

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana Can Vives

Municipi de Vilassar de Mar
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament de Vilassar de Mar
Redactor de l'EAMG: Doymo

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 per la *Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana Can Vives*.

1. Antecedents

El Ple de L'Ajuntament de Vilassar de Mar va aprovar inicialment la Modificació puntual del PGOU en l'àmbit de Can Vives el passat 3 d'abril. Els objectius del planejament són crear sòl residencial per a construir principalment habitatges de protecció pública (70% sobre el total), obtenir una reserva de sòl adjunt al cementiri per a possibles serveis funeraris i aparcament del propi cementiri i crear un espai lliure públic que connecti els espais naturals i agrícoles del municipi.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 14.795 m², al nord del nucli urbà, i correspon al sector delimitat pels carrers de la Marina, Av. Montevideo, la riera d'en Cintet i el cementiri municipal.

Vilassar de Mar compta amb una població de 19.052 habitants (any 2006).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana Can Vives*, a Vilassar de Mar, 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 8.301 m² de sostre destinat a ús residencial (màxim de 88 habitatges)

- Nou sostre comercial de 550 m²
- Es creen equipaments que ocupen 2.372 m² de sòl
- Es destinen 7.367 m² a zona verda
- La vialitat del sector ocupa 2.216 m²

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

L'estudi de mobilitat de la modificació de PGOU estima que el sector generarà un total de **1.800 desplaçaments/dia feiner, 900 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)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	2.839,90	8.301,00	88	616	830	1.166
comercial		550,00			275	108
equipaments	2.372,40				474	512
zona verda	7.367,10				368	36
Vialitat	2.215,80					
TOTAL	14.795,00	8.851,00	88	616	1.948	1.822

L'estudi utilitza les ràtios que indica el Decret per a tots els increments d'usos que suposa la nova planificació. Tot i que les dades quant a superfícies i sostres dels diferents usos difereixen de la memòria urbanística, les dades de mobilitat generada en conjunt són del mateix ordre.

En concret per a l'habitatge s'aplica la ràtio relativa al sostre residencial, i per als equipaments la ràtio genèrica per a equipaments.

Quant a la zona verda, tot i que l'estudi afirma aplicar la ràtio que indica el Decret (5 viatges/100 m² sòl), es constata que les xifres presentades representen un 10% de la mobilitat resultant d'aplicar la ràtio esmentada. No obstant, des de la redacció del present informe es considera que aquesta zona verda, donades les característiques de l'entorn, no tindrà un ús molt intensiu.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, en base a les dades de mobilitat del municipi de l'any 2001 (en base a l'EMO). A partir d'aquestes dades l'estudi proposa un repartiment modal més sostenible que l'actual. En conjunt el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	38,4%	18,5%	43,1%
Viatges / dia feiner	700	337	785

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta la xarxa viària d'accés al municipi (C-32, A2, BV-5022 i B-502) i concreta les dades de demanda de les diferents vies (dades dels anys 2002 i 2006). L'A-2 enregistra IMD elevades, de 38-500 vehicles/dia sentit Barcelona i 36.900 vehicles/dia sentit Mataró.

L'estudi aporta dades de comptatges manuals a 6 punts diferents de l'àmbit d'estudi i les proximitats, a partir dels quals es mostra l'aranya de trànsit.

No es preveu la creació de nous carrers al sector, tot i que planteja un vial de servei com a perllongament del carrer Nou, que donarà accés a l'aparcament dels edificis nous i permetrà l'accés a façana dels vehicles d'emergència.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Ferrocarril: l'estació de Cabrera de Mar – Vilassar de Mar és la més propera al sector, tot i que a una distància considerable per anar a peu. Hi circulen trens de 5h a 24h cada 10 minuts
- Autobús:
 - Línia urbana Vilassar i Cabrera: cada 20 minuts els dies feiners, entre les 6h i les 23h. Hi té parada a l'Av. Montevideo, on hi ha un pal de parada, i comunica el sector amb l'estació de tren.
 - Línies interurbanes: C10 (Mataró – Barcelona, cada 30 minuts de 6h a 22h), C12 (Vilassar – Cabrils, cada 30 minuts de 7h a 21h), C30 (Hospital de Mataró – Vilassar, cada hora de 6h a 22h)
 - Línies nocturnes: N80 (Barcelona – Mataró) i N81 (Barcelona – Vilassar de Dalt), cada hora entre les 24h i les 5h.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús i de l'estació de tren. Es troba a faltar la concreció de quines línies donen servei a cada parada, ja que el plànol no distingeix les línies d'autobús.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi concreta que les voreres del sector (Av. Montevideo) disposaran d'amplades de 4m, però aquesta amplada no té continuïtat a les illes existents que comuniquen el sector amb el centre, que no sobrepassen els 1,5m. Al carrer de la Marina les voreres són de 3m.

A la banda oest de l'avinguda Montevideo, limítrof amb terrenys agrícoles, en l'actualitat no hi ha vorera. La planificació proposa una vorera de 2m per a aquesta

banda del carrer, que l'estudi de mobilitat considera suficient ja que servirà de connexió entre el polígon i el cementiri amb la resta de la vila.

L'estudi afirma que no hi ha definida una xarxa per a bicicletes a nivell municipal.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi concreta que no es preveuen problemes de saturació a la xarxa viària.

Quant a l'autobús urbà, en l'actualitat hi ha 50 exp/dia del servei urbà que, amb una capacitat de 60 places, suposa una oferta de 3.000 places/dia. La demanda de nous viatges en transport públic per als desplaçaments interns és de 99 persones/dia, el que suposa un 3,3% de la capacitat existent. Atès el baix ús del servei actual, l'estudi conclou que l'oferta podrà absorbir la demanda.

Pel que fa a la demanda de transport públic interurbana, l'estudi considera que el ferrocarril podrà absorbir els 238 viatges/dia nous (119 per sentit). Des de la redacció del present informe es vol fer constar que els usuaris de tren probablement també ho seran d'alguna altra línia d'autobús per tal de desplaçar-se des del sector a l'estació. Tot i així, l'oferta es preveu suficient per absorbir la demanda generada.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	2.839,90	8.301,00	88	176	88	44
comercial		550,00		6		
equipaments	2.372,40			24		
zona verda	7.367,10			74		
Vialitat	2.215,80					
TOTAL	14.795,00	8.851,00	88	279	88	44

L'estudi de mobilitat exposa les ràtios del Decret 344/2006, però no explicita els valors finals resultants de l'aplicació d'aquests en base a la planificació prevista.

Des de la redacció del present informe s'indica que caldrà complir amb les previsions d'aparcament del Decret o, en cas contrari, justificar l'assumpció de valors diferents.

Quant a l'aparcament destinat a motocicletes, caldrà crear una oferta suficient (en soterrani i a la via pública) que garanteixi que en cap cas les motocicletes ocupen l'espai destinat als vianants.

Caldrà que els espais destinats a aparcament de bicicletes se situin en espais de fàcil accés des de la via pública, per tal de promoure els desplaçaments en aquest mode.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat de donar compliment a l'article 6 del Decret. Per tant, caldrà efectuar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'estudi proposa reservar 1 plaça de 3mx8m a la via pública per a tal fi, d'acord amb el sostre comercial conjunt previst (550 m²). L'estudi proposa que les places s'ubiquin al carrer Marina cantonada amb Montevideo, davant l'edifici on es preveu la implantació de sostre comercial.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa millorar l'equipament de les parades, sobretot pel que fa a la informació sobre els horaris i les línies que hi efectuen parada.

Xarxa bàsica per a vehicles

El planejament no planteja la creació de cap nou vial, però sí que es defineix una franja d'aparcament en bateria de 5m a l'Av. Montevideo, amb una calçada de circulació de 6m per a tots dos sentits (3m per sentit).

L'estudi proposa la implantació d'una esquena d'ase a l'Av. Montevideo a l'alçada del sector, per tal de reduir la velocitat dels vehicles.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa crear passos de vianants elevats que pacifiquin el trànsit entre l'avinguda Montevideo i l'Arquitecte Eduard – Carles III. No s'observa gràficament la proposta.

Xarxa ciclable

Donat que no existeix una planificació a nivell municipal, l'estudi proposa un disseny de zones 30 – carril bici sobre vorera i espai de cohabitació amb el vianant, per tal que

connecti el sector amb el centre urbà i l'estació de tren, així com també a diversos equipaments educatius. Dins del sector no es preveu cap actuació específica.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta cap indicador que contempli la perspectiva de gènere i d'atenció a determinats col·lectius socials.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana Can Vives*, a Vilassar de Mar, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

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 novembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic