

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Aiguafreda

Municipi d'Aiguafreda
Comarca: Vallès Oriental
Promotor: Ajuntament d'Aiguafreda
Redactor de l'EAMG: Phragmites, sl

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 *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Aiguafreda*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Aiguafreda* es redacta amb l'objectiu de definir un model de creixement per al municipi, ordenar la vialitat interna, reagrupar les activitats industrials, potenciar els equipaments municipals, incidir en el sòl no urbanitzable, etc.

Els sectors que es proposa desenvolupar es troben a diversos emplaçaments del terme municipal, mitjançant 1 sector de planejament parcial (PPU), 4 plans de millora urbana (PMU) i 13 polígons d'actuació (PAU) en sòl urbà. En conjunt, aquestes figures urbanístiques afecten un total de 49,3 hectàrees. L'estudi efectua una anàlisi global de la mobilitat al municipi i de les seves connexions amb l'exterior.

El municipi d'Aiguafreda té una dimensió de 8 km². La població del municipi és de 2.464 habitants (any 2009).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Aiguafreda* 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 POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 760 habitatges nous
- Nous comerços amb un sostre de 1.180 m²
- Noves zones industrials amb 6.868 m² de sostre

- La reserva de 35.162 m² de sòl destinat a equipaments
- Es destinen 56.740 m² a zones verdes

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del POUM generarà **16.100 desplaçaments/dia feiner, 8.050 per sentit**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, que són coincidents:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			760	5.320	0	5.320
comercial		1.180,00			590	590
industrial		6.868,48			343	343
equipaments		35.162,01			7.032	7.032
zona verda	56.739,62				2.837	2.837
TOTAL	493.000,00	43.210,49	760	5.320	10.803	16.123

Els nous habitatges generaran 5.300 viatges/dia, els comerços uns 600 viatges/dia i els usos industrials 340 viatges/dia. Bona part dels desplaçaments generats pel POUM corresponen al desenvolupament del PPU-01 i PMU-01, que representaran el 42% del total de la mobilitat generada pel POUM.

L'increment de sostre destinat a equipaments previst, considerant la ràtio que planteja l'estudi i el decret per a equipaments (20 viatges/100 m² de sostre) pot generar una mobilitat de 7.000 viatges/dia feiner.

Les zones verdes també generaran una nova mobilitat de 2.800 viatges/dia, utilitzant la ràtio de 5 viatges/100 m².

L'estudi incorpora les dades de mobilitat per al conjunt de la comarca del Vallès Oriental (EMQ 2006) així com dades de mobilitat del municipi (EMO 2001). Per a la nova mobilitat l'estudi proposa el següent repartiment modal, en base a les dades comarcals de l'EMQ:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	34,5%	7,9%	57,6%
Viatges / dia feiner	5.562	1.269	9.292

Des de la redacció del present informe es vol incidir en què es tracta d'un repartiment modal amb una quota del vehicle privat baixa segons les estadístiques del municipi (EMO), per tant per complir-lo serà necessari garantir un fort impuls al transport públic i als modes no motoritzats.

4. Mobilitat en vehicle privat

Les principals vies d'accés al municipi són les carreteres C-17 i l'antiga N-152a, que travessa tot el terme municipal de forma lineal i n'esdevé l'eix vertebrador.

El carrer Pont és el carrer principal del nucli, el que concentra el comerç i té limitada la velocitat rodada a 20 km/h.

L'estudi destaca que la pavimentació dels carrers del nucli urbà és adequada, no així als carrers de les urbanitzacions o els ravals.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu al municipi:

- Serveis d'autobús interurbà:
 - Línia Vic – Barcelona, amb 8 expedicions els dies feiners i 5 els dissabtes i festius. Les parades es troben a la carretera de Ribes (antiga N-152a), i disposen de marquesina i banc per seure.
 - Línia Vic – Granollers – Bellaterra, per als estudiants de la UAB.

L'estudi destaca el bon estat de les parades però recomana adequar les voreres i els passos de vianants per accedir-hi, també per a PMR.

Per al servei ferroviari cal desplaçar-se a Sant Martí de Centelles.

S'aporta documentació gràfica amb la localització de les parades dins del terme municipal.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que la mobilitat en modes no motoritzats no és favorable al municipi, ja que les voreres no compleixen les condicions mínimes d'accessibilitat (voreres inferiors a 0,9 m).

Pocs carrers tenen voreres superiors a 1,5 m. En el cas de la carretera de Ribes, només una banda disposa de vorera superior a 1,5 m. No obstant, l'estudi destaca una excessiva amplitud de la calçada. Tampoc es disposa de guals per a vianants als passos de vianants.

Per altra banda, a les urbanitzacions cal destacar la presència de forts pendents. En alguns casos, com en el carrer del Raval de la Llobeta, se supera el 8% que recomana el Decret. Aquests pendents dificulten molt la mobilitat de la gent gran (un 20% de la població del municipi té més de 65 anys).

Quant a la bicicleta, no es disposa de cap carril bici al municipi.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi concreta que el nou POUM d'Aiguafreda contempla una nova rotonda en la carretera de Ribes, que servirà de distribuïdora del trànsit en l'accés al municipi. L'estudi afirma que, tot i l'augment de trànsit, no es preveuen conflictes de capacitat de la xarxa viària.

Es troba a faltar una valoració de la relació oferta, ocupació actual i nova demanda de transport públic. No s'aporten dades que permetin valorar si l'oferta actual podrà absorbir la futura demanda en transport públic. Des de la redacció del present informe s'estima que 1.300 viatges/dia en transport públic (650 per sentit), tenint en compte que l'oferta actual consta de 8 expedicions per sentit en dia feiner, representen unes 80 persones per expedició. Segons la capacitat i la demanda actual del servei, podria ser que no es pogués absorbir la nova mobilitat en transport públic si no s'augmenta l'oferta.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial			760	1.520	760	380
comercial		1.180,00		12		
industrial		6.868,48		69		
equipaments		35.162,01		352		
zona verda	56.739,62			567		
TOTAL	493.000,00	43.210,49	760	2.520	760	380

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials, els comerços, els equipaments, els usos industrials i les zones verdes.

En concret, cal reservar en total **1.520 places per a bicicletes dins dels sòls residencials** (2 places per a cada habitatge), **12 per als comerços i 69 per als usos industrials**, en llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública.

Per als equipaments l'estudi proposa fer una reserva total de 352 places per a bicicletes.

Per a la zona verda, des de la redacció del present informe es proposa que totes disposin d'un nombre de places per a bicicletes inicial (20 places, per exemple), i que aquest s'augmenti de forma progressiva a la demanda.

Caldrà assegurar que s'ofereix un nombre de places suficient i que l'oferta s'ajustarà a la demanda en cas necessari.

Quant als turismes i motocicletes, l'estudi aplica les ràtios referents al sostre residencial, i conclou que seran necessàries 760 places per a turismes i 380 per a motocicletes.

En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar 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'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç i per cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines.

L'aplicació d'aquestes ràtios indica que cal reservar una plaça per a la càrrega i descàrrega de les mercaderies sobre la xarxa viària. L'estudi afirma que una vegada es determini l'espai definitiu destinat a aquests usos s'aplicaran les ràtios corresponents.

10. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones són més usuàries dels desplaçaments a peu i en transport públic, mentre els homes es desplacen més en vehicle privat motoritzat i en bicicleta.

11. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi considera que la cobertura territorial del servei de transport públic és adequada, ja que tots els sectors es troben dins del radi de 750 m d'algunes de les parades d'autobús existents.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa senyalitzar tots els nous vials dels sectors com a àrees residencials (o 'zona 10').

El POUM proposa una nova rotonda que facilitarà la distribució del trànsit dins del nucli urbà.

Per a la carretera de Ribes l'estudi proposa integrar-la a les necessitats de la població. Quant als vials no urbanitzats, l'estudi proposa pavimentar-los.

L'estudi proposa també potenciar el *carpooling*, amb una campanya de difusió del sistema i establint punts de trobada entre els possibles usuaris (presencial o virtual mitjançant el web de l'Ajuntament).

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi proposa la pacificació progressiva dels vials del municipi, creant condicions de seguretat, confort i connectivitat en tots els itineraris per a vianants.

L'estudi recomana que les voreres tinguin una amplada mínima de 1,5 m, lliure d'obstacles. Des de la redacció del present informe es proposa que les voreres de nova creació tinguin una amplada mínima lliure d'obstacles de 2 m, allà on sigui possible.

Quant a la bicicleta, es recomana senyalitzar itineraris per a bicicletes que connectin les àrees residencials amb les àrees verdes i els equipaments. L'estudi fa una proposta de xarxa de carril bici al municipi, d'uns 2 km en total, resseguint la carretera de Ribes, junt amb altres vials.

La limitació de velocitat a 10 km/h dels vials dels nous desenvolupaments permetrà una cohabitació segura entre els modes no motoritzats i els motoritzats.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Aiguafreda* 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**.

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, 23 de setembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic