

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Modificació puntual de les normes subsidiàries dels equipaments esportiu-docent per al futur CEIP de Can Massuet del Far i el camp de Can Batlle

Municipi de Dosrius
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament de Dosrius
Redactor de l'EAMG: Serveis tècnics de l'Ajuntament de Dosrius

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Modificació puntual de les normes subsidiàries dels equipaments esportiu-docent per al futur CEIP de Can Massuet del Far i el camp de Can Batlle*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Dosrius promou la modificació de Normes per tal de canviar la qualificació 4b (equipament esportiu) a 4a (equipament docent) per tal de possibilitar la futura construcció del segon CEIP del municipi, al nucli de Can Massuet del Far.

La població de Dosrius (5.002 habitants l'any 2009) es reparteix principalment en tres nuclis urbans: Dosrius, Can Massuet del Far i Canyamars, distants entre sí 5km. Can Massuet el Far conté la meitat de la població, mentre les altres dues quartes parts es reparteixen entre Dosrius i Canyamars.

En l'actualitat hi ha una única escola al municipi, que es localitza al nucli urbà de Dosrius. Provisionalment, se situa un segon centre també a Dosrius (CEIP Encarnació Fonoll), que té l'emplaçament definitiu previst a Can Massuet del Far.

L'àmbit objecte de la modificació de planejament ocupa una superfície de 8.105 m², amb accés des del carrer Argentona, a la Zona Esportiva de Can Massuet del Far, que conté una pista poliesportiva, un bar i casal, una piscina, pistes de tennis i de petanca. El sector es troba situat en la part central superior del nucli, just per sota de la plaça Can Massuet, que es troba en el centre del nucli.

L'Ajuntament proposa ubicar a Can Massuet el nou centre escolar perquè és el nucli urbà del municipi amb major població i d'on provenen la major part de l'alumnat (234 alumnes en total comptant el CEIP de Dosrius i el centre provisional), per tant es preveu una reducció important de desplaçaments motoritzats en la mobilitat escolar.

Per altra banda, amb el planejament que es tramita es qualifica com a 4b els terrenys que avui dia ja es destinen al camp de futbol de Can Batlle.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual de les normes subsidiàries dels equipaments esportiu-docent per al futur CEIP de Can Massuet del Far i el camp de Can Batlle, a Dosrius*, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 2.882 m² de sostre destinat a usos educatius.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat de la Modificació puntual estima que el sector generarà un total de **576 desplaçaments/dia feiner, 288 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. docents	8.105,00	2.882,00	576	576
TOTAL	8.105,00	2.882,00	576	576

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada en base al sostre construït. Tanmateix, des de la redacció del present informe es posa de manifest que la capacitat d'alumnat al nou centre de dues línies (450 alumnes més personal), suposarà una mobilitat superior al que resulta d'aplicar les ràtios genèriques del Decret.

L'estudi afirma que la majoria de desplaçaments s'originaran en el mateix nucli de Can Massuet, ja que la majoria dels alumnes hi resideixen, evitant els desplaçaments de 5km fins al nucli de Dosrius.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat proporcionades pels dos centres educatius del municipi (54% vehicle privat i 46% transport escolar). Tanmateix, donada la situació cèntrica del nou emplaçament, s'espera que les pautes de mobilitat variïn i que els modes no motoritzats prenguin un paper destacat. No es concreta un nou repartiment modal per al nou emplaçament.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	0,0%	45,6%	54,4%
Viatges / dia feiner	0	263	314

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal (B-510 i C-60) i la de connexió entre els diferents nuclis (BV-5101 i carretera de Can Massuet). Es concreta també quina és la xarxa interna principal al nucli de Can Massuet (Av. Can Massuet, Av. de Dosrius i Av. del Far). Els vials interns principals tenen unes amplades de 10-12m, mentre la resta de xarxa viària té amplades de 8-10m.

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi apunta que les IMD de la BV-5101 en aquests tram són d'uns 7.000 veh/dia feiner (any 2006).

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús interurbà:
 - Línia Dosrius – Mataró: 8+8 exp. dia feiner, 5+5 els caps de setmana. Té parada als 3 nuclis de Dosrius.
 - Línia Can Massuet del Far – Llinars del Vallès
- Autobús escolar: 4 rutes, 3 d'elles de matí, migdia i tarda i la quarta només de matí i tarda. Els recorreguts són molt llargs, lents, i suposen una despesa econòmica important.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els orígens i destinacions, horaris i freqüències de dia feiner, dissabte i festiu.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi exposa que les voreres dels vials principals del nucli disposen de 2m d'amplada, mentre que les de la xarxa secundària tenen amplades de 1m.

Els desplaçaments entre els 3 nuclis s'efectuen principalment en modes motoritzats, ja que la distància i l'orografia desincentiven els desplaçaments a peu o en bicicleta.

Quant a la bicicleta, l'estudi no aporta dades sobre l'oferta actual.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi concreta que les hores de major concentració de mobilitat seran entre les 8 i les 9h, a les 13h, a les 15h i a les 17h. Es preveu que la major part dels alumnes

provinguin del mateix nucli de Can Massuet, i que efectuïn els desplaçaments a peu o bicicleta.

No es preveuen problemes de capacitat quant a la mobilitat motoritzada. Es preveu limitar l'estacionament a una banda del carrer Argentona, i juntament amb l'aparcament disponible a la plaça Can Massuet l'estudi conclou que hi haurà suficient capacitat.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
equip. docents	8.105,00	2.882,00	144		
TOTAL	8.105,00	2.882,00	144	0	0

L'estudi de mobilitat proposa fer una reserva de **144 places per a bicicletes**, ubicant-les dins del recinte de la zona esportiva, davant l'entrada nord de l'escola.

Des de la redacció del present informe es recomana ubicar algunes d'aquestes places, dins del recinte escolar, ja que el fet d'aparcar les bicicletes en un espai obert pot desincentivar el seu ús.

L'estudi també preveu unes zones de parada per al vehicle privat (Pl. Can Massuet i un costat del C/ Argentona) i el transport escolar (C/ Argentona).

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi considera convenient regular els horaris del transport interurbà per tal de donar servei a l'escola, així com també contempla la possibilitat de crear una línia de transport escolar per traslladar els alumnes que més ho necessitin, des del mateix nucli o des de Canyamars. Es proposa un itinerari per a aquesta ruta de transport escolar.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la variació dels horaris del transport regular interurbà podria afectar negativament els usuaris actuals. La Direcció General del Transport Terrestre de la Generalitat de Catalunya, titular dels

serveis interurbans, haurà de tenir present aquesta consideració en cas que l'Ajuntament proposi una modificació d'horaris.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa que el carrer Argentona passi a ser de sentit únic. En aquest tram l'accés serà prioritari per als alumnes que hi arribin en transport escolar, ja que es preveu que l'autobús efectui parada a la porta del centre educatiu.

L'estudi també proposa senyalitzar com a zona 30 els carrers Argentona, Canyamars i Av. del Far, per tal d'aconseguir un espai de convivència entre els diferents modes, i un augment de la seguretat viària.

Per últim, es portarà a terme una adequada senyalització dels accessos, indicant zona escolar, presència de vianants i senyalització horitzontal a tots els passos de vianants, a totes les cruïlles. A més, també es preveuen reductors de velocitat a 5 carrers, i davant de l'escola se senyalitzarà una zona d'aparcament per al transport escolar i una zona de càrrega i descàrrega.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa pintar tots els passos de vianants a les cruïlles del voltant del centre escolar, així com també es preveu arranjar les voreres del nucli, que actualment es troben en mal estat.

Es destaca que el vianant disposa d'un gran espai continu d'ús exclusiu per als modes no motoritzats, que engloba la plaça Can Massuet, la zona esportiva i altres equipaments (bar, casal) i la nova escola. En una distància molt propera a la plaça central hi ha un supermercat, el Centre d'Atenció Sanitària i el local de les bústies de correus. També es localitza, en la mateixa via, la parada de bus interurbà que comunica amb Dosrius, on hi ha la resta de serveis i equipaments.

No obstant, des de la redacció del present informe s'ha detectat que les seccions aportades presenten voreres amb amplades de 1m (C/ Argentona), que a més incorporen fanals. Es necessari ampliar l'espai lliure de pas de les voreres pel que cal reduir l'espai destinat a aparcament fins a 2,0m (actualment la previsió és de 2,5m), i que els fanals i altre mobiliari urbà se situï en la línia d'aparcament, separant places, per tal que l'amplada lliure de les dues voreres sigui en tot el tram de 1,25m essent el valor idoni 1,5m.

Xarxa ciclable

L'estudi concreta que la definició de zona 30 dels vials entorn l'escola farà compatible l'ús de la bicicleta per accedir al centre escolar, sempre que les distàncies i els pendents des de les residències ho permetin.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 de l'RMB que indiquen que les dones es desplacen més en transport públic i en modes no motoritzats, a la vegada que disposen en menor % de carnet de conduir i vehicle privat.

S'afirma que amb el nou emplaçament del CEIP s'afavoreixen els desplaçaments no motoritzats, per tant disminueix la dependència del vehicle privat.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi conclou que no es requereix una major dotació de transport públic. Quant al condicionament de les infraestructures i actuacions de millora de la mobilitat previstes, l'Ajuntament correrà amb les despeses.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Modificació puntual de les normes subsidiàries dels equipaments esportiu-docent per al futur CEIP de Can Massuet del Far i el camp de Can Batlle, a Dosrius, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet informe **favorable** pel que fa al a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això **s'estableixen unes condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal modificar la secció del carrer Argentona de manera que garanteixi una amplada lliure de pas per als vianants, d'acord amb les recomanacions d'aquest informe.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 24 de juliol de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic