

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla General Municipal d'Ordenació d'Argentona. Sector El Collell**

**Municipi d'Argentona**  
**Comarca del Maresme**

Promotor: Ajuntament d'Argentona  
Redactor de l'EAMG: Cinesi

---

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 Municipal d'Ordenació d'Argentona. Sector El Collell*.

## **1. Antecedents**

L'Ajuntament d'Argentona impulsa la modificació de la normativa vigent per tal de crear teixit residencial al municipi, així com nous equipaments educatius i zones de lleure.

L'àmbit d'actuació se situa al nord-oest del centre urbà del municipi, i limita amb sòl no urbanitzable de caràcter agrícola i forestal al nord-oest, amb creixements unifamiliars al sud-oest, amb el teixit urbà d'Argentona al sud-est i amb la carretera C-1415 (de Mataró a Granollers) i el carrer Sant Sebastià al nord-est.

En l'actualitat el terreny està ocupat per camps, boscos i algunes edificacions aïllades, una d'elles una masia catalogada (masia de Cal Coix).

La modificació puntual ocupa una superfície de 150.818 m<sup>2</sup>, on es vol crear 415 habitatges, una escola, un institut i espais de lleure.

El municipi compta amb 11.544 habitants (2008).

## **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 Municipal d'Ordenació d'Argentona. Sector El Collell*, 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 45.810 m<sup>2</sup> de sostre destinat a habitatges (415 habitatges)
- Dotacions comercials amb un sostre de 4.190 m<sup>2</sup>
- Nous equipaments públics educatius que ocupen un sòl de 15.773 m<sup>2</sup>,
- Una zona verda que ocupa 57.919 m<sup>2</sup>
- Es destinen 29.032 m<sup>2</sup> a vialitat

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que les dades que presenta l'estudi de mobilitat difereixen de les dades que es concreten a la memòria d'ordenació. No obstant, es considera que no es tracta de diferències significatives.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **7.000 desplaçaments/dia feiner, 3.500 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 (darrera columna):

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	40.331,00	45.810,00	415	2.905	4.581	<b>2.905</b>
comercial		4.190,00			2.095	<b>2.235</b>
equip. docents	15.773,00	6.000,00			1.200	<b>1.200</b>
zona verda	57.919,00				2.896	<b>707</b>
Vialitat	29.032,00					
<b>TOTAL</b>	<b>150.818,00</b>	<b>56.000,00</b>	<b>415</b>	<b>2.905</b>	<b>10.772</b>	<b>7.047</b>

Els nous habitatges generaran 2.900 viatges/dia i els comerços uns 2.200 viatges/dia.

L'increment de sostre destinat a equipaments educatius, considerant la ràtio que planteja l'estudi i el decret per a equipaments (20 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre) pot generar una mobilitat de 1.200 viatges/dia feiner. Des de la redacció del present informe es considera que el nombre de viatges per a aquest tipus d'equipament es troba infravalorat, donat que si l'escola és de dues línies, només els alumnes (450) ja efectuaran 900 viatges. Anàlogament amb l'institut (si és de 2 línies hi haurà 300 alumnes, 600 viatges/dia). Per tant, per als equipaments educatius, una vegada es trobin a ple rendiment, caldrà considerar una mobilitat d'uns 1.700 viatges/dia (500 més que el calculat per l'estudi), incloent la mobilitat generada pels alumnes, l'equip docent i el personal administratiu i de serveis.

Les zones verdes també generaran una nova mobilitat de 2.900 viatges/dia, utilitzant la ràtio de 5 viatges/100 m<sup>2</sup>. L'estudi de mobilitat considera que les zones verdes generaran uns 700 viatges/dia. Es troba a faltar una justificació al respecte de

l'adopció de ràtios inferiors a les que proposa el Decret. Una altra cosa és que els viatges generats no siguin coincidents de cara al càlcul de l'impacte de la mobilitat sobre les xarxes.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat del municipi (EMO 2001). Per a la nova mobilitat l'estudi no fa cap proposta de repartiment modal, el que fa difícil valorar com afectaran els nous viatges les diferents xarxes de mobilitat.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi concreta la xarxa de carreteres properes al municipi. S'aporten dades de demanda de les diferents carreteres (C-32, C-60, C-1415c, B-502, B-510 i BV-5106), amb IMD dels anys 2005 – 2008). La carretera C-1415c és l'eix d'accés principal al nou sector.

Els eixos interns de trànsit al municipi són l'avinguda Puig i Cadafalch, la ronda de Llevant i el carrer Abat Escarré.

Es troba a faltar un plànol de la xarxa de carreteres amb indicació de la seva relació amb el sector.

#### **5. Xarxa de transport públic**

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

- Autobús interurbà: 5 línies diürnes i 1 nocturna, que comuniquen Argentona amb Mataró, Barcelona, la UAB i altres nuclis del Maresme.
- Ferrocarril a les estacions de Vilassar de Mar i Mataró, per on circula la línia R1.

