

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) d'Arenys de Mar

Municipi d'Arenys de Mar
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament d'Arenys de Mar

Redactor de l'estudi: CCRS Arquitectes

Tramès: Secretaria per a la Mobilitat. Generalitat de Catalunya

Redactor de l'informe: Sr. Lluís Alegre i Valls

En compliment de l'article 18 de la llei 9/2003 de la mobilitat i de l'article 3 del decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM d'Arenys de Mar

1.- Antecedents

L'Ajuntament d'Arenys de Mar promou la redacció del POUM d'Arenys de Mar aprovat inicialment el 27 de desembre de 2006, que conté un document que respon a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

2.- Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació del POUM d'Arenys de Mar a la llei de la Mobilitat i al decret que regula l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El municipi d'Arenys de Mar té una població de 13.107 habitants (any 2001) i preveu un creixement alentit de l'habitatge fins a l'any 2016, de manera que tindrà 18.850 habitants en total. El POUM destaca que la densitat d'Arenys era l'any 2001 de 1.934 habitants/km² superior a la mitjana del Maresme i de la Regió Metropolitana.

3.- Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **39.904 desplaçaments** que es generaran en total.

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges, a raó de 10 viatges per cada 100 m² de sostre, és de **11.624 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar l'activitat comercial, a raó de 50 viatges per cada 100 m² de sostre, és de **3.320 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar l'activitat d'oficines, a raó de 15 viatges per cada 100 m² de sostre, és de **3.640 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar l'activitat turística, a raó de 8 viatges per cada 100 m² de sostre, és de **2.925 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els **equipaments**, estimant-ne 20 viatges per cada 100 m² de sostre segons la tipologia, és de **7183 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar les zones verdes, a raó de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és de **6.803 viatges/dia**.

L'estudi no detalla el repartiment modal actual, ni el proposat per al futur. Aquestes xifres són importants per a conèixer l'impacte futur de la nova mobilitat sobre la xarxa que es dissenya.

Per a fer una aproximació a quin podria ser el repartiment modal global del municipi, utilitzant el repartiment modal del Vallès Oriental, obtingut de l'EMEF 2005 i segons les característiques del municipi.

Desplaçaments/ dia sentit	Peu o bici 29,1%	Transport Públic 12,7%	Transport privat 58,2%
39.904	11.612	5.068	23.224

Aquestes xifres indiquen la rellevància del vehicle privat, amb xifres molt importants que obliguen a una reflexió profunda sobre el comportament de la mobilitat.

4.- Trànsit i aparcament

Destaca l'estudi que la xarxa viària bàsica es configura per la C-32, la N-II en sentit paral·lel a la costa i la riera en el sentit Mar – Muntanya. Es proposa reduir el trànsit de la Riera, doncs és l'eix vertebrador del municipi i aconseguir donar característiques urbanes a la N-II.

També destaca la falta d'una xarxa viària interna ben connectada.

D'altra banda, es rellevant el problema d'aparcament que existeix en la zona de la Riera, d'aquesta manera el POUM fa una proposta d'aparcament de dissuasió.

El pla proposa una estructura viària més en xarxa i que alliberi la pressió sobre la Riera i recuperar els carrers del casc antic per a la seva funció d'espai de relació cívica.

Pel que fa al nombre de vehicles cal utilitzar la ràtio d'ocupació dels vehicles. Si es fa un càlcul amb els valors següents:

- 1,20 persones / cotxe ús residencial i laboral, que suposa 9.013 vehicles.
- 1,9 persones / cotxe ús equipaments i turístic, que suposa 3.096 vehicles
- 2 persones / cotxe ús espai lliure, que suposa 1.979 vehicles

5.- Xarxa de transport públic

L'estudi proposa una xarxa de transport públic, formada per una línia Riera i una de més estacional de recorregut de platja.

L'estudi, però proposa enfortir la línia de transport Arenys de Munt – Arenys de Mar fins a l'estació del tren.

Aquestes línies tindrien que posar-se en servei en un temps curt i proposa una línia circuït per a quan es consolidin els nous creixements.

Actualment circulen les línies de transport interurbà següents:

Per la Rambla: Barcelona – Sant Celoni i Arenys de Mar – Arenys de Munt – Sant Iscle de Vallalta.

Per la N-II: Barcelona – Maçanet i la línia nocturna Barcelona – Pineda.

6.- Incidència de la mobilitat generada

L'estudi destaca que la mobilitat generada pel nou planejament ha de circular per una nova xarxa viària, però que no pot ser absorbida per la xarxa viària actual. Així mateix destaca que cal reforçar la xarxa de transport públic.

7.- Propostes de l'estudi i mesures correctores

Xarxa de vianants

Es configuren dos eixos cívics, la rambla i el front marítim i tot el casc antic.

Mesura correctora:

Es considera que caldria intentar connectar també a nivell de vianants els nous sectors Salines – Canalies amb els proposat amb el Pla construïnt així una xarxa completa, també a la zona muntanya tot i l'orografia desincentivadora del municipi.

Xarxa de bicicletes

L'estudi considera els itineraris principals per a la bicicleta coincidents amb els de vianants.

Mesura correctora:

Es considera necessari que en els vials dels nous creixements s'incorpori la bicicleta, tant perquè siguin zona 30 o amb carril bicicleta, almenys els propers a la xarxa proposada i es connectin convenientment.

Transport Públic col·lectiu

L'estudi proposa una xarxa de transport públic que abasta tot el casc existent i els nous sectors de creixement.

Pel que fa al transport interurbà, a mesura que augmenti la població, caldrà revisar l'oferta de transport actual i adaptar-la per a poder prestar un servei en relació a la població del municipi.

El vehicle privat

L'estudi proposa una nova xarxa viària que permet aconseguir un nucli urbà més amb carrers més amables i pacificats.

Pel que fa a l'estacionament cal que els habitatges compleixin, com a mínim, els valors del decret.

Els barris

El document no descriu la tipologia que es proposa donar als nous sectors.

Mesura correctora:

En els sectors predominants amb ús d'habitatge caldria que es definís la xarxa viària amb la tipologia de zona 30.

8.- Compleció del document

El document del POUM fa un conjunt de propostes d'actuacions que es consideren adients, tot i això es fan algunes consideracions amb ànim d'aconseguir millor els objectius expressats pel POUM d'una mobilitat sostenible:

- a) És convenient millorar la informació del repartiment modal de l'estudi, actualitzant amb dades que puguin se més recents i analitzar l'impacte en els accessos viaris muntanya, propers a la riera, de la nova mobilitat generada dels sectors d'aquesta zona.
- b) Convindria analitzar la influència de la mobilitat turística i reforçar algunes de les propostes tenint present la mobilitat que generen en cap de setmana i períodes de vacances, sobretot en l'àmbit sud.
- c) Atès el previsible increment de vehicles privats, es recomana fomentar el cotxe compartit, mitjançant tant sistemes informàtics com telefònics, per aconseguir l'increment d'ocupació del vehicle. En aquest sentit existeixen webs que permeten donar aquest servei d'una manera senzilla.
- d) Es convenient incorporar al Pla alguns indicadors de seguiment de la mobilitat, que permetin conèixer si s'aconsegueixen els objectius proposats, sigui l'ocupació dels vehicles com el repartiment modal o el comportament ambiental energètic del municipi i dels seus habitants. En aquest sentit, es recomana que estiguin en línia amb els establerts en les Directrius Nacionals de Mobilitat i els proposats en els documents de redacció del Pla Director de Mobilitat (PDM) de la Regió Metropolitana de Barcelona.
- e) Incorporar els suggeriments i reflexions de l'apartat 7.

9.- Conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM d'Arenys de Mar i el propi document del POUM, contenen els elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, pel que s'emet informe favorable.

Es recomana al municipi d'Arenys de Mar que incorpori els suggeriments realitzats en aquest informe al document final de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada contingut en el POUM.

Barcelona, 16 de març de 2007

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López
Director tècnic