 2 a 4 anys	25,3%	30,4%
De 4 a 6 anys	13%	15,2%
Més de 6 anys	18,5%	12,9%

#### Procedència de nous usuaris

	Alella-Barcelona	Alella Exprés
No realitzava aquest desplaçament	61,9%	81,7%
A peu	0	2,8%
Cotxe	19%	141%
Moto	3,2%	0
Un altre autobús	1,6%	0
Renfe	14,3%	0

Font: l'Estudi d'avaluació dels serveis de TPU d'Alella (L'Observatori, 2008).

### Frequència d'ús

	Alella-Barcelona	Alella Exprés
Quasi diària (més de 4 cops/setmana)	64,4%	67,3%
Menor (menys de 4 cops/setmana)	16,4%	18,7%
Esporàdicament	19%	14%

Font: l'Estudi d'avaluació dels serveis de TPU d'Alella (L'Observatori, 2008).

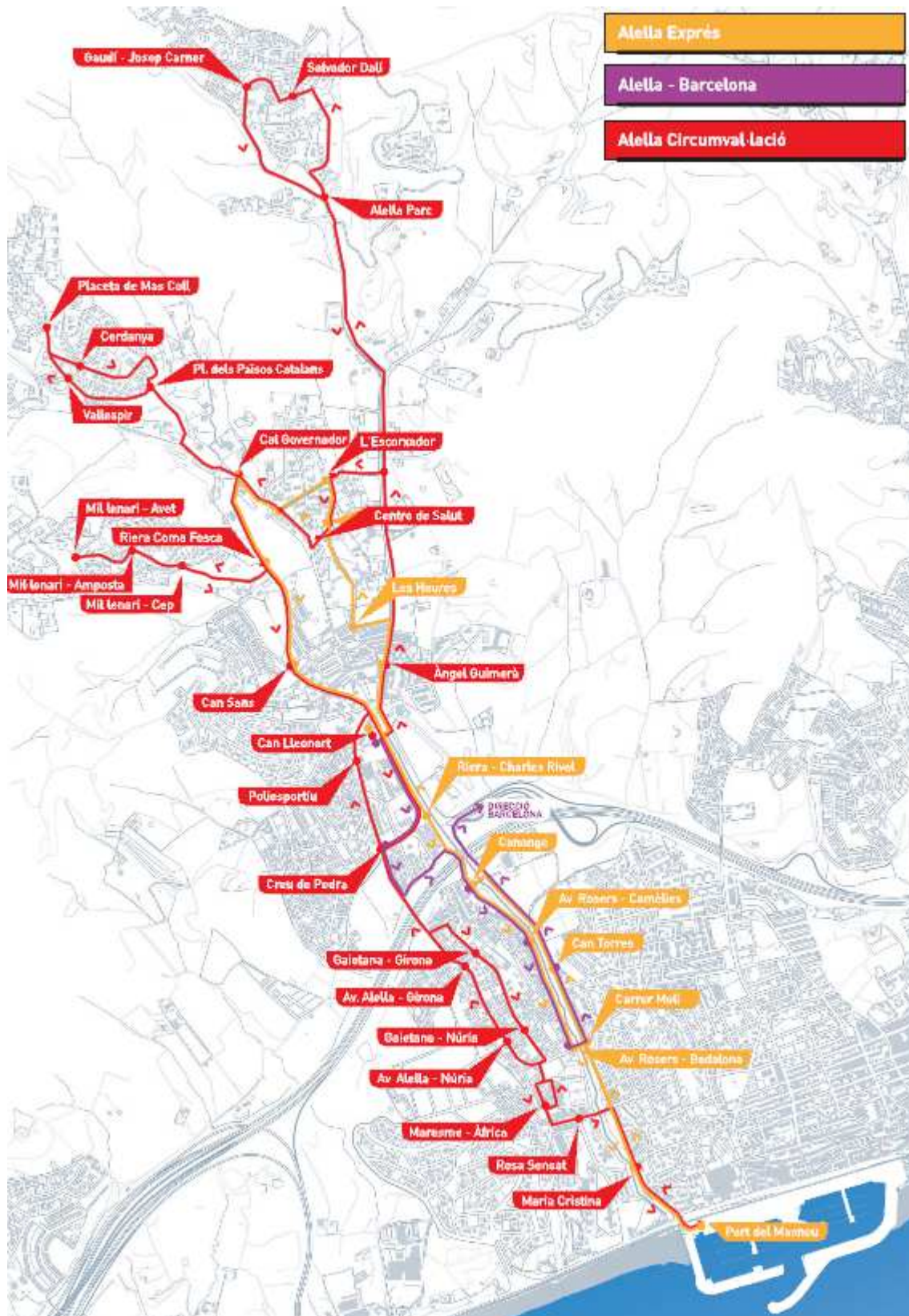
### 4.12. El transport públic urbà (TPU).

Tot i no tenir-ne l'obligació, l'Ajuntament d'Alella presta un servei de transport urbà de viatgers des de 1996 que, de mica en mica i molt especialment en els darrers anys, ha anat ampliant i millorant.



D'una sola línia de connexió entre el centre urbà i l'estació de tren del Masnou amb freqüència horària, el municipi ha passat a incrementar la freqüència de pas, les prestacions dels vehicles i a gaudir d'una segona línia circumval·latòria que recorre els nuclis de muntanya i els relliga amb el nucli històric i el ferrocarril. A més, l'Ajuntament va assumir econòmicament el cost de l'increment de freqüències del servei interurbà Alella-Barcelona fins a la seva assumpció per part de la Generalitat, i disposa, des de novembre de 2010, d'una nova línia (l'anomenada Teià- El Masnou-Alella-Barcelona) amb parada als nuclis d'Ibars Meia i Can Sors.

El municipi va subscriure el 2004 la Declaració de Teià per a la millora del transport públic al Baix Maresme i l'any 2008 va formalitzar el seu ingrés en l'Associació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU), que aplega els principals municipis de la segona corona metropolitana (amb 44,3 milions de viatgers urbans, una població servida d'1,92 milions de persones i una flota de més de 360 vehicles, el 2009). Fruit d'aquesta adhesió, el municipi va redactar i aprovar el Pla de Millora del Transport Urbà (amb horitzó 2012) i participa des de 2009 dels ajuts derivats del Contracte Programa entre la Generalitat i l'Estat.



Tot i que segons les dades contingudes en el Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià, relatives a 2005, únicament en la relació amb Barcelona es dona un pes relativament important del transport públic, sol o combinat amb el privat (15,8% + 19,9% dels desplaçaments), el cert és que al llarg d'aquests anys l'evolució del servei de TPU ha estat positiva en termes qualitius i quantitatius.

A nivell qualitatiu, els usuaris del servei de TPU li atorgaven les valoracions següents:



## Valoració del TPU

	Alella-Barcelona	Alella Exprés	Alella-Teià / Alella Circumval·lació
Any 2005 (1)	8	7,41	6
Any 2008 (2)	7,99	7,55	7,97

Font: (1) Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005, i (2) Estudi d'avaluació dels serveis de TPU d'Alella (L'Observatori, 2008).

La valoració és més alta (8,57) com més gran és l'usuari (major de 60 anys), i més baixa (7) com més jove (menor de 20).

El Dossier AMTU és un recull de dades d'oferta i demanda del TPU confeït a partir de les dades subministrades per cadascun dels municipis adherits. A efectes d'anàlisi i estadística, Alella forma part del Grup E (corresponent als municipis de menys de 10.000 habitants). El resum de l'any 2009 del Dossier donava les següents magnituds:

Productivitat	CE <sup>1</sup> / hora de servei	CE / km útil	CE / validació
Grup E	42,89	2,20	2,41
Alella	47,91	3	1,87
Mitjana AMTU	46,03	3,33	1,29

(1) CE: Cost d'explotació del servei de TPU.

Vehicles i parades	Antiguitat del parc	Capacitat promig	Vehicles adaptats
Grup E	4,91	34,59	97,57
Alella	0,67	30	66,67
Mitjana AMTU	5,29	73,17	94,72

Carburant	Consum (l/km)	% Cost explotació	Cost 100 km
Grup E	35,52	10,47	39,73 euros
Mitjana AMTU	49,11	9,67	40,27 euros

Nivell de servei	Viatges/habitant	Viatges / km	Km útil / km <sup>2</sup>
Grup E	12,10	0,91	5.897
Mitjana AMTU	23,04	2,57	12.511

Qualitat de servei	Velocitat comercial (km útil / hora servei)	Freqüència (minuts)
Grup E	18,66	63,20
Mitjana AMTU	13,82	54

Ingressos per Billetatge	Billetatge / viatges (euros per passatger)	% Ingrés (billetatge / km útil)	% Cobertura (billetatge / CE)
Grup E	0,6003	0,54	24,72
Mitjana AMTU	0,5348	1,36	40,88

Billetatge / subvenció	% Viatges amb bitllet senzill	Subvenció municipi / euros per habitant	Subvenció municipi / habitant
Grup E	12,30	20,66	1,71
Mitjana AMTU	18,24	17,15	0,74

Font: Dossier AMTU 2009 i elaboració pròpia.

A nivell quantitatiu, els diversos serveis de TPU o de transport interurbà amb participació municipal (línia Alella-Barcelona) van acumular creixements significatius fins al 2008. A partir d'aleshores i com a conseqüència de la crisi econòmica, el nombre d'usuaris va decaure en proporcions similars a les

de l'àmbit metropolità. En aquest sentit, les dades globals de 2010 apunten a una lleugera recuperació de la demanda, amb un augment global del 4,4%.

### Motiu del desplaçament en TPU

	Alella-Barcelona	Alella Exprés	Alella Circumv.
<b>Feina</b>	54,8%	64,9%	59%
<b>Estudis</b>	20,5%	17,5%	13,1%
<b>Compres</b>	8,2%	6,4%	8,2%
<b>Gestions</b>	3,4%	2,9%	6,6%
<b>Metge</b>	2,7%	1,8%	1,6%
<b>Altres</b>	10,3%	6,4%	11,5%

Font: Estudi d'avaluació dels serveis de TPU d'Alella (L'Observatori, 2008).

#### 4.12.1. El sistema tarifari integrat.



Font:  
ATM.

Des  
de

2001, totes les línies d'autobús que ofereixen serveis a Alella formen part del sistema tarifari integrat de la Regió Metropolitana de Barcelona. Alella es troba dins la zona 2E. Els usuaris poden utilitzar els bitllets integrats de l'ATM, la qual cosa permet combinar diferents mitjans de transport sense cost addicional. El període de temps comprès entre la primera validació efectuada i el darrer transbordament (última validació) d'un mateix desplaçament varia segons el nombre de zones de la targeta integrada: 1:15h per a una zona i 1:30h per a dues.

El municipi ofereix, des de 2008, un títol propi d'una zona: la targeta T10 per a la promoció del transport públic. S'adreça a majors de 65 anys, menors de 18, discapacitats físics i persones en situació d'atur. El seu grau de penetració és especialment rellevant entre el primer col·lectiu, i representa el 4% de la validació global de títols. La seva distribució es realitza únicament en dependències municipals i el cost d'adquisició és el 80% de la tarifa fixada per l'ATM per a una T10 d'una zona.

Alella disposa de quatre línies de transport públic per carretera, que connecten el municipi amb Barcelona, El Masnou, Vallromanes i Granollers durant el dia, i amb Barcelona i altres municipis del Maresme durant la nit. D'aquestes, dues corresponen a serveis municipals (línies Alella Exprés i

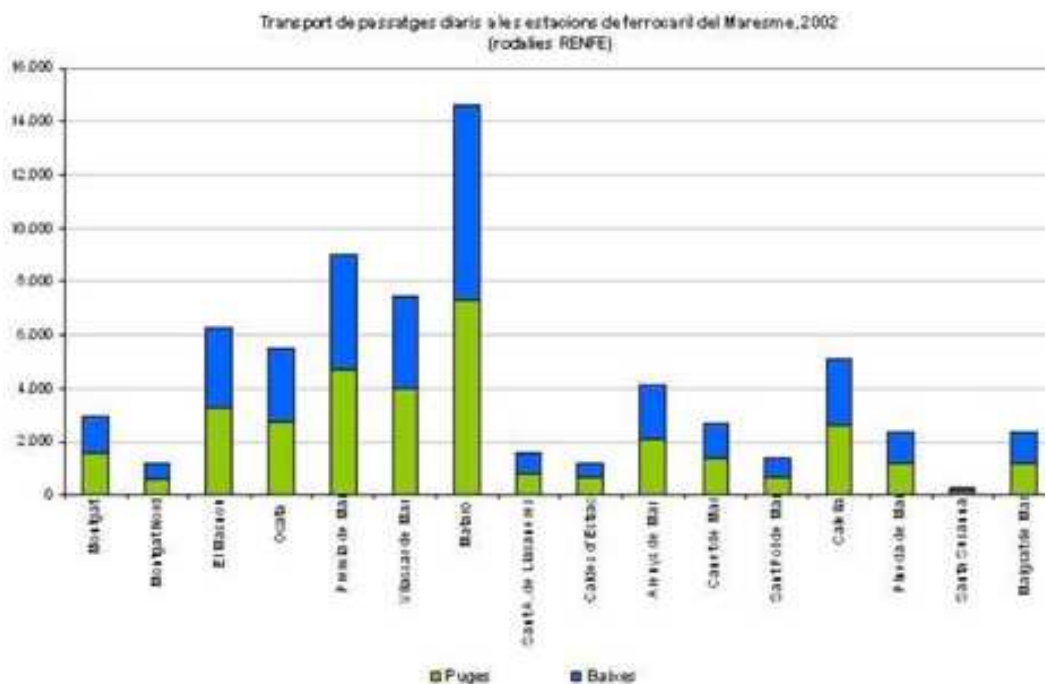
Alella Circumval·lació). La resta són competència de la Generalitat de Catalunya. Les parades d'aquests serveis estan repartides per diversos punts del municipi, si bé moltes no són coincidents.

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012 (PTVC) prèvia l'entrada en funcionament d'una nova connexió directa per carretera amb Barcelona des del Masnou. Aquest servei va entrar en funcionament l'octubre de 2010 com a línia Teià-El Masnou-Alella-Barcelona, amb parada als barris d'Ibars Meia i Can Sors.

La línia R1 de Rodalies (Maçanet/Mataró–Barcelona-L'Hospitalet /Aeroport) és l'espina dorsal de la xarxa de transport públic del Maresme. Està integrada per 19 estacions i es fan unes 200 circulacions diàries (9 trens per sentit en hora punta). La línia porta una càrrega de trànsit entre Mataró i Barcelona de més de 25.000 viatgers/dia i sentit. Alella, però, no disposa d'estació de ferrocarril. La més propera es troba situada al municipi del Masnou, no compleix accessibilitat i es troba mancada d'aparcament dissuasiu. Amb tot, el 52% dels viatges en transport públic es fan amb Renfe Operadora, el 31% en autobús i el 16,4% en metro i/o Ferrocarrils de la Generalitat.

A l'hora d'accedir a l'estació de tren del Masnou, el 38,5% dels usuaris alellencs declaraven fer-ho, el 2005, en autobús, seguits del 27,3% que ho feien en cotxe com a conductors, del 13,2% que ho feien com a acompanyants, del 16,1% que hi accedia caminant i del 4,8% que hi arribava amb moto.

Font: Pla Estratègic Maresme 2015



#### 4.12.2. Línia Alella – Barcelona.

Des de març de 2007, un total de 13 expedicions en cada sentit cobreixen el servei entre Alella i Barcelona els dies feiners. Aquest nombre es redueix el cap de setmana.

El servei és directe per autopista (on disposa de carril bus a l'entrada a la plaça de les Glòries), tret d'una de les expedicions en què es desplaça per la carretera NII i fa parada al Masnou.

Abans d'entrar a l'autopista, l'autobús realitza cinc parades a Alella: Plaça de Can Lleonart, Creu de la Pedra, Canonge, Avda. dels Rosers/Avda. Badalona, i Can Torras (benzinera).

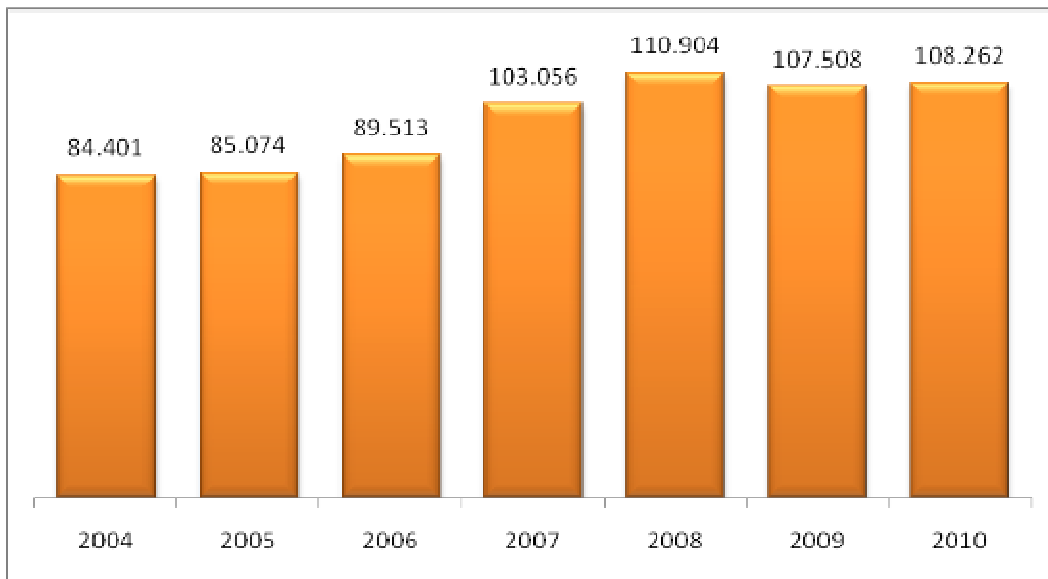
Alella - Barcelona	
<b>DE DILLUNS A DIVENEDRES</b>	
<b>D'ALELLA A BARCELONA</b>	
Alella	09:45 09:45 09:15 10:00 11:00 12:00 13:15 14:45 16:00 17:00 18:45 20:00 21:45
El Masnou	- - - - - 12:00 - - - - -
Barcelona (Ronda de Sant Pere)	07:15 08:25 09:00 10:45 11:25 12:25 13:25 15:05 16:25 17:50 19:25 20:40 22:10
Barcelona (Ausià March)	07:15 08:30 10:00 10:45 11:30 12:30 14:00 15:30 16:30 18:00 19:20 20:45 22:15
<b>DE BARCELONA A ALELLA</b>	
Barcelona (Ronda de Sant Pere)	09:15 08:30 10:00 10:45 11:30 12:30 14:00 15:30 16:30 18:30 19:20 20:40 22:10
Barcelona (Ausià March)	07:50 08:35 10:05 10:50 11:35 12:35 14:05 15:35 16:35 18:05 19:55 20:50 22:00
El Masnou	- - - - - 09:10 - - - - -
Alella	09:45 09:15 10:00 11:15 12:30 13:15 14:45 16:00 17:00 18:45 20:15 21:45 22:00
<b>DISSABTE I FESTIUS</b>	
<b>D'ALELLA A BARCELONA</b>	
Alella	09:30 11:00 - *14:00 - 16:00 - 18:30 20:00
El Masnou	- 11:00 - - - 16:00 - - - - -
Barcelona	07:50 11:20 - *14:20 - 16:00 - 18:30 20:00
Barcelona (Ronda de Sant Pere)	10:00 11:00 - *14:30 - 17:00 - 19:00 20:00
<b>DE BARCELONA A ALELLA</b>	
Barcelona (Ronda de Sant Pere)	10:00 11:00 - *14:30 - 17:00 - 19:00 20:00
Barcelona (Ausià March)	08:00 11:30 - *14:30 17:00 19:00 20:00
El Masnou	- 11:00 - *14:00 - - - - -
Alella	10:25 10:00 - *10:00 - 17:00 - 20:00 20:00

A Barcelona, la línia fa dues parades d'anada (Ausià March i Ronda de Sant Pere) i dues més de tornada (Ronda de Sant Pere i Gran Via/Marina), que permeten connectar amb les xarxes d'autobusos i metro de l'EMT.

La dependència barcelonina i la preferència dels usuaris per les connexions directes (sense transbordament o intercanvi modals) es posa de relleu amb la millora introduïda el març de 2007 per l'Ajuntament d'Alella en el nombre d'expedicions diàries. El 2006, amb 9 expedicions diàries en cada sentit en dia feiner, la línia va transportar 89.513 viatgers. El 2008, amb un increment de l'oferta del 33,3% plenament consolidat (12 expedicions diàries en cada sentit), el número d'usuaris va créixer en 21.391 persones (el 19,3%).

L'Estudi d'avaluació dels serveis de TPU d'Alella encarregat per l'Ajuntament l'octubre de 2009 va enquestar 146 usuaris d'aquesta línia. El 95,2% dels desplaçaments de la línia tenien com a matriu origen-destinació Alella i Barcelona (l'1,4% prosseguia fins a l'Hospitalet i el 3,4% fins a Vallromanes). Es tracta de la línia amb l'índex més baix de transbordaments, l'11,6%.

### Evolució del servei de transport públic interurbà Alella-Barcelona-Alella



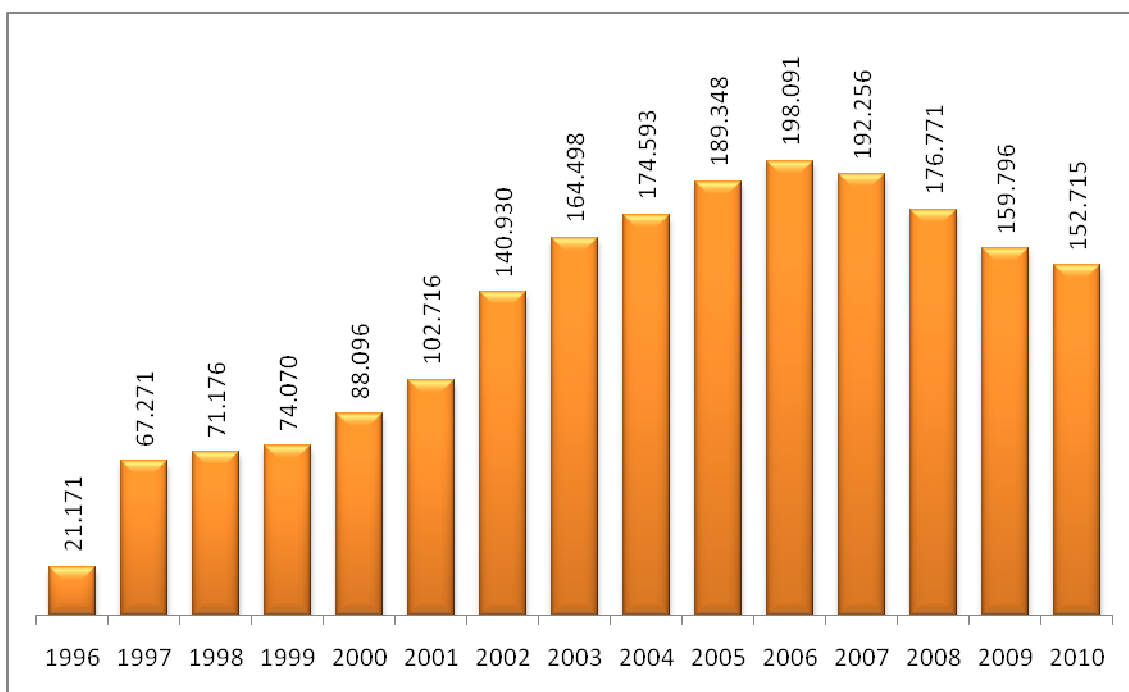
Nota: El març de 2007 va ampliar-se l'oferta en passar de 9 a 12 expedicions diàries en cada sentit.  
 Font: ATM i Ajuntament d'Alella.

#### 4.12.3. Línia Alella Exprés.

La línia uneix el centre urbà, el Centre d'Atenció Primària i les zones habitades situades a l'entorn de la riera de la Coma Fosca i de la carretera BP-5002 amb l'estació de tren del Masnou, amb entrada a través del recinte del port esportiu.

El servei va entrar en funcionament, per iniciativa municipal, el juliol de 1996. Aquell mig any, va transportar 27.171 viatgers, una xifra que ha anat incrementant en la següent proporció:

## Evolució del servei de TPU i del nombre de viatgers



Font: ATM i Ajuntament d'Alella.

L'augment de viatgers s'explica per la millora constant del servei (canvi de vehicles i ampliació d'horaris), així com pels efectes de la integració tarifària. La davallada de viatgers de 2007 ençà obeeix a la millora de l'oferta de transport públic i al consegüent transvasament d'una part de la demanda cap a un nou servei complementari de connexió amb l'estació de tren (antiga línia Alella-Teià, ara Alella Circumval·lació).

Actualment, la línia Alella Exprés consta de 21 parades. Realitza 33 expedicions diàries per cada sentit en dia feiner, entre les 6:05 i les 22:30h, amb una freqüència de pas de mitja hora. El servei també opera en horari reduït el dissabte, entre les 8 i les 21h, i diumenge, entre les 8 i les 14h.

L'Estudi d'avaluació dels serveis de TPU d'Alella encarregat per l'Ajuntament l'octubre de 2009 va enquestar 171 usuaris d'aquesta línia. El 83,6% dels desplaçaments de la línia tenien com a matriu origen-destinació Alella centre i l'estació de tren del Masnou. Es tracta d'una línia amb vocació de llançadora, ja que el 80% dels seus usuaris fan transbordament al tren.

Segons l'Estudi, els guanys de la línia procedeixen en primera instància de nous viatgers (35,7%), seguit del vehicle privat (14,3%).

### 4.12.4. Línia Alella Circumval·lació i Reforç Circumval·lació.

La línia Alella Circumval·lació és hereva d'un servei anterior que es va iniciar el gener de 2003 amb el nom d'Alella Urbanitzacions per connectar els barris de muntanya (Alella Parc, Mas Coll i Can Comulada) amb el centre urbà.

La línia originària va estar operativa fins a febrer de 2006, en què fou reconvertida. El servei es reformulà per ampliar-ne la cobertura horària i geogràfica a altres veïnats. També se'n millorà la freqüència de pas, gràcies a un acord amb l'Ajuntament de Teià que possibilità la posada en marxa d'un servei pendular d'autobús entre les dues poblacions format per dos vehicles. Aquesta línia, coneguda amb el nom d'Alella-Teià, fou substituïda el setembre de 2009 per l'actual Alella Circumval·lació, davant la insuficiència financera de l'Ajuntament de Teià per seguir cobrint el dèficit d'exploració del servei.

Ara com ara, el municipi d'Alella disposa d'un servei d'autobús urbà que realitza 16 viatges diaris per sentit, i connecta diversos barris (Alella Parc, Vallbona, Mas Coll, Can Comulada, Creu de Pedra, Mar i Muntanya, La Gaietana, Canonge i Montals) amb l'estació del tren del Masnou, amb accés des del port del Masnou, passant pel centre d'Alella. Aquesta línia només presta servei els dies feiners.

A les 16 expedicions diàries de l'Alella Circumval·lació cal afegir-ne 5 de supletòries com a conseqüència de l'entrada en funcionament, el setembre de 2009, d'un servei de reforç en hora punta que cobreix la franja que va de les 6:10h a les 10h.

Aquestes línies realitzen un recorregut amb 14 parades en sentit Alella, i 21 en sentit El Masnou.

A continuació es detalla la sèrie històrica d'usuaris d'aquest servei:

Any / Línia	Alella urbanitzacions	Alella-Teià <sup>(1)</sup>	Alella Circumval·lació
2003	10.892		
2004	19.364		
2005	21.981		
2006	3.279 (fins al febrer)	66.398 (des de març)	
2007		89.181	
2008		96.852	
2009		58.973 (fins a juliol)	22.873 (des de l'agost)
2010			65.338

(1) Les dades d'explotació d'aquest servei cal atribuir-les a parts iguals (50%) a Alella i Teià, com correspon a una línia mancomunada de caràcter bascular amb dos vehicles.

#### 4.12.5. Teià-El Masnou-Alella-Barcelona.

Amb data 12 de novembre, la Direcció General de Transport Terrestre va aprovar, d'acord amb el que preveu el Pla de Transport de Viatgers aprovat pel Govern de la Generalitat el 7 de gener de 2009, al posada en marxa d'una nova línia entre el nucli urbà de Teià, el barri del Masnou Alt i els nuclis alellencs d'Ibars Meia i Can Sors amb Barcelona, directe per autopista.

El servei consta de cinc expedicions diàries d'anada i tornada de dilluns a divendres en dia feiner en franges de matí (de 7 a 11h) i tarda-vespre (de 18:30 a 22:15h).

#### 4.12.6. Bus Nit.

Existeix un servei d'autobusos nocturns (línia N80) que connecta Alella (Plaça dels Germans Lleonart i Carrer Guillerries) amb la ciutat de Barcelona i amb diversos municipis de la comarca del Maresme, entre la mitjanit i les 4 de la matinada.

Els autobusos nocturns s'aturen a dues parades al municipi d'Alella, a la plaça dels Germans Lleonart i al carrer Guillerries amb la carretera BP-5002.

Les estacions d'origen i final es troben situada a la Ronda de Sant Pere i a la plaça de Catalunya, respectivament, des d'on es pot connectar amb altres serveis nocturns tant de caire urbà com metropolità.

#### 4.12.7. Servei El Masnou - Alella – Granollers.

Es tracta d'un servei de caràcter setmanal, amb una sola expedició per sentit cada dijous amb destí al mercat setmanal de Granollers. El servei té parada a la carretera BP-5002 en la confluència amb els carrers del Molí i Can Torres (benzinera) i la Rambla d'Àngel Guimerà. La durada del trajecte és de 25 minuts.

#### 4.12.8. Servei municipal de taxi a la carta.

Conscient de l'extensió de la superfície urbanitzada del terme municipal, de les seves dificultats orogràfiques i de la llunyania relativa d'alguns serveis bàsics -factors, tots ells, que condicionen i limiten la prestació del servei de transport públic col·lectiu-, l'Ajuntament d'Alella va arribar a un acord amb el col·lectiu de taxistes locals per implantar un servei de transport a demanda, amb els objectius següents:

- Estendre el dret de transport a tothom.
- Apostar pel transport de proximitat.
- Adaptar la capacitat dels vehicles a les persones transportades.
- Millorar la cohesió social del municipi i l'accessibilitat de determinats veïnats i col·lectius a la xarxa pública de transports i d'equipaments bàsics.
- Impulsar el servei de taxi de la població, facilitant-ne nous clients i donant a conèixer el servei i el col·lectiu professional que el presta.
- Optimitzar els desplaçaments mitjançant la centralització de les demandes de servei.
- Oferir un servei de transport competitiu que actuï com a alternativa a la dependència del vehicle privat.
- Aconseguir una major capil·laritat territorial i un servei ajustat a les demandes de baixa demanda, amb especial atenció a les zones menys densament poblades.

El servei s'adreça als veïns i veïnes d'Alella majors de 65 anys i a totes les persones amb mobilitat reduïda empadronades al municipi. Des de la seva entrada en funcionament, el 15 d'abril i fins al 31 de desembre de 2010, el servei ha atès 203 sol·licituds.

La destinació dels desplaçaments ha estat la següent:

Destinació	%
Piscina municipal	26,32
Plaça de l'Ajuntament	28,95
Casal d'avis (Can Gaza)	7,37
Centre de Salut	25,26
Centre cultural (Can Leonart)	4,21
Policia Local	2,11
Altres	5,79

Font: Ajuntament d'Alella.

El servei de taxi a demanda es presta els dies feiners, de dilluns a divendres entre les 7 i les 20h; té un cost per a l'usuari de 2 euros per cada trajecte, i contempla el trasllat des del seu domicili als principals equipaments públics del municipi (centre de salut, ajuntament, policia local, casal d'avis, complex esportiu) o a qualsevol punt de la xarxa de parades de bus, i a la inversa. Per fer-ne ús

només cal posar-se en contacte telefònic amb l'àrea de Sostenibilitat o enviant un correu electrònic i efectuar la reserva amb una antelació mínima de 24 hores.

#### 4.12.9 Servei de compartició de vehicle

Des d'octubre de 2005, l'Ajuntament d'Alella ofereix la possibilitat als seus ciutadans de compartir vehicle en els seus desplaçaments a través de la plataforma [www.compartir.org](http://www.compartir.org), amb enllaç directe des del web municipal.

El 2009, el servei va registrar 378 usuaris, 80 dels quals van posar el seu vehicle a disposició d'altres viatgers.

Com a conseqüència de tot plegat, 56 cotxes haurien deixat de circular per Alella cada dia i 33,8 tones de CO<sub>2</sub> s'haurien deixat d'emetre a l'atmosfera el 2009.

Dades Generals	
Usuaris/àries	378
Cotxes compartits/dia	80
Reducció cotxes/dia	-52

Costos	
Cost econòmic/any/cotxe	2.116,80€
Cost ambiental/any/cotxe	882,00 Kg/CO <sub>2</sub>

Estalvi	
Estalvi econòmic/cotxe	-1.552,32 €
Estalvi ambiental/cotxe (Kg/CO <sub>2</sub> )	-646,80
Estalvi econòmic/total	-81.109,51 €
Estalvi ambiental/total (Kg/CO <sub>2</sub> )	-33.795,63

**Càlcul fet a partir de les dades següents:**  
 Percentatge de viatges compartits en funció dels anuncis: 21,06%  
 Promig Km per trajecte: 12Km  
 Dies laborables: 220  
 Promig d'ocupació vehicle: 2,91  
 No s'hi han imputat els costos indirectes del vehicle

Font: [Compartir.org](http://Compartir.org)

#### 4.13. Utilització i valoració dels serveis de transport públic.

A continuació es recullen diversos aspectes relacionats amb la utilització del TPU, prenent com a base les respostes recollides en el conjunt de l'àrea funcional d'Alella, El Masnou i Teià.

Servei de transport	L'utilitza	No l'utilitza	Nombre de persones que el fan servir	Viatges per setmana	Valoració (d'1 a 5)
Alella Exprés	34,1%	65,9%	2.441	1,65	3,89
Alella-Barcelona	3,3%	96,7%	233	2,20	4,00
Bus nocturn	9,9%	90,1%	709	1,10	3,83
Renfe	61,9%	39,0%	4.369	1,79	3,82

Font: Projecte d'integració dels serveis de transport públic de viatgers interiors a l'àrea funcional dels municipis del Masnou, Alella i Teià (Cinesi, 2005).

Entre maig i abril de 2009, l'Ajuntament va encarregar un estudi per conèixer l'aforament de les línies de TPU Alella Exprés i Alella-Teià un dia feiner.



El dia escollit (un dimecres), l'Alella Exprés va registrar 602 viatgers. Les expedicions amb més passatgers (per sobre de 20) són totes en sentit Alella. En conjunt, aquestes expedicions transporten el 22% d'usuaris diaris.

Expedició	Sentit	Viatgers pugen
7:45	8:00 Alella	43
8:15	8:30 Alella	36
8:45	9:00 Alella	28
9:15	9:30 Alella	24
<b>Total</b>		<b>131</b>

Segons franges horàries, gairebé 1 de cada 3 viatges es realitzava entre les 7 i les 9:30h:

Expedició	Viatgers pugen	% viatgers
7:00 9:30	178	29,57%
9:30 12:30	88	14,62%
12:30 16:00	152	25,25%
16:00 20:00	152	25,25%
20:00 22:30	32	5,32%
<b>Total</b>	<b>602</b>	<b>100,00%</b>

Segons franges horàries i sentits de circulació, hi ha més viatgers en sentit Alella (57%) que en sentit El Masnou (43%).

Les puntes de pujada en sentit ascendent són a primera hora del matí (abans de els 9:30h). En sentit descendent (Renfe El Masnou), les puntes de pujada tenen lloc entre les 16 i les 20h:

Expedició	Sentit	Viatgers pugen	% viatgers
7:00 9:30	Renfe Masnou	37	6,15%
9:30 12:30	Renfe Masnou	37	6,15%
12:30 16:00	Renfe Masnou	76	12,62%
16:00 20:00	Renfe Masnou	96	15,95%
20:00 22:30	Renfe Masnou	14	2,33%
<b>Sentit Renfe Masnou</b>		<b>260</b>	<b>43,19%</b>
7:15 9:30	Alella	141	23,42%
9:45 12:30	Alella	51	8,47%
12:30 16:00	Alella	76	12,62%
16:15 20:00	Alella	56	9,30%
20:15 22:30	Alella	18	2,99%
<b>Sentit Alella</b>		<b>342</b>	<b>56,81%</b>
<b>Total</b>		<b>602</b>	<b>100,00%</b>

Les parades amb més usuaris són la del Port del Masnou (Renfe) i Can Lleonat:

Parada	Pugen	Baixen	Total
Port Esportiu	303	235	538
Pl. R. Cristina	8	12	20
Ctra. Gran. - Moli	8	19	27
Gran. - Can Torres	11	20	31
Riera - Llorer	21	28	49
Riera - Charly Rivel	28	29	57
Riera - Lleonard	126	69	195
Guimerà - Corbera	2	79	81
Heures - Vallbona	3	27	30
Centre de Salut	25	39	64
Borrell - Estrada	11	19	30
Escoles Pies	17	4	21
Boronat Comulada	12	5	17
Riera - Can Sans	22	8	30
Camèlies	1	1	2
Rosers - Badalona	4	8	12
<b>Total</b>	<b>602</b>	<b>602</b>	<b>1204</b>

La majoria d'usuaris en sentit Alella pugen al Port esportiu del Masnou procedents del tren (303 usuaris, el 89% dels que pugen), mentre els que baixen de l'autobús ho fan de forma repartida entre les diferents parades, essent la més important la d'Àngel Guimerà, al centre urbà, amb 79 usuaris (el 26% dels que baixen).

En canvi, en sentit Masnou passa a l'inrevés: els usuaris accedeixen a l'autobús de forma repartida entre les diferents parades, essent la principal la de Can Lleonart, amb 125 usuaris (el 48% dels que pugen), i la majoria baixa al Port esportiu (296 usuaris, el 79%).

En general, es compleixen els horaris establerts a l'inici i final del recorregut:

#### PARADA CENTRE DE SALUT SENTIT MASNOU

Frecuencia	n	%
Surt avanç (+2 minuts)	3	9,68%
Puntual	23	74,19%
Surt amb retard (+ 2 minuts)	5	16,13%
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>

#### PARADA PORT ESPORTIU/RENFE MASNOU SENTIT ALELLA

Frecuencia	n	%
Surt avanç (+2 minuts)	1	3,23%
Puntual	28	90,32%
Surt amb retard (+ 2 minuts)	2	6,45%
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>

El 2005, la valoració mitjana de la línia Alella Exprés era de 3,89 sobre 5. El servei era utilitzat per dues terceres parts dels residents. D'aquests, el 6% l'utilitzava a diari, mentre que el 49% el feia servir esporàdicament. El 4% dels residents desconeixien la seva existència.

Pel que fa a l'antiga línia Alella-Teià, el dia escollit (un dijous), va registrar 452 viatgers, repartits en dos autobusos. Tot i que la línia ha estat substituïda per l'Alella Circumval·lació, es transcriuen aquelles conclusions de l'estudi que són extrapolables al servei actual, ja que, a nivell municipal, el recorregut s'ha mantingut inalterable –amb la sola cancel·lació de la parada del nucli d'Ibars Meia- i la freqüència de pas s'ha incrementat de forma ostensible.

En el recorregut entre Alella i l'estació de Renfe del port del Masnou hi van pujar 262 viatgers (el 57%); i en van baixar 256.

Les expedicions amb més viatgers en sentit El Masnou són les compreses entre les 8 i les 9h, entre les 14 i les 14,30h, i entre les 17 i les 19:30h, amb algunes oscil·lacions.

Les expedicions amb més viatgers en sentit Alella són les compreses entre les 7:30 i les 8:30h, entre les 9:30 i les 10h, i entre les 19:30 i les 20h.

La distribució dels viatgers per parades situades al terme d'Alella fou la següent:

Parada	Pugen	Baixen	Total
Centre de Salut	14	13	27
Antoni Borell – Marià Estrada	1	1	2
Escoles Pies	1	6	7
Plaça dels Països Catalans	3	3	6
Cerdanya	2	5	7
Placeta de Mas Coll	11	13	24
Vallespir	3	7	10
Bononat de Comalada	1	0	1
Av. Mil·lenari – Cep	4	2	6
Av. Mil·lenari – Avet	12	12	24
Can Sans	5	1	6
Can Lleonart	36	24	60
Riera principal – Charles Rivel	0	0	0
Creu de Pedra	4	0	4
Av. Alella – Girona	6	1	7
Av. Alella – Núria	7	11	18
Maresme – Àfrica	10	6	16
Rosa Sensat (Institut Mediterrània)	4	11	15
Renfe El Masnou (port esportiu)	116	81	197
Ibars Meia	1	6	7
Creu de Pedra (poliesportiu)	0	6	6
Àngel Guimerà – Corbera	4	21	25
Carretera de Granollers – Marià Estrada	0	3	3
Alella Parc	3	5	8
Salvador Dalí	10	12	22
Gaudí – Josep Carner	1	9	10
Escorxador	0	0	0

Dels 262 desplaçaments entre Alella i l'estació de Renfe del Masnou, l'estudi d'aforament constata que 84 es podrien realitzar, alternativament, amb l'Alella Exprés; 151 solament es podien realitzar seguint el recorregut per les urbanitzacions d'Alella i 27 viatges es realitzaven entre Alella i Teià (la majoria dels quals, entre la zona baixa d'Alella i el carrer de Rosa Sensat del Masnou i el barri d'Ocata i Santa Madrona del Masnou).

El 2005, la valoració mitjana del TPU d'Alella era de 3,71 sobre 5. El servei era utilitzat pel 21,4% del residents. D'aquests, el 12,3% l'utilitzava a diari, mentre que el 48% el feia servir esporàdicament. El 2% dels residents desconeixien la seva existència. El 2008, la percepció ciutadana havia millorat en relació a 2005 i la valoració mitjana era de 7,83 sobre 10 (3,92 sobre 5).

El 2005, la valoració mitjana de la línia interurbana Alella-Barcelona era de 4 sobre 5. El servei era utilitzat pel 3,3% del residents. D'aquests, el 33% l'utilitzava a diari, mentre que el 53% el feia servir esporàdicament.

El 2005, la valoració mitjana del servei d'autobús nocturn era de 3,82 sobre 5. Aleshores, les línies amb cobertura al municipi eren dues: l'N80 i l'N81. El servei era utilitzat pel 10% del residents. D'aquests, l'11% l'utilitzava a diari, els dies feiners, mentre que el 71% l'utilitzava de tant en tant.

El 2005, la valoració mitjana del servei de Renfe era de 3,82 sobre 5. El servei era utilitzat pel 61% del residents. D'aquests, el 5% l'utilitzava a diari, el 16% els dies feiners i el 51% el feia servir esporàdicament.

#### 4.14. Conclusions.

- Alella és un municipi residencial amb una forta vinculació funcional amb l'àrea metropolitana: Només el 15% dels habitants són nascuts al mateix municipi i el 75% de la població ocupada resident treballa fora del municipi.
- Es produeixen importants moviments d'entrada i sortida en puntes horàries de matí i tarda-vespre de mobilitat obligada: el 50% dels treballadors del municipi viu fora del municipi, el 61% dels desplaçaments de mobilitat obligada van fora del municipi i el 20% des desplaçaments de mobilitat obligada vénen de fora.
- Es fa una utilització massiva del vehicle privat com a principal mitjà de transport, tant per a viatges interns (50%) com externs (77%).
- Quant a mobilitat obligada:
  - a) En treball, les destinacions són gairebé el triple dels orígens. Aquesta xifra tendeix a la baixa, lleugerament.
  - b) En estudi, les destinacions gairebé doblen els orígens, en bona part a causa dels estudis universitaris a Barcelona.
  - c) L'entorn metropolità motiva i concentra la majoria dels viatges: Barcelona, Badalona, Montgat i El Masnou.
- El percentatge de desplaçaments a peu i/o bicicleta a nivell intern és baix
- Se'n fa un ús encara baix del transport col·lectiu, tot i que el número global d'usuaris ha mantingut una línia clarament ascendent fins a 2008.
- Fins a la irrupció de l'escenari de crisi econòmica, el 2008, es detectaven dues dinàmiques en l'ús del transport públic:
  - a) Transvasament de viatgers entre les línies urbanes (Alella Exprés i Alella Circumval·lació) fruit de l'increment de freqüències de la segona.
  - b) Guany de viatgers de la línia directa interurbana Alella-Barcelona en detriment de les dues primeres, a partir de la lògica que els transbordaments penalitzen la fidelitat dels usuaris.
- Després de dos anys amb pèrdua d'usuaris, el 2010 s'ha recuperat la demanda amb un augment del 4,4% en el conjunt de les línies Alella Exprés, Alella Circumval·lació i Alella-Barcelona.

## 5. Xarxa viària.

### 5.1. Caracterització de la xarxa viària bàsica.

La xarxa viària bàsica que comunica Alella amb la resta del territori està formada per vies de diferent nivell:

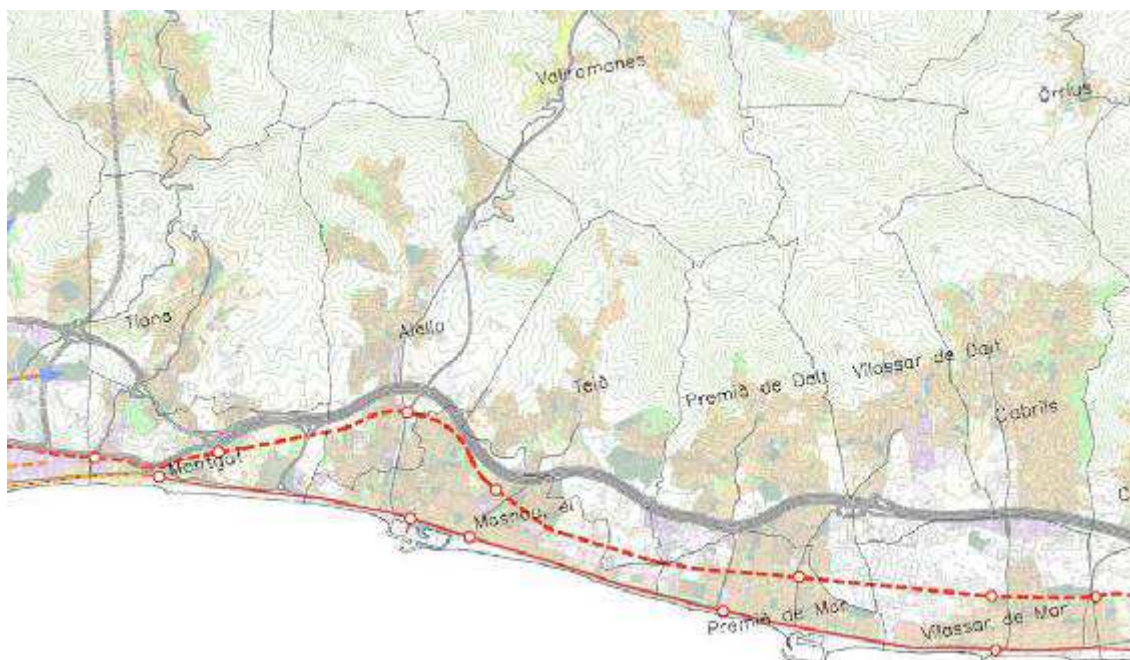


Font: PLSV (Intra, 2009)

- 1) **Carretera BP-5002:** Aquesta via uneix el Masnou amb Granollers, creua el municipi de Nord a Sud. En el tram urbà té la consideració de travessia urbana i constitueix, juntament amb la riera de la Coma Fosca, una de les principals vies interna estructuradores de la mobilitat interna. Es tracta d'una via intercomarcal que és competència de la Diputació de Barcelona (des de la N-II fins a l'accés de la C-32) i de la Generalitat de Catalunya (des de la C-32 fins a Granollers).
- 2) **Autopista C-32:** Aquesta via de pagament creua el municipi d'Est a Oest, i divideix el municipi en dues meitats. Disposa d'un accés directe a Alella (sortida 86), que alhora també serveix dóna servei al Masnou o Teià, la qual cosa agreuja la situació de la xarxa viària local. Connecta el municipi amb Barcelona i el Maresme.
- 1) **Carretera N-II:** No discorre pel municipi, si bé hi juga un paper rellevant atesa la seva proximitat als veïnats d'Alella de Mar (a través dels quals s'hi té accés) i la seva condició d'alternativa gratuïta a l'autopista C-32 i de vial d'accés a determinats indrets del Masnou (sector comercial, en direcció a Premià de Mar, p.e).

## 5.2. Escenaris de futur de la xarxa bàsica.

A l'entorn del municipi d'Alella es plantegen diverses ampliacions de la xarxa viària, que dibuixaran un escenari en l'àmbit de les comunicacions intermunicipals substancialment diferent:



PTMB (2010).

Font:

- a) Variant de la carretera BP-5002, la qual cosa implicaria el trasllat de l'actual carretera als afores del municipi. El planejament urbanístic municipal i el planejament sectorial vigents contemplen la seva traça a través de la vall de Rials.

Respecte d'aquest traçat, es contempla una alternativa més propera al municipi i en túnel per tal de reduir l'afectació sobre aquest espai obert, tal com preveu el PTMB.

- b) Possible eliminació del peatge de l'autopista C-32 i noves sortides de l'autopista a Masnou i Teià.
- c) Construcció de calçades laterals a la C-32, a tots dos costats del corredor de l'autopista, com a variant de l'N-II. L'octubre de 2010, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat va aprovar l'estudi informatiu EI-NB-08060 per a la millora d'accessibilitat al Maresme de la carretera C-31 entre els punts quilomètrics 216+800 i 232+500 entre Montgat i Argentona, i l'estudi d'Impacte Ambiental de la Ronda del Baix Maresme (Clau IA-NB-08060).

L'Ajuntament d'Alella va formular-hi al·legacions en contra de la proposta i a favor de l'adopció de mesures efectives de foment del transport públic per carretera, en la mateixa lògica de les al·legacions i suggeriments presentats en motiu de la tramitació del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya, del Pla de Transport de Viatgers de Catalunya i del PTMB.

- d) Camí o Carretera dels Sis Pobles, carretera de tipus secundari que uniria les poblacions de muntanya del Maresme des de Tiana fins a Cabrera resseguint la traça històrica del Camí del Mig.

### 5.3. Caracterització xarxa viària interna.

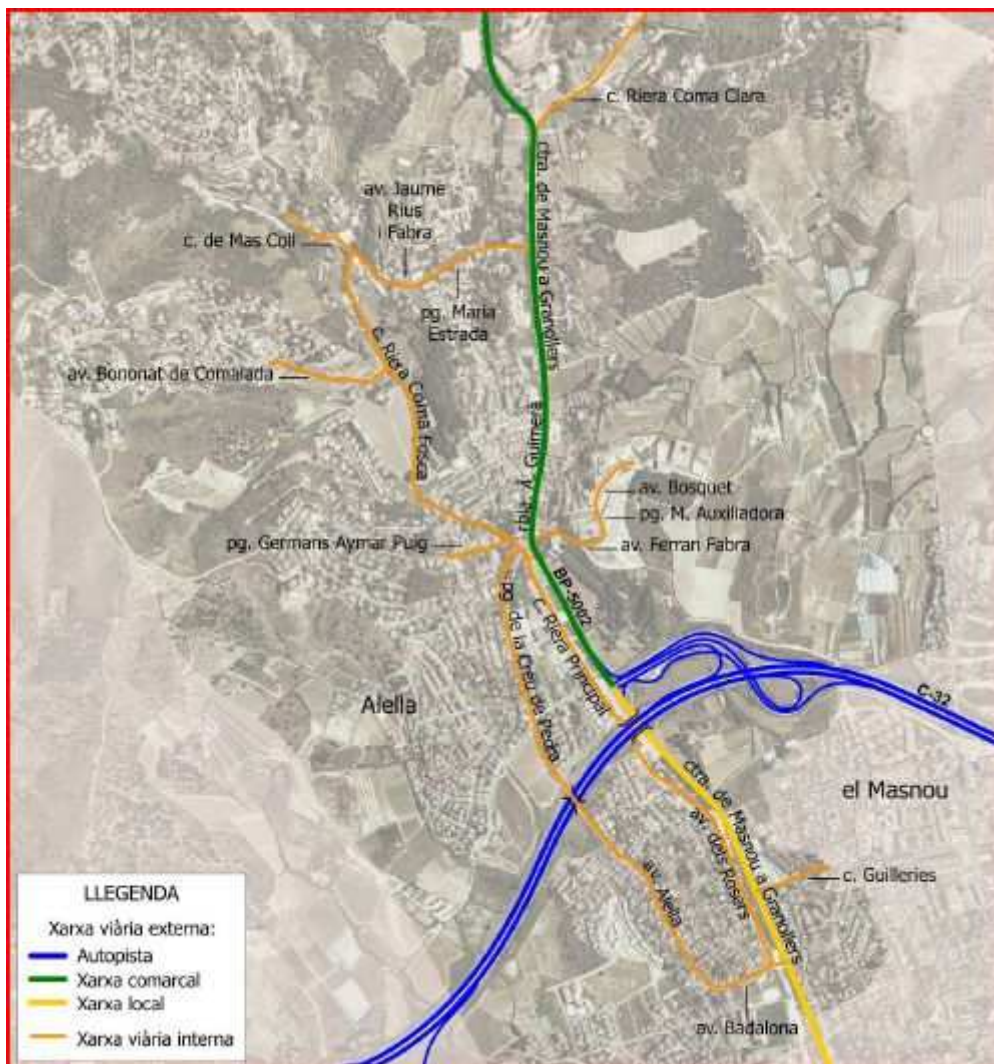
La xarxa bàsica interna del municipi d'Alella es veu condicionada per les característiques físiques del municipi.

#### a) La vialitat dels nuclis residencials.

L'orografia sobre la qual s'assenten les urbanitzacions –i especialment les de la meitat Nord- ha condicionat la seva morfologia, que ha aprofitat les corbes de nivell per aprofitar espais poc o gens aptes per ser edificats, la qual cosa ha generat una xarxa de vials seguint un esquema arbori mancat de continuïtat.

#### b) La vialitat transversal.

Les característiques físiques dels pocs vials transversals existents (Passeig de Marià Estrada, centre urbà) condicionen la possibilitat d'un funcionament en malla. L'estructura arbòria de torrents i rieres conforma l'estructura viària bàsica.



Font: PLSV (Intra, 2009).

Aquesta realitat física porta a l'existència de diversos punts de conflicte viari a les confluències del torrent de Vallbona i la Rambla d'Àngel Guimerà i, especialment, a la riera a la plaça dels Germans Lleonart. La riera Coma Fosca recull la totalitat dels trànsits procedents dels barris de Mas Coll, Cal Doctor, Can Comulada i Nova Alella, i part dels trànsits de l'Eixample. La BP-5002 recull els trànsits d'Alella Parc, Font de la Cera, Can Magarola, Vallbona, el Rost i una part del centre urbà.

L'estructura del trànsit actua en dos sentits: pujada i baixada, la qual cosa origina també dificultats i problemes de trenat.

Els nuclis d'Alella Mar, Canonge i Can Sors, pengen de la vialitat principal de l'eix de la BP-5002. S'identifica un cert funcionament en xarxa als nuclis d'Alella Mar a través de l'avinguda d'Alella, que té connexió amb l'Eixample a través de l'únic pont que hi ha sobre l'autopista.

L'accés principal als barris d'Alella de Mar, situats al marge dret de la Riera d'Alella, es reparteix entre els carrer Llorer, Badalona i Rosa Sensat (aquest darrer, en terme municipal del Masnou). La vialitat de Can Sors, a l'altra banda de la BP-5002, depèn en primer lloc del carrer Guilleries i, secundàriament, dels carrers del Molí i Mediterrània. El carrer Guilleries acumula molt volum de trànsit amb destinació al Masnou nord i Teià.

Segons la radiografia del Pla Local de Seguretat Viària 2009-2012 (Capítol 4.2.2, 'La xarxa bàsica interna') la xarxa bàsica interna d'Alella, fortament condicionada per la topografia i les rieres, la componen principalment les següents vies:

- La rambla Àngel Guimerà, tram urbà de la carretera BP-5002. Es configura com a eix principal nord – sud, dins del nucli urbà d'Alella. En aquesta via conflueix el trànsit de pas de la carretera, junt amb el trànsit intern d'Alella i el procedent dels ramals que connecten amb els nuclis residencials d'Alella.
- La Riera Principal, amb continuïtat amb l'avinguda dels Rosers, amb traçat paral·lel a la BP-5002, es configura com a alternativa de pas a la carretera de Granollers.
- La Riera de la Coma Fosca, que recull la totalitat dels trànsit procedent dels nuclis de Mas Coll, Can Comulada, Cal Doctor i Nova Alella, i part dels trànsits de l'Eixample.
- El passeig de Marià Estrada, via transversal interna al nucli urbà, de connexió entre la BP-5002 i la Riera de la Coma Fosca.
- L'avinguda d'Alella, que queda connectada amb el nucli de l'Eixample amb un pont sobre l'autopista que enllaça amb el passeig de la Creu de Pedra.
- El carrer de les Guilleries, vial d'accés al nucli de Can Sors, així com entrada i sortida de trànsit amb origen o destinació al Masnou Nord i Teià.

Aquestes vies es creuen en una sèrie de nusos amb una intensitat de trànsit molt important. El nus més rellevant es situa a la confluència entre la Rambla Àngel Guimerà, la Riera Principal i la Riera Coma Fosca, al voltant de la plaça dels Germans Lleonart.

#### 5.4. Tipus de vies.

La xarxa viària del municipi es divideix en quatre tipus de carrers:

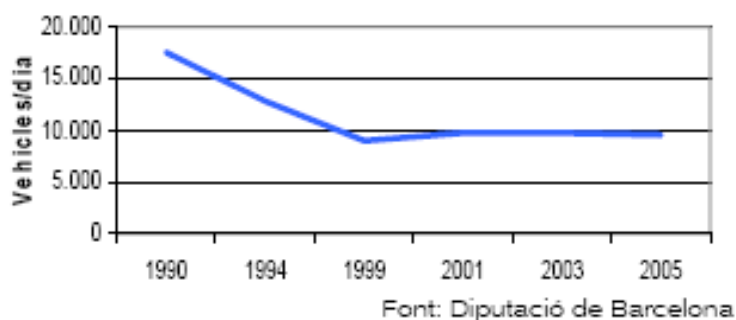
- 1) **Les vies principals:** Són aquelles que suporten les majors intensitats de trànsit; en general són les que disposen de majors dimensions, tot i que generalment tampoc no es tracta de seccions gaire generoses.
- 2) **Les vies principals internes:** Són vies que suporten intensitats de trànsit menors que les vies principals, però tenen un paper destacat en la mobilitat interna.
- 3) **Les vies secundàries:** Són totes aquelles que serveixen per accedir a les vies principals i als domicilis. Aquest tipus de via presenta variabilitat de secció segons els barris.
- 4) **Els carrers per a vianants o de prioritat invertida** es concentren bàsicament a l'entorn del centre urbà, el Sot del Marquès, La Gaietana i Mar i Muntanya, i es caracteritzen per la prioritat dels vianants i la restricció/prohibició que hi circulin vehicles. Segons l'estimació feta pel Pla Local de Seguretat Viària, representaven el 8,6% de la xarxa viària del municipi.



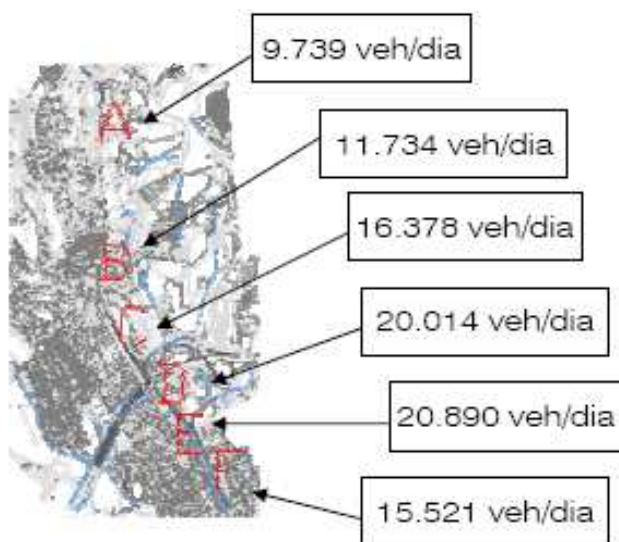


## 5.5. Quantificació de l'ús de la xarxa.

### 5.5.1. Evolució històrica de la intensitat de trànsit a la carretera BP-5002.



### Quantificació de l'ús de la xarxa BP-5002



Font: Diputació de Barcelona

### Evolució de la distribució de vehicles pesants que circulen per la BP-5002 en els darrers anys. Període 1999-2005

		IDM (veh/dia)	% Sentit Masriou	% Sentit Granollers	% Total de trànsit
Any 1999	EA0086	919	24,0%	76,0%	9,2%
	EA0088	2035	93,0%	7,0%	29,0%
Any 2001	EA0086	600	32,0%	67,0%	5,5%
	EA0088	403	52,5%	47,5%	4,0%
Any 2003	EA0086	555	55,0%	45,0%	4,5%
	EA0088	425	49,5%	50,5%	5,0%
Any 2005	EA0086	900	51,0%	49,0%	9,5%
	EA0088	402	51,7%	48,3%	5,0%

La carretera BP-5002 entre el Masnou i Granollers va patir una substancial caiguda de la intensitat de vehicles amb l'obertura del túnel de Parpers (B-40) entre Mataró i la Roca del Vallès, l'any 1994, especialment pel que fa a vehicles pesants.

Memòria descriptiva i justificativa

Aprovació provisional

En l'actualitat, gairebé el 40% del trànsit que hi circula pel municipi d'Alella és trànsit de pas. Cal destacar, igualment, que gran part dels moviments que es registren en aquesta via al tram urbà d'Alella tenen com a origen o destinació el peatge de la C-32.

A la zona nord del peatge, la intensitat de trànsit presenta una punta al matí en sentit mar i una altra a la tarda en sentit contrari. Aquesta segona té menor intensitat, però és més estesa en el temps.

El trànsit que hi ha entre la Rambla Àngel Guimerà i el passeig de Marià també està vinculat a l'accés al peatge tot i que al matí hi ha forta influència de la mobilitat interna i de moviments tant d'Alella com d'altres poblacions del Baix Maresme en sentit muntanya (Vallès), i a la tarda en menor mesura en sentit mar (tornada a casa).

Als aforaments practicats al sud del peatge i al nord del carrer Guilleries el trànsit està clarament associat a l'accés al peatge, amb puntes de trànsit al matí en sentit muntanya i en sentit mar a la tarda.

Al sud del carrer Guilleries, el trànsit és força sostingut al llarg de tota la jornada, amb una punta de trànsit en sentit mar al matí associada a la incorporació de vehicles a l'N-II.

Quant als tipus de vehicle que circulen per la BP-5002, el trànsit de turismes és el predominant (entre el 60 i el 75%). El trànsit de vehicles pesats de més de 2 eixos és sensiblement més important a la zona nord del carrer Guilleries que a la resta de punts.

### 5.5.2. Aforaments i nivell de saturació.

Punt aforament	Sentit	Int.Diàr	I.H.P. Matí	H.P. Matí	I.H.P. Tarda	H.P. Tarda	Index de variació	Index de saturació
BP-5002 (Sud Can Magarola)	Mar	4.819	412	8 a 9h	481	18 a 19h	49,30%	0,3206
BP-5002 (Nord Can Magarola)	Muntanya	4.920	590	8 a 9h	299	18 a 19h	41,80%	0,3933
Rbla.Àngel Guimerà	Mar	5.412	343	8 a 9h	467	18 a 19h	57,40%	0,3113
Rbla.Àngel Guimerà	Muntanya	6.322	603	8 a 9h	497	17 a 18h	51,90%	0,42
BP-5002 (Nord del peatge)	Mar	7.519	796	7 a 8h	332	17 a 18h	46,30%	0,5306
BP-5002 (Nord del peatge)	Muntanya	8.859	479	9 a 10h	770	19 a 20h	59,60%	0,5133
BP-5002(Sud del peatge)	Mar	9.790	542	8 a 9h	889	20 a 21h	59,20%	0,5926
BP-5002(Sud del peatge)	Muntanya	10.224	1046	8 a 9h	638	17 a 18h	50,40%	0,6973
BP-5002 (Nord de Guilleries)	Mar	10.386	527	8 a 9h	844	18 a 19h	61,60%	0,5833
BP-5002 (Nord de Guilleries)	Muntanya	10.504	1.033	8 a 9h	675	17 a 18h	53,00%	0,6886
BP-5002 (Sud de Guilleries)	Mar	7.360	546	8 a 9h	539	18 a 19h	67,30%	0,364
BP-5002 (Sud de Guilleries)	Muntanya	8.161	559	7 a 8h	593	17 a 18h	69,30%	0,3953
Carrer Guilleries	Riera	4.945	527	8 a 9h	303	17 a 18h	50,40%	0,3513
Carrer Guilleries	Can Gors	6.345	275	9 a 10h	608	20 a 21h	53,40%	0,4053
Riera Fosca (Nord Pl.G.LLeonart)	Mar	3.573	446	8 a 9h	279	17 a 18h	41,80%	0,2973
Riera Fosca (Nord Pl.G.LLeonart)	Muntanya	3.448	185	9 a 10h	314	20 a 21h	57,50%	0,2093
Riera Fosca (Sud de rotonda)	Mar	2.543						
Riera Fosca (Sud de rotonda)	Muntanya	2.034						

Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005).

### 5.5.3. Quantificació de l'ús de la Riera Coma Fosca.

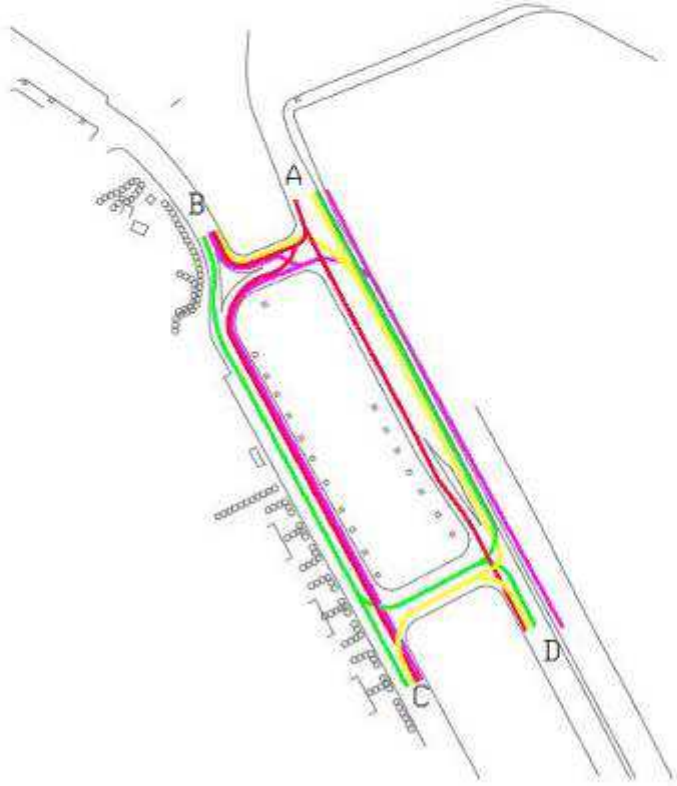
El trànsit a la Riera Fosca, a l'entorn de la plaça dels Germans Lleonart, presenta una intensitat diària al voltant dels 7.000 vehicles/dia, gairebé la meitat exacta en cada sentit.

El trànsit en sentit mar presenta una punta de trànsit notable al matí, al voltant de les 9h, coincidint amb l'entrada a l'escola. En sentit contrari, el trànsit no presenta puntes destacables.

Al giratori de la Coma Fosca, el torrent de Can Comulada i el carrer de les Quatre Torres, la Riera Fosca presenta una intensitat de trànsit de més 2.500 vehicles/dia en sentit mar, i de poc més de 2.000 vehicles/dia en sentit muntanya.

#### 5.5.4. Riera Principal - Plaça dels German Lleonart.

DISTRIBUCIÓ MOVIMENTS HORTA DE LA RECTORIA						
MOVIMENTS	matí	% matí	migdia	% migdia	Tarda-Nit	% tarda
A-B	53	2,40%	81	5,40%	59	3,60%
A-C	101	4,60%	81	6,10%	65	3,90%
A-D	626	26,80%	434	29,20%	501	30,20%
B-C	116	5,30%	41	2,80%	64	3,90%
B-D	255	11,70%	118	7,90%	135	8,10%
B-A	139	6,40%	61	4,10%	33	2,00%
C-D	40	1,80%	15	1,00%	11	0,70%
C-A	81	3,70%	43	2,90%	25	1,50%
C-B	7	0,30%	12	0,80%	5	0,30%
D-A	585	26,90%	400	26,90%	496	29,90%
D-B	135	6,20%	154	10,30%	228	13,80%
D-C	37	1,70%	38	2,60%	41	2,50%

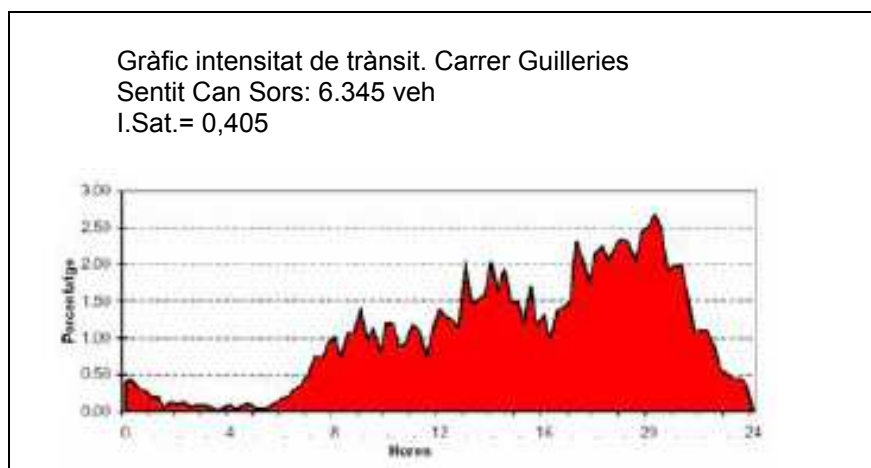
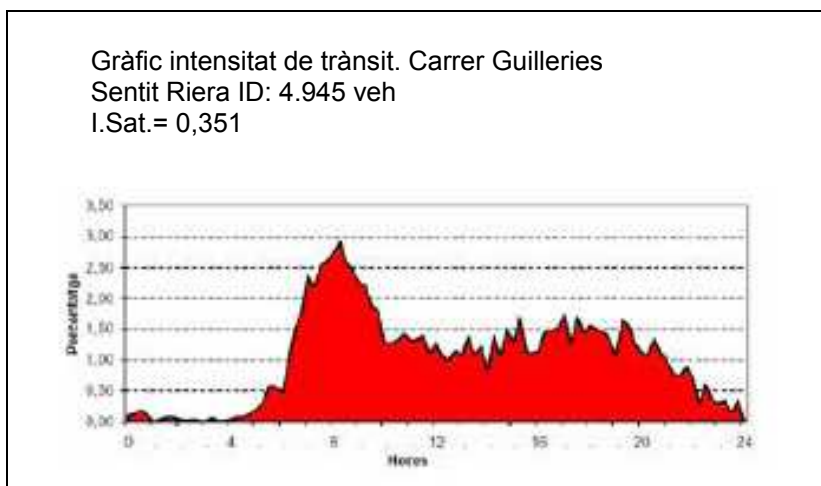
El mapa mostra la Riera Principal amb quatre punts clau etiquetats com A, B, C i D. Les línies de moviment són colorades: vermell, groc, verd i blau, representant diferents direccions de trànsit. Les línies vermells i grocs semblen indicar un flux més intens, especialment cap a i des de la zona A i D.

Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005).

La Riera Principal presenta un sentit de trànsit dominant de vehicles en sentit mar (70%). Les intensitats de trànsit en aquest punt se situen al voltant de 4.000 vehicles/dia.

Els moviments amb origen o destinació la Riera Principal no representen en cap cas més del 20% del total dels moviments que es produeixen al giratori de la plaça dels Germans Lleonart. Aquest percentatge és molt inferior si només es tenen en compte els moviments amb origen la Riera Principal; ja que no representen més del 7% del total de moviments de a cruïlla en cap de les franges horàries.

### 5.5.5. Carrer Guillerries.

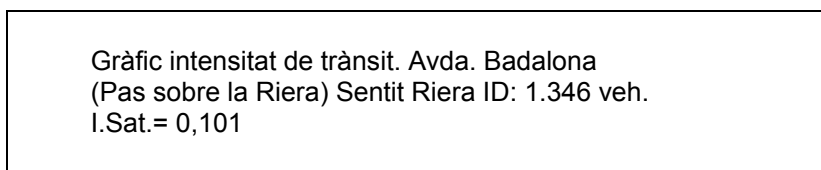


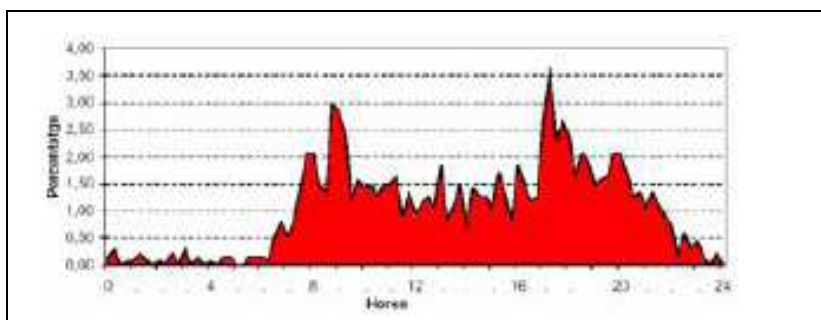
El trànsit al carrer Guillerries presenta distribucions diferents segons el sentit de circulació. La intensitat total de trànsit era d'11.290 vehicles/dia el 2005, abans de la reordenació i semaforització de la cruïlla que s'ha dut a terme recentment.

En sentit riera hi ha una punta de trànsit al matí, mentre que en sentit Can Sors, aquesta es produeix al voltant de les 20h. El percentatge de vehicles pesants que circulen per aquesta via és del 10%.

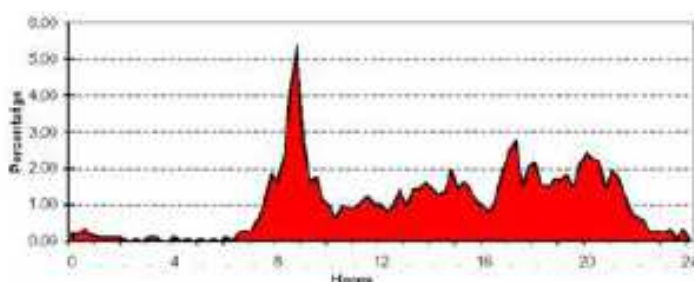
### 5.5.6. Avinguda de Badalona.

El trànsit en sentit Alella a l'avinguda de Badalona, presenta una punta de trànsit marcada entre les 8h i les 9h. En sentit BP-5002, el trànsit presenta dues puntes: una al voltant de les 9h, i una segona al voltant de les 17h, que és major que la del matí. El trànsit de vehicles pesants per aquest punt representa tan sols l'1%.





Gràfic intensitat de trànsit. Avda Badalona  
(Pas sobre la Riera) Sentit Alella ID: 1.779 veh.  
I.Sat.= 0,161



### 5.5.7. Passeig de la Creu de Pedra / Avinguda d'Alella.

Es tracta d'un eix d'un sol sentit de circulació entre la plaça de l'Art i el carrer Lleida. El trànsit presenta puntes d'intensitat al matí i a la tarda, especialment en el punt de connexió entre el passeig de la Creu de Pedra i la Riera Fosca coincidint amb l'horari d'entrada i sortida de l'escola. El trànsit de vehicles pesants és inferior al 3 %.

### 5.5.8. Passeig de Marià Estrada.

**Distribució del trànsit amb origen o destinació Torrent Vallbona.**

Origen	Destí:	Marià Estrada	Marià Estrada
Torrent Vallbona		Oest	BP-5002
Matí	IH	25	80,00 %
Tarda	IH	10	70,00 %
Vespre	IH	17	76,92 %

Destí	Origen	Marià Estrada	Marià Estrada
Torrent Vallbona		Oest	BP-5002
Matí	IH	8	25,00 %
Tarda	IH	13	23,08 %
Vespre	IH	8	0,00 %

Aquesta via transversal té una secció insuficient per acollir dos sentits de circulació amb seguretat suficient i un accés d'incorporació a la BP-5002 molt perillós, tant en direcció mar com en direcció muntanya. Aquests condicionants fan que la via presenti un sentit de trànsit clarament predominant: el de vehicles que es dirigeixen des de la carretera BP-5002 cap a l'interior del nucli de Vallbona, Garrofers i Mas Coll (1.200 dels 1.600 vehicles/dia que hi passen).

### 5.5.9. Carrer del Comte de Llar.

Aquesta via, ja en terme municipal del Masnou, té accés a la N-II. La seva utilització amb finalitats d'incorporació a aquesta via per part de veïns del Masnou i dels barris d'Alella de Mar és clara i representa el 96% dels trànsits. Són gairebé 2.400 vehicles els que diàriament fan aquest moviment, mentre que els que el fan en sentit contrari no arriben al centenar.

Aquest carrer experimenta un ús superior durant la temporada de bany, en què l'àrea d'estacionament per temps limitat (zona taronja) situada en terme municipal del Masnou resulta insuficient i l'aparcament s'estén al viari allelenc.

## 5.6. Seguretat viària i Pla Local de Seguretat Viària 2009-2012.

En el municipi d'Alella, durant el darrer quadrienni (2005-2008) s'han produït 267 accidents, el 43% dels quals ha sofert víctimes (114 accidents). Els accidents amb víctimes s'han traduït en 107 ferits lleus, 7 ferits greus i cap mort.

Els atropellaments de vianants representen el 7% dels accidents, per sota de la mitjana catalana (22%).

### Nombre d'accidents amb víctimes

Accidents	2005	2006	2007	2008
Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana	37	26	24	27

### Nombre d'accidents sense víctimes

Accidents	2005	2006	2007	2008
Nombre d'accidents sense víctimes en zona urbana	33	43	40	37

### Nombre de víctimes i lesivitat en accidents en zona urbana

Accidents	2005	2006	2007	2008
Morts	0	0	0	0
Ferits greus	1	0	6	0
Ferits lleus	36	26	18	27

Font: Policia Local i Servei Català de Trànsit.

Dels 114 accidents amb víctimes entre 2005 i 2008, 45 (39,5%) van tenir lloc en els punts i trams objecte d'anàlisi en el PLSV:

- Avinguda Àngel Guimerà (BP-5002 de pk 2,1 a 2,4 aprox.)
- Carrer Riera Principal
- Carrer Guilleries
- Riera Fosca
- Avinguda d'Alella
- Accés i sortida de la C-32 (BP-5002 de pk 1 a 1,5 aprox.)
- Intersecció dels Germans Lleonart

El 29 de juliol de 2010, el ple de l'Ajuntament d'Alella va aprovar el Pla Local de Seguretat Viària (en endavant, PLSV). Es tracta d'un document d'adopció voluntària redactat pel Servei Català del Trànsit que té per objectiu fonamental aconseguir una reducció del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes l'any 2012 respecte de la mitjana de l'últim trienni (anys 2006 a 2008).

### Accidents amb víctimes i objectius de disminució



Font: PSLV (Intra, 2009).

Segons el PLSV (Capítol 9.1.1, 'Mesures físiques i de gestió'), Alella disposa d'una xarxa viària en part ja definida pel que fa a funcionalitat. La concentració de punts d'atracció dona una acumulació d'usuaris en les mateixes vies bàsiques, per la qual cosa cal establir mesures de segregació d'usos o altres que garanteixin la seguretat dels més febles (vianants i bicicletes) en aquest règim compartit de les vies ja que es valora molt difícil la definició de xarxes bàsiques diferenciades per als diferents usuaris.

- Cal establir com a criteri habitual la regulació amb semàfor dels passos de vianants dins de les vies bàsiques.
- Cal actuar sobre els trams de concentració d'accidents.
- Cal augmentar la xarxa de carrers amb prioritat per a vianants o de prioritat invertida. Reduir el nombre de vies amb voreres de menys d'1 m.
- Cal millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en les interseccions més conflictives per tal de reduir el nombre d'accidents en aquests indrets.
- Cal reforçar amb mesures físiques l'acció contra l'estacionament indegut per tal de millorar la visibilitat i seguretat en passos de vianants amb deficiències o amb un nivell superior de risc.
- Cal crear una xarxa de carrils bicicleta.



## 5.7. Punts crítics de la xarxa viària.

1) Confluència de fluxos importants de trànsit amb moviments de trenat:

### a. Plaça dels Germans Lleonart.



L'Estudi de Mobilitat (Idom, 2005) i el PLSV (Intra, 2009) identifiquen aquest nus com a punt crític. Aquest darrer document realitza una proposta de millora en consonància amb la proposta elaborada en l'Estudi de camins escolars d'Alella (Intra, 2009), basada en la dos aspectes:

- Convertir el tram unidireccional de la Riera Principal en bidireccional. Aquesta mesura evitarà que ens fluxos de vehicles procedents dels barris del sud d'Alella hagin de passar necessàriament per la carretera BP-5002. La Riera Principal actuaria com a via paral·lela i alternativa a la carretera. Aquesta mesura descarregaria el semàfor d'entrada al nucli urbà.

- Millora de voreres. El costat de pujada de la carretera BP-5002 no disposa de vorera. El costat de baixada de la Riera Coma Fosca té una vorera amb una amplada suficient per ser punt de camí escolar. Amb la proposta d'actuació es configuren voreres de 3 metres.

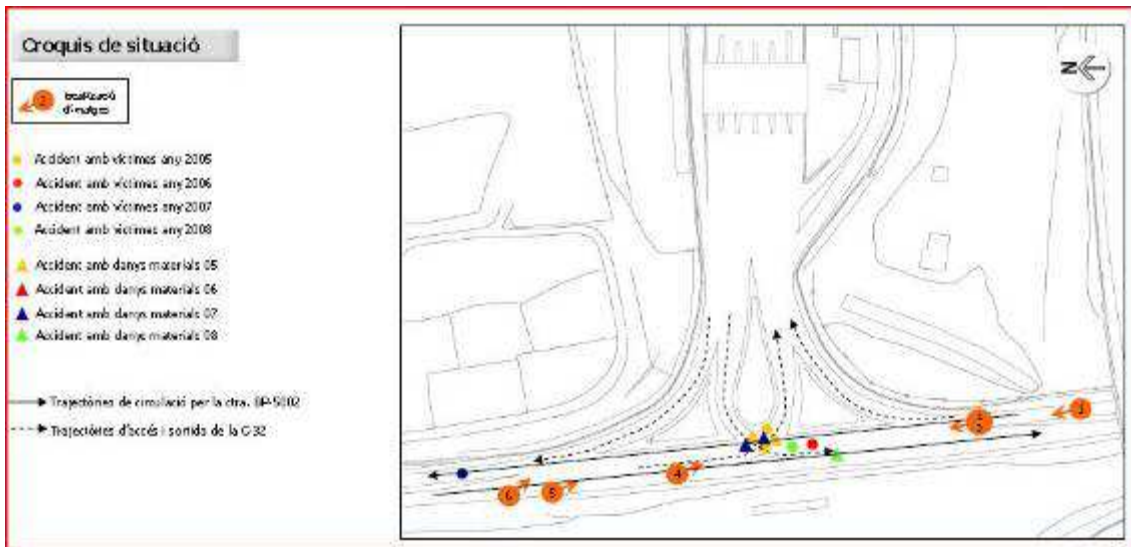
Aquestes mesures es combinaran amb l'establiment d'un nou cicle semafòric

### b. Accés a l'estació de peatge de l'autopista C-32.

Segons l'Estudi de Mobilitat i el PLSV la configuració actual de l'accés de la carretera C-32, tot i ser un encreuament en T delimitat i normal, suposa un risc per als usuaris. Addicionalment s'aprecia que el carril de sortida del peatge cap a la BP-5002 sentit muntanya té un angle excessiu, que fa que els vehicles hagin d'incorporar-se sense visibilitat.

Per tot plegat, es considera que donades les característiques de la via i la problemàtica descrita, la solució del problema suposaria la construcció d'una rotonda a la carretera BP-5002, davant de l'accés al peatge de la carretera C-32. Aquesta rotonda respectaria, íntegra, l'amplada de la Riera Principal, per tal de no hipotecar el seu arranjamant com a passeig o via cívica estructuradora previst al POUM. Una rotonda de dos carrils, amb diàmetre extern de 40 metres, suposaria:

- Evitar el conflicte entre trajectòries de vehicles circulant i d'accés al peatge;
- Disminuir la velocitat dels vehicles a l'entrada del nucli urbà d'Alella, remarcant que estan transitant per zona urbana.
- Resoldre els conflictes esmentats sense disminuir la capacitat de la via, evitant la creació de retencions que sorgirien com a conseqüència d'altres mesures possibles a la intersecció (com ara la semaforització, mesura que es descarta).



Font: PLSV (Intra, 2009).

2) Punts amb dificultat d'accés per alta intensitat de trànsit al viari principal (conflictes d'influència local):

- Cruïlla de la carretera BP-5002 i l'avinguda Badalona.
- Accés al barri de Can Magarola.
- Accés al barri d'Alella Parc.
- Cruïlla del passeig de la Creu de Pedra i la Riera Fosca.
- Cruïlla del passeig dels Germans Aymar i Puig i la Riera Fosca.

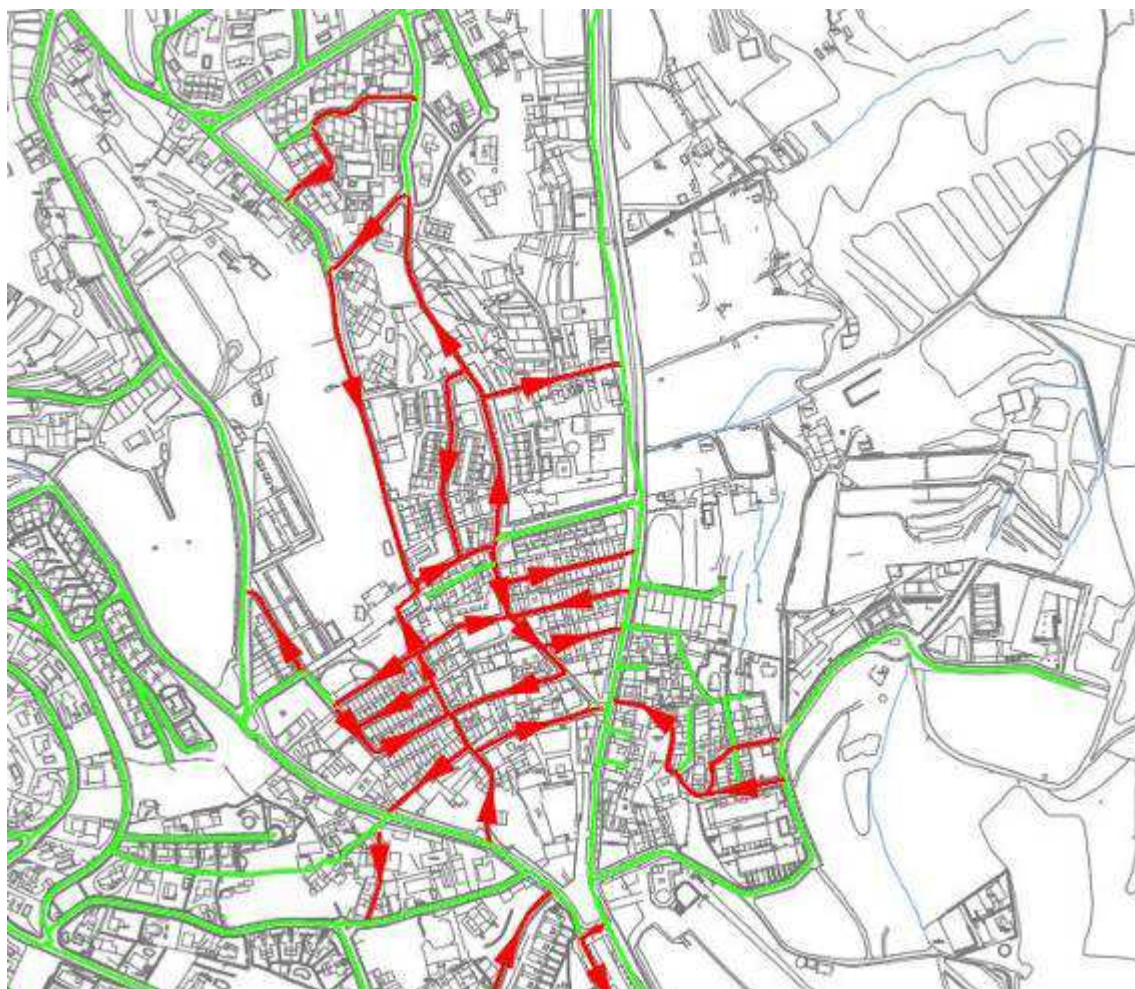
3) Vies amb secció insuficient:

- Passeig de Marià Estrada.

## 5.8. Sentits de circulació.

El municipi d'Alella es caracteritza per una xarxa bàsicament de doble sentit de circulació als barris residencials, llevat del centre urbà i d'alguns carrers interns de zona residencial (La Gaietana, Mar i Muntanya, La Serreta, Can Sors i l'Eixample) en què la circulació és de sentit únic.

Al centre urbà presenta una gran part dels seus carrers en un únic sentit de circulació per la voluntat de pacificació del trànsit i com a conseqüència, també, de les reduïdes dimensions de les seves vies.



Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005).

A les zones d'Alella Mar i l'Eixample amb sentits únic de circulació l'objectiu bàsic és l'increment de la seguretat rodada i l'augment del nombre de places d'aparcament a la calçada.

Amb aquests objectius i tot sovint a petició dels mateixos residents, en els darrers anys s'ha incrementat la proporció de carrers d'un sol sentit a Ibars Meia (carrers Bellavista i Miraflores), Mas Coll (carrers Vallès i La Selva), Alella Parc (Salvador Dalí), centre urbà (carrer de les Quatre Torres i av. de Sant Josep de Calassanç) i l'Eixample (carrers de Pau Vila i Duran Xaus), entre d'altres.

## 5.9. Accessibilitat.

L'Ajuntament d'Alella compta amb un Pla de Millora de l'Accessibilitat aprovat pel Ple el març de 2007 en què s'avalua l'estat de la qüestió a l'espai públic -barri per barri- i els edificis municipals, es detallen i cartografien les anomalies i incompliments de la Llei d'Accessibilitat 20/1991 i el Decret 135/1995, i es quantifiquen les i prioritzen les millores i correccions a aplicar-hi a través del corresponent Pla d'Acció. També el Pla Local de Seguretat Viària s'hi refereix en el seu apartat 4.3.4.

## Persones legalment reconegudes com a disminuïdes, per tipus de disminució (2009)

Any	Tipus de disminució							Total
	Notòrics	Físics no motòrics	Visuals	Auditiu	Psíquics	Malalts mentals	No consta	
2009	104	68	14	17	81	39	0	323
2008	96	77	11	18	80	35	0	317
2007	89	71	11	16	82	33	0	302
2006	90	67	10	16	81	29	0	293
2005	85	65	9	12	83	26	0	280
2004	81	57	11	11	83	25	0	268
2003	75	52	9	11	85	24	0	256
2002	72	46	8	9	88	21	0	244
2001	68	39	7	9	85	20	0	228
2000	61	36	7	9	83	16	0	212
1999	52	30	6	8	81	12	0	189
1998	49	25	3	6	79	11	0	173

Font: IDESCAT.

### 5.9.1. Xarxa de vianants i bicicletes.

La concepció de l'espai viari alellenc actual obeeix únicament a l'ús del vehicle privat, essent residuals els espais per a vianants i bicicletes.

L'Estudi de mobilitat del terme d'Alella planteja una estratègia d'actuació basada en tres eixos bàsics, als quals el POUM n'afegeix un quart:

#### a) Xarxa de vianants estructuradora.

Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris de vianants, degudament adequada per l'ús segur del vianant i la bicicleta, que connecti els diferents nuclis urbans amb el centre urbà i els principals pols d'atracció i equipaments.

Aquesta xarxa de vianants utilitza els eixos bàsics d'ús pel trànsit rodat, i que actualment no està degudament adequat per la mobilitat de vianants.

Es tracta de dotar a aquests eixos principals de les condicions de voreres i passos de vianants favorables a la marxa a peu, a fi i afecte de garantir la seguretat i l'accessibilitat, i amb control de velocitat pels conductors. Per aconseguir aquesta xarxa de vianants cal:

- Garantir continuïtat de voreres de 1,5 m com a mínim.
- Garantir el pas segur dels fluxos de trànsit a través dels passos de vianants i, si cal, de fases semafòriques.
- Altres: Afavorir la multifuncionalitat, facilitar l'establiment de relacions humanes, importància de la impressió visual i facilitat d'orientació, seguretat del vianant, i manteniment de la via pública i les zones verdes.

Pel que fa a l'ús de la bicicleta, actualment només hi ha un espai habilitat com a carril bici de 400 metres de longitud al tram superior de la riera (av. de Sant Josep de Calassanç) i diversos aparcaments especialitzats (al complex esportiu, al poliesportiu, a l'Institut, al casal de joves de Can Gaza i a l'Hort de la Rectoria).

L'orografia del municipi, la manca de secció i de seguretat de la xarxa viària i l'alt grau de motorització del municipi fan que l'ús de la bicicleta sigui testimonial.

El POUM en vol potenciar l'ús tant en els desplaçaments interns (dins el municipi) com en els desplaçaments externs -amb El Masnou, bàsicament-, així com a mode de transport en combinació amb d'altres modes com l'autobús o el tren.

Es proposa la creació d'un carril bici nord-sud seguint l'eix de la carretera BP-5002, des de la l'entrada d'Alella Parc fins al centre urbà, i d'aquí fins al límit de terme, integrat en el futur passeig de la Riera d'Alella. En la mateixa línia, es planteja la necessitat d'integrar la bicicleta en la proposta de creació del futur eix d'equipaments entre Can Lleonart i la zona del Pla, i tot al llarg del Camí del Mig en direcció a Tiana i Teià.

## **b) Definició d'àrees ambientals.**

Creació de zones de velocitat reduïda i d'àrees de prioritat invertida, amb diferents graus de restricció, per fomentar la qualitat de vida i la seguretat.

Els carrers són valorats no només en funció de la seva capacitat per absorbir fluxos de trànsit, sinó tenint en compte el seu ús per part de vianants i/o veïns, i el nombre, el tipus i les velocitats màximes dels vehicles que són compatibles amb un cert nivell de qualitat ambiental.

L'àmbit a cobrir per les àrees ambientals és variable i abasta totes aquelles àrees o cèl·lules destinades a dissuadir, controlar i gestionar la mobilitat per fer-la més segura i sostenible.

Existeixen diferents tipus d'àrees ambientals:

- **Àrea de prioritat invertida**, en què l'espai s'inverteix completament a favor dels usuaris més febles: vianants i ciclistes. El carrer esdevé una prolongació de l'habitatge. Per aconseguir la cohabitació cal considerar els següents principis:

- Invertir l'ordre de prioritat
- Limitar la velocitat màxima "al pas" (10-20 km/h)
- Dominar l'aparcament, sobretot el que és il·lícit
- Animar els usuaris a utilitzar la calçada.
- Restringir l'accés per a residents i per a càrrega i descàrrega.
- Evitar la separació entre la calçada i la vorera mitjançant un paviment únic.
- Ubicar elements urbans, verticals i horitzontals, que limitin la velocitat.

- **Àrea amb limitació de velocitat a 30 km/h** per reordenar reduir el trànsit de pas i la sinistralitat i augmentar la qualitat urbana. Les zones 30 mantenen l'accés viari als serveis i domicilis de la zona, però amb un trànsit pacificat. El disseny de la via i de les seves interseccions ha de ser coherent amb aquesta limitació

- **Àrea amb limitació de velocitat de 20 Km/h.** Es recomana l'aplicació d'aquest àrea a l'entorn dels centres escolars. La limitació de velocitat es realitzarà amb elements geomètrics i senyals verticals. Aquesta limitació de velocitat ha d'anar acompanyada de diverses mesures que garanteixin la seguretat dels escolars:

- Control estacionament sobre vorera.
- Millores ambientals (mobiliari urbà, arbrat...)
- Plataformes elevades en interseccions.
- Itineraris de protecció per a vianants i bicicletes.

En llocs d'especial afluència (equipaments, centres escolars...) cal senyalitzar-los de forma especial i protegir els vianants que hi accedeixen amb mesures actives (presència policia per ordenar el trànsit, regulació semafòrica...) i passives (tanques protectores, ampliació de voreres...).

### c) Jerarquització de la xarxa

Establir la caracterització de les vies i dissenyar estratègies de moderació del trànsit.

L'Estudi de mobilitat classificava les vies en quatre categories:



Via

principal: la BP-5002, a Can Magarola. Via secundària: carrer Avellaners. Via de vianants: Dom Bosco.

- **Principal:** Formada per aquelles que suporten les majors intensitats de trànsit. En general, són les que disposen de majors dimensions: la BP-5002 i la seva travessia urbana, i el carrer Guilleries.
- **Principal interna:** Carrers que suporten intensitats de trànsit menors que les vies principals, però juguen un paper important dins la mobilitat interna. S'identifiquen 7 eixos:

1. Avinguda Badalona - Avinguda Alella - Passeig de la Creu de Pedra.
2. Germans Aymar i Puig - Onofre Talavera.
3. Ferran Fabra - Maria Auxiliadora - Avinguda del Bosquet.
4. Marià Estrada - Jaume Rius i Fabra - Carrer Mas Coll.
5. Riera Principal - Avinguda Rosers.
6. Bononat de Comalada.
7. Accés a Can Magarola, tot i no estar urbanitzat.

- **Secundària:** Integrada per totes aquelles que serveixen per accedir a les vies principals, així com també als domicilis. Aquest tipus de via presenta variabilitat de secció, segons el barri on estiguin ubicades.

- **Vies de vianants o de prioritat invertida.**

### d) Accés a la xarxa de camins rurals.

L'Ajuntament disposa d'un Inventari de camins rurals (Federació de les ADF del Maresme, 2006), així com del Pla de Prevenció d'Incendis (PPI) redactat per l'Oficina de Prevenció d'Incendis de la Diputació de Barcelona, en què es detallen les característiques i les intervencions de conservació i millora de cadascun d'ells.

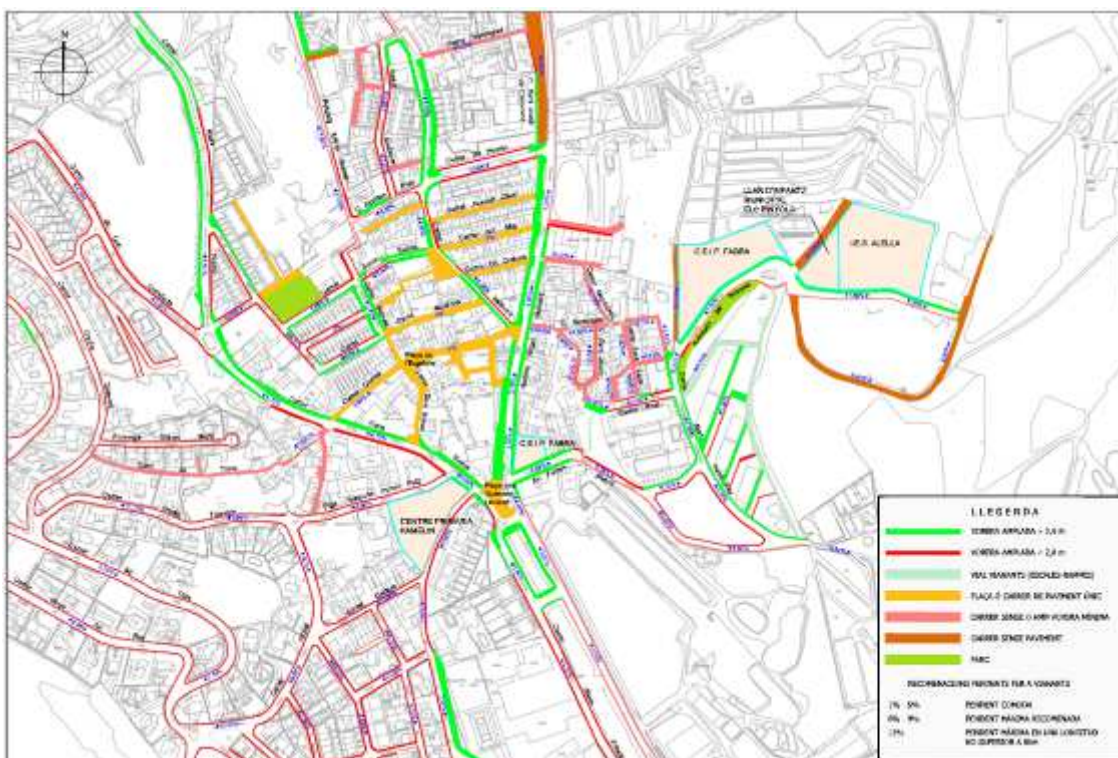
Concretament, l'Estudi de mobilitat proposava l'adequació per a l'ús cívic (vianants i ciclistes) dels accessos als camins rurals des de:

- L'avinguda de Ferran Fabra (Camí del Mig).
- El carrer del Greny (Camí del Greny)
- L'accés a Can Magarola (Camí d'accés a Can Cabús i Can Colomer)
- El camí de connexió de Mas Coll a Can Comulada, a través dels Ginestells.

- El camí de connexió de Can Comulada a Nova Alella pel Turó del Bessó.

### 5.9.2. Vorereres i recorreguts a peu.

Les voreres del municipi presenten diverses característiques i estats de conservació i manteniment segons l'indret del municipi, com recull el Pla de Millora de l'Accessibilitat (Institut Cerdà, 2006). A la zona del centre urbà acostumen a presentar un estat correcte tot i que en ocasions les



1. Passaig Creu de la Pedra (Seció Reduïda)
2. Carrer Dom Bosco ( Excessiva velocitat vehicles, vorera de dimensions reduïdes)
3. Carrer Balmes (Manca de voreres, pèrdua de la continuïtat peatonal)
4. Accés zona escolar
5. Retranqueig Torrent de Vallbona ( Pèrdua de la continuïtat peatonal)
6. Carrer Balmes (Manca de voreres, pèrdua de la continuïtat peatonal)
7. Torrent de Vallbona (Vorereres de dimensions reduïdes)
8. Riera Fosca (Disposició de mobiliari i arbrat que dificulten la mobilitat dels vianants)

dimensions no són suficients, alguns cops pel disseny i/o la secció de la via i altres per la presència de reculades.

A la resta de barris, hi ha casos en què la vorera té una presència testimonial dins la secció de la via i altres en què passa tot al contrari, com a Can Teixidor o Mas Coll. En algunes urbanitzacions, la vorera desapareix enfront de parcel·les no edificades.

Com a fet destacat, cal assenyalar la manca de voreres a la carretera BP-5002 llevat dels trams de travessia de Can Sors i el centre urbà, la qual cosa incrementa tant la inseguretat per als vianants com l'efecte separador de la via.

Menció a banda mereixen els barris que, com Alella Parc, Font de Cera, Can Magarola i, en menor mesura, Mas Coll i Can Comulada estan privats d'un recorregut d'accés a peu des de la trama urbana.

Entre les principals mancances que presenten, cal consignar, segons els casos: l'estat de conservació i manteniment; l'amplada insuficient; la inexistència de trams urbanitzats; l'estacionament de vehicles; els pendents superiors al 8%, així com la presència de barreres arquitectòniques de tota mena (arbrat, fanals, pals de llum, telèfon, mobiliari urbà...).



L'Estudi de mobilitat identificava els següents punts crítics dins la xarxa de vianants estructuradora:

1. Accessibilitat Alella Parc i zona d'equipaments a l'entorn del camp d'esports: manca de recorregut apte per a vianants, per estrangulament de la BP-5002 i la llera de la Riera Alta.
2. Accessibilitat al barri de Can Magarola, per manca d'urbanització (accés a través de la riera Coma Clara).
3. Accessibilitat al barri de Can Comulada, per la manca de secció de la via (Bononat de Comalada).
4. Accessibilitat al barri de Mas Coll, per manca de voreres per l'estrangulament de la via.
5. Eix carretera BP-5002 fora del nucli urbà, tant al sud (la Miralda) com al nord (Coma Clara), per manca de vorals i voreres.
6. Passeig de Marià Estrada, per la manca de secció de la via en el seu tram inferior per l'estrangulament causat pels murs de Can Limona i Cal Vell.
7. Eix del torrent Vallbona, davant la Fàbrica de Pintures per estrangulament causat pels murs de Can Ferran i Can Casas.
8. Eix de la Coma Fosca, per discontinuïtat, mal estat i insuficiència de voreres.
9. Carrer Balmes, per la coexistència, sobre una mateixa plataforma, de vianants i vehicles.
10. Carrer Dom Bosco, pels mateixos motius, atès que la vorera resulta insuficient.
11. Carrer Jaume Rius i Fabra, per manca de voreres.



12. Passeig d'Aymar i Puig, per manca d'amplada de la vorera.

13. Passeig de la Creu de Pedra, en punts concrets (cruïlla amb Santa Gemma, pe).

14. Zona escolar, per manca de continuïtat de la vorera en trams concrets.

De totes aquestes problemàtiques se n'han resolt una satisfactòriament (núm. 11) i dues parcialment (núm. 4 i 8) mitjançant la construcció de noves voreres que o bé estaven contemplades en el projecte d'urbanització del Pla Parcial de Cal Doctor o bé han estat executades com a càrrega externa. La primera fase de desplegament de l'Estudi de camins escolars ha permès de resoldre el cas núm. 14 a l'avinguda de Ferran Fabra, i la reurbanització del passeig dels Germans Aymar i Puig a càrrec d'Aigües Ter Llobregat ha acabat amb la conflictitat que comportava el punt núm. 12.

### 5.9.3. Els camins escolars.

L'Ajuntament d'Alella, amb el suport de la Diputació de Barcelona i la col·laboració activa d'una part significativa de la comunitat educativa, ha dut a terme al llarg del darrer any una iniciativa per consensuar i habilitar uns camins escolars que millorin les condicions globals d'accessibilitat i de mobilitat als centres escolars següents: Escola Fabra, llar d'infants els Pinyons, Institut d'Alella i Escola Hamelin.