L'estudi no mostra la localització de parades de les línies d'autobús. Tanmateix sí es concreten els orígens i destinacions, horaris i freqüències de dia feiner, dissabte i festiu.

Es destaca que la nova línia orbital ferroviària comptarà amb una estació a Argentona, a les proximitats del sector.

#### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'estudi afirma que el nucli d'Argentona té una configuració compacta de carrers, ja que en l'actualitat les distàncies màximes que es poden cobrir al municipi són de 1 km.

Quant a la bicicleta, l'estudi indica que tan sols hi ha un espai segregat per a les bicicletes al municipi, a l'avinguda del Molí de les Mateves.

No es concreten els pendents del municipi i el sector necessaris per a poder valorar la idoneïtat dels itineraris per als desplaçaments en bicicleta i a peu.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes existents ni garanteix que el dimensionament de la xarxa del sector en sigui suficient. Caldrà doncs que el planejament incorpori l'informe favorable de les administracions titulars de les vies que estiguin afectades per la mobilitat del sector.

## 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 (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	40.331,00	45.810,00	415	880	456	228
comercial		4.190,00		45		
equip. docents		6.000,00		300		
zona verda		57.919,00		142		
Vialitat	29.032,00					
<b>TOTAL</b>	<b>150.818,00</b>	<b>56.000,00</b>	<b>415</b>	<b>1.367</b>	<b>456</b>	<b>228</b>

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials, comercials els equipaments i les zones verdes. En concret, cal reservar en total 880 places per a bicicletes dins dels sòls residencials (mínim de 2 places per a cada habitatge), 45 per als usos comercials, 300 per als equipaments i 142 per a les zones verdes. Les places s'hauran de localitzar a llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública. Els equipaments podran disposar de part de les places a la via pública, tot i que per als alumnes i treballadors/es es recomana disposar d'un espai segur dins les instal·lacions.

Quant als turismes i motocicletes, l'aplicació del Decret fa concloure que seran necessàries 456 places per a turismes i 228 per a motocicletes, fora de la via pública.

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.

L'estudi proposa fer una reserva de 4 places per a PMR, dues a prop dels centres educatius i altres dues al costat dels comerços.

## **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'estudi no indica que es farà una reserva per a magatzem del **10% de sostre** dels establiments comercials, segons requereix l'article 6 del Decret, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'estudi afirma que es reservaran 5 places per a vehicles comercials de C/D, complint amb els requeriments del Decret.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

L'estudi proposa crear una nova parada (dues segons el plànol) d'autobús interurbà al sector, per on circulin les línies que provenen d'Òrrius, Dosrius, Mataró i Granollers (3 línies, pel que es conclou des de la redacció de l'informe). No es concreta una proposta de finançament. Des de la redacció del present informe s'indica que l'estudi de mobilitat del planejament derivat del sector haurà de calcular la incidència de la nova mobilitat sobre els serveis existents i, si s'escau, el dèficit d'explotació del servei que se'n derivi.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi afirma que el vial principal d'accés serà la carretera C-1415c. Dins del sector, als carrers de plataforma única només podran circular els vehicles dels residents que es dirigeixen a l'aparcament.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'estudi proposa reservar una zona a tots els vials interiors del sector per al pas de vianants, amb amplada suficient per encabir un carril bici segregat. S'indica que la via pública haurà de complir amb els condicionants del Codi d'Accessibilitat, quant a amplades lliures, a quals adaptats, etc.

L'estudi proposa 3 vials d'ús exclusiu per a vianants i bicicletes, en plataforma única. La xarxa ciclable voreja els nous centres educatius i els nous habitatges.

Per altra banda, l'estudi indica que els carrers que donen accés als aparcaments per a bicicletes hauran de tenir una limitació de velocitat de 30 km/h.

Es troben a faltar els pendants del sector i es constata que el plànol no mostra la proposta de vials de plataforma única.

Quant als carrils bici, des de la redacció del present informe es demana considerar la possibilitat de situar-los en calçada, segregats del trànsit mitjançant peces separadores o bé creant zones 20 o zones 30 on la bicicleta tingui la prioritat de circulació.

## 11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

## 12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General Municipal d'Ordenació d'Argentona. Sector El Collell*, 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** 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:

- Caldrà concretar quin repartiment modal s'espera, per poder valorar la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes existents.
- És necessari detallar els pendents dels nous vials del sector, que hauran de complir amb els requeriments del Decret.
- Caldrà efectuar la reserva pertinent de sostre comercial destinat a magatzem.
- Caldrà localitzar les parades de transport públic existent, així com concretar uns itineraris per als serveis de transport públic, i valorar quin serà el servei final per als residents i usuaris del nou sector.
- Els plànols que mostren les xarxes han de ser coherents amb les descripcions corresponents.
- És necessari aportar indicadors de gènere.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament d'Argentona que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 5 de novembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic