



A.I	Coordinació amb els municipis veïns
------------	--



A.I.1. Estat actual

Durant la redacció d'aquest POUM s'ha fet palès que els municipis del Baix Maresme :

- Comparteixen un sòl escàs i molt dens.
- Els límits actuals de cada terme municipal ja no reflexen la situació geogràfica real actual.
- Tenen un perfil d'activitat molt divers entre ells.
- Han heretat antagonismes que dificulten molt la col·laboració mútua.
- La Comarca encara no ha esdevingut el fòrum de resolució de les problemàtiques supramunicipals.
- Cada cop tenen més problemes que s'han d'abordar en comú, però hi ha disparitat de prioritats, de criteris de resolució i de recursos disponibles.
- Els primers àmbits de possible col·laboració van apareixent en els límits de cada terme municipal o en l'ús comú d'infraestructures de transport.

Des del procés de revisió de cada planejament urbanístic, es pot impulsar una política de col·laboració amb els municipis veïns que, en el cas de Vilassar de Dalt, es pot desenvolupar a l'entorn de les següents:

A.I.2. Propostes

Premià de Dalt

S'ha iniciat el debat, conjuntament amb Premià de Dalt, sobre quin ha de ser el millor futur per a l'actual equipament privat del Parc Aquàtic de la Illa Fantasia: establiment de suport a l'ús agrícola (com ara CORMA)?, equipament mancomunat (caserna de bombers, ecopark, ...)?, l'equipament comercial que amplii l'existent?, etc.

No abordar aquest problema pot significar la repetició de conflictes com el que ja va afectar l'àmbit de La Cisa en la franja de contacte entre els dos municipis.



Pel que fa al contacte del sòl urbà d'ambdós municipis, específicament a l'entorn de l'àmbit de La Cisa, aquest document de revisió aconsella establir un desdoblament d'aquesta avinguda per tal de no interrompre la actual franja verda de protecció situada en el terme de Vilassar de Dalt.

S'ha intentat millorar la carretera actual de Vilassar de Dalt a Premià de Mar, especialment en el seu pas pel terme de Premià de Dalt, considerant que ja ha esdevingut una avinguda urbana més que no pas una carretera, i que ara exigeix un tractament urbanístic propi d'avinguda, més amable pels vianants (voreres, enllumenat, arbrat, carril bici, etc.).

Preocupa també el traçat futur de la perllongació del carrer Llobregat de Premià de Dalt, a través de Can Nolla, fins a trobar la carretera Premià de Mar-Vilassar de Dalt, perquè es troba just al costat del pont de l'autopista.

Ara per ara la continuïtat del Camí del Sot d'en Pi des de Vilassar de Dalt cap el terme de Premià de Dalt sembla estar assegurada pel propi planejament urbanístic de Premià de Dalt.

Cabrils

És imprescindible que el Camí del Sot d'en Pi uneixi pels seus extrems les dues carreteres locals que ara segueixen el traçat mar-muntanya (Premià de Dalt-Premià de Mar i Cabrils-Vilassar de Mar). La continuïtat viària del conjunt Camí de Mataró – Camí del Sot d'en Pi, quan entra al terme de Cabrils, no està encara prou clar ni en traçat ni en terminis, la qual cosa repercuteix als sectors veïns de la Fornaca i Vallmorena de Vilassar de Dalt.



Es necessària també la coordinació amb el planejament urbanístic de Cabrils en la franja agrícola de contacte amb Vilassar de Dalt. Aquesta zona agrícola de Cabrils, tot i ser molt petita, és activa i disposa d'un equipament específic rellevant en aquest camp com és l'IRTA. S'ha intentat millorar la vialitat i els serveis d'aquesta zona compartida destinada a l'agricultura intensiva.

Pel que fa al contacte en sòl urbà especialment en la zona de la urbanització La Fornaca, si els futurs carrers de Cabrils volen connectar amb l'actual carrer Joan Salvat Papasseit, caldrà un desdoblament d'aquest vial per tal d'evitar el seu col·lapse i respectar la actual zona verda de protecció.

Vilassar de Mar

La vitalitat dels teixits industrials i dels teixits agrícoles dels dos municipis homònims pot augmentar si millora la qualitat de la actual comunicació rodada entre ambdós nuclis urbans, salvant especialment la important barrera física que suposa actualment l'autopista. Es proposa l'augment de la quantitat i qualitat dels nous passos a través de l'autopista, siguin elevats o soterranis, i s'intenten millorar les condicions dels ja existents. Això s'intenta agilitar mitjançant la tramitació conjunta del Pla Especial de les Vores de l'Autopista (PEVA).

Es proposa una nova carretera local que uneix més directament els dos Vilassar, sufragada amb fons supramunicipals (Diputació, Consell Comarcal o Generalitat), sense que la seva construcció exigeixi, per tant, la urbanització del sòl que travessa, el qual ha de manté el seu caràcter agrícola. Aquesta nova carretera permet intercomunicar millor els parcs agrícoles d'ambdós municipis.

S'ha intentat que aquesta nova carretera també uneixi de forma alternativa Vilassar de Dalt amb l'actual N-II (zona del Mercat de la Flor) i així s'evita l'actual servitud de pas que pesa sobre els pobles de mar de la comarca pel necessari pas dels ciutadans dels pobles de dalt que accedeixen al ferrocarril, a la N-II o a la platja.

Es fa imprescindible la reurbanització conjunta del Camí del Mig, per tal de millorar la seva secció vial i dotar de millors serveis urbans (aigua, energia, etc.) a les parcel·les agrícoles que hi donen accés.



S'ha proposat endegar un pla de conca, juntament amb l'Agència Catalana de l'Aigua, que permeti resoldre, en la mesura que sigui possible pels pobles de dalt, els problemes de les rieres del Maresme quan arriben als pobles de mar.

A.I.3. CONCLUSIONS: CRITERIS, OBJECTIUS I SOLUCIONS GENERALS DEL POUM

1

Aconseguir una col·laboració urbanística més estreta amb els municipis veïns de Vilassar de Dalt per tal d'establir més complicitats de conveniència mútua.

2

Amb els pobles de "dalt" pot ser interessant sumar esforços per a obtenir economies d'escala, cara a la construcció d'equipaments supramunicipals.

3

Amb els pobles de "mar" pot ser interessant arribar a acords d'interès també supramunicipal com ara el transport públic, la regulació de torrents i rieres o el futur perfil d'ús de l'autopista.