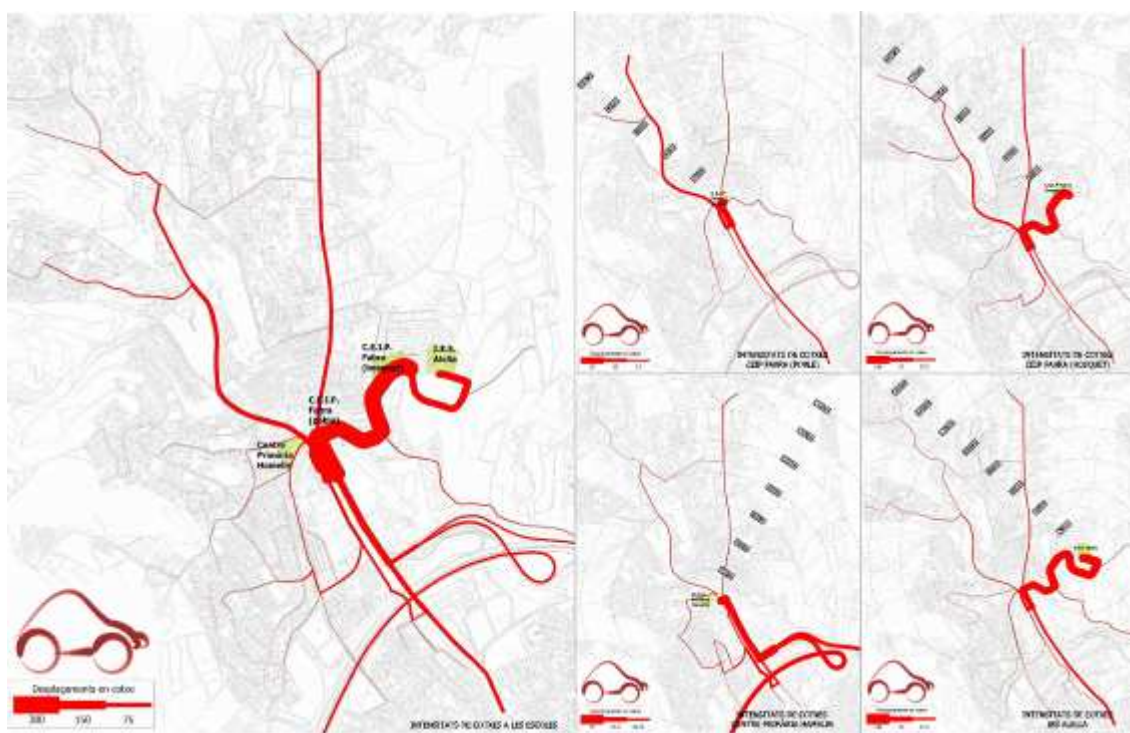
Centre d'estudis	Cursos	Personal docent	Alumnes
CEIP Fabra (edifici poble)	E.P (5è, 6è)	10	182
CEIP Fabra (edifici bosquet)	E.I (3, 4 i 5 anys), E.P (1r,2n, 3r, 4t)	33	340
IES Alella	E.S.O (1r, 2n, 3r, 4t), Batx (1r, 2n)	43	339
Escola Hamelin	E.I (3, 4 i 5 anys), E.P (1r,2n, 3r, 4t)	47	587
<b>TOTAL</b>		<b>133</b>	<b>1.448</b>

Font: Estudi de camins escolars (Intra, 2009).

El projecte s'inscriu en el marc de la Carta Europea dels Drets del Vianant, establerta pel Parlament Europeu el 12 d'octubre de 1988; el moviment Car Free Cities, impulsat el 1994 per la Comissió Europea, i la Carta Internacional per Caminar, promoguda per Walk21 a través de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura.

El camí escolar té com a objectiu facilitar que els nens i nenes puguin anar a peu a l'escola de manera autònoma i segura, i, complementàriament:

- Augmentar la integració social, mitjançant una accessibilitat universal.
- Incrementar la qualitat de vida dels ciutadans.
- Fer més segurs els desplaçaments.
- Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.



### Mitjà de transport habitual<sup>1</sup>

	Cotxe	Moto	Bus	A peu / en bici
<b>Hamelin</b>	86,5%		3,6%	9,9%
<b>Escola Fabra<sup>1</sup></b>	64,8%			30,8%
<b>Institut Alella</b>	45%	17,4%	12,7%	24%

(1) Els resultats no són absoluts, ja que es basen en el nombre d'enquestes respostes per les famílies i/o els alumnes, i la suma dels diversos modes no suma necessàriament 100 ja que la taula no recull totes les opcions. El nivell de resposta a l'enquesta va ser del 18,9% en el cas de l'escola Hamelin, del 52,9% en el cas de l'Escola Fabra i del 67,6% en el cas de l'Institut.

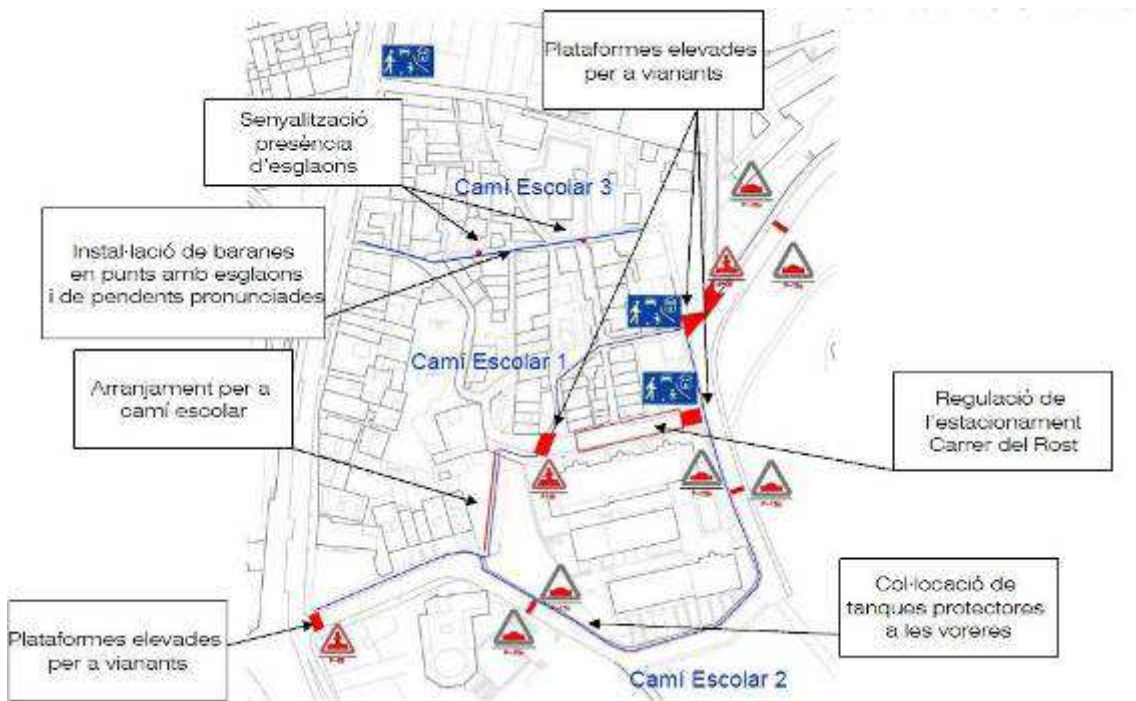
Font: Estudi de camins escolars (Intra, 2009).

El camí escolar no només engloba mesures tècniques i logístiques adoptades i orientades a millorar la funcionalitat i qualitat dels carrers, sinó que inclou també una campanya de sensibilització ciutadana i un treball didàctic i formatiu encomanat des de les escoles i les AMPA que pretén reflexionar sobre aspectes tan vinculats entre ells com són la mobilitat, l'accessibilitat, l'urbanisme, la seguretat viària o el medi ambient, en el marc d'una cultura viària més sostenible, entesa des del respecte i el civisme i adaptada a les necessitats dels vianants i dels ciclistes.

Els traçats definits reuneixen les característiques següents:

- Compleixen les millors condicions de mobilitat i seguretat possibles.

- Són itineraris fixes i invariables perquè els nens i nenes s'hi habituïn i el puguin compartir amb altres companys de l'escola.
- Són itineraris ajustats en el temps.
- Tenen traçats senzills, sense haver de salvar obstacles per no discriminar aquelles persones amb mobilitat o visió reduïda.



Font:

Estudi de mobilitat (Idom, 2005).



Font: Estudi de camins escolars (Intra, 2009).

A nivell funcional, la iniciativa –que es troba en fase d'implantació- ha consistit a identificar les vies d'accés als centres escolars i millorar-ne les condicions: ampliació de voreres, col·locació de tanques i baranes, arranjamnt de parcs i jardins, instal·lació d'obstacles per impedir l'estacionament irregular, increment de la disciplina de trànsit, adequació de zones de desencotxament, reforç de la senyalització vertical i millora de la senyalització horitzontal, entre d'altres.

Les mesures adoptades coincideixen amb les apuntades pel PLSV (capítol 9.3, 'Les condicions de mobilitat en l'entorn escolar'):

1. En carrers d'amplada reduïda on es mantenen voreres estretes i calçada per a vehicles el resultat és una distribució d'espai sempre precària per als vianants. La presència de la policia local és clau en punts de conflicte vianant/vehicle com aquest per evitar problemes de fricció i accidents, a més de regular la mobilitat d'uns i altres usuaris.
2. Cal dotar l'entorn d'un nombre suficient de passos de vianants en l'àrea més immediata on els pares esperen, ja sigui per iniciar el camí a peu com per a recollir amb vehicle.
3. Tanques de protecció. En carrers amb circulació de vehicles cal disposar d'aquestes tanques per evitar el conflicte entre vianants i vehicles. Aquests elements eviten la sortida directa a la calçada i ajuden a controlar el volum d'escolars que surten i posen l'atenció més en la localització de l'adult que l'espera que en el trànsit que pugui haver-hi.
4. Espais d'espera per a un nombre suficient de persones. Aquests espais poden ser exteriors (reculada de línies de façana), carrers només per a vianants o interiors (patis, o espais a l'aire dins l'escola).
5. Aparcament. L'existència d'aparcament, si bé priva de la visibilitat dels més petits, pot actuar també com a barrera entre vorera i calçada.

## 5.10. Aparcament.

La situació de l'aparcament és diferent a cada nucli. En general, els problemes se circumscriuen a la demanda d'aparcament a l'entorn de centre urbà, sectors escolars i zones comercials en horari diürn, i en alguns barris residencials en horari nocturn, com ara en alguns carrers de l'Eixample i Can Sors. A la resta de barris, existeix prou capacitat d'aparcament sobre la calçada.

La zona centre del municipi concentra la major demanda d'estacionament. En general, les places existents cobreixen aquesta demanda, si bé en bona part s'utilitzen espais no urbanitzats amb caràcter provisorio. Al nucli urbà els vehicles no acostumen a utilitzar la vorera, però puntualment recorren a les places de càrrega i descàrrega reservades per a vehicles comercials.

Són diversos els barris on els vehicles ocupen part o la totalitat de la vorera per tal de minimitzar els riscos sobre el trànsit rodat, la qual cosa acaba comportant una degradació de l'estat de conservació dels voravies i el paviment, així com un obstacle per a l'accessibilitat dels vianants.

### 5.10.1. Oferta d'aparcament.

Segons l'Estudi de Mobilitat d'Alella, la demanda i l'oferta d'aparcament a Alella quedaria equilibrada. El dèficit de places d'aparcament fora de la calçada per a residents (a l'entorn de 590) es cobriria per les possibilitats d'aparcament en la calçada de la zona (a l'entorn de 750), especialment en horari nocturn, quan desapareix la tensió derivada de les necessitats de la demanda diürna d'aparcament.

	Demanda residents	Demanda comercial	Oferta	Balanç
<b>Dia</b>	500 <sup>(1)</sup>	500	1.300	No hi ha dèficit
Memòria descriptiva i justificativa				Aprovació provisional
POUM – Ajuntament d'Alella	107			Maig 2014

<b>Nit</b>	1.300	0	1.300	Equilibri
------------	-------	---	-------	-----------

(1) La demanda s'ha calculat en base al cens i l'índex de motorització, i a la utilització d'altres paràmetres com ara la superfície comercial o els hàbits de mobilitat.

Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005).

Tot i que l'Estudi de mobilitat estimava un creixement de la demanda per als proper anys de només 100 noves places, atemperada per les limitades perspectives de creixement i densificació del centre urbà i presumiblement compensada a través de la gestió urbanística en el marc del POUM, s'apuntava la conveniència de crear places d'aparcament per 500 vehicles més, d'acord amb la norma SNV 641 400, per dues raons:

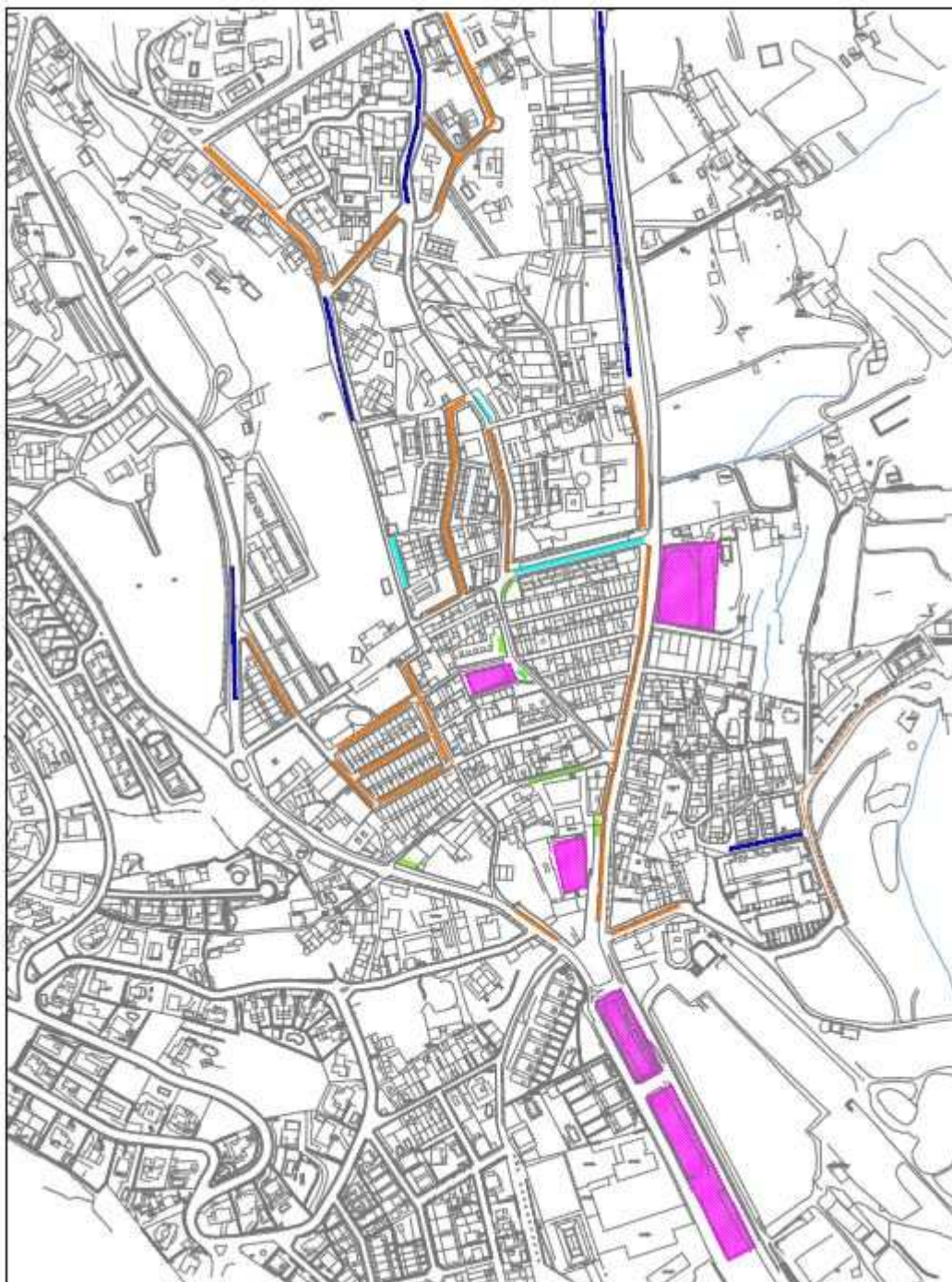
- El grau de provisionalitat d'una part important de les places d'aparcament actualment en oferta en l'entorn del centre urbà (a la Riera Principal i Can Calderó, bàsicament).
- La pèrdua de places d'aparcament en calçada derivades de mesures de dissuasió del vehicle privat.

### 5.10.2. Aparcament a la calçada (centre urbà).

Aparcament a la calçada Ubicació	Núm. places (aprox.)	c/d	minusvàlids
Àngel Guimerà	25	8	1
Riera (urbanitzat)	47	0	2
Riera (sense urbanitzar)	més de 100	0	0
Zona blava	50	1	0
Zona blanca (Santa Teresa)	18	0	1
Sant Josep de Calassanç	30	8	2
Coma Clara	30	0	0
Avellaners	30	0	1
Torrent Vallbona	25	4	0
Heures	33	4	1
Santa Madrona	12	0	0
Desplà - Empedrat del Marxant	0	9	0
Santa Teresa	12	0	1
Santa Eulàlia	24	0	1
Balmes	12	0	0
Riera Fosca (nocturnes)	25	1	1
Aymar i Puig (nocturnes)	20	2	1
Can Leonart / Riera Fosca	5	0	0
Escoles Pies	6	1	0
Antoni Borrell	30	0	0
Torrent Vallbona (Cal Vell)	20-30	0	0
Torrent Vallbona (centre)	0	4	0
Mas de Xaxars	10	0	1
Antoni Borrell	10	0	0
Marià Estrada	0	0	0
Eudald Serra	25	0	0
Riera Fosca (sobre Can Sans)	40	0	0
Quatre Torres	7	0	0
Ferran Fabra - Maria Auxiliadora (nocturnes)	20	0	0
Bosquet	35	0	0
Rost	16	0	0
<b>Total</b>	<b>717-727</b>	<b>42</b>	<b>13</b>

Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005) i elaboració pròpia.

## Oferta d'aparcament a la calçada



En groc, aparcament en cordó a un costat. En verd, aparcament en cordó als dos costats. En lila, aparcament en superfície destinada. En vermell, punts de càrrega i descàrrega.

Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005)

A l'entorn del centre es comptabilitzen un nombre aproximat de 500 places d'aparcament en calçada, considerant la capacitat d'aparcament dels carrers on es permet l'estacionament. De totes aquestes zones, únicament 50 són places regulades en zona blava i 20 places més de zona blanca, de lliure accés però amb temps d'estada limitat.

La resta de l'oferta, calculada aproximadament en 430 places, està constituïda per places de lliure accés, repartides entre els diferents carrers.

### 5.10.3. Aparcament fora de calçada.

Localització	Núm. places
Àngel Guimerà	0
Sant Josep de Calassanç	15
Torrent Vallbona (Cal Vell)	15
Torrent Vallbona	12
Avellaners	30
Sant Antoni	0
Torrent Vallbona	3
Heures	40
Dr. Isidre Pòlit	12
Torrent Vallbona	0
Anselm Clavé	9
Torrent Vallbona	0
Carrer del Mig	11
Torrent Vallbona	25
Dr. Corbera	8
Santa Madrona	20
Santa Teresa	0
Santa Eulàlia	150
Riera Fosca	6
Dom Bosco / Comas	10
Balmes	18
Escoles Pies	4
Antoni Borrell	20
Mas de Xaxars	7
Antoni Borrell	6
Marià Estrada	40
Passatge Solell	25
Riera Fosca (sota Can Sans)	5
Riera Fosca (sobre Can Sans)	20
Eudald Serra	15
Ferran Fabra - Maria Auxiliadora	25
Santa Rosa	4
Rost	30
Sant Lluís	6
<b>Total aparcaments fora calçada</b>	<b>591</b>

Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005) i elaboració pròpia.

Es considera aparcament fora de calçada el que es troba a l'interior dels edificis, ja siguin habitatges, locals o aparcaments soterrats sota la via pública. Al nucli urbà s'estima que són 550 places. Per al seu recompte s'ha utilitzat el registre de guals municipal -que permet conèixer el nombre de portes amb guai i les places que hi ha al seu interior- i el treball de camp.

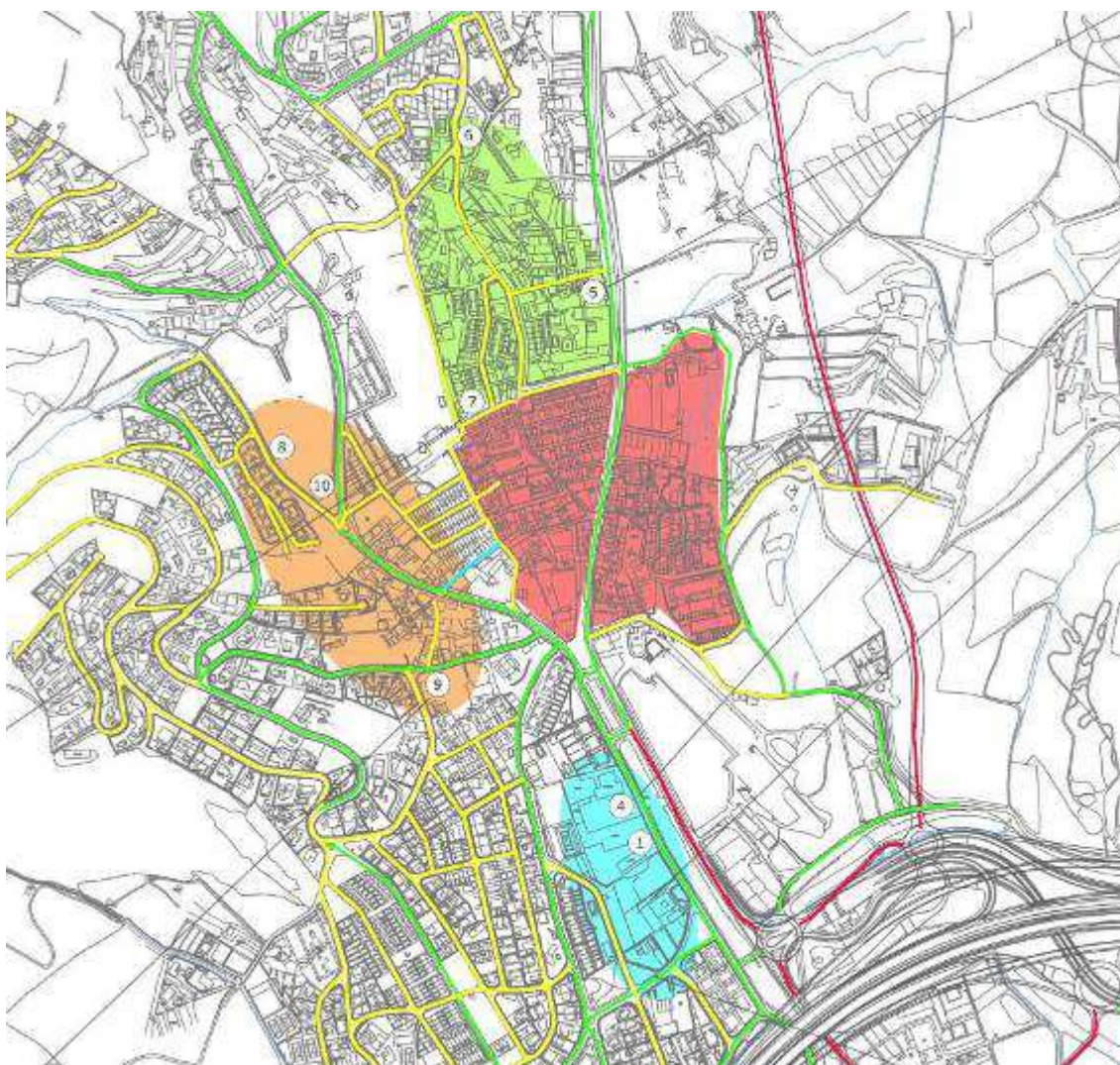


#### 5.10.4. Bosses d'aparcament.

El municipi compta amb espais públics destinats a l'aparcament de vehicles. En alguns casos es tracta de zones consolidades especialment habilitades (aparcaments de Can Leonart, Hort de la Rectoria i carrer Santa Eulàlia) i, en d'altres, de zones habilitades provisionalment, en espera de la seva transformació o arranjamnt: Can Calderó-Can Serra i Riera Principal.

La seva capacitat, estimada a l'entorn de les 400 places, representa aproximadament un terç del total de places d'estacionament en calçada de l'entorn del centre urbà. També al carrer Àfrica hi ha un espai habilitat com a aparcament per l'Ajuntament amb capacitat per a 30 vehicles.

L'ús de la zona blava de l'Hort de la Rectoria és més important al matí, amb un alt índex de rotació. En canvi, l'ocupació d'altres aparcaments –com el de Can Leonart- presenten ocupacions molt elevades i una proporció significativa d'estades superiors a 6 hores.



Font: Estudi de mobilitat (Idom, 2005).

L'Estudi de mobilitat xifrava en 410 les places potencials per a nous aparcaments dissuasius a l'entorn del centre urbà i establia quatre àmbits a l'hora d'ubicar-les, segons el lloc de destinació. Aquest potencial inclou totes les modalitats d'aparcament: en superfície, soterrat, públic i privat d'ús públic.

- En blau, zona d'aparcaments dissuasius per a l'accés sud i zona comercial i esportiva de Can Vera (amb un potencial màxim a l'entorn de 100 noves places vinculades a l'eix del futur passeig de la Riera i de la zona d'equipaments esportius del Pla, després de l'obertura de

l'aparcament subterrani del centre comercial de la plaça d'Antoni Pujadas i la reordenació viària dels carrers de Charles Rivel i de Pau Vila, a l'entorn del complex esportiu municipal).

- En taronja, zona d'aparcaments dissuasius per a l'accés nord-oest, vinculada, en bona part, a la transformació de Can Manyé.
- En verd, zona d'aparcaments dissuasius per a l'accés nord (amb un potencial màxim de amb un potencial màxim que dependrà, en bona part, de la solució definitiva -en superfície o subterrània de l'aparcament de Can Serra, substitutori de Can Calderó-, i de la reordenació viària a l'entorn del torrent Vallbona i l'adequació de l'antiga Fàbrica de Pintures com a futura biblioteca).
- En vermell, àrea de prioritat invertida.

L'estratègia de localització de bosses d'aparcament té com a principals objectius:

1. Alliberar les pastilles centrals d'interès urbà de la pressió de l'aparcament.
2. Recol·locar bosses d'aparcament a la perifèria del centre urbà per tal de dissuadir l'ús del vehicle en aquesta zona del municipi, que es pretén potenciar i dinamitzar comercialment com a àrea ambiental amb prioritat per als vianants.
3. Aconseguir una oferta d'aparcament correctament distribuïda com a alternativa a la pèrdua derivada dels processos urbanitzadors de la Riera com a passeig.
4. Apropar l'oferta d'aparcament als pols d'atracció més allunyats del centre.

#### **5.11. Conclusions.**

- Existeix una gran dependència del vehicle privat, tant pel que fa a la mobilitat interna com externa.
- L'estructura arbòria de la vialitat a la majoria de barris dificulta i/o impedeix d'establir estratègies de sentits únics o mallat de xarxa.
- Els episodis de congestió en hora punta obliguen a regular el trànsit per part de la Policia Local.
- El grau de mallat de la xarxa és baix, amb poques opcions de transversalitat, i alguns punts de conflicte endèmics en hora punta.
- Es produeix un conflicte de trànsit en hores punta a diferents punts de la xarxa viària com a conseqüència de les seves mateixes característiques i limitacions físiques, així com de la demanda de mobilitat obligada en determinades franges horàries.
- La problemàtica aflora en punts on conflueixen diversos moviments, la qual cosa provoca pèrdua de la capacitat de la via i problemes d'inseguretat en la conducció, i es redueix a les hores punta de la demanda, atès el comportament de la demanda de transport, que té el seu origen en desplaçaments de mobilitat obligada.
- En general, no hi ha problemes de capacitat a la xarxa. Els índex de saturació més elevats es donen en la BP-5002 (a l'entorn de l'accés a l'autopista C-32) amb intensitats de trànsit amb valors superiors als 16.000 vehicles/dia.
- L'existència d'un sol accés a l'autopista C-32 per als municipis d'Alella, El Masnou i Teià té conseqüències sobre la xarxa viària local, que ha de suportar trànsits de naturalesa interurbana (residència-treball), en especial el carrer Guillerries.
- S'han detectat velocitats excessives en punts urbans, especialment a la carretera BP-5002.

- L'oferta per a vianants i ciclistes és insuficient, ja que o bé no existeix o es troba mal dimensionada.
- Hi ha barris sense continuïtat amb la trama urbana mancats d'un recorregut a peu per accedir-hi des del centre urbà.
- El pendent, els obstacles i els dèficits d'urbanització del teixit urbà existent dificulten l'accessibilitat.
- Més enllà dels trams urbans, la carretera BP-5002 travessa el municipi sense disposar de voral habilitat, ni de recorregut paral·lel habilitat per al pas de vianants.
- A grans trets, la situació de l'aparcament no és problemàtica. L'oferta i la demanda estan equilibrades al centre urbà i el sector comercial del carrer Àfrica, però aquest balanç s'estableix en bona part sobre espais o bosses d'aparcament no consolidades pel planejament urbanístic.
- A l'entorn del nucli, les places de rotació restringides en temps o subjectes a pagament representen menys del 10% de l'oferta d'aparcament.
- La possible ubicació de nous espais d'equipaments i/o activitat comercial pot incrementar la demanda d'estacionament, per la qual cosa cal preveure la creació de noves bosses d'aparcament que, al mateix temps, alliberin de trànsit la zona centre.
- L'Ajuntament ha impulsat la creació d'itineraris segurs per accedir als centres docents (Estudi de camins escolars) i l'adopció de mesures d'urbanització, control i disciplina viària per reduir la sinistralitat (Pla Local de Seguretat Viària).

## 6. Equipaments.

### 6.1. Equipaments previstos en el planejament vigent.

El PGO vigent aborda àmpliament el tema dels equipaments docents, si bé el tractament és més general que local. Cal recordar el seu origen plurimunicipal: la Vall de Sant Mateu.

Quant a la resta d'equipaments, trobem algunes referències a la Memòria. Únicament al Programa d'Actuació, a l'epígraf equipaments, hi figura el següent quadre de previsions:

Equipaments	Adquisicions		Obres urbanització	Altres costos	Total
	Unitats m <sup>2</sup>	Ptes. milions			
Costat camp de futbol Masnou	10.153	15			15
Nou Cementiri	16.428	8			8
Costat Camp futbol Alella	21.360	11			11
Escola Can Sors	11.272	7			7
Infraestructura Can Sors	2.000	1			1
Despeses de planejament				15	15
<b>Total</b>		<b>124,4</b>	<b>900,7</b>	<b>54,5</b>	<b>1.079,6</b>

Del quadre i les quantitats consignades es desprèn que només es preveien despeses per a adquisició de terrenys.

### 6.2. Estat actual dels equipaments.

#### 6.2.1. Equipaments docents.



Sector d'equipaments docents a l'entorn del Bosquet: Escola Fabra, Llar d'Infants Els Pinyons i INS Alella. Font ICC.

Llars d'infants: El municipi compta amb una llar d'infants municipal (Els Pinyons) i dues escoles bressol privades (El Campanar i La Caseta), després del tancament de Vaillets Park que el curs 10/11

s'ha unificat amb el centre que té a El Masnou. L'Escola Hamelin Laie també cobreix l'ensenyament de primer cicle d'educació infantil, de 0 a 3 anys.

Educació infantil i primària: Alella compta amb dues escoles públiques (Fabra i La Serreta) i dues de privades (Hamelin Internacional Laie i Santa Maria del Pi).

La majoria d'alumnes d'aquests darrers dos centres no resideix al municipi. El 2009, 111 famílies dels 587 alumnes d'educació infantil i primària de l'escola Hamelin van respondre el qüestionari realitzat en ocasió de l'Estudi de camins escolars. D'aquestes, només el 28% vivien al poble.

Educació secundària i batxillerat: La població té un Institut públic. A més, el col·legi Santa Maria del Pi ofereix estudis d'ESO i el centre escolar Hamelin-Internacional Laie fins a batxillerat.

Cicles formatius de grau mitjà i superior, per a majors de 16 i 20 anys, respectivament: El municipi compta amb una escola d'adults (L'Espai Actiu), gestionada per la regidoria d'Educació, que facilita la preparació per a la prova d'accés als Cicles Formatius de Grau Superior i per a les proves d'accés a la Universitat per a majors de 25 anys, i el curs 10/11 ha ofertat com a novetat el curs per la preparació a la prova d'accés a la universitat per majors de 45 anys així com cursos de preparació a les proves oficials que convoca el Departament de Política Lingüística de la Generalitat de Catalunya, nivell A, B, C i D.

#### **Nombre de centres, segons tipus d'ensenyament. Sèrie temporal.**

Any	Ensenyament públic				
	1r cicle educació infantil	Infantil i primària	Només secundària	Infantil, primària i secundària	Només E. especial específica
2010	1	2	1	0	0
2006	0	1	1	0	0
2000	0	1	1	0	0
1999	0	1	1	0	0
1998	0	1	1	0	0
1997	0	1	1	0	0
1996	0	1	1	0	0
1995	0	1	1	0	0

Font: IDESCAT.

En aquest punt, convé apuntar tres qüestions:

- Que el curs 2007-2008 va entrar en funcionament, al costat del sector d'equipaments educatius del Bosquet, la llar d'infants municipal Els Pinyons, per a l'escolarització de nens de 0 a 3 anys, amb capacitat per a 61 places.
- Que el curs 2010-2011 va entrar en funcionament la nova escola pública de la Serreta, amb capacitat potencial per a 450 escolars, considerant una ràtio de 25 alumnes per aula i tres cursos d'infantil i sis de primària.
- Que el 2010 es van iniciar les obres d'ampliació de l'edifici del Bosquet de l'escola Fabra – que és un centre amb mancances estructurals com a conseqüència de l'existència de diversos cursos triplicats- amb l'objectiu d'unificar-la en un sol recinte amb capacitat idèntica a La Serreta.

La finalització de les obres en tots dos centres posarà fi als problemes d'escolarització pública al municipi i revertirà, d'entrada, la situació actual, en què nens i nenes d'Alella s'han de matricular en escoles del Masnou, i permetrà alliberar l'edifici històric de l'escola Fabra del centre del poble per destinar-lo a altres usos culturals i educatius.

**Nombre de centres, segons tipus d'ensenyament. Sèrie temporal.**

Any	Ensenyament privat				
	1r cicle educació infantil	Infantil i primària	Només secundària	Infantil, primària i secundària	Només E. especial específica
2010	3	0	0	2	0
2006	4	0	0	2	0
2000	3	0	0	2	0
1999	3	1	0	1	0
1998	3	1	0	1	0
1997	2	0	0	2	0
1996	2	1	0	1	0
1995	2	1	0	1	0

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

**Unitats i alumnes d'educació infantil, per sectors. Sèrie temporal.**

Any	Sector públic			Sector privat		
	Centres	Unitats	Alumnes	Centres	Unitats	Alumnes
2010	2	11	235	2	12	323
2009	1	8	180	2	12	310
2008	1	7	172	2	12	313
2007	1	6	142	2	12	300
2006	1	6	139	5	29	522
2000	1	7	165	5	25	405
1999	1	6	140	5	22	366
1998	1	6	138	5	24	375
1997	1	6	129	4	21	371
1996	1	6	120	4	22	374
1995	1	6	122	4	22	373
1991	1	3	71	2	5	93
1981	1		49			86
1975	1		38			78

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

**Unitats i alumnes d'educació primària, per sectors. Sèrie temporal.**

Any	Sector públic			Sector privat		
	Centres	Unitats	Alumnes	Centres	Unitats	Alumnes
2010	2	15	337	2	21	438
2009	1	15	341	2	20	497
2008	1	16	333	2	18	450
2007	1	15	340	2	18	346
2006	1	16	319	2	18	452
2000	1	11	250	2	16	379
1999	1	12	244	2	15	363
1998	1	12	255	2	15	350
1997	1	12	265	2	14	323
1996	1	14	298	2	15	364
1995	1	15	334	2	17	407

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

**Centres i alumnes d'educació secundària: ESO i Batxillerat. Sèrie temporal.**

Any	Sector públic					
	ESO			Batxillerat		
	Centres	Grups	Alumnes	Centres	Grups	Alumnes
2010	1	10	254	1	4	103
2009	1	10	248	1	4	118
2008	1	14	377	1	4	114
2007	1	16	433	1	4	104
2006	1	19	478	1	4	103
2000	1	16	399	1	7	189
1999	1	15	406	1	7	191
1998	1	15	418	1	6	167
1997	1	16	452	1	3	96
1996	1	12	354	0	0	0
1995	1	4	124	0	0	0

Durant anys, l'INS Alella va acollir la totalitat d'alumnes d'ESO de Teià i la majoria d'alumnes de batxillerat d'aquell municipi. El gener de 2007 es va inaugurar l'Institut de Teià, la qual cosa va motivar el trasllat d'alguns cursos coincidint amb el segon trimestre. Actualment, la presència d'alumnes de Teià a l'INS Alella és poc significativa.

Any	Sector privat					
	ESO			Batxillerat		
	Centres	Grups	Alumnes	Centres	Grups	Alumnes
2010	2	12	270	1	2	46
2006	2	11	225	1	6	37
2000	2	8	197	1	2	26
1999	1	4	99	0	0	0
1998	1	4	100	0	0	0
1997	2	6	141	0	0	0
1996	1	3	63	0	0	0
1995	1	1	20	0	0	0

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

**6.2.2. Equipaments esportius, públics i privats.**

Alella compta amb els següents equipaments esportius de titularitat municipal:



• **Camp d'esports.** Situat sobre l'eix de la carretera BP-5002 i la Riera Alta, entre el centre urbà i el barri d'Alella Parc, raons per les quals presenta importants mancances d'accessibilitat i d'aparcament. És una instal·lació gestionada pel Club de Futbol Alella i destinada a la pràctica del futbol (entrenaments del Club, celebració de partits i lloguer del camp), si bé en els darrers anys s'ha donat entrada al Club de Rugbi Alella perquè s'hi pugui entrenar. Les mides del camp, insuficients per a la pràctica del rugbi, impedeixen la celebració de partits d'aquesta disciplina esportiva.

En els darrers anys, el camp ha estat objecte de les millores següents: substitució de la tribuna, instal·lació de gespa artificial i construcció de nous vestidors.



• **Poliesportiu municipal Abelardo Vera.** Situat al passeig de la Creu de Pedra, a mig camí entre el nucli de l'Eixample i el centre urbà. El poliesportiu acull les oficines de la regidoria d'Esports, dues pistes poliesportives (una interior i una altra d'exterior), vestidors i diverses sales i espais destinats a la pràctica de diverses disciplines que s'ofereixen des de l'Escola d'Iniciació Esportiva Municipal (judo, taekwondo...)

La pista interior acull l'activitat (entrenaments i partits) del Club de Bàsquet Alella, diversos tornejos de futbol sala, i diverses activitats de l'EIE (futbol sala, voleibol...). El poliesportiu també acull l'activitat de l'Escola de Dansa municipal.



• **Pistes d'atletisme.** Situades a tocar del torrent del Sistres, amb accés des del Camí del Mig en direcció a Tiana. Es tracta d'una instal·lació gestionada pel Club d'Atletisme Serra Marina,



amb vestidors i un petit gimnàs, apta per a l'entrenament, però no pas per a la competició, atès que no compleix les mides reglamentàries.



- **Complex esportiu municipal.** L'abril de 2008 va entrar en funcionament el complex esportiu municipal de Can Vera, que inclou una piscina coberta amb dos vasos i diverses sales de gimnàstica. El complex és gestionat, mitjançant concessió, per la Unió de Federacions Esportives de Catalunya (UFEC). Situat en les immediacions del Poliesportiu, té accés per dos àmbits (Can Vera i carrer de Pau Vila) i prop de 3.000 associats. La seva obertura va permetre traslladar-hi tota l'oferta esportiva i de manteniment per a adults que fins aleshores s'oferia al Poliesportiu, la qual cosa ha permès de consagrar aquell equipament a l'esport de base.

- **Skate park.** Després d'un parèntesi de 4 anys sense un lloc especialment habilitat per a la pràctica del monopatí, el 2008 va entrar en funcionament l'skate park de la Riera Principal. Les pistes, equipades amb diverses rampes i elements, es troben situades en les proximitats de Can Vera, entre el centre urbà i el Canonge.

El POUM planteja reforçar l'eix dels equipaments esportius format pel Poliesportiu, les pistes d'atletisme, el complex esportiu municipal i l'skate park amb la consecució del sòl i la urbanització del Pla per habilitar-hi, en el futur, una zona esportiva a l'aire lliure que, en la seva proposta de màxims, integraria la corda reglamentària d'una pista d'atletisme amb el terreny de joc i entrenament d'altres disciplines al seu interior.

Altres equipaments esportius de titularitat pública:



**Camp de futbol del Masnou.** El municipi d'Alella acull els terrenys del camp de futbol del CD Masnou en un solar que és propietat de l'Ajuntament del Masnou i que el planejament vigent (PGO i Pla Especial corresponent) destina a equipaments esportius, amb accés no consolidat a través de la llera de la Riera Principal o Riera d'Alella. A més, el CD Masnou fa ús com a terreny d'entrenament d'un solar contigu, propietat del mateix ajuntament, situat dins de l'àmbit de Can Claudi.

- **Pistes esportives i gimnàs dels centres d'ensenyament.** Tant les dues escoles públiques (Fabra i La Serreta) com l'Institut d'Alella disposen de les respectives pistes exteriors poliesportives i de gimnasos coberts. Aquestes instal·lacions són propietat de la Generalitat de Catalunya i es troben infrautilitzades des del punt de vista de l'ús públic fora de l'horari lectiu i de l'oferta d'activitats extraescolars organitzades per les respectives AMPES.

Pel que fa a la iniciativa privada, el municipi compta amb un club de tennis privat (Club de tennis Sistres), situat al barri de Verge de la Mercè, amb accés des del carrer Berlín; un equipament esportiu (Car-Pol tennis) format per pistes de tennis, paddle i squash situat dins la finca de Ca les Monges o Can Cardona, sobre l'eix de la carretera BP-5002 entre el centre urbà i el barri de Can Magarola; i diverses zones poliesportives gestionades per les comunitats de propietaris del carrer de l'Univers (al barri de Can Comulada), Can Bertran-Can Vilana (al centre urbà), Can Teixidor (a cavall d'aquest barri i la zona de la Serreta), El Solell i la Bòria (a Vallbona-Garrofers), carrer Maresme (a Montals) i Alella Parc (al barri homònim).



Font:  
ICC.

A



més, al municipi existeixen dos solars amb qualificació d'equipament privat que antigament havien estat destinats a la pràctica esportiva amb accés restringit als socis dels respectius clubs. Es tracta del Club esportiu Trèbol, amb accés des del Masnou, a través del carrer del Penedès, i de la zona esportiva de la cooperativa de Mas Coll, amb accés dels del carrer d'Urgell. Actualment, tots dos recintes es troben abandonats.

#### Equipaments esportius per tipus (2001-2009)

	2001	2009
Pavellons		1
Pistes poliesportives a l'aire lliure (> 400 m <sup>2</sup> )	8	7
Pistes de tennis (>400 m <sup>2</sup> )	20	21
Frontons (> 200 m <sup>2</sup> )	4	3
Camps de futbol, rugbi, hoquei, etc. (> 400 m <sup>2</sup> )	1	1 <sup>(1)</sup>
Pistes poliesportives en pavellons (> 400 m <sup>2</sup> )	1	0
Espais esportius en sales (> 50 m <sup>2</sup> )	4	11 <sup>(2)</sup>

Vasos de piscines a l'aire lliure (> 50 m <sup>2</sup> )	13	20
Vasos de piscines cobertes (> 50 m <sup>2</sup> )	0	1
Pistes d'atletisme (200, 300 i 400 m. de corda)	0	0
Altres espais convencionals (petanca, esquaix, etc...)	24	9 <sup>(3)</sup>
Altres espais singulars (pistes d'esquí, camps de golf, etc...)	0	1
Altres espais petits (pistes petites, esplanades, etc...)	24	23
Esquaix		2
Pàdel		2

Nota: L'estadística de 2009 fa referència a "camps poliesportius" (1), "sales poliesportives" (2) i "petanca" (3).

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

### 6.2.3. Equipament cultural.

El desembre de 2010, l'Ajuntament d'Alella va rebre les conclusions del Pla d'Equipaments Culturals, un document que analitza la realitat cultural d'Alella i detecta necessitats actuals i futures en matèria d'equipaments culturals, realitzant una aproximació a la situació present per proposar usos i inversions en clau de futur que permetin, a mig i llarg termini, disposar dels equipaments necessaris per donar resposta a les necessitats del present i a les projeccions de futur, ampliant d'aquesta manera els canals d'accés a la cultura per a la ciutadania.

El Pla d'Equipaments Culturals d'Alella és un nou full de ruta per a la política cultural, una eina elaborada perquè suposi un element de planificació estratègica per als responsables polítics i tècnics.

La seva elaboració és una iniciativa de l'Ajuntament d'Alella que ha comptat amb el suport tècnic del Centre d'Estudis i Recursos Culturals de l'Àrea de Cultura de la Diputació de Barcelona.

El mapa d'equipaments culturals d'Alella està format per 10 equipaments amb usos culturals. D'aquests, 7 són de titularitat pública, 1 pertany a una entitat i 2 pertanyen a privats però estan llogats i gestionats per l'Ajuntament. Per tant, la realitat és que hi ha un sol equipament privat gestionat per l'entitat propietària, i tota la resta es troba gestionada pel consistori.

### Mapa d'equipaments culturals

EQUIPAMENTS	Gestió	Activitat cultural que s'hi desenvolupa	Periodicitat d'utilització	Altres activitats que s'hi desenvolupen	Estat de les instal·lacions
Centre Cultural Can Leonart	Municipal	Curses, tertúlies, concerts, recitals, cinema, sessió a entitats.	Diària	Actes diversos	Óptim
Biblioteca Ferrer i Guàrdia	Municipal	Servei de biblioteca, tertúlies, hores del conte, clubs de lectura, actes, etc.	Diària		Necessitat de trasllat
Espai d'art i creació Can Manyé	Municipal	Exposicions, tallers.	Diària	Actes diversos	Problemes d'aïllament
Casal d'Alella	Privada	Espectacles d'arts escèniques, concerts.	Diària	Actes diversos	Necessitat d'adequació o trasllat
Àgora	Municipal	Curses i espai per a exposicions	Diària	Servei d'Informació Juvenil	Correcte però reduït
Can Gasa	Municipal	Tallers, concerts, festes, projeccions de pel·lícules, conferències.	Diària	Activitats del Casal de Joves i del Casal d'Avís	Óptim
Masia Museu Can Magarola	Municipal		Puntual	Seu de la D.O.	Necessitat d'adequació
Poleisportiu Municipal Abelardo Vera	Municipal	Classe de l'Escola de Dansa.	Diària	Activitats esportives	Correcte
Edifici del Juliat de pau	Municipal	Seu de la Coral Polifònica, Associació Dones Solidàries d'Alella i la Revista Alella	Semanal	Seu d'altres entitats	Correcte
Associació de Dones Montserrat Roig	Municipal	Curses, tallers, xerrades, etc.	Diària	Actes diversos	Necessitat d'arranjament

Font: Pla d'Equipaments Culturals d'Alella (ICC, 2010).

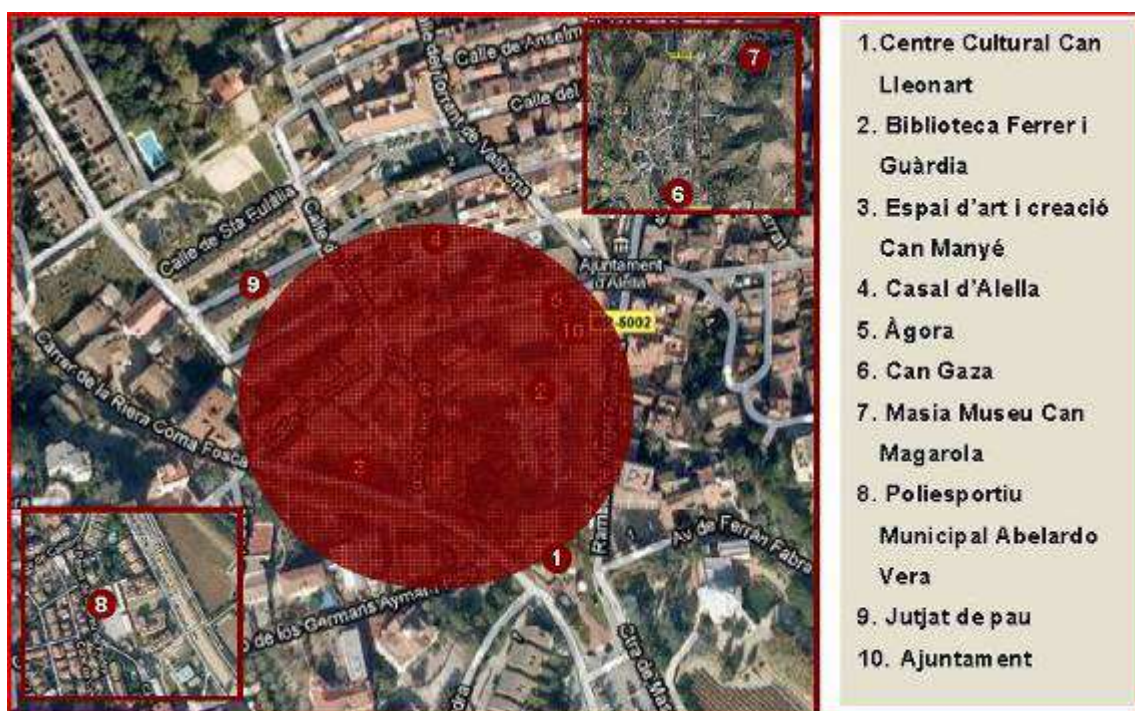
## Gestió i usos dels equipaments culturals

		USOS					
		Expositiu / museístic	Bibliotecari i de consulta	Escenicomusical	Formatiu	Altres usos no culturals	Sense utilització
GESTIÓ	Privada			Casal d'Alella			
	Pública	Centre d'art Can Manyé	Biblioteca Ferrer i Guàrdia	Centre cultural Can Lleonart			Can Magarola
				Can Gaza	Poliesportiu		
				Ass. de Dones Montserrat Roig			
				Àgora			
					Jutjat de Pau		

A més dels equipaments, Alella compta amb una sèrie d'espais que compleixen un cert paper cultural en la dinàmica del poble. Hi destaquen els Jardins de Cal Marqués i el Jardí de les Quatre Torres, l'Hort de la Rectoria, la Plaça de l'Ajuntament, el Parc de Can Sors, la Plaça Antoni Pujades, el Parc Antoni Gaudí i la pista del Carrer Àfrica, ja que són escenari de diverses iniciatives culturals (Concerts d'Estiu, Espais de Poesia, Festa Major i Festa de la Verema).

Els principals equipaments del poble es troben concentrats al centre del poble, es podria dir, al voltant de la Plaça de l'Ajuntament. Actualment, el Centre Cultural Can Lleonart, la Biblioteca Ferrer i Guàrdia, el Centre d'art Can Manyé, el Casal d'Alella i l'Àgora dibuixen un àmbit d'influència circular.

## Ubicació dels equipaments



### Centre Cultural Can Lleonart <sup>(1)</sup>

### Plaça Germans Leonart, 1

L'equipament es troba situat a la confluència de les dues rieres, Coma Fosca i Coma Clara i constitueix un dels edificis més representatius del poble, tant per la seva situació, com per la façana barroca decorada amb esgrafiats que el caracteritzen.

Va ser inaugurat el 2003 com a centre cultural i a més de l'oferta de cursos i activitats, l'equipament també acull la Regidoria de Cultura. L'edifici compta amb despatxos, aules, tallers repartits en tres plantes i una sala polivalent a les golfes que sovint s'utilitza d'espai escènic-musical de petit format. Can Leonart compta també amb un pati a la part davantera que desenvolupa funcions d'espai cultural quasi independent on es realitzen concerts i activitats infantils.

#### Usuaris del centre cultural

	2007	2008	2009
Inscrits als cursos	1.498	1.602	1.490
Concerts	948	797	1.100
Altres activitats*	-	-	1.419
Activitats Verema		492	523
<b>TOTAL</b>	<b>2.446</b>	<b>2.891</b>	<b>4.532</b>

Font: Mapa d'Equipaments Culturals d'Alella (ICC, 2010), a partir de les memòries d'activitats de Can Leonart.

L'any 2009 el total d'usuaris que van participar de les activitats que ofereix el Centre Cultural Can Leonart va ser de 4.532. D'aquests, 1.490 corresponen als inscrits als cursos que ofereix el centre, 1.100 als assistents als concerts, 523 a les activitats realitzades al voltant de la Festa de la Verema i la resta, als participants de les diverses activitats (tertúlies, xerrades, sortides, itineraris, etc.).

Superfície total: 1.164 m<sup>2</sup>.

Dèficits: No se'n detecten.

#### Biblioteca Ferrer i Guàrdia <sup>(2)</sup>

*Hort de la Rectoria, s/n*

Està situada sota del Mercat Municipal i la seva entrada es fa per l'Hort de la Rectoria que actualment fa la funció d'aparcament. Es tracta d'un espai d'una sola planta amb 340m<sup>2</sup> de superfície de programa. No disposa de cap sala polivalent, el que obliga a realitzar qualsevol activitat fora de l'horari d'obertura per no destorbar els usuaris.

L'any 2009 la població atesa per la Biblioteca Ferrer i Guàrdia era de 9.397 persones, d'aquests, 3.362 eren usuaris amb carnet de la biblioteca, el que suposa un 36% d'inscrits sobre la població atesa. La Biblioteca Ferrer i Guàrdia té anualment entre 46.000 i 50.000 visites, la qual cosa suposa una mitjana diària entre 170 i 160 usuaris i compta amb una mitjana de 130 préstecs per dia de servei.

## Indicadors de lectura pública

	2008	2009
<b>DADES DELS USUARIS</b>		
Població atesa per la biblioteca	9.260	9.397
Usuaris amb carnet biblioteca	2.992	3.362
% usuaris inscrits sobre població atesa	32%	36%
<b>DADES DE FONTS</b>		
Fons documental	28.701	30.411
Ingressos durant l'any (en volums)	2.786	2.585
% sobre el total de la col·lecció	0,1	0,09
Diaris i revistes (títols)*	121	119
<b>DADES DE SERVEI</b>		
Dies de servei	284	287
Hores de servei	1.495	1.479
Visites	46.178	49.340
Ús del Servei de préstec (en usuaris acumulats)	12.197	12.607
Ús del servei públic d'accés a Internet o d'ofimàtica (en usuaris acumulats)	3.016	2.986
Préstecs	36.586	37.333
Activitats, publicacions i col·laboracions en premsa, ràdio i TV	79	73
<b>MTJANES PER DIA DE SERVEI</b>		
Visites	163	172
Ús del Servei de préstec (en usuaris acumulats)	43	44
Ús del servei públic d'accés a Internet o d'ofimàtica (en usuaris acumulats)	11	10
Préstecs	129	130

Font: Mapa d'Equipaments Culturals d'Alella (ICC, 2010), a partir de les dades de la Gerència de Serveis de Biblioteques de la Diputació de Barcelona.

## Participants a les activitats de la Biblioteca

	2006	2007	2008
Hora del conte	291	607	605
Conferències	38	34	107
Espectacles	-	114	111
Tertúlies	-	192	280
Tallers	14	183	30
Altres activitats	68	881	960

Font: Mapa d'Equipaments Culturals d'Alella (ICC, 2010), a partir de les memòries d'activitats de la Biblioteca.

Superfície total: 340 m<sup>2</sup>

Dèficits: d'espai i personal importants. No compleix els estàndards.

Davant els dèficits de superfície que impedeix oferir un servei adequat a les necessitats actuals del municipi, l'any 2008 es va redactar el programa funcional per al trasllat i l'ampliació de la biblioteca.

### **Espai d'art i creació Can Manyé <sup>(3)</sup>**

*Riera Coma Fosca, 42*

L'equipament és resultat de la reconversió d'una antiga fàbrica tèxtil. L'any 2004 l'Ajuntament lloga aquest espai amb la voluntat d'acondicionar un espai expositiu municipal. Durant uns anys va estar cedida a un col·lectiu local de joves artistes que va participar en el projecte de rehabilitació de la fàbrica i hi va desenvolupar activitats de creació fins que el 2009 l'Ajuntament decideix convertir definitivament Can Manyé en un espai d'art municipal. El lloguer que l'Ajuntament paga per aquest equipament és de 1.403,14 euros al mes. Compta amb un despatx, una sala expositiva i una petita sala d'audiovisual.

#### **Usuaris de l'Espai d'art i creació de Can Manyé**

<b>2009</b>	<b>Nombre d'usuaris</b>
Exposicions	1.347
Tallers i visites comentades	129
Conferències i presentacions	138
Visites de centres escolars	312
Activitats al voltant del festival Espais de Poesia	293
<b>TOTAL</b>	<b>2.219</b>
Activitats realitzades a altres espais organitzades per Can Manyé	665
Activitats organitzades per entitats a Can Manyé	380
<b>TOTAL ACTIVITATS REALITZADES O ORGANITZADES PEL CENTRE D'ART I CREACIÓ CAN MANYÉ</b>	<b>3.264</b>

Font: Mapa d'Equipaments Culturals d'Alella (ICC, 2010), a partir de dades subministrades per l'Ajuntament.

Superfície total: 256,87 m<sup>2</sup>

Dèficits: Problemes d'aïllament tèrmic.

### **Casal d'Alella <sup>(4)</sup>**

*Carrer Santa Madrona, 10-12*

L'edifici del casal va ser construït a principis dels anys 70 i des de llavors ha ocupat un lloc predominant en la realitat cultural del municipi. Es tracta d'un espai d'uns 600 m<sup>2</sup> en els quals es troba un servei de bar que l'entitat té llogat, unes taules, una taula de billar i un espai escènic. Aquest equipament, tot i el bon ús que se n'ha fet durant trenta anys presenta actualment importants dèficits com problemes d'accessibilitat degut a l'emplaçament de l'edifici, un carrer de vianants estret, manca d'aïllament sonor, una caixa escènica petita, i limitacions tècniques importants. És per aquest motiu que a partir del Consorci creat entre el Casal d'Alella i l'Ajuntament, hi ha projectat un nou equipament que acollirà l'entitat i desenvoluparà altres funcions de caràcter sociocultural.

Superfície total: 600 m<sup>2</sup> (aprox.).

Dèficits: accessibilitat, aïllament sonor, limitacions d'espai, dèficits tècnics, normativa de seguretat.

### **Àgora <sup>(5)</sup>**

*Plaça de l'Ajuntament, 3*



Tot i que aquest equipament s'analitza de forma aïllada pel fet, entre d'altres coses, de comptar amb una entrada pròpia, es tracta del mateix edifici de l'Ajuntament ja que hi ha escales i magatzems compartits. En aquest espai s'hi troba el Punt d'Informació Juvenil (PIJ) i un espai amb ordinadors i connexió a Internet oberts als joves d'Alella. Anualment rep més de 1.000 consultes de joves.

#### **Can Gaza <sup>(6)</sup>**

*Av. Sant Josep de Calassanç 23-25*

Aquesta masia rehabilitada acull, a la planta baixa, el Casal de la Gent Gran i a les plantes superiors s'hi ubica el Casal de Joves, l'Esplai el Caliu i diverses entitats juvenils del poble ( l'Esplai Guaita'l i els Diablers del Vi d'Alella). El Casal de Joves és dinamitzat per una empresa especialitzada en el sector de lleure mitjançant una concessió administrativa. A més de les diverses sales i espais comuns, l'equipament compta amb diverses terrasses a les plantes superiors i un jardí molt ampli on s'hi ha fet un hort ecològic gestionat per les mateixes entitats.

Sense comptar els usuaris que formen part del Casal de la Gent Gran ubicat a la planta baixa de l'equipament, Can Gaza va comptar el 2009 amb 1.758 usuaris i el 2008 amb quasi 2.300. En aquests recomptes es troben comptabilitzades totes les activitats extraordinàries que s'hi van organitzar (calçotada, concerts, etc.) i, per tant, el nivell d'usuaris queda força relativitzat.

Es tracta d'un equipament amb grans potencialitats per les seves dimensions però que encara no ha trobat la manera d'esdevenir un referent i un punt de trobada pel conjunt del jovent d'Alella.

#### **Usuaris de Can Gaza i l'Àgora**

	2008	2009
<b>Can Gaza</b>		
Usuaris Casal de Joves	2.298	1.758
<b>Àgora</b>		
Consultes presencials	1.153	1.027
Consultes per telèfon	81	40
Consultes per e-mail	23	35

*Font: Mapa d'Equipaments Culturals d'Alella (ICC, 2010), a partir de les memòries de Can Gaza i l'Àgora.*

Superfície total: 652m<sup>2</sup> (edifici) i 3.011m<sup>2</sup> (edifici i jardí).

Dèficits: No se'n detecten.

#### **Masia Museu Can Magarola <sup>(7)</sup>**

*Av. de Sant Mateu, 2*

Aquesta masia és una de les més antigues del municipi (finals s. XIII – principis s. XIV) i està situada a la part alta de la riera Coma Clara. La creació, el 1983 del Patronat de la Fundació Pública Municipal Masia museu Can Magarola va permetre iniciar la restauració i adaptació de l'edifici a les tasques de conservació i difusió de la història local. Tanmateix, un projecte museogràfic insuficient i unes necessitats d'inversió molt altes han fet que el projecte de casa-museu s'anés esvaint fins que el 2008 es va dissoldre el Patronat Municipal de Can Magarola.

La masia es troba situada a la part alta de la riera Coma Clara, allunyada del nucli urbà del poble. Actualment s'hi troba la seu de la DO Alella i a través d'una subvenció de l'Estat de 400.000 euros s'ha rehabilitat una part de la masia amb l'objectiu de que el present curs 2010-2011 aculli algunes de les classes i pràctiques del Cicle Formatiu de Grau Superior de Gestió Comercial i Màrqueting Enològic que s'iniciarà a l'Institut d'Educació Superior d'Alella.

Superfície total: 1.188 m<sup>2</sup> (edifici) i 15.841 m<sup>2</sup> (edifici i terrenys pertanyents a l'equipament).  
Dèficits: Rehabilitació total i projecte de contingut.

**Poliesportiu Municipal Abelardo Vera** <sup>(8)</sup>  
*Passeig Creu de Pedra, 29-31*

Tot i que l'activitat principal de l'equipament és l'esportiva, el Poliesportiu acull l'Escola de Dansa i també s'hi realitzen algunes activitats concretes com la Festa de la Vellesa. El poliesportiu compta amb una pista interior, una d'exterior, una sala polivalent d'activitats físiques, una sala de tatamis, i vestidors.

Superfície total: 2.956 m<sup>2</sup> .  
Dèficits: No se'n detecten.

**Jutjat de pau** <sup>(9)</sup>  
*Carrer de Santa Teresa, 49*

És de titularitat privada però està llogat per l'Ajuntament i a més d'acollir les dependències judicials, l'edifici s'ha condicionat com a local d'entitats. A la planta superior s'ha ubicat la redacció de la Revista Alella i els despatxos de la Polifònica Joia (que tot i disposar d'un espai per reunir-se i realitzar-hi tasques de gestió, assagen a les golfes de Can Lleonart ja que el jutjat no compleix amb els requisits necessaris per aquesta activitat) i l'Associació Dones Solidàries.

A més, s'ha habilitat una sala comuna polivalent. L'entrada als despatxos de les entitats es fa pel carrer d'Eduard Serra i Güell i és independent de l'accés al jutjat, que es realitza des de l'entrada del carrer de Sant Teresa. L'ajuntament va llogar l'edifici a finals de 2007 i el 2009 va invertir prop de 50.000€ en el seu condicionament.

Superfície total: 112,4 m<sup>2</sup> (56,2 m<sup>2</sup> per planta)  
Dèficits: No se'n detecten.

**Associació de Dones Montserrat Roig** <sup>(10)</sup>  
*Rambla de l'Àngel Guimerà, 7*

L'Associació de Dones Montserrat Roig té la seva seu en un local que forma part del mateix edifici que acull l'Ajuntament i l'Àgora però amb entrada independent per la Rambla, en lloc de per la Plaça de l'Ajuntament.

Superfície total: 27,12 m<sup>2</sup>.  
Dèficits: problemes d'humitats.

## **Nous equipaments projectats**

Per tal de donar resposta a les necessitats amb què Alella es troba en matèria d'equipaments culturals s'ha iniciat la projecció de dos nous equipaments.

### **Casal d'Alella <sup>(11)</sup>**

*Avinguda Sant Josep de Calassanç*

El març del 2006 es van aprovar els estatuts del Consorci del Casal d'Alella com una entitat pública, de caràcter associatiu i naturalesa local, amb personalitat jurídica pròpia i diferent de les entitats consorciades (Casal d'Alella i Ajuntament d'Alella). En ells es presentava com a primer objecte i finalitat del consorci, la construcció i el manteniment d'un nou equipament cultural.

Actualment ja es troba redactat l'avantprojecte del nou equipament que l'emplaça a la masia de Can Calderó. El projecte contempla que l'edifici compti amb una planta baixa, una planta 1a i una de soterrada (planta baixa, planta -1, planta +1).

- Planta baixa (planta 0): serà la d'accés principal i comptarà amb vestíbul, bar, magatzems, camerinos i sales tècniques i tindrà una superfície útil de 727,58m<sup>2</sup>.

- Planta primera (planta +1): hi haurà una sala social (72,6m<sup>2</sup>), una sala de jocs (96,25m<sup>2</sup>), despatxos d'administració (25,75 m<sup>2</sup>), i un buc d'assaig (6,95m<sup>2</sup>). Superfície útil total de 382,42m<sup>2</sup>.

- Planta -1: està prevista una sala de lectura (79,7m<sup>2</sup>), l'aula de dansa (131,53m<sup>2</sup>), un espai polivalent (201,8m<sup>2</sup>) i una sala polivalent (360.3m<sup>2</sup>). Superfície útil total de 1.257,79m<sup>2</sup>.

Així doncs, es tractarà d'un equipament que farà les funcions d'espai escenicomusical polivalent de mitjà format, d'escola de dansa i que tindrà una superfície total construïda de 2.864.5 m<sup>2</sup> aproximadament (superfície útil de 2.367,79 m<sup>2</sup>).

### **Nova biblioteca i arxiu <sup>(12)</sup>**

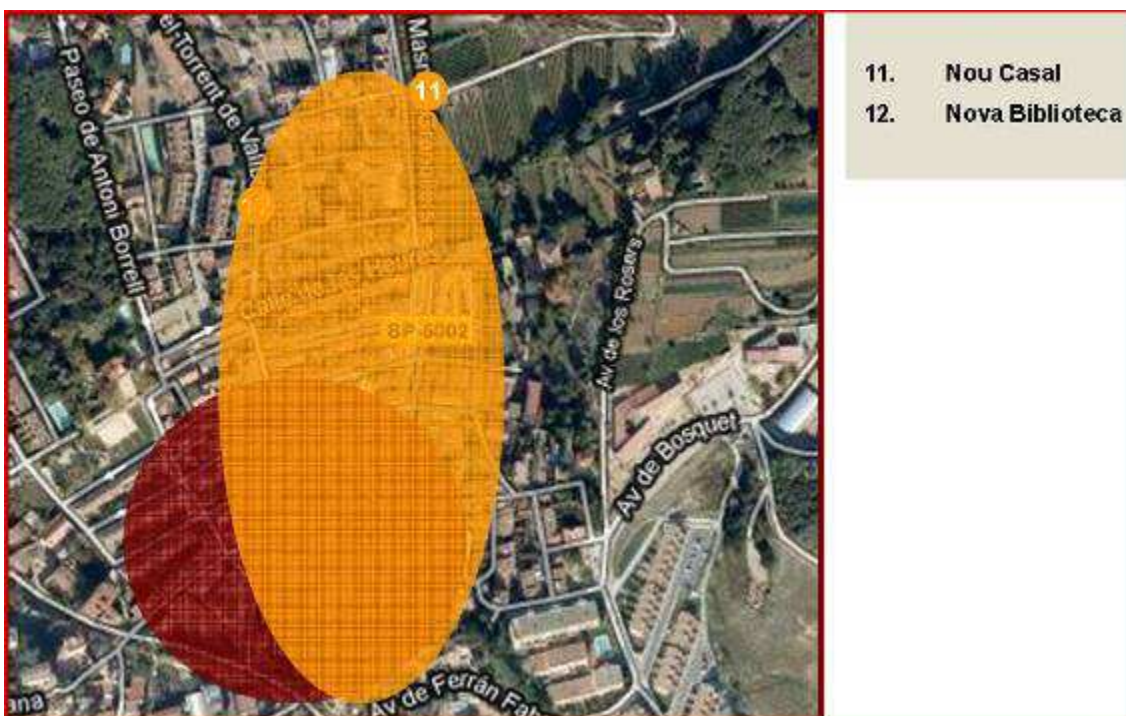
*Torrent Vallbona*

La nova biblioteca està previst que s'ubiqui a la Fàbrica de Pintures del Torrent Vallbona, un exemple d'arquitectura industrial del XIX. Es tracta d'una nau industrial de planta rectangular allargada coberta amb una teulada a dues vessants el principal interès de la qual rau en el capcer esglaonat on destaca la decoració amb ceràmica de colors i maó vist.

Tanmateix, en el moment de la redacció del present document està pendent encarregar el projecte arquitectònic tenint en compte que l'antiga fàbrica requereix una ampliació. Està redactat el programa funcional que servirà com a base pel projecte arquitectònic. En relació al programa bàsic, i d'acord a l'adaptació dels paràmetres de biblioteca pública i els d'arxiu municipal a la realitat local, l'equipament comptarà amb una superfície total aproximada de 1.260 m<sup>2</sup> de programa.

Segons el programa funcional, el futur equipament comptarà amb una zona d'acollida i promoció (comuna als dos serveis) de 250 m<sup>2</sup>, una zona general (espai públic de consulta de biblioteca i arxiu) de 560 m<sup>2</sup>, una zona infantil (espai públic de consulta de biblioteca) de 175 m<sup>2</sup>, una zona de treball intern biblioteca (comparteixen magatzem logístic i espai de descans) de 115 m<sup>2</sup>, una zona interna de l'arxiu de 160 m<sup>2</sup> i zones logístiques i de circulació.

## Nova àrea d'influència



Font: Pla d'Equipaments Culturals d'Alella (ICC, 2010).

Amb la incorporació dels dos nous equipaments (nou Casal i nova biblioteca) es produeix un canvi en l'àrea d'influència. El nou escenari amplia el radi d'influència, que accentua i reforça el seu paral·lelisme a la Riera de la Coma Clara i del Torrent Vallbona.

El POUM reforça aquesta tendència a allargar la centralitat del poble a través de la riera amb la seu arranjamet com a passeig, l'obtenció de sòl per a equipaments esportius a l'aire lliure a la zona del Pla i les cessions com a equipaments de les cases senyoriales de la Miralda i la Gaietana, als nuclis d'Alella de Mar.

### 6.3. Els equipaments d'Alella en relació als estàndards.

#### 6.3.1. El Pla d'Equipaments Culturals de Catalunya (PECCat).

Actualment es dona una nova realitat en quant a estàndards que estableix el document del Pla d'Equipaments Culturals de Catalunya 2010-2020 (PECCat) aprovat el març del 2010 i elaborat pel Departament de Cultura i Mitjans Audiovisuals de la Generalitat de Catalunya.

Aquest pla defineix un esquema de planificació a nivell nacional amb orientacions i directrius bàsiques per a la inversió i la gestió tot integrant els instruments d'ordenació i planificació cultural que estan vigents actualment i establint les noves directrius per als sectors que no compten amb cap marc de regulació.

El PECCat estableix set tipologies d'equipaments culturals bàsics:

- Arxius.
- Biblioteques.
- Museus.
- Equipaments escènics i musicals.
- Equipaments d'arts visuals.
- Centres culturals polivalents.
- Equipaments culturals polivalents i comunitaris.

Les dotacions que estableix el PECCat per a cada municipi vénen determinades per criteris demogràfics (padró d'habitants de 2008) a més d'altres factors com la capitalitat comarcal i l'accessibilitat, de manera que el temps de desplaçament a municipis dotats d'equipaments culturals bàsics no superi la mitja hora. El Pla d'Equipaments Culturals del municipi combina el caràcter sistemàtic del PECCat i el seu desplaçament amb les dinàmiques i singularitats d'Alella.

Les previsions d'actuacions del PECCat a Alella són les següents:

- a) **Creació de l'Arxiu Municipal** (superfície aproximada útil total de 365 m<sup>2</sup>).

Tot i que la Llei d'Arxius (Llei 10/2001) obliga als municipis de més de 10.000 habitants a comptar amb un arxiu municipal i Alella en el moment de la redacció del present document no hi arriba (9.557 habitants segons Padró Municipal de 2010), els escenaris que es plantegen en els propers 10 anys superen els 10.000 habitants i, per això el PECCat reconeix la creació d'un arxiu municipal a Alella.

- b) **Creació d'un espai escènic-musical E1** (sala de volum únic amb una superfície útil total entre 1.070 i 1.465 m<sup>2</sup>).

- c) **Construcció d'una nova biblioteca** d'acord amb el Mapa de Lectura Pública que integra el PECCat (1.100 m<sup>2</sup> de superfície total de programa i 1.430 m<sup>2</sup> de superfície total construïda).

Aquests tres dèficits es veuran solucionats amb la construcció del nou Casal a Can Calderó, que comptarà amb un espai escènic-musical, i amb la nova biblioteca i arxiu projectada a la Fàbrica de Pintures.

### 6.3.2. La biblioteca d'Alella en relació als indicadors del Mapa de Lectura Pública.

La Biblioteca Ferrer i Guàrdia no compleix cap dels estàndards establerts, sent especialment remarcable la superfície de programa disponible que es troba 760 m<sup>2</sup> per sota dels estàndards (1.100 m<sup>2</sup>). Pel que fa al personal, mentre Alella disposa d'una directora i dos auxiliars de biblioteca, els estàndards marquen un mínim de 5 persones. Així mateix, els estàndards de municipis de 10.000 habitants marquen un mínim de 13 ordinadors i 13 per a formació i a Alella només es disposa d'11. Pel que fa als punts de lectura, compta amb 60 menys que els establerts pels estàndards i les hores de serveis setmanals són inferiors (31). Tots aquests dèficits, però, mantenen una relació molt estreta amb les limitacions d'espais a les quals ha de fer front la Biblioteca Ferrer i Guàrdia. Tanmateix, cal ressaltar que en quant al fons documental final, Alella es troba per sobre dels estàndards tot i la manca d'espai.

#### Dades bàsiques i comparativa d'estàndards (2009)

Biblioteques	Estàndards municipis de 10.000 habitants	Biblioteca d'Alella Ferrer i Guàrdia
Superfície de programa (m <sup>2</sup> )	1.100 m <sup>2</sup>	340 m <sup>2</sup> (36 m <sup>2</sup> per 1.000 hab)
Personal	5-7	3
Equipament informàtic	13 + (10 formató)	11
Punts de lectura	110	50
Fons documental final	25.000	30.411
Hores de serveis setmanals	35	31

Font: Mapa d'Equipaments Culturals d'Alella (ICC, 2010), a partir del Mapa de Lectura Pública.

### 6.3.3. Equipament sanitari.

Alella forma part de la regió sanitària del Barcelonès Nord, que té com a referència el centre hospitalari Germans Trias i Pujol de Badalona.



s'organitzen els serveis d'atenció primària de salut, que són atesos per un Equip d'Atenció Primària (EAP). El seu nucli bàsic el formen professionals de medicina familiar i comunitària, pediatria, infermeria i personal administratiu de suport. Alella disposa d'un Centre d'Atenció Primària (CAP) propi integrat dins l'ABS núm. 361 juntament amb El Masnou, amb una població atesa de 23.958 persones el 2010.

#### Oficines de farmàcia. Sèrie temporal.

Any	Farmàcies	
	Oficines	Per 1.000 h.
2010	3	0,31
2001	3	0,37
1996	2	0,26
1992	2	0,29
1986	1	0,19
1981	1	0,30
1975	1	0,38

#### Centres i llits hospitalaris. Sèrie temporal.

Any	Llits				
	Centres hospitalaris	Aguts	Psiquiatria	De llarga estada	Total
2004	1	0	0	119	119
2001/2000	1	0	0	119	119
1997/1994	1	0	0	118	118
1993/1992	1	0	0	114	114
1991/1990	1	0	0	93	93
1988	0	0	0	0	0

Font: IDESCAT.

El 2004, el municipi disposava de 13,48 llits per cada 1.000 habitants.

### 6.3.4. Equipament social.

Segons fonts de la Regidoria de Serveis Socials, actualment la relació de places i llits de naturalesa pública i privada dels centres socials i sociosanitaris d'Alella és la següent:

- Les Hortènsies: 156 places de residents i 12 de centre de dia (totes públiques)
- Can Torras: 119 places (114 col·laboradores, 5 privades)
- Can Torras, hospital de dia: 25 places (totes col·laboradores)
- Els Rosers: 30 places (5 col·laboradores, 25 privades)
- Els Rosers, centre de dia: 10 places (5 col·laboradores, 5 privades)
- La Gavina: 35 places de residència i 15 de centre de dia (totes públiques).

El 2009 va cessar la seva activitat el centre de dia La Vinya, amb 45 places (25 col·laboradores i 20 privades). Els seus usuaris han estat derivats cap a altres centres, especialment cap a la Fundació Germans Aymar i Puig.

#### Places en residències per a gent gran segons naturalesa jurídica. Sèrie temporal.

Any	Naturalesa jurídica			Total
	Iniciativa Pública	Iniciativa Social	Iniciativa Mercantil	
2009	0	71	35	106
2008	0	60	35	95
2007	0	60	35	95
2006	0	60	35	95
2005	0	60	35	95
2004	0	60	35	95
2003	0	86	35	121
2002	0	86	35	121
2001	0	86	35	121
2000	0	86	35	121
1999	0	86	39	125

Font: IDESCAT.

Segons la Regidoria de Serveis Socials, existeixen al municipi dues residències de llarga estada per a gent gran: la Fundació Germans Aymar i Puig i la residència Els Rosers. Totes dues són privades, tot i que hi ha llits de plaça pública.

#### Centres de dia per a gent gran. Sèrie temporal

Any	Nombre de centres			Nombre de places			Total centres	Total places
	Entitat privada		Entitat pública	Entitat privada		Entitat pública		
	Iniciativa mercantil	Iniciativa social		Iniciativa mercantil	Iniciativa social			
2009	1	2	0	10	85	0	3	95
2008	1	2	0	10	85	0	3	95
2007	1	2	0	10	70	0	3	80
2006	1	2	0	10	70	0	3	80
2005	1	2	0	10	70	0	3	80
2004	0	1	0	0	10	0	1	10
2003	0	0	0	0	0	0	0	0

Font: IDESCAT.

Existeixen al municipi dos centres de dia (Els Rosers i la Fundació Germans Aymar i Puig) i un hospital de dia (Can Torras).

#### Centres residencials per a persones amb disminució. Sèrie temporal.

Any	Nombre de centres			Nombre de places			Total centres	Total places
	Entitat privada iniciativa mercantil	Entitat privada iniciativa social	Entitat pública	Entitat privada iniciativa mercantil	Entitat privada iniciativa social	Entitat pública		
2009	0	1	1	0	156	35	2	191
2008	0	1	1	0	156	35	2	191
2007	0	1	1	0	156	35	2	191
2006	0	1	1	0	156	35	2	191
2005	0	1	1	0	156	35	2	191
2004	0	1	1	0	156	35	2	191
2003	0	1	1	0	156	35	2	191
2002	0	1	1	0	156	35	2	191
2001	0	1	1	0	154	27	2	181

Font: IDESCAT.

Segons la Regidoria de Serveis Socials, existeix al municipi una residència per a discapacitats psíquics (Les Hortènsies) i una altra per a discapacitats físics (La Gavina).

#### Centres d'atenció especialitzada per a persones amb disminució. Sèrie temporal.

Any	Nombre de centres		Nombre de places		Total centres	Total places
	Entitat privada d'iniciativa social	Entitat pública	Entitat privada d'iniciativa social	Entitat pública		
2009	1	1	12	21	2	33
2008	1	1	12	21	2	33
2007	1	1	12	21	2	33
2006	1	1	12	21	2	33
2005	1	1	12	21	2	33
2004	1	1	12	21	2	33
2003	1	1	12	21	2	33
2002	1	1	12	21	2	33
2001	1	1	12	21	2	33

Font: IDESCAT.

#### 6.4. Equipaments públics.

##### 6.4.1. Equipaments de titularitat municipal.

- Casa de la vila. Plaça de l'Ajuntament, 1.
- Escola Fabra. Edifici del poble. Avda. de Ferran Fabra.
- Centre d'Assistència Primària (CAP) 'Sant Crist del Miolet'. C/ Mas de Xaxars, 10.
- Magatzem municipal I – Serveis Socials municipals. Torrent de Vallbona, 75-77.
- Magatzem municipal II. Av. Sant Mateu, s/n.
- Centre d'Acollida d'Animals Domèstics. Av. Sant Mateu, s/n.
- Centre cívic – Punt d'Informació Juvenil 'Àgora'. Rambla d'Àngel Guimerà, 7 i Plaça de l'Ajuntament, 3.



- Antiga Fàbrica de Pintures. Torrent Vallbona, s/n.
- Centre Cultural Can Lleonart. Plaça dels Germans Lleonart, 1.
- Can Gaza (Casal d'Avis, Casal de Joves i hotel d'entitats). Av. Sant Josep de Calasañç, 23.
- Mercat municipal. Plaça de l'Ajuntament, 15.
- Biblioteca Municipal 'Francesc Ferrer i Guàrdia'. Hort de la Rectoria, s/n.
- Comissaria de Policia. Antic escorxador. Passeig de Marià Estrada, 8.
- Llar d'infants municipal 'Els Pinyons'. Avda. del Bosquet, 5.
- Masia-museu Can Magarola. Av. de Sant Mateu, 2.
- Local social del Canonge. C/ del Canonge, 40.
- Capella Verge de la Mercè. c/ del Doctor Homs, 15.
- Capella del Sant Crist. Passeig de Marià Estrada, s/n.
- Cementiri. Camí Baix de Tiana, s/n.
- Camp municipal d'esports. Riera de la Coma Clara, 7.
- Pistes municipals d'Atletisme. Camí del Mig, s/n.
- Poliesportiu municipal 'Abelardo Vera'. Passeig de la Creu de Pedra, 29-31.
- Complex esportiu municipal 'Can Vera'. C/ Pau Vila, 5-11.

#### **6.4.2. Equipaments públics d'altres administracions.**

- Camp municipal de futbol del Masnou, Riera d'Alella, s/n.
- Escola Fabra. Av. Del Bosquet, 1.
- IES Alella. Av. Del Bosquet 7.
- Escola la Serreta. C/ La Vinya, 47-51

#### **6.4.3. Relació de Béns Patrimonials Immobles inscrits.**

S'adjunta llistat d'edificis de propietat municipal en el qual no hi figuren els destinats a acollir infraestructures (dipòsits, estacions transformadores, etc). Tampoc no s'adjunta llistat de solars.

##### Edificacions Especials

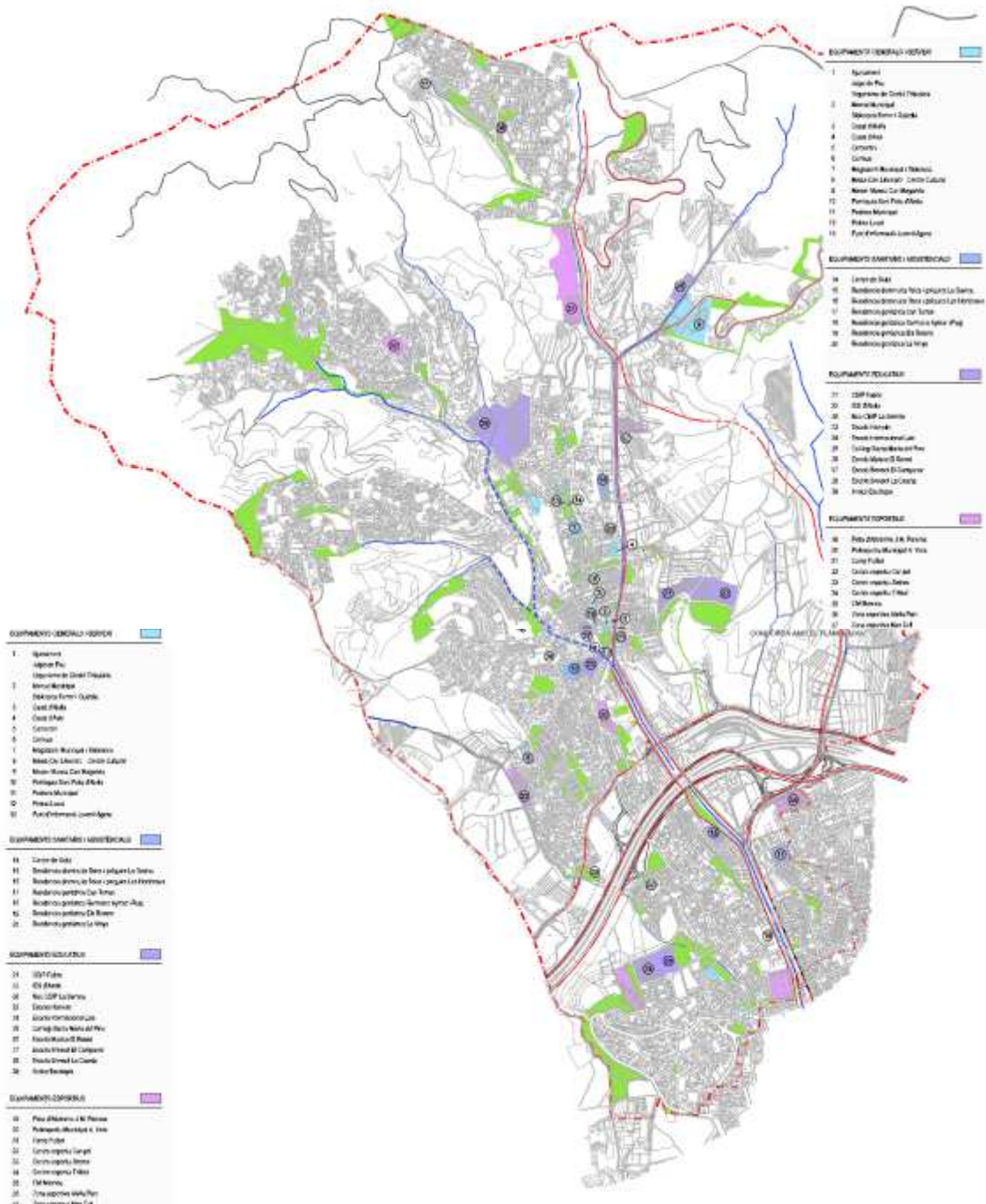
- Capella Verge de la Mercè. C/ del Doctor Homs, 15.
- Cementiri. Camí Baix de Tiana, s/n.
- Poliesportiu municipal 'Abelardo Vera'. Passeig de la Creu de Pedra, 29-31.
- Camp municipal d'esports. Riera Coma Clara, 7.
- Local social del Canonge. C/ Canonge, 40.
- Antiga Fàbrica de Pintures. Torrent Vallbona, s/n.

##### Servei Públic

- Casa de la vila. Plaça de l'Ajuntament, 1.
- Mercat - Biblioteca. Plaça de l'Ajuntament, 15.
- Centre Cívic (Antic Casal d'Avis 'El Caliu'). Rambla d'Àngel Guimerà, 7 i Plaça de l'Ajuntament, s/n.

- Can Lleonart. Plaça dels Germans Lleonart, 1.
- Museu del Vi - Can Magarola. Avda. Sant Mateu, 2.
- Municipal Servei Obres – Vallbona (Antic escorxador). Passeig de Marià Estrada, 8.
- Centre d'Assistència Primària (CAP). C/ Mas de Xaxars, 10.
- Can Gaza - Nou Casal d'Avis. C/ Sant Josep de Calassanç, 23.

### Localització i tipus d'equipament, segons PGO vigent



Font: PLH (GMG, Plans i Projectes, 2008).

## 7. Habitatge i edificació.

Per a més informació i concreció, aquest capítol es remet als documents integrants del Pla Local d'Habitatge d'Alella (en endavant PLH) i a la Memòria social del POUM.

### 7.1. Parc d'habitatges.

Del creuament del Cens d'habitatges de 2001 i de l'Estadística de construcció d'habitatges (segons els certificats de final d'obra expedits pel col·legi d'aparelladors), el parc d'habitatges d'Alella era aleshores 3.250 habitatges, distribuïts en les següents proporcions:

- Habitatges principals: 2.643 (82%).
- Habitatges secundaris: 391 (12%).
- Habitatges buits o vacants: 206 (6%).

Sobre aquest univers i en xifres estimatives, la fitxa tècnica del Pla Local d'Habitatge d'Alella 2008-2013 en fa la següent radiografia:

- Habitatges unifamiliars: 85%
- Habitatges plurifamiliar: 15%
  
- Habitatges en propietat: 90%
- Habitatges de lloguer: 10%

Evolució 2001-2010	Núm.	Població	Increment	Grandària mitjana llar
Habitatges 2001	3.250	8.796		3,14
Nous habitatges acabats				
2002	24	8.847	51	
2003	37	8.831	-16	
2004	128	8.940	109	
2005	38	9.024	84	
2006	77	9.011	-13	2,91
2007	39	8.998	-13	2,87
Habitatges 2007	3.593	En total hi havia 3.139 habitatges principals i 454 vacants i/o secundaris (valors estimats).		
Habitatges 2009	3.792	En total hi havia 3.237 habitatges principals i 555 vacants i secundaris (valors estimats).		
Habitatges 2010	3.764	Segons dades municipals, en total hi havia 3.251 habitatges principals, 6 col·lectius i 507 buits i/o de temporada.		

Font: PLH, Memòria social i elaboració pròpia.

### Resum numèric d'habitatges, per veïnats

Nom del nucli	Hab. familiars	Hab. col·lectius	Hab. buit o de temporada	Total
Centre urbà	767	1	164	932
Alella Parc	192	0	18	210
Garrofers	87	0	7	94
Can Magarola	37	0	14	51
Can Sors	236	1	35	272
Alella de Mar	519	3	70	592

Memòria descriptiva i justificativa

Aprovació provisional

POUM – Ajuntament d'Alella

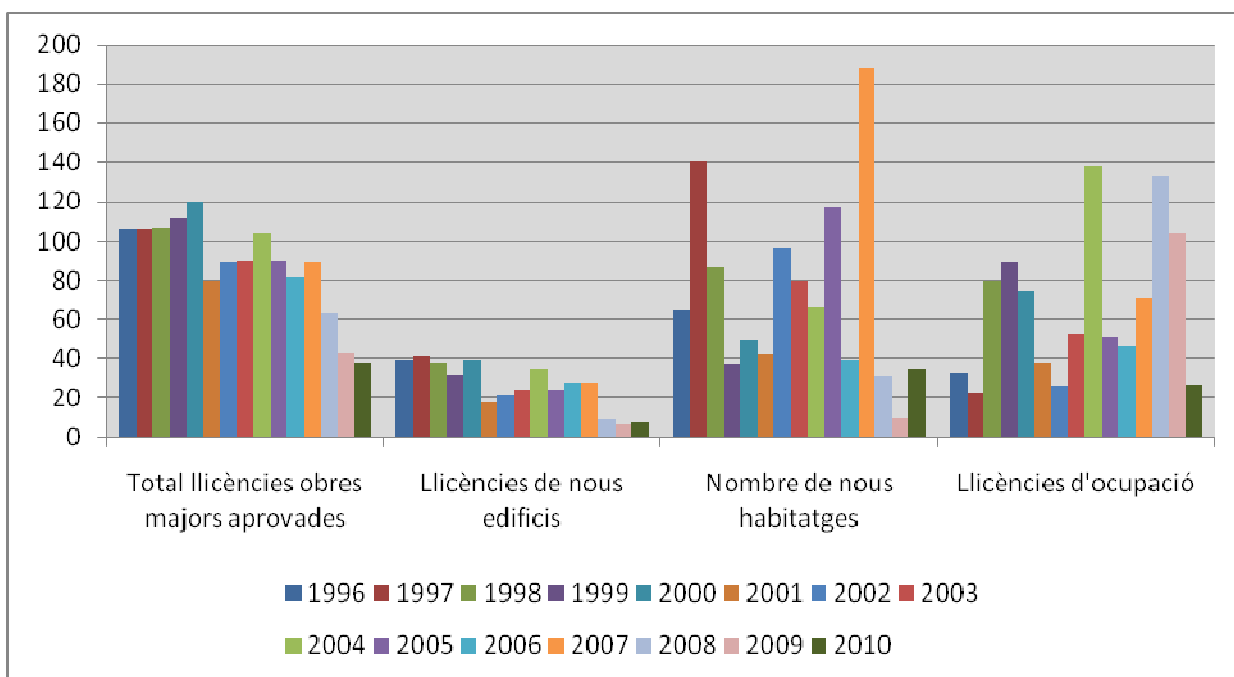
137

Maig 2014

<b>Canonge</b>	87	0	18	105
<b>Can Comulada</b>	185	0	17	202
<b>Eixample</b>	601	1	84	686
<b>Font de Cera</b>	13	0	4	17
<b>Ibars Meia</b>	75	0	7	82
<b>Mas Coll</b>	240	0	26	266
<b>Nova Alella</b>	156	0	31	187
<b>Vallbona</b>	56	0	12	68
<b>Total municipi</b>	<b>3.251</b>	<b>6</b>	<b>507</b>	<b>3.764</b>

Font: elaboració pròpia. Càlcul segons data de variació 31/12/2010.

## 7.2. Llicències d'edificació.



Font: Ajuntament d'Alella.

La punta de llicències d'edificació de 1997 correspon al Pla Parcial de Can Bertran-Can Vilana.

La punta de 2005 correspon a la promoció d'habitatge privat de Cal Doctor (45 unitats), i la de 2007 als habitatges socials de lloguer de Cal Doctor (61) i Can Calderó (74 unitats amb llicència aprovada però no executada).

El 2010 s'ha produït una nova revifada com a conseqüència de l'inici de les obres d'edificació dels habitatges plurifamiliars de Can Casals, corresponents a la segona fase del Pla parcial de Cal Doctor.

Entre 2001 i 2010 el parc d'habitatges va créixer en prop de 60 unitats anuals netes. Si es compara aquesta xifra amb les 83 llars creades anualment durant el mateix període s'obté, com a mitjana, que cada any una vintena d'habitatges secundaris o vacants va passar a ser principals, de manera que el nombre d'habitatges vacants i secundaris -juntament amb els habitatges desocupats per mortalitat- permeten cobrir una part de la demanda. Ara bé, es tracta d'habitatges que no s'adeqüen a les necessitats d'habitatge de la major part dels joves i dels col·lectius locals que integren la demanda endògena per la inadequació de l'oferta immobiliària (habitatge unifamiliar aïllat, excessivament car).

Any	Obres majors aprovades			Llicències d'ocupació	Obres menors i assabentat	Hab. per llicència
	Total llicències	Llicències de nous edificis	Nombre de nous habitatges			
1996	106	39	65	33	142	1,67
1997	106	41	140	23	190	3,41
1998	107	38	87	80	152	2,29
1999	112	32	37	89	193	1,16
2000	120	39	50	75	173	1,28
2001	80	18	42	38	158	2,33
2002	89	21	97	26	193	4,62
2003	90	24	80	53	215	3,33
2004	104	35	66	138	191	1,89
2005	90	24	117	51	235	4,88
2006	82	28	39	47	243	1,39
2007	89	28	188	71	247	6,71
2008	63	9	31	133	216	3,44
2009	43	7	10	104	167	1,43
2010	38	8	35	27	182	4,38

Nota: L'atorgament de la llicència no significa necessàriament que l'obra s'acabi executant. És el cas de la promoció plurifamiliar de Can Calderó-Can Serra i de diversos projectes d'habitatge unifamiliar.

Font: Ajuntament d'Alella.

Segons l'Estadística de Construcció d'Edificis corresponent a llicències d'obres majors, l'any 2009 es va produir una davallada del 37% del número de llicències concedides a Catalunya en relació a l'any anterior. La disminució va ser del 48% en el cas de l'obra nova i del 67% en el nombre de nous habitatges. A Alella, aquell any la disminució en el número de llicències va ser del 13,6%, però van augmentar gairebé el 100% els permisos per a obra nova.

El 2009 la reducció més forta va correspondre al nombre d'habitatges, amb un 71%. Es tracta, en qualsevol cas, d'un diferencial que el 2010 es va eixugar amb les obres dels habitatges plurifamiliars de Can Casals, corresponents a la segona fase del Pla parcial de Cal Doctor.

#### Mida de la promoció en número d'habitatges.

Any	Número d'habitatges					
	1	2	3 a 5	6 a 10	11 a 20	> 20
1996	26	2	-	1	1	1 (24)
1997	32	1	2	3	-	2 (30+31)
1998	30	3	-	-	-	2 (27+24)
1999	27	5	-	-	-	-
2000	34	2	2	1	-	-
2001	12	-	4	1	1	-
2002	14	1	3	1	-	1 (65)
2003	19	1	1	-	-	2 (23+32)
2004	30	-	4	-	2	-
2005	19	1	3	2	0	2 (27+45)
2006	22	3	3	-	0	-
2007	16	6	4	2	0	2 (74+61)
2008	3	-	4	-	1	-

Nota: Les xifres de 1997-98 corresponen al Pla Parcial de Can Bertran-Can Vilana; les de 2002, a la modificació puntual de Can Vera; les de 2003 estan relacionades en bona part amb la modificació puntual de La Vinya, i les de 2005, a la primera fase del Pla Parcial de Cal Doctor. Les dades de 2007 tenen explicacions diferents: la primera (74) correspon a la llicència d'obres corresponent a la modificació puntual de Can Calderó-Can Serra, que finalment no van iniciar-se, i la segona (61) corresponen a l'habitatge social de lloguer de promoció pública de Cal Doctor.

Font: Ajuntament d'Alella.

L'escassa dimensió de la promoció mitja pel que fa al nombre d'habitatges per llicència dona idea de la importància i hegemonia de l'habitatge unifamiliar aïllat; un predomini que comença a declinar a partir de 2001.

### Habitatges construïts de nova planta

Any	Iniciats		Acabats		
	Qualificacions provisionals protecció oficial promoció priv. D.F.A.H.	Projectes visats col·legis aparelladors	Qualificacions definitives protecció oficial promoció priv. D.G.A.H.	Cèdules habitabilitat habitatges lliures D.G.A.H.	Certificats finals d'obra col·legis aparelladors
2002	0	146	0	37	24
2001	0	113	8	57	57
2000	8	111	0	58	57
1999	0	58	0	117	104
1998	0	117	0	83	92
1997	0	152	0	26	36
1996	1	49	1	23	51
1995	0	35	12	34	43
1994	0	53	0	48	44
1993	12	33	0	42	44
1992	0	70	0	25	32

El nombre de llicències d'obra major té el seu punt àlgid l'any 2002, que no coincideix amb el nombre d'habitatges (màxim a 1997, i valors elevats 2002-2003). Les llicències d'ocupació, però, que indiquen les obres acabades, registren els màxims entre 1998 i 2000, i cauen fortament després. No obstant això, les llicències per a habitatge concedides en 2002-2003, i l'elevada xifra de visats del Col·legi d'Aparelladors en 2000-2002 ja anticipaven els importants valors d'habitatges nous acabats dels darrers anys.

### 7.3. Característiques dels habitatges.

#### Característiques dels habitatges principals, segons instal·lacions i serveis.

	Municipi		Maresme		Catalunya	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Aigua calenta	95,5		93,48		91,2	
Gas per canonades	57,8		49,29		50,3	
Bany o dutxa	99,4		97,84		97,6	
Telèfon	90,7		85,03		84,5	
Calefacció	94,4	96,97	94,14	93,36	92,2	92,05
Refrigeració	22,3	17,03	12,46	10,90	16,4	15,98
<b>Total habitatges principals</b>	<b>1.927</b>	<b>2.643</b>	<b>89.940</b>	<b>125.611</b>	<b>1.931.172</b>	<b>2.315.774</b>

Font: IDESCAT. Cens d'habitatges 1991 i, parcialment, 2001.

En general, l'estat del parc d'habitatges es considera bo, sense problemes destacables d'utilització anòmala ni casos d'infrahabitatge.

#### Grau de conservació dels habitatges familiars. Alella, 2001

Ruïnós	Dolent	Deficient	Bo
5	4	106	3.134

Font: INE

### Grau de conservació dels habitatges familiars (Catalunya i Alella, 2001, en %)

	Ruïnós	Dolent	Deficient	Bo
Alella	0,15	0,12	3,26	96,46
Catalunya	1,04	2,06	7,91	88,59

Font: INE.

Cal destacar els següents barris, per les seves problemàtiques específiques:

- Barri del Rost (a sota, a l'esquerra), amb importants barreres arquitectòniques com a conseqüència de la topografia, amb un dèficit de zones verdes i una població i parc d'habitatges força envellits. L'Ajuntament d'Alella disposa d'un Avanç de Pla de Millora Urbana (PMU) per aquest sector.



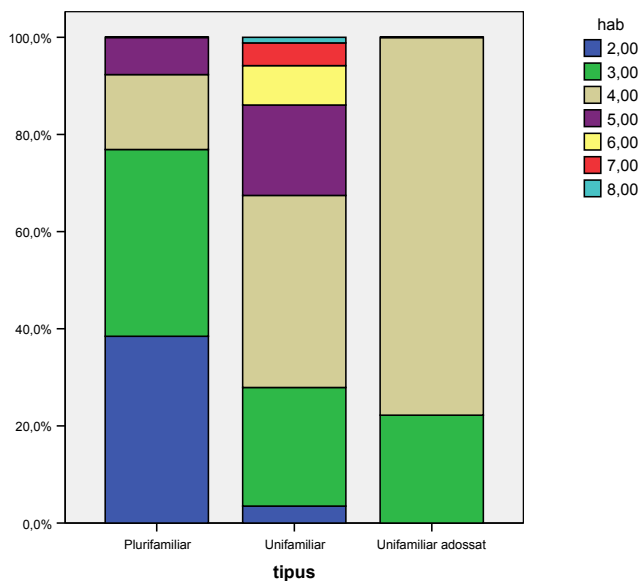
- Barri del Canonge (a dalt, a la dreta), on es concentra el major percentatge de població estrangera extracomunitària i l'oferta d'habitatge més assequible. El 31,6% dels habitatges són en règim de lloguer, xifra que suposa el triple de la mitjana d'Alella. A més, segons el cens de 2001, el 14% dels habitatges es trobaria en un estat deficient (quan la mitjana d'Alella és del 3%).

### Nombre d'habitatges segons valor cadastral

Segons el padró de l'IBI corresponent a l'exercici fiscal 2009, hi havia al municipi un parc de 3.602 habitatges.

- nombre d'habitatges fins a 120.000 € valor cadastral: 1.923
- nombre d'habitatges de 120.000 € a 150.000 € de valor cadastral: 533
- nombre d'habitatges de 150.000 € a 180.000 € de valor cadastral: 274
- nombre d'habitatges de 180.000 € a 200.000 € de valor cadastral: 166
- nombre d'habitatges de 200.000 € a 250.000 € de valor cadastral: 334
- nombre d'habitatges de 250.000 € a 300.000 € de valor cadastral: 153
- nombre d'habitatges de més de 300.000 € de valor cadastral: 219

## Oferta per tipologia d'habitatge i nombre d'habitacions. Alella. 2006



Font: Pla Local d'Habitatge.

## Llars segons el nombre de persones (percentatge)

	Alella			Maresme			Catalunya		
	1991	1996	2001	1991	1996	2001	1991	1996	2001
D'1 persona	8,81	10,85	13,39	11,91	15,24	18,57	13,59	17,31	20,93
De 2 persones	20,94	20,99	21,49	24,14	25,16	27,26	25,30	26,59	27,96
De 3 persones	19,70	22,67	24,29	22,29	22,51	22,71	22,17	22,46	22,41
De 4 persones	29,50	28,79	26,52	24,81	24,25	21,79	23,24	22,13	19,99
De 5 persones i més	21,05	16,70	14,30	16,85	12,85	9,66	15,61	11,51	8,71
<b>Total llars</b>	1.929	2.258	2.643	89.997	105.148	125.622	1.933.044	2.097.955	2.315.856

Fonts: IDESCAT. Cens de població 1991 i Estadística de població 1996.

## Persones per llar

	Alella			Maresme			Catalunya		
	1991	1996	2001	1991	1996	2001	1991	1996	2001
	3,40	3,30	3,14	3,20	3,00	2,82	3,13	2,90	2,72

Fonts: IDESCAT. Cens de població 1991 i Estadística de població 1996.

Tot i trobar-se en recessió, el nombre de persones per llar és notablement superior al comarcal i al català.

La reducció de la grandària de les llars a Alella també és menor a la de la mitjana metropolitana. Les tres dinàmiques demogràfiques descrites anteriorment -redistribució selectiva de la població, arribada d'importants contingents d'immigració estrangera i tendència a l'envelliment de la població- coincideixen



de manera directa en la manera com aquesta població s'agrupa en llars. A aquests factors de caire demogràfic cal afegir, a més, aquells de caire sociològic, que condicionen les preferències de la població sobre la manera com vol viure, l'edat en què els joves s'emancipen, el desig de formar família i el moment de fer-ho, entre d'altres.

Entre 1991 i 2001, la dimensió mitjana de llars a la RMB va passar de 3,1 a 2,7 habitants per llar i el nombre de llars unifamiliars va créixer del 13,5% al 20,3% del total. És a dir, es tendeix a una menor proporció de persones per habitatge, la qual cosa, en un context de creixement de població com el que s'ha descrit, suposa forçosament una pressió de la demanda sobre el mercat immobiliari.

A Alella la situació és sensiblement diferent i resta condicionada, una altra vegada, per la seva història demogràfica recent. La dimensió mitjana ha minvat, però menys que al Maresme i la resta de Catalunya: de 3,4 el 1991 a 3,14 el 2001, i a 2,87 el 2007.

Tot i això, cal preveure un manteniment i fins i tot acceleració d'aquest procés de reducció, especialment a partir de dos motius:

- a) L'emancipació de les generacions més joves,
- b) L'augment de la mortalitat com a conseqüència de l'envelliment de la població (la qual cosa comportarà l'aparició de persones vídues).

En un municipi amb un parc d'habitatges caracteritzat per una superfície mitjana molt superior a l'habitual, aquest problema serà especialment greu, i requerirà de la consideració de les noves propostes d'habitatge que responguin a la demanda de llars unipersonals.

#### 7.4. Tipus d'habitatges

##### Habitatges familiars segons el tipus

	Alella					
	2001		1991		1981	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
Principal					1.013	54,70
Convencional	2.643	81,32	1.927	71,34		
Allotjaments	0		2			
Secundari	391	12,03	611	22,62	400	21,60
Vacant	206	6,34	151	5,59	439	23,70
Altres	10	0,31	12	0,44		
<b>Total habitatges</b>	<b>3.250</b>		<b>2.701</b>		<b>1.852</b>	
<b>Establiments col·lectius</b>	<b>5</b>		<b>8</b>			

Font: IDESCAT (Cens d'habitatges. Decennal) i elaboració pròpia. Anys disponibles: 1981, 1991, 2001.

L'espectacular disminució de l'habitatge secundari confirma que el procés de transformació de segona a primera residència toca a la seva fi.

	Maresme			Catalunya		
	2001	1991	1981	2001	1991	1981
Principal	69,95	61,66	58,93	69,87	71,0	71,6
Secundari	16,04	29,53	27,71	15,54	17,2	13,5
Vacant	13,36	8,40	13,36	13,67	11,6	14,9
Altres	0,65	0,41	-	0,92	0,2	-
<b>Total habitatges</b>	<b>179.584</b>	<b>145.854</b>	<b>120.927</b>	<b>3.314.155</b>	<b>2.721.383</b>	<b>2.452.869</b>
<b>Estab. col·lectius</b>	<b>105</b>	<b>187</b>	<b>-</b>	<b>1.781</b>	<b>3.306</b>	<b>-</b>

Font: IDESCAT (Cens d'habitatges. Decennal) i elaboració pròpia. Anys disponibles: 1981, 1991, 2001.

### Habitatges principals segons el nombre d'habitatges de l'edifici. Sèrie temporal.

Any	D'1 habitatge		De 2 habitatges		De 3 i més habitatges		Total
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	
2001	1.705	64,51	281	10,63	657	24,86	2.643
1991	1.412	73,27	110	5,71	405	21,02	1.927

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

El descens de l'habitatge unifamiliar mostra una tendència a l'esgotament de la ciutat jardí, especialment fort si es relaciona amb el fet que la majoria dels habitatges que en el mateix període han passat a primera residència són unifamiliars aïllats.

### Habitatges principals segons l'any de construcció de l'edifici. Alella 1991.

Any	Habitatges
Abans de 1900	85
De 1900 a 1930	118
De 1931 a 1940	7
De 1941 a 1950	38
De 1951 a 1960	75
De 1961 a 1970	264
De 1971 a 1980	571
De 1981 a 1991	769
<b>Total</b>	<b>1.927</b>

Font: IDESCAT.

### Habitatges familiars segons l'època de la construcció. Cens d'edificis (1990).

Any	Època de construcció de l'edifici
Abans de 1900	173
De 1900 a 1940	96
De 1941 a 1950	40
De 1951 a 1960	95
De 1961 a 1970	251
De 1971 a 1980	628
De 1981 a 1991	823
<b>Total</b>	<b>2.096</b>

Font: IDESCAT.

Malgrat l'antiguitat de les dades, combinant-les amb les obtingudes de les llicències, es constata la gran activitat en construcció d'habitatge dels darrers 30/35 anys.

### Habitatges principals segons el règim de tinença. Sèrie temporal.

Any	De propietat				Lloguer		Cedida gratis o a baix preu	Altra forma	Total
	Per compra		Per herència o donació	% Total Propietat					
	Pagada	Amb pagaments pendents							
2001	1.035	966	177	82,41	309	11,6	48	108	2.643
1991	892	586	98	81,79	224	11,6	71	56	1.927

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

## Edificis acabats d'hab. familiar segons les places de garatge. Cens d'edificis.

Any	Cap plaça	d'1 a 10	d'11 a 50	Total
2001	864	1.521	4	2.389
1990	707	1.382	7	2.096

Font: IDESCAT.

Comptant amb 2.643 habitatges principals l'any 2001, la ràtio de 0,90 places/habitatge és baixa, i a totes llums insuficient, per a una població com Alella on la dependència del vehicle privat és molt acusada.

### 7.5. El Pla Local d'Habitatge 2008-2013.

El Ple municipal va aprovar per unanimitat, en sessió celebrada el 26 de novembre de 2009, el Pla Local d'Habitatge 2008-2013. Es tracta d'un document tècnic que té com a finalitats definir les polítiques locals d'habitatge i possibilitar la concertació d'aquestes polítiques entre la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments, d'acord amb l'article 14 de la Llei 18/2007, de 28 de desembre, d'habitatge.

El contingut del PLH (GMG Plans i Projectes, 2008) s'ajusta d'una part a la metodologia desenvolupada per la Direcció de Serveis d'Habitatge Urbanisme i Activitats de la Diputació de Barcelona en les seves funcions d'assistència tècnica als municipis en matèria d'habitatge; i d'altra part al contingut definit per als PLH en la Llei 18/2007, i inclou una triple perspectiva: analítica, estratègica i programàtica.

El contingut analític del PLH comprèn l'estudi de la demografia i la demanda actual d'habitatge al municipi i la seva projecció futura a curt-mig termini (6 anys); la descripció de l'estructura urbana residencial i del parc d'habitatges existent detectant els dèficits i les necessitats de rehabilitació; l'estudi de la oferta del mercat d'habitatge local i la comparació amb la demanda per tal d'avaluar la part de la demanda que queda exclosa d'aquest mercat; el diagnòstic de les persones i llars que precisaran d'habitatge protegit o social o d'ajuts en matèria d'habitatge en el període estudiat; i finalment l'avaluació de les possibilitats que ofereixen el planejament urbanístic, el patrimoni municipal de sòl i habitatge i els recursos materials i organitzatius de l'ajuntament per a fer front a aquestes necessitats.

El contingut estratègic se centra en la definició dels objectius i estratègies de l'Ajuntament en matèria d'habitatge, tenint en compte la diagnosi efectuada, els objectius generals definits en la legislació i normativa catalana i estatal en matèria d'urbanisme i habitatge, i la pròpia capacitat dels instruments disponibles des de l'Ajuntament .

Finalment, el contingut programàtic del PLH consisteix en la definició del programa d'actuació municipal en matèria d'habitatge en els sis anys següents a la seva aprovació.

El PLH té una doble naturalesa. D'una part, constitueix l'instrument de planificació i programació de les polítiques municipals en matèria d'habitatge, en aplicació de les competències pròpies de l'Ajuntament. D'altra banda, constitueix també un instrument de planificació i programació en desenvolupament de la legislació d'habitatge, amb la funció de determinar les propostes i compromisos municipals en política d'habitatge i constituir la proposta marc per a concertar aquestes polítiques amb la Generalitat de Catalunya, tal com defineixen els articles 10 i 14 de la Llei del Dret a l'Habitatge.

L'article 11 de la Llei 18/2007 inclou els plans locals d'Habitatge entre els instruments de planificació i programació d'habitatge; i en el seu article 14 els defineix com els instruments que determinen les propostes i compromisos municipals en política d'habitatge i constitueixen la proposta marc per a concertar polítiques d'habitatge amb l'administració de la Generalitat.

## Àrees amb necessitats especials

El PLH no detecta àrees o barris amb necessitats especials on es concentrin problemes destacables pel que fa a deficiències del parc d'habitatges, dèficits d'urbanització, fenòmens de barraquisme, problemàtica social, etc. en la línia del que estableix la llei 2/2004 de millora de barris i àrees urbanes i viles que requereixen atenció especial.

Es podria mencionar el barri del Rost. A causa la seva topografia presenta carrers amb fort pendent i nombroses barreres arquitectòniques. El veïnat té un parc d'habitatges força antic i presenta algunes deficiències, sobretot a nivell de xarxes de serveis subterrànies i aèries. També hi trobem una població força envellida en relació amb la resta del municipi i això genera alguns problemes d'accessibilitat i dependència social.

## Característiques dels habitatges principals, segons la superfície útil (percentatge)

	Alella		Maresme		Catalunya	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Fins a 49 m <sup>2</sup>	1,6	1,4	1,85	2,03	5,49	4,18
De 50 a 69 m <sup>2</sup>	8,8	9,7	18,06	14,71	25,39	21,61
De 70 a 99 m <sup>2</sup>	28,2	26,2	49,88	49,25	46,17	48,15
De 100 a 119 m <sup>2</sup>	9,5	11,3	12,68	13,11	10,79	11,72
De 120 a 149 m <sup>2</sup>	11,6	13,1	7,30	8,23	6,07	7,07
De 150 m <sup>2</sup> i més	40,3	38,3	10,22	12,68	6,11	7,26
<b>Total habitatges principals</b>	<b>1.927</b>	<b>2.643</b>	<b>89.940</b>	<b>125.611</b>	<b>1.931.172</b>	<b>2.315.774</b>

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

Dels quadres anteriors es desprèn l'elevat nivell de l'habitatge, ja sigui per la seva superfície útil, ja sigui per la seva dotació d'instal·lacions.

La superfície mitjana dels habitatges principals era de 150 m<sup>2</sup> i més el 2001, amb una ocupació de 3,14 habitants per habitatge. Aquesta característica es deu, en part, als seus orígens com a residència secundària, reconvertida més tard a habitatge principal.

Es tracta, en qualsevol cas, de valors superiors a la mitja comarcal i catalana. Mentre en els àmbits de referència esmentats, predominaven els habitatges entre 61 i 100 m<sup>2</sup> (el 52% a Catalunya, el 60% al Maresme i el 65% a la RMB), a Alella la categoria predominant la formaven els de més de 150 metres quadrats: 4 de cada 10 habitatges superaven aquesta superfície l'any 2001. És un percentatge deu vegades superior al del conjunt de la RMB.

Pel que fa al règim de tinença, la major part del parc d'habitatges és de propietat. Es tracta d'una característica comuna al conjunt del país, si bé a Alella es dona amb una intensitat més marcada (82,4%). Aquesta circumstància posa de manifest l'escassa oferta de lloguer existent al municipi (11,7%); un element de rigidesa de l'oferta immobiliària interna que no satisfà la demanda d'emancipació de les capes de població més joves i de les rendes més baixes.

L'elevada proporció del règim de propietat s'explica en part per la conversió a habitatge principal d'antigues cases d'estiueig o cap de setmana. Si l'any 1991 un 21,6% dels habitatges familiars del municipi eren secundaris, deu anys més tard aquest percentatge havia baixat fins al 12%, tres punts per sota de la mitjana catalana. Paral·lelament, el percentatge d'habitatges vacants va decaure del 23,7% al 6,3%.

### 7.6. Habitatges buits.

El cens de població i habitatges de l'INE de 2001, calculava en un centenar els habitatges buits i en 313 els de segona residència, amb una utilització inferior a 90 dies en 267 casos.

Per la seva part, el PLH estimava per al municipi d'Alella un parc d'habitatges buits o de segona residència de 454 unitats, les quals es podien desagregar aproximadament de la següent manera: 154 vacants i 300 secundaris.

Percentualment, aquest parc s'hauria reduït en els darrers anys, fruit de la progressiva transformació en habitatge principal, si bé en els darrers dos anys la disminució no es tan evident en termes relatius. Segons dades municipals, el nombre d'habitatges buits i/o secundaris hauria passat de 551 el 2009 a 507 el desembre de 2010. Entre d'altres factors, aquest fenomen podria tenir a veure amb la mobilització, gairebé simultània, d'un número considerable d'habitatge plurifamiliar a Cal Doctor (lliure i protegit) que o bé està en curs de ser ocupat, a l'espera de la seva venda o lloguer, o bé els seus estadants, en una proporció considerable, encara no s'hi han empadronat.

Per als habitatges buits, es disposa de les dades sobre el consum d'aigua de les llars. Així doncs, l'any 2007 figuraven un total de 3.011 domicilis abonats a la xarxa de subministrament d'aigua per a ús domèstic amb un total de 61.174 m<sup>3</sup> de consum, i una mitjana de 202,6 m<sup>3</sup> anuals per llar. D'aquest total, 87 abonats tenien un consum inferior a 5 m<sup>3</sup>, signe inequívoc de la presència d'habitatges buits o amb poc ús. Considerant el nombre d'habitatges vacant d'unes 100 unitats, el parc buit representaria menys del 3% del parc total existent, per la qual cosa el PLH no el considera una problemàtica significativa en el municipi.

### 7.7. Habitatges sobreocupats.

De conformitat amb el que preveu la Llei 18/2007, de 28 de desembre, del dret a l'habitatge, la sobreocupació constitueix una utilització anòmla dels habitatges i un incompliment de la funció social de la propietat.

*Habitatge sobreocupat és aquell en el que s'hi allotgen un nombre excessiu de persones, en consideració als serveis de l'habitatge i als estàndards de superfície per persona fixats a Catalunya com condicions d'habitabilitat. Se n'exceptuen les unitats de convivència vinculades per llaços de parentiu, si l'excés d'ocupació no comporta incompliments manifestos de les condicions exigibles de salubritat i higiene ni genera -problemes greus de convivència amb l'entorn.*

Segons la disposició transitòria de l'esmentada Llei:

*Mentre no s'aprovi la norma reglamentària que fixi els llindars d'ocupació dels habitatges, la presumpció de sobreocupació s'aplicarà sobre els llindars de persones per metre quadrat establerts en el vigent Decret regulador dels requisits mínims d'habitabilitat.*

Segons el Decret 55/2009, de 7 d'abril, sobre les condicions d'habitabilitat dels habitatges i la cèdula d'habitabilitat, els llindars per ocupar un habitatge en unes condicions d'ús adequades són els següents:

Superfície útil mínima en m <sup>2</sup>	Nombre de persones
20	2
30	3
48	4
56	5
64	7
72	8
80	9
8+8n	n

El llindar mitjà de la sobreocupació al municipi d'Alella no es pot calcular a partir de la mitjana de la superfície útil dels habitatges principals ja que aquesta és de més de 200 m<sup>2</sup>, ja que en resultaria un llindar mitjà de més de 25 persones per llar. Així doncs, s'ha pres com a llindar per a l'anàlisi els habitatges amb 7 persones o més, ja que es considera que la ubicació dels habitatges amb problemàtiques de sobreocupació fa referència a zones amb unes dimensions més reduïdes dels habitatges que la mitjana del municipi.

Les dades del padró d'habitants associades als habitatges donen un nombre de 70 domicilis en situació d'empadronament on hi conviuen 7 o més persones. En nombre de persones, aquesta xifra suposa un total de 761 habitants.

Ara bé, tal com mostra la zonificació de la sobreocupació en el conjunt del municipi, podem observar que aquest fenomen es produeix en zones de ciutat jardí. En total, 57 casos fan referència a habitatges localitzats a les urbanitzacions residencials i per tant relacionats amb un fenomen de divisió i subparcel·lació de grans finques amb una superfície prou important com per donar lloc a dos o més habitatges o bé acollir un nombre elevat de membres a la llar. En canvi, només detecta 8 possibles casos de sobreocupació en el nucli urbà i 5 al Canonge, on els habitatges són de dimensions més reduïdes.

Nucli	7 persones o més	% sobre el total
Alella de Mar	14	20
Canonge	5	7,14
Can Sors	3	4,29
Eixample	7	10
Centre urbà	8	11,43
Nova Alella	5	7,14
Can Comulada	3	4,29
Vallbona	1	1,43
Garrofers	8	11,43
Can Magarola	3	4,29
Mas Coll	8	11,43
Alella Parc	5	7,14

Font: elaboració pròpia.

## 7.8. Sense llar i altres col·lectius en situació o risc d'exclusió social.

Les dades proporcionades per la Regidoria de Serveis Socials de l'Ajuntament d'Alella ajuden a la tipificació i quantificació de la població en situació o risc d'exclusió social. Se'n comptabilitzen més de 600 persones.

El percentatge més significatiu està format per persones grans que viuen en centres assistencials i per persones amb algun tipus de disminució que viuen en un centre especialitzat que sumen un total de 536 persones. Es pot considerar doncs, que pel que fa a exclusió residencial aquestes dos col·lectius tindrien actualment cobertes les seves necessitats, alhora que molts dels casos poden respondre a persones no empadronades al municipi.

Així doncs, ens trobem amb un gruix d'unes 44 llars en risc d'exclusió en matèria d'habitatge, les quals representen un 1,4% del total de les llars d'Alella (3.173 llars principals estimades per l'any 2008).

Els grups més rellevants d'exclusió residencial, tal i com s'ha mencionat anteriorment en aquest apartat, són:

- D'una banda les llars unipersonals formades per persones d'edat avançada, ja que de les 17 llars majors de 75 anys que consten en el cens totes elles estarien en risc d'exclusió (0,5% del total de llars).
- I d'altra banda, les llars monoparentals, especialment encapçalades per dones que coincideixen amb perfils de persones amb uns ingressos inferiors als preus de l'oferta del mercat de l'habitatge (0,3% del total de llars). Tot i així, segons les dades del padró a Alella hi havia el 2008 212 llars monoparentals encapçalades per dones i d'aquestes menys d'un 5% es trobarien amb problemes d'exclusió residencial.

INDICADORS		NÚM. PERSONES
Memòria descriptiva i justificativa		Aprovació provisional
POUM – Ajuntament d'Alella	148	Maig 2014

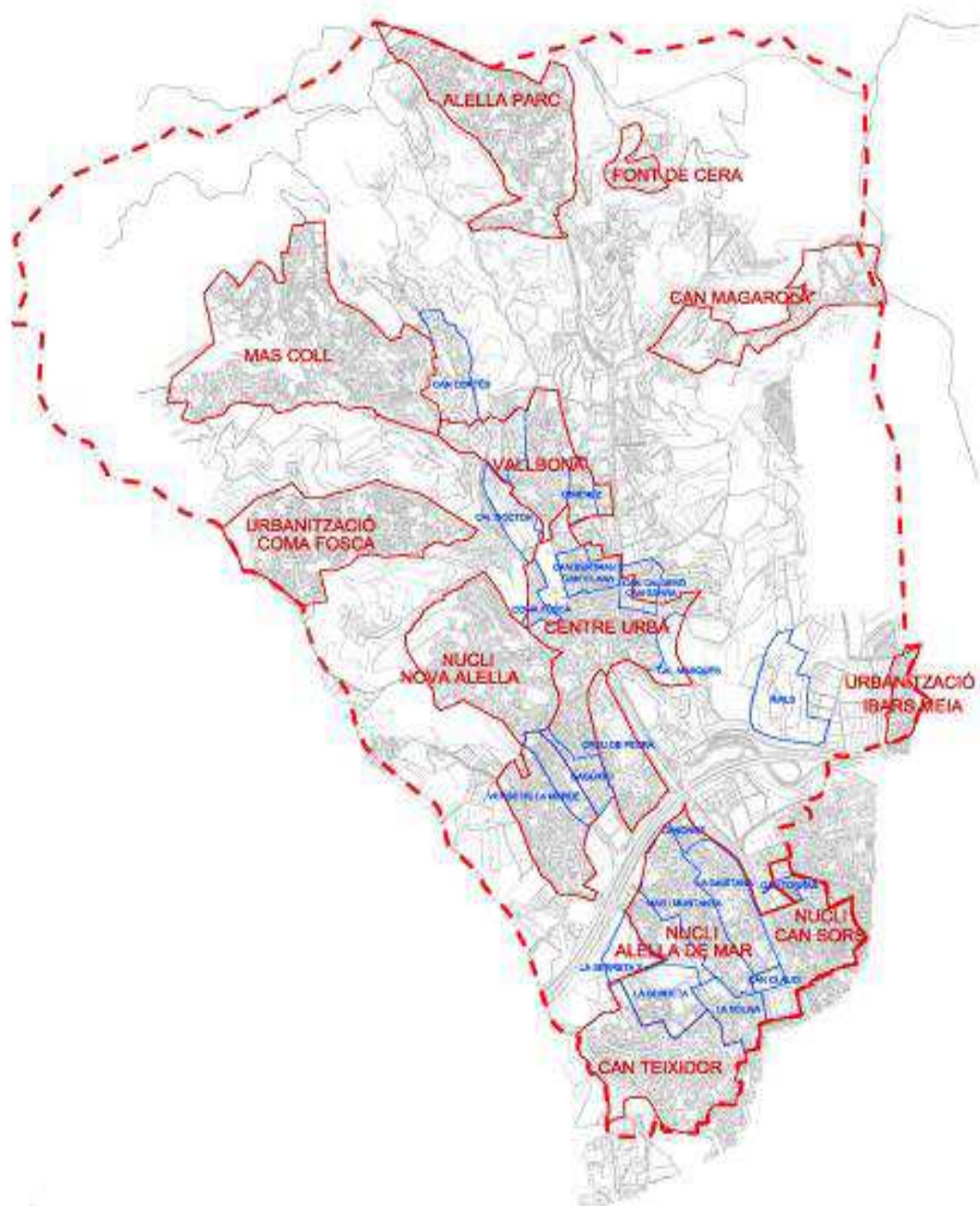
Viuen a l'espai públic	0
Viuen en centres residencials (empadronats):	
. Fundació Germans Aymar i Puig (gent gran).....	60
. Les Hortènsies (discap. Psíquics).....	126
. Can Torras (c.sociosanitari) .....	13
. Els Rosers (gent gran) .....	35
Sense contracte d'habitatge o títol legal (habitacions rellogades)	5
Amb notificació de desnonament	0
Pateixen violència en la llar o de la parella	4 llars
Joves ex-ingressats en centres d'acolliment:	0
Joves amb problemàtiques de salut mental:	3
Persones amb problemes drogodependències:	7
Persones amb problemes psíquics:	3
Persones amb altres problemàtiques sociosanitàries:	31
- Ateses en servei d'ajuda a domicili:	2
- Ingress temporal sociosanitari:	
Llars monoparentals encapçalades per dones: 212 cens	10
Llars unipersonals més de 75 anys: 17 cens	17
Aturats sense subsidi d'atur	2
Discapacitats reconeguts, amb certificat disminució. La majoria són del centre de les Hortènsies.	302
Immigrants no comunitaris sense permís de treball	No recollit
Presoners o expresoners:	2
Amuntegament: família 5 persones vivint habitatge 50 m <sup>2</sup> .	1

Font: Ajuntament d'Alella, juliol de 2008.

### 7.9. Habitatge de protecció oficial (HPO).

L'article 57.3 del Text refós de la Llei d'Urbanisme estableix que el POUM ha de reservar per a la construcció d'habitatges de protecció pública, amb caràcter general, com a mínim, el sòl corresponent al 30% del sostre que es qualifiqui per a l'ús residencial de nova implantació, tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable, del qual un 20% s'ha de destinar a habitatges amb protecció oficial de règim general i/o de règim especial i un 10% a habitatges amb protecció oficial de preu concertat.

El PGO que ara es revisa preveia 20 polígons d'actuació (completament executats), 2 plans especials (per executar) i 4 plans parcials (només en resta un pendent de desenvolupar, d'ús industrial, a la vall de Rials).



Cap dels sectors i polígons

procedents del PGO no preveia la reserva del 20% d'habitatge protecció oficial (HPO) ni el 10% d'habitatge concertat.

Alella es troba ubicat a la zona A2 pel que fa al preu màxim de venda i de lloguer de l'habitatge. La manca d'oferta d'HPO, juntament amb altres factors (com ara la precarietat del mercat laboral juvenil, l'alt valor del preu de mercat de l'habitatge a Alella o l'elevada superfície mitjana de la tipologia unifamiliar), ha donat peu a un fenomen de subdivisió d'habitatges unifamiliars en alguns barris residencials, com a solució d'emancipació de joves dins la parcel·la familiar.

Tot plegat fa que a Alella hi hagi poca presència històrica d'habitatges de protecció oficial. En els darrers anys s'han dut a terme promocions que han suposat la mobilització de 16 habitatges de preu taxat (La Vinya), 8 habitatges de lloguer (Les Heures, 1-7), i 61 habitatges de lloguer més a Cal Doctor. Recentment, ha estat aprovada definitivament la modificació puntual de la finca de l'antiga Fàbrica de Pintures, al torrent Vallbona, per a la creació d'una promoció d'uns 12 habitatges dotacionals, que formen part d'un projecte conjunt que preveu la consecució de 2 unitats més al barri del Canonge.



A continuació es detallen les promocions d'habitatge de protecció oficial realitzades històricament a Alella:

#### Promocions en les quals ha intervingut el Patronat Municipal de l'Habitatge:

Any construcció desqualificats	Emplaçament	Habitatges qualificats inicialment	Habitatges
1987	Rbla. Fontcalda 32-54 / Via Gandesa, 31-53	24	1
1994	Rbla. Fontcalda 56-66 / Via Gandesa, 55-61	12	0
1999	Les Heures, 1-7	8	0
2002	La Vinya / Forn d'en Masquet	16	0
2007	Cal Doctor, Riera Coma Fosca	61	0

Els blocs de Les Heures i Cal Doctor són de titularitat pública, i el lloguer es gestiona a través d'Adigsa.

#### Promocions privades d'habitatge de protecció oficial:

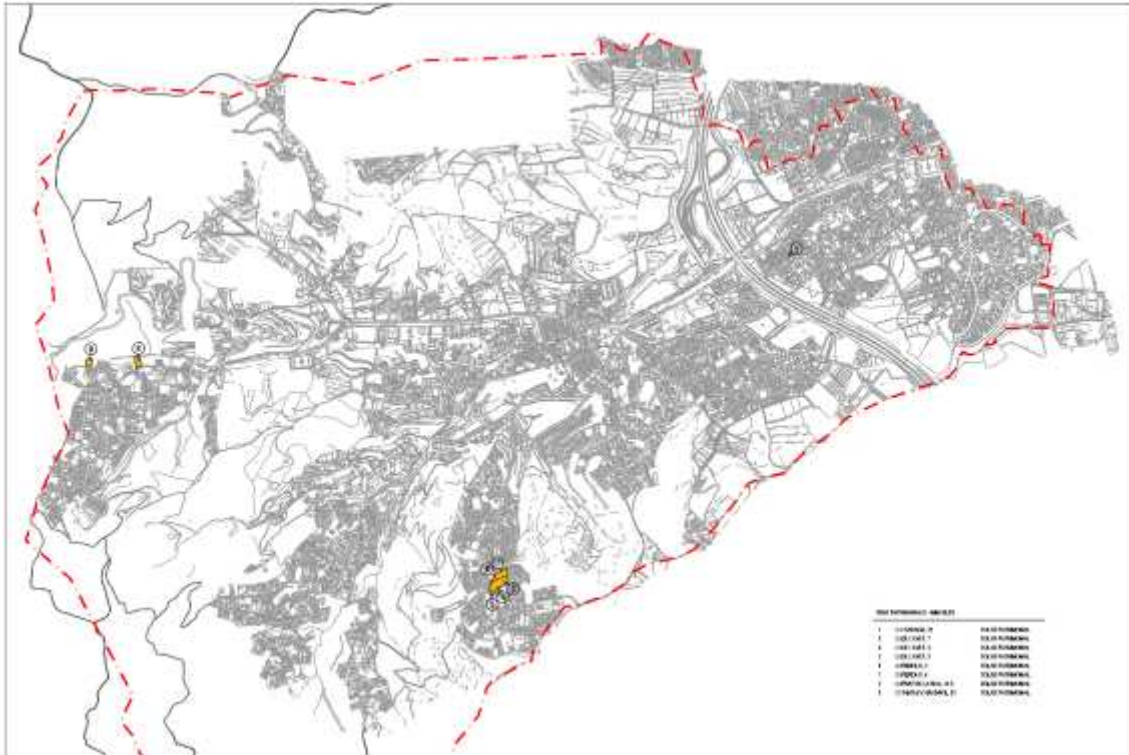
Any construcció desqualificats	Emplaçament	Habitatges qualificats inicialment	Habitatges
1984	Via Gandesa, 2-8	4	0
1984	Via Gandesa, 10-16	4	0
1984	Via Gandesa, 18-24	4	1
1983	Rbla. Fontcalda 2-14	7	2
1984	Rbla. Fontcalda 16-30	8	1
1984	Via Gandesa, 1-13	7	1
1984	Via Gandesa, 15-29	8	1
1984	Sta. Madrona/ Sta. Eulàlia/ Sta. Teresa	32	8
1983	Coma Fosca/ Univers	32	5
1984	Mediterrània/ Ctra. Alella/ Rosaleda	32	11

Per tant, en conjunt s'han construït un total de 251 habitatges de protecció oficial des de 1983, dels quals se n'han desqualificat 31.

A més l'Ajuntament disposa de 4 habitatges per a mestres i d'un habitatge en règim de masoveria urbana a la Plaça Santa Teresa, que també es poden considerar destinats a polítiques socials.

#### 7.10. Patrimoni municipal de sòl i habitatge (PPSH).

El Ple municipal va aprovar la constitució del Patrimoni Municipal de Sòl i Habitatge d'Alella (en endavant PPSH) el 30 de març de 2006 en aplicació de les determinacions de l'article 156.1 i la disposició addicional novena del DL 1/2005, segons les quals els ajuntaments que tinguin un planejament urbanístic general que delimiti àmbits d'actuació urbanística susceptible de generar cessions de sòl de titularitat pública amb aprofitament haviem de diferenciar com a patrimoni separat de la resta de béns municipals, els béns que integren el PPSH en el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor del DL 1/2005.



Font: PHL.

Al PPSH s'incorporen els terrenys obtinguts per cessió d'aprofitament dels diversos polígons o sectors delimitats a mesura que es desenvolupen mitjançant els corresponents instruments de gestió urbanística.

Queden afectes al PPSH els recursos patrimonials municipals procedents de:

- Aprofitament urbanístic de cessió obligatòria.
- Finques expropiades per incompliment de la funció social de la propietat.
- Finques expropiades per la constitució o ampliació de PPSH.
- Import dels diferencials de preu/valor en les transmissions de finques del Registre de solars.
- Import de les sancions urbanístiques.

En sentit contrari, no queden obligatòriament afectes al PPSH recursos d'una altra procedència, com per exemple:

- Habitatges municipals.
- Cessions d'aprofitament diferents de les ordinàries i la constitució de les quals estigui justificada per motius diferents dels del PPSH.
- Patrimoni adquirit per compra.
- Donacions, si no són finalistes.

Els recursos afectes al PPSH s'han de destinar a operacions que tinguin per finalitat:

- a) Preveure, posar en funcionament i desplegar, tècnicament i econòmicament, l'expansió de les poblacions i la millora de la qualitat de vida.
- b) Fer efectiu el dret dels ciutadans a accedir a un habitatge digne i adequat.

- c) Intervenir en el mercat immobiliari per abaratir el preu del sòl urbanitzat i facilitar l'adquisició de sistemes urbanístics.
- d) Formar reserves de sòl per protegir i tutelar el sòl no urbanitzable.

Els béns patrimonials immobles de què disposa actualment l'Ajuntament són 8. La majoria són solars situats en els barris d'Alella Parc, Mas Coll o Coma Fosca, sovint amb forts pendents que els fan difícilment edificables. Alguns d'aquests, però, podrien ser objecte de venda o permuta per altres solars més cèntrics on tinguin sentit operacions de promoció d'habitatge públic.

SOLAR PATRIMONIAL	
Núm. de fitxa	Adreça
55	c/ Canonge, 52
106	c/ de l'Avet, 7
107	c/ de l'Avet, 5
108	c/ de l'Avet, 3
112	c/ Perdius, 2
113	c/ Perdius, 4
130	c/ Prat de la Riba, 24-A
132	c/ Santiago Rusiñol, 32

Font: Inventari de Béns Municipal.

#### 7.11. Objectiu de solidaritat urbana.

L'article 73 de la Llei 18/2007 estableix que els municipis de més de 5.000 habitants hauran de disposar, en un període de vint anys, d'un parc mínim d'habitatges destinats a polítiques socials del 15% respecte del total d'habitatges principals existents. El creixement del nombre d'aquests habitatges obtingut en cada quinquenni mitjançant la nova construcció, la rehabilitació o l'adquisició, no podrà ser inferior al 25 % del nombre d'habitatges que manquin per a arribar a l'objectiu final del 15% del total d'habitatges principals.

Article 73. Objectiu de solidaritat urbana:

1. *Per a fer efectiu el dret a l'habitatge a tot el territori de Catalunya, tots els municipis de més de 5.000 habitants i les capitals de comarca han de disposar, en el termini de vint anys, d'un parc mínim d'habitatges destinats a polítiques socials del 15% respecte del total d'habitatges principals existents, tal com els defineix l'article 3, considerant les circumstàncies pròpies de cada municipi i d'acord amb el calendari que sigui establert per reglament.*
2. *El creixement del nombre d'habitatges que estableix l'apartat 1 obtingut en cada quinquenni mitjançant la nova construcció, la rehabilitació o l'adquisició no pot ésser inferior al 25% del nombre d'habitatges que manquen per a arribar a l'objectiu final del 15% del total d'habitatges principals.*
3. *Els municipis poden mancomunarse per a aconseguir els objectius fixats i han de procurar que la nova aportació d'habitatges amb protecció oficial resti repartida de manera equivalent entre tots.*
4. *Els percentatges establerts per aquest article poden ésser modificats per decret del Govern, per a determinats municipis, atenent les circumstàncies locals marcades pel Pla territorial sectorial d'habitatge.*

El Pla territorial sectorial d'habitatge no identifica Alella entre els municipis amb demanda residencial forta i acreditada i, en conseqüència, no altera el percentatge ni les condicions establertes per la Llei.

Quantitativament el nou POUM haurà de donar resposta a la demanda d'habitatge prevista pels propers anys, satisfent especialment la demanda exclosa prevista i acomplint amb l'objectiu de solidaritat urbana: per tant, caldrà comptar amb les promocions en marxa i els solars buits que es puguin mobilitzar els propers anys per satisfer la demanda del mercat lliure. Pel que fa a habitatges amb protecció oficial, el PLH preveia les següents actuacions municipals fins a 2013:

- 61 habitatges de protecció oficial a Cal Doctor
- 2 habitatges de protecció oficial al Canonge
- 14 habitatges dotacionals públics en sòl destinat actualment a equipaments (Fàbrica pintures).
- 32 habitatges de protecció oficial en nous sectors a definir pel nou POUM
- 10 habitatges dotacionals públics en solar a determinar pel nou POUM

Les gestió urbanística ordinària ha permès acomplir el primer objectiu, i permetrà assolir els dos següents (Fàbrica de pintures i Canonge), per als quals es disposa de planejament definitivament aprovat i estudi d'encaix arquitectònic en previsió de licitar el concurs a través del registre d'entitats promotores de la Diputació. Quant als dos darrers, el POUM compleix amb escriu la previsió de 32 habitatges de protecció oficial dins el primer quinquenni del Pla, la qual cosa compensa la no programació de nou habitatge dotacional.

El parc principal d'habitatges actual d'Alella és de 3.251 habitatges principals, dels quals es consideren que 292 estan destinats a polítiques socials, la qual cosa representaria el 8,98% del total d'habitatges principals i el 7,76% del parc global. Són els següents:

- Habitatges de protecció oficial de lloguer i venda: 159
- Parc de lloguer anterior a 1985, d'acord amb el Pacte Nacional per l'Habitatge 2007- 2016: 120
- Parc d'habitatges de titularitat pública l'any 2010: 69
- Habitatges per a mestres: 4
- Habitatges cedits en règim de masoveria urbana: 1

Si, d'acord amb la Memòria social del POUM, estimem que el parc d'habitatges principal l'any 2027 seria de 4.048 habitatges segons les projeccions de llars per a l'escenari C (vegeu l'apartat 2.1.1 de la Memòria social), el 15% implicaria que Alella hauria de disposar a finals d'aquell període d'un parc de 607 unitats per tal de complir amb l'objectiu de solidaritat urbana; això és, al voltant de 379 habitatges nous destinats a polítiques socials.

Val a dir que a efectes del còmput d'aquest parc s'haurà de tenir en consideració no només els habitatges amb protecció oficial sinó tots aquells habitatges destinats a polítiques socials i altres fórmules que defineix la Llei 18/2007 a l'article 3 i el Pla per al dret a l'habitatge 2009-2012.

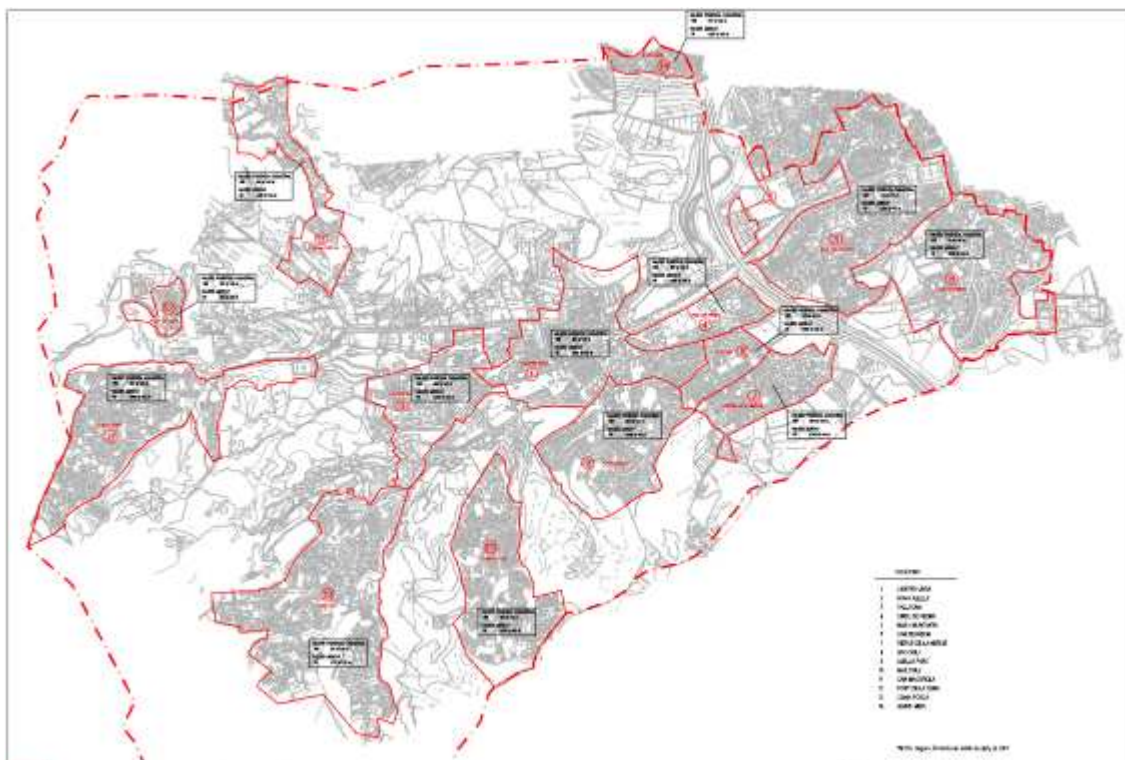
## **7.12. Oferta d'habitatge.**

Segons la diagnosi del PHL 2008-2013 i de la Memòria social del POUM, l'oferta d'habitatge a Alella presenta les característiques següents:

- Poca oferta: segment de preus molt elevat, habitatges unifamiliars aïllats i adossats de gran superfície.
- Important dèficit d'habitatge plurifamiliar i habitatges petits.

- Manca d'habitatge de preu assequible: el 2006, el preu de venda oscil·lava entre 742.200 i 964.000 euros en el cas d'habitatges unifamiliars entre 200 i 300 m<sup>2</sup> -completament inaccessibles per la major part de la població demandant-, i l'oferta superava, en tots els casos, els 300.000 euros.
- Tot i que en general els preus de venda han disminuït, segons dades de la Secretaria d'Habitatge, a Alella l'any 2009 el preu mig del metre quadrat útil d'obra nova era de 3.625€, això és un preu mig final de l'habitatge de 683.000 euros ja que la superfície mitjana se situava en els 204 m<sup>2</sup> útils.
- Manca d'oferta de lloguer, sobretot a preus assequibles (el mínim se situa a l'entorn dels 600 euros).
- Es constata una baixa proporció d'oferta d'aquest règim al municipi i bona part de l'existent són habitatge unifamiliars amb un preu superior als 1.500 euros mensuals a causa de les característiques de l'immoble ofertat. Tot i així, hi ha hagut una lleugera reducció del preu mig mensual del conjunt de l'oferta de lloguer plurifamiliar, que ha passat dels 850 euros observats l'any 2006 a una mitjana de 800 euros a mitjan 2010.
- Manca d'oferta d'habitatges amb protecció oficial

### Mercat d'habitatge (valors 2007)



- Poques promocions recents d'habitatge plurifamiliar (a destacar Can Vera i Cal Doctor). L'habitatge plurifamiliar d'obra nova ha seguit la tipologia d'habitatges grans: de qualitat, i sovint acompanyats d'equipaments col·lectius (piscina, etc.) o jardí.
- Les principals variacions de preus per zones es donen en funció de la proximitat al nucli urbà.
- El mercat d'habitatge del Masnou, atesa la proximitat amb el municipi d'Alella, opera com a oferta complementària ja que presenta més diversitat de tipologies i preus. Sobretot perquè es tracta d'un mercat on, a diferència d'Alella, sí existeix l'oferta d'habitatge a preus assequibles.
- Reducció del volum de construcció i refredament de la demanda, fruit de la conjuntura actual del mercat immobiliari, econòmic i financer.

### 7.13. Demanda d'habitatge o de noves llars.

L'estudi de la realitat demogràfica d'un municipi recull l'agregació del moviment de dues variables: el creixement vegetatiu i del creixement migratori.

La creació de llars varia segons de l'edat de la població. Si dividim la població en quatre cohorts (menors de 25 anys, individus entre 25 i 35 anys, individus entre 35 i 50 anys i majors de 50 anys), la forquilla amb major requeriment de primer habitatge se situa entre els 25 i 35 anys, mentre que la demanda d'habitatge per al conjunt d'individus entre 35 i 50 anys és de tipus secundari o de reposició. Per a les persones majors de 50 anys i menors a 25, la demanda baixa significativament. Val a dir, però, que l'emancipació està molt relacionada amb els nivells d'ocupació i de renda, que condicionen la capacitat dels individus per a l'adquisició d'un habitatge.

La demanda d'habitatge s'articula a partir de diferents variables, com el perfil dels demandants, el tipus d'habitatge demandat, l'objectiu de la demanda o la seva manifestació. Diferents formes de demanda requereixen diferents formes d'intervenció pública. La demanda d'habitatge es compon de:

- a) Una demanda efectiva, conformada per aquelles persones que de manera explícita i activa acudeixen al mercat o a l'administració com a demandants d'habitatge.
- b) I una demanda latent, conformada per aquelles persones que, si bé no cerquen activament un habitatge, es troben una situació de necessitat d'habitatge. La demanda latent agrupa a una part important de les persones excloses del mercat de l'habitatge. Dins aquest grup s'hi inclouen:
  - Persones que no disposen d'un habitatge però que no en cerquen per motius com la manca d'oportunitats en el mercat privat (principalment, a causa dels baixos ingressos).
  - Persones que, tot i disposar d'un habitatge, estan mal allotjades degut a problemes d'accessibilitat, adequació, sobreocupació, habitabilitat, etc.

En segon lloc, diferenciem també dos grups de demanda en funció de la motivació de la demanda:

- a) Pel primer dels grups la motivació principal és la millora de la situació residencial. Es tracta d'una demanda caracteritzada per l'aspiració d'habitatge més que no pas per la necessitat d'habitatge. Igualment, aquest grup pot subdividir-se en dos:
  - Llars que busquen una millora en les seves condicions residencials actuals ja sigui en termes d'habitatge (més espai, millors equipaments, etc.) com d'entorn (tranquil·litat, qualitat de vida, etc.)
  - Llars que busquen l'accés a la propietat: persones que ja disposen d'habitatge en altres formes de tinència i que busquen accedir a un habitatge de propietat com a forma d'ampliació de patrimoni, inversió, estabilitat, etc.
- b) Pel segon dels grups la motivació no és la millora, sinó l'accés a l'habitatge en condicions adequades. Es tracta d'una demanda caracteritzada no per les aspiracions residencials, sinó per la necessitat d'habitatge.

Tot i el refredament del mercat, la demanda d'habitatge en el municipi té les característiques generals següents:

- La demanda explícita es caracteritza per un nivell adquisitiu molt alt i pel predomini de la millora residencial.
- La demanda endògena -procedent del municipi- és predominant, especialment en el segment de l'obra nova plurifamiliar i en el lloguer. La demanda exògena -procedent de fora del municipi- es dirigeix cap a l'habitatge plurifamiliar usat del centre urbà i els habitatges unifamiliars aïllats de preu elevat.

- Existeix una relació de complementarietat amb l'oferta immobiliària de municipis veïns, en especial, del Masnou.
- Falta de correspondència creixent entre els preus de l'oferta d'habitatge i perfils de la demanda.
- Demanda desatesa d'habitatge de dimensions reduïdes, de lloguer i de preu assequible.
- La demanda latent la formen persones joves amb projectes d'emancipació (parelles i persones soles), separats/des i treballadors/es estrangers/es extracomunitaris/es. Tanmateix, el pes de la immigració extracomunitària en la demanda d'habitatge és reduït i centrat en persones que treballen en el municipi. En la demanda latent també hi ha gent gran que viu en habitatges que presenten problemes d'adequació a les circumstàncies de mobilitat reduïda característica de l'envelliment.
- Els operadors perceben un cert refredament de la demanda d'habitatge unifamiliar aïllat i una preferència per l'habitatge plurifamiliar. S'atribueix a:
  - Percepció d'inseguretat en les urbanitzacions aïllades del nucli urbà.
  - Canvi en la cultura d'habitatge
  - Noves necessitats: Canvi d'habitatge unifamiliar aïllat a habitatge proper al nucli urbà per part de persones jubilades o en edats properes.

#### **7.14. Demanda exclosa i llars mal allotjades.**

Les característiques del mercat de l'habitatge a Alella han provocat un desajustament entre les característiques de l'oferta d'habitatge i les necessitats de determinats perfils de la demanda. Com a conseqüència d'aquest desajustament, una part de les necessitats d'habitatge de la població no està coberta de forma satisfactòria.

El desajustament està, en primer lloc, relacionat amb la tipologia dels habitatges: el mercat conté una extensa oferta d'habitatges unifamiliars mentre que l'oferta d'habitatge plurifamiliar és escassa. A més, en l'oferta d'habitatge plurifamiliar -fins i tot en el d'obra nova - hi predominen habitatges extensos i hi manquen opcions d'habitatge petit i mitjà. El desajustament té a veure també amb el règim de tinença: el mercat de lloguer és molt reduït i conté un percentatge elevat d'habitatges unifamiliars de preu elevat destinats al lloguer temporal.

Tanmateix, la principal font de desajustament es troba en el nivell de preus de l'habitatge. Tot i que els indicadors econòmics mostren l'elevat nivell econòmic de la població d'Alella, el fort increment dels preus de l'habitatge -molt per sobre de la capacitat adquisitiva de les famílies- ha suposat un augment notable del nombre de persones excloses del mercat de l'habitatge, així com una diversificació dels seus perfils.

Per tant, el problema d'habitatge a Alella té a veure amb la insuficiència d'habitatge en determinats segments d'oferta, amb la inadaptació tipològica, i amb la inaccessibilitat econòmica dels habitatges. Les principals mancances del mercat corresponen a totes les formes d'habitatge assequible, als habitatges de dimensions reduïdes i mitjanes, i als habitatges de lloguer.

Si bé és cert que l'exclusió residencial té una incidència cada cop més general, l'exclusió del mercat de l'habitatge afecta especialment determinats col·lectius. A Alella, el grup més nombrós dins la demanda exclosa és el de les noves llars joves amb un nivell d'ingressos baix o mitjà. Es tracta de joves que busquen el primer habitatge però que, tot i disposar d'ingressos, aquests són insuficients per accedir a un habitatge al municipi. El suport familiar directe -per mitjà d'ajut econòmic- o indirecte -per mitjà d'aval- és clau en l'accés d'aquests joves al mercat de l'habitatge. Dins d'aquest perfil cal fer menció a les llars unipersonals joves, per a les quals l'accés a l'habitatge esdevé impossible en les actuals condicions de mercat i finançament.

Tot i que amb un pes inferior, dins la demanda exclosa hi trobem també dos grups més:

- a) En primer lloc, el de les persones separades, especialment quan la separació suposa la pèrdua de l'habitatge familiar i una reducció dels ingressos.
- b) En segon lloc, les persones estrangeres d'origen extracomunitari. La problemàtica residencial de les persones immigrades d'origen extracomunitari difereix en alguns aspectes de la problemàtica de la població local degut a l'impacte de la discriminació en l'accés al mercat de lloguer; a les limitacions administratives, sobretot aquelles persones amb una situació irregular; a la inexistència de suport familiar; i a la segmentació del mercat de treball situa les persones immigrades en treballs inestables, mal pagats i sovint informals, sobretot en el servei domèstic.

Un grup numèricament important a Alella de població estrangera amb problemes d'habitatge és el de les treballadores domèstiques internes (habitualment dones). El fet de viure al propi centre de treball suposa per aquestes treballadores aïllament, dependència del contractant i impossibilitat de realitzar projectes de reagrupament familiar.

Una peculiaritat del sistema residencial a Alella és la relació de complementarietat que s'estableix amb la oferta d'habitatge de municipis veïns. Aquest fet contribueix a fer invisible part de la demanda exclosa que opta per buscar habitatge a localitats veïnes amb condicions més favorables.

A partir de l'estudi del mercat immobiliari és possible establir la "frontera d'accessibilitat" o valor mínim que permet d'accés al mercat de l'habitatge independentment de les característiques del mateix. En el càlcul d'aquesta frontera, hem considerat tres valors:

- El preu mínim del mercat de lloguer, establert en el percentil 10%.
- El primer quartil d'habitatge en propietat, és a dir el valor que limita amb el 25% de l'oferta més econòmica.
- La mediana del preu de l'habitatge en propietat.

El PLH quantificava el volum de demanda exclosa de la frontera d'accessibilitat que marca el preu del lloguer lliure al municipi en almenys un 30% i, fins a un 72% la demanda que es podria considerar exclosa del 25% de l'oferta més econòmica del mercat de propietat. S'ha actualitzat i ajustat aquest percentatge a partir de les característiques del mercat i de l'oferta d'habitatge actual i de les tipologies i preus màxims dels habitatges protegits segons la normativa vigent (Pla per al dret a l'habitatge 2009-2012). La sensible diferència observada entre el percentatge d'exclusió del PLH i l'avaluat per la Memòria social es deu, sobretot, al fet que en aquest cas s'ha considerat que l'hipoteca es realitza sobre el 80% del preu de l'immoble en comptes del 100%.

- La frontera d'accessibilitat és més elevada en el cas del mercat de propietat. Més del 60% de les llars no pot accedir a algun del 25% de pisos de segona mà amb un preu inferior a Alella. En aquest cas una llar hauria d'ingressar un mínim de 3.355 euros mensuals.
- El lloguer és l'opció més accessible per aquells que necessiten accedir a un habitatge. Per accedir-hi en unes condicions de lloguer just (menys de 40% dels ingressos) una llar hauria de percebre com a mínim 2.000 euros mensuals. Amb tot, el 30% de les llars adultes quedaria exclosa del mercat lliure de lloguer plurifamiliar.
- L'habitatge protegit concertat i el concertat català es troben lleugerament per sobre el preu de l'habitatge de lloguer lliure però per sota el preu del mercat de venda. Per tant, són tipologies que a priori no resolarien les problemàtiques derivades de l'accés a l'habitatge del conjunt de la població del municipi si bé podran donar resposta a una part de la demanda general d'habitatge.
- L'habitatge protegit de règim general de compra-venda resoliria gairebé la meitat de la demanda exclosa del mercat lliure i l'habitatge protegit de lloguer l'altra part que resta de demandants.
- El 8% de la població es considera exclosa del preu establert pel lloguer protegit més econòmic. Aquest col·lectiu, que per la falta d'ingressos econòmics suficients no podria optar ni al segment més econòmic dels habitatges de lloguer protegit, necessitaria disposar



d'una oferta d'habitatges a preus més assequibles que els màxims que estableixen els mòduls vigents: habitatges dotacionals o bé complementar l'adquisició de l'habitatge amb altres ajuts autonòmics i estatals existents d'accés a l'habitatge.

- El percentatge de població exclosa per cada règim de protecció es pot reduir sensiblement ajustant les dimensions dels habitatges a les característiques específiques de la demanda. La població exclosa es podrà reduir a mesura que disminueixi el preu mig del mercat lliure o apareguin noves tipologies en el municipi.

### Previsions de demanda en l'horitzó del PHL i del POUM

A continuació es reproduïen sengles taules amb l'estimació de noves llars i les projeccions demogràfiques analitzades en el marc del Pla Local d'Habitatge (2007-2013) i de la Memòria social del POUM (2010-2027).

#### Escenari del PHL

PREVISIONS DE DEMANDA DE NOVES LLARS SUSCEPTIBLES D'ACCEDIR A HABITATGE PROTEGIT									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL	ESTIMACIÓ TOTAL SUSCEPTIBLE D'ACCEDIR A HABITATGE PROTEGIT
Escenari A	39	34	31	28	26	23	19	200	172
Escenari B	34	36	40	44	49	55	61	319	247
Escenari endogen	16	15	14	14	13	13	12	97	61
								100%	78%

En qualsevol dels escenaris demogràfics, el PHL constata que un percentatge aclaparador de la demanda (el 78%) seria susceptible d'accedir a un habitatge protegit. I no sols això, sinó que per a una part significativa d'aquest percentatge l'habitatge social (i en especial el de lloguer) seria l'única oferta a la qual podria acollir-s'hi.

## Projeccions demogràfiques del POUM

PROJECCIONS DE POBLACIÓ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Escenari A	9.641	9.717	9.792	9.869	9.946	10.024	10.103	10.184	10.264
Escenari B	9.641	9.734	9.847	9.982	10.118	10.255	10.395	10.532	10.671
Escenari C	9.603	9.648	9.702	9.767	9.831	9.962	10.093	10.227	10.359
Escenari endogen	9.564	9.562	9.557	9.552	9.545	9.537	9.526	9.514	9.497
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Escenari A	10.342	10.420	10.497	10.573	10.649	10.724	10.798	10.872	10.947
Escenari B	10.808	10.944	11.079	11.212	11.344	11.473	11.601	11.728	11.852
Escenari C	10.491	10.621	10.751	10.879	11.006	11.131	11.256	11.378	11.499
Escenari endogen	9.478	9.454	9.427	9.396	9.361	9.323	9.282	9.237	9.189

## Previsió de demanda de noves llars del POUM

PREVISIONS DE DEMANDA DE NOVES LLARS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Escenari A	43	42	40	39	38	37	36	36	
Escenari B	43	49	54	61	60	59	57	56	
Escenari C	27	30	32	35	34	59	57	56	
Escenari endogen	12	12	10	9	8	7	5	4	
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Escenari A	35	34	33	32	31	30	29	28	
Escenari B	55	54	52	51	49	47	45	43	
Escenari C	55	54	52	51	49	47	45	43	
Escenari endogen	3	2	0	-1	-3	-5	-7	-8	
	2026	2027	TOTAL						
Escenari A	27	27	617						
Escenari B	42	41	918						
Escenari C	42	41	809						
Escenari endogen	-9	-11	28						

Font: Memòria social del POUM (GMG, Plans i Projectes, 2010).

La Memòria social del POUM analitza quatre escenaris demogràfics, essent el més versemblant l'escenari intermedi (escenari C). La població arribaria l'any 2027 al voltant dels 11.500 habitants i en el període 2010-2027 es crearien unes 809 llars.

A continuació es detallen els resultats globals de l'escenari C, el qual es un intermedi entre els escenaris A i B i que s'ha pres com a referència per a la memòria social del POUM. Aquest escenari suposaria un increment anual de 45 noves llars i s'arribaria a una grandària mitjana de la llar l'any 2027 de 2,84 persones i a una població total d'11.499 habitants.

### Projeccions desagregades de població i de noves llars en l'escenari demogràfic C:

CREIXEMENT NET DE POBLACIÓ									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020	2027
Població segons cens	9.567	9.603	9.648	9.702	9.767	9.831	9.962	10.621	11.499
Creixement anual		36	45	54	65	64	131	130	121
Naixements		103	103	104	104	105	104	112	124
Defuncions		106	105	106	106	106	107	115	136
Saldo migratori		39	47	57	67	67	133	133	133

CREIXEMENT DE NOVES LLARS									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020	2027
Llars actuals (estimació)	3.237	3.265	3.295	3.327	3.362	3.396	3.455	3.730	4.048
Creixement anual		27	30	32	35	34	59	52	41
Emancipacions (persones)		109	107	104	102	101	99	93	91
Noves llars moviment vegetatiu:									
Emancipacions		57	56	55	55	54	52	50	48
Separacions - divorcis		1	1	1	1	1	3	2	2
Defuncions		-45	-45	-45	-46	-46	-46	-50	-59
Total		13	12	11	10	9	9	2	-9
Noves llars saldo migratori:		14	18	21	25	25	50	50	50

Font: Memòria social del POUM (GMG, 2010).

L'escenari C i, en general, també l'A i el B mostren un creixement sostingut al llarg dels propers 17 anys. El moviment vegetatiu (la diferència entre defuncions i naixements) segueix sent lleugerament negatiu, i l'arribada de nous llars es refreda fins al 2015.

La necessitat de nous habitatges s'ajusta a la demanda real (emancipacions, divorcis i immigració), i queda palès que el principal sol·licitant de noves llars és la població resident al municipi en edat d'independitzar-se.

Per tal de donar resposta a la demanda local exclosa (tant de compra com de lloguer lliure) al propi municipi, la Memòria social ha calculat el nombre d'habitatges socials necessaris fins a 2027. Així doncs, segons l'escenari C caldrien 244 habitatges socials distribuïts en diverses modalitats, segons s'exposa en el quadre següent.

Tipologia d'habitatge protegit	%	Escenari A Nombre	Escenari B Nombre	Escenari C Nombre
Habitatge protegit de compra	53%	98	146	129
Habitatge protegit de lloguer	18%	33	50	44
Habitatge a preus més assequibles que el preu màxim del mòdul protegit	29%	54	81	71
<b>TOTAL</b>	100%	186	277	244

Per cobrir les necessitats d'habitatge assequible o protegit s'haurà de comptar principalment amb el desenvolupament dels nous sectors i polígons previstos al POUM. D'acord amb l'Agenda del POUM (dividida en tres quinquennis), la mobilització de l'oferta es distribueix de la manera següent:

#### Necessitat d'habitatge social segons quinquenni

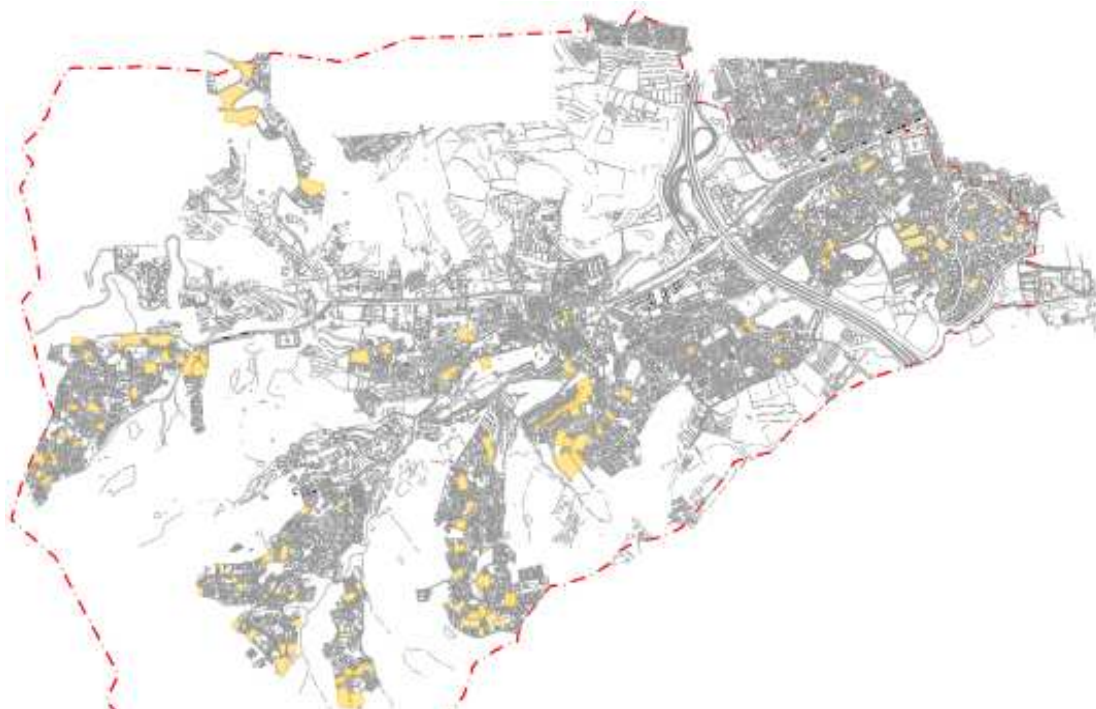
	2010-2017	2018-2022	2023-2027	TOTAL
<b>Escenari A</b>	<b>94</b>	<b>50</b>	<b>42</b>	<b>186</b>
<b>Escenari B</b>	<b>132</b>	<b>79</b>	<b>66</b>	<b>277</b>
<b>Escenari C</b>	<b>99</b>	<b>79</b>	<b>66</b>	<b>244</b>

Font: Memòria social (GMG, Plans i Projectes, 2010).

#### 7.15. Demanda d'habitatge i capacitat d'acollida.

Actualitzant el nombre d'habitatges potencials en sòl urbà –contrastant el parcel·lari municipal amb el llistat de llicències concedides des de 1996- observem que els solars buits s'han reduït a 240-250, dels quals únicament una desena està en qualificacions que admeten habitatge plurifamiliar.

Font: PLH (GMG, Plans i Projectes, 2008).



Aquest fet constata una vegada més la gran desproporció de l'oferta a favor de l'habitatge unifamiliar.

Fent una estimació a partir de la densitat admesa en les tipologies plurifamiliars es calcula el planejament actual té marge per construir un total de 350 habitatges potencials. Aquestes xifres inclouen tant les parcel·les unifamiliars no edificades dels diversos veïnats com els sòls amb sostre reconegut pel PGO (Can Manyé i Can Claudi, fonamentalment) o incorporats al planejament a través de modificació puntual (és el cas de Can Calderó-Can Serra i de la segona fase de Can Vera, en terrenys de Can Català).

A aquest hipotètic diferencial entre el parc d'habitatges existent i el potencial del PGO -xifrat a l'entorn, com s'ha dit, dels 350 habitatges de nova planta- s'hi podria arribar a sumar una part dels parc d'habitatges buits i secundaris. El PLH fa referència a la necessitat de monitoritzar la incorporació –possible, però lenta i gradual- dels habitatges susceptibles d'aflorar en el mercat com a conseqüència de la seva amortització per venda o defunció del seus estadants.

Tot i el saldo net per mortalitat i altres casuístiques, resulta altament difícil que sigui possible la reposició d'aquests habitatges -a través del lloguer o de la compra- per part d'una part important de la demanda endògena, a causa del desajustament existent entre l'oferta immobiliària i la demanda local.

Fins al 2013, el PLH preveia una necessitat de formació de noves llars entre 200 i 319, el 50% de les quals podria tenir com a destinatària a població susceptible d'accedir a algun règim d'habitatge protegit. La Memòria social del POUM dóna credibilitat a aquesta projecció i la incorpora com a escenari B als seus supòsits d'anàlisi. Tots dos documents coincideixen també a l'hora d'estimar l'escenari moderat (escenari C) com el més versemblant dels plantejats (a mig camí entre el B i l'endogen), caracteritzat per un ritme decreixent i desaccelerat de la immigració estrangera i una disminució significativa del nombre de persones per llar fins a les 2,8 el 2013 (el 2007 era de 3,87).

Així les coses, tant la Memòria social del POUM com el PHL consideren que la demanda total de noves llars fins a 2013 se situaria a l'entorn de les 235 unitats. Una part d'aquests habitatges pot ser de nova construcció o no, però entre 95 i 110 requeririen algun règim de protecció oficial ja que conformarien la demanda exclosa del mercat. A aquesta quantitat caldria afegir una necessitat addicional de 30-45 llars per problemes d'allotjament.

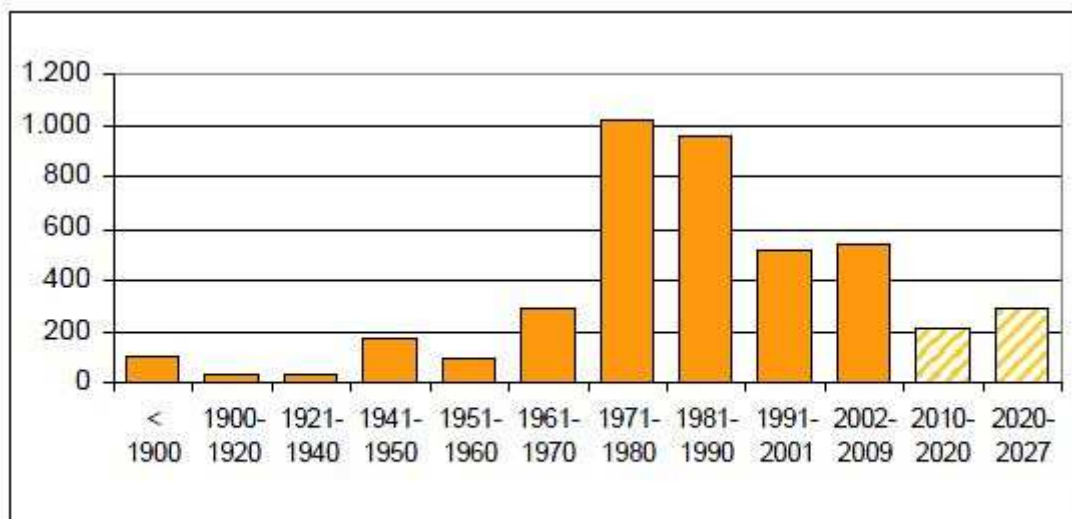
Les projeccions demogràfiques fetes en el marc del PLH preveien que la població a finals de 2013 se situaria entre 9.238 i 9.628 habitants. Aquesta xifra difícilment pot acceptar-se com a punt de partida, ja que la població d'Alella ja era de 9.557 en data 1 de gener de 2010. Per això, la Memòria social del POUM pren com a base per a les seves anàlisis i projeccions el nombre de persones inscrites al padró municipal en data 31 de desembre (9.641).

Per a l'any 2027, la Memòria social del POUM calcula tres escenaris demogràfics que situarien la població entre els 10.947 habitants i els 11.852, i la necessitat de noves llars entre 617 i 918. El POUM pren com a més versemblant l'escenari intermedi (l'escenari C). La població arribaria l'any 2027 al voltant dels 11.500 habitants i en el període 2010-2027 es crearien unes 809 llars principals, una part de nova construcció i l'altra no.

Respecte de la població a 31 de desembre de 2010 (9.641 habitants), l'increment que resultaria del desenvolupament de les previsions del POUM oscil·laria entre l'11,9% (+1.306 persones) de l'escenari A i el 18,6% (+2.211 persones) de l'escenari B, amb un escenari intermedi (C) del 16,1% (+1.858 persones). Distribuït homogèniament al llarg d'aquests 17 anys, el creixement mig de la població se situaria en valors compresos entre el 0,7 i l'1,1% anual.

I pel que fa a la necessitat de noves llars, els escenaris A, B i C de la Memòria social del POUM situen la demanda d'habitatge en el 16,39%, el 24,38% i el 21,5%, respectivament, en relació al parc d'habitatges principals actual (3.237). En aquest cas, el ritme de creixement de la demanda d'habitatge se situa en cotes que oscil·larien entre el 0,94 i l'1,43% interanual fins al 2027.

### **Any de construcció del parc d'habitatges principal i projecció fins a 2027**



Font: Idescat i Secretaria d'Habitatge. Pel període 2010-2027 s'ha representat l'estimació de nous habitatges previstos pel POUM

Com es desprèn de la gràfica anterior, la projecció d'habitatges de nova planta prevista dins l'escenari del POUM (2012-2027) decau en relació a les quatre dècades immediatament anteriors i situa el creixement en termes similars als dels anys seixanta del segle passat.

L'horitzó temporal del POUM i el PTMB és pràcticament idèntic: l'any 2027 i l'any 2026, respectivament. La intensitat del creixement demogràfic previst en tots dos casos és similar: a l'entorn de l'1% anual prenent com a referència l'any 2001. En canvi, el creixement en unitats netes d'habitatge en l'àmbit municipal és sensiblement inferior. El PTMB estima que el 2026 el parc d'habitatges principals de la Regió Metropolitana creixerà en 763.670 unitats, i arribaria als 2.371.043 (això és un 32,2%) i que la població metropolitana passarà a ser de 5.934.873 persones; és a dir, 1.438.283 més que l'any 2001.

Increment d'habitatges principals, 2001 - l'indar de la proposta del Pla per a 2026

Font: PTMB



(2010).

Pel que fa a l'àmbit territorial del Baix Maresme format per Alella, El Masnou, Teià, Premià de Mar, Premià de Dalt, Vilassar de Mar i Vilassar de Dalt, el PTMB preveu un creixement demogràfic de vora

20.000 habitants i situa el potencial de nous habitatges segons el planejament vigent en prop de 9.000 unitats.

	Habitatges familiars (cens de 2001)	Potencial de nous habitatges	Total habitatges familiars 2026
<b>Baix Maresme</b>	45.207	8.772	52.517

Font: PTMB (2010).

## 7.16. Conclusions.

- El parc d'habitatges del municipi està format per 3.764 llars, el 86,73% de les quals (3.251 unitats) correspondrien a habitatges principals i la resta, el 13,63%, a habitatges secundaris o buits (513 unitats).
- Sobre aquest univers, el 85% del parc correspon a habitatge unifamiliar (aïllat o en filera) i el 15% restant a tipologies plurifamiliars (generalment en promocions de planta baixa i dos pisos).
- Pel que fa al règim de tinença, el 90% dels habitatges són de propietat i únicament el 10% es troba en el mercat de lloguer.
- La superfície mitjana dels habitatges a Alella supera els 200 m<sup>2</sup>.
- No es detecten barris o àrees amb necessitats especials, però destaquen, per la seva singularitat, el Rost i el carrer del Canonge.
- Existeix un desajust important entre els preus, tipologies i règims de tinença ofertats si les necessitats de determinats perfils de demanda. Aquest fet ha expulsat sobretot a població en edat d'emancipació.
- 536 persones grans i persones amb algun tipus de disminució resideixen en algun centre especialitzat de la població, i moltes altres compten amb assistència domiciliària.
- El 2008 existien 44 llars en risc d'exclusió en matèria d'habitatge, l'1,4% del total de les llars.
- A més, existien 17 llars unipersonals formades per persones majors de 75 anys (el 0,5% del total de llars) i 212 llars monoparentals encapçalades per dones que, en alguns casos, disposaven d'ingressos inferiors als preus de l'oferta del mercat de l'habitatge.
- El Text refós de la Llei d'Urbanisme estableix que el POUM ha de reservar per a la construcció d'habitatges de protecció pública, amb caràcter general, com a mínim, el sòl corresponent al 30% del sostre que es qualifiqui per a l'ús residencial de nova implantació, tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable, del qual un 20% s'ha de destinar a habitatges amb protecció oficial de règim general i/o de règim especial i un 10% a habitatges amb protecció oficial de preu concertat.
- La Llei pel dret a l'habitatge estableix l'objectiu de solidaritat urbana: els municipis de més de 5.000 habitants han de disposar, en un període de vint anys, d'un parc mínim d'habitatges destinats a polítiques socials del 15% respecte del total d'habitatges principals existents.
- El parc principal d'habitatges actual d'Alella és de 3.251 habitatges principals, dels quals es consideren que 292 estan destinats a polítiques socials, la qual cosa representaria el 8,98%.
- El Pla Local d'Habitatge i la Memòria social del POUM calculen que en almenys un 30% de la demanda local es troba exclosa del mercat de lloguer lliure (ja que requeriria uns ingressos mensuals de la llar de 2.000 €), i fins a un 72% de la demanda es podria considerar de l'oferta més econòmica del mercat de propietat (ja que precisaria uns ingressos mensuals de la llar de 3.355 €).

- L'habitatge protegit de règim general de compravenda resoldria gairebé la meitat de la demanda exclosa del mercat lliure.
- L'habitatge protegit de lloguer resoldrà l'altra part.
- El 8% de la població es considera exclosa del preu establert pel lloguer protegit més econòmic. Aquest col·lectiu necessitaria disposar d'una oferta d'habitatges dotacionals.
- Per atendre aquestes necessitats en l'horitzó temporal del POUM caldria mobilitzar a l'entorn de 244 habitatges amb algun tipus de protecció fins al 2027.
- El percentatge de població exclosa per cada règim de protecció es pot reduir sensiblement ajustant les dimensions dels habitatges a les característiques específiques de la demanda. La població exclosa es podrà reduir a mesura que disminueixi el preu mig del mercat lliure o apareguin noves tipologies en el municipi (habitatge plurifamiliar de mida més petita).
- La creació de llars en un municipi varia en funció de la edat de la població. La forquilla amb major requeriment de primer habitatge se situa entre els 25 i 35 anys, mentre que la demanda d'habitatge per el conjunt d'individus entre 35 i 50 anys es de tipus secundari o de reposició.
- Amb la finalitat de conèixer l'evolució de la demanda s'ha considerat una projecció demogràfica de la població sobre la base de les variables de natalitat, mortalitat i flux de migració (endogen i exogen), així com de l'anàlisi de les causes de generació de noves llars: emancipació, ruptures matrimonials o de parella i migracions.
- En l'horitzó temporal del POUM, la població passaria dels 9.641 habitants del finals de 2010 a 11.499 el 2027.
- Les llars principals passarien de les 3.251 de 2009-2010 a 4.048 el 2030.
- Les persones per llar passarien de les 2,95 de 2009 a 2,86 el 2027, en coherència amb la tipologia d'habitatges d'Alella.
- La formació de noves llars per al període 2010-2027 se situaria en un interval entre 617 i 918 en funció dels escenaris de demogràfics. Una part d'aquesta necessitat d'habitatge se satisfaria amb obra nova, i una altra mitjançant la reposició d'habitatge existent (venda, herència, lloguer, defunció...) i un eventual augment del seu rendiment (increment del número de persones que resideixen en una mateixa unitat d'habitatge).
- L'augment de població se situa a l'entorn del 16% (a raó de l'1% anual) i la creació de noves llars al voltant del 20% (a raó de l'1,17%% anual). Es tracta de creixements molt inferiors als experimentats a Alella en les darreres tres dècades.
- Per omplir tots els habitatges vacants, cal la migració interior d'entrada (demanda de millora residencial procedent de l'entorn metropolità) atès que la seva tipologia i preu no satisfà les necessitats de la població local per a la emancipació ni per a les noves llars associades a separacions i divorcis.