

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana de la UA 16 Riera de Subirans

Municipi d'Arenys de Munt
Comarca del Maresme

Promotor: Francesc Xavier Mora i Rossell
Redactor de l'EAMG: Xavier Llistosella
Arquitecte

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 de Millora Urbana de la UA 16 Riera de Subirans*.

1. Antecedents

El Sr. Francesc Xavier Mora i Rossell, propietari de la major part del sector, promou el Pla de Millora Urbana amb l'objectiu d'implantar usos residencials i espais lliures.

L'àmbit d'actuació se situa en l'extrem nord-oest del nucli urbà d'Arenys de Munt, i comprèn un total de 10.010 m², dels quals 1.038 són de domini públic (vials i camins). En l'actualitat el sector està ocupat per usos agrícoles. Es preveu desenvolupar un altre sector annex, mitjançant un pla parcial, que crearà 199 habitatges nous.

Quant a la morfologia del terreny, és bàsicament plana, paral·lela a la riera, amb un pendent constant d'entre el 3 i el 4%.

La població d'Arenys de Munt l'any 2010 és de 8.335 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana de la UA 16 Riera de Subirans*, a Arenys de Munt, 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 6.280 m² de sostre residencial, que inclou 67 habitatges
- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 808 m²
- Es destinen 3.184 m² a vialitat

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

L'estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana estima que el sector generarà un total de **780 desplaçaments/dia feiner, 390 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	6.018,00	6.010,00	67	469	601	603
comercial		270,00			135	135
zona verda	808,00				40	41
vialitat	3.184,00					
TOTAL	10.010,00	6.280,00	67	469	776	779

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per cada un dels usos previstos al Pla de Millora Urbana.

Quant a les ràtios de mobilitat, l'estudi aplica les que proposa el Decret per a tots els usos. Els habitatges, aplicant la ràtio segons el sostre edificable, generaran uns 600 viatges/dia. Els usos comercials atrauran uns 135 viatges/dia, mentre la zona verda generarà uns 40 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi no aporta les dades de mobilitat del municipi ni fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi afirma que l'accés viari actual presenta deficiències, ja que es disposa d'un sol vial urbanitzat de doble direcció (conegut com la carretera de Lurdes), que té un ús intensiu de vehicles en hores determinades. Com a conseqüència, també s'utilitza la llera de la riera com un vial més.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi mostra l'esquema del recorregut d'una línia d'autobús interurbana que connecta Arenys de Mar amb Sant Iscle de Vallalta, passant per Arenys de Munt, i que té una parada a les immediacions del sector. No es descriuen les característiques d'aquesta línia (horaris, freqüències de pas, capacitat, demanda...). Tampoc es descriuen les possibilitats de connexió amb el transport ferroviari a municipis propers.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no descriu els itineraris existents per a vianants i bicicletes.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no fa una proposta de repartiment modal i per tant no dimensiona el nombre de viatges/dia per cada mode de transport.

Per tant, no es concreta la incidència dels nous viatges en transport públic sobre l'oferta existent així com tampoc la dels nous vehicles sobre la xarxa viària.

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)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	6.018,00	6.010,00	67	134	67	34
comercial		270,00		3		
zona verda		808,00		8		
vialitat	3.184,00					
TOTAL	10.010,00	6.280,00	67	145	67	34

L'estudi de mobilitat proposa fer una reserva de 134 places per a bicicletes per als usos residencials, aplicant la ràtio que proposa el Decret en base al nombre d'habitatges. Quant als usos comercial i la zona verda, l'estudi aplica les ràtios que indica el Decret.

En total, doncs, el sector disposarà globalment de 145 places per a bicicletes.

L'estudi recomana situar els aparcaments per a bicicletes als accessos dels edificis, en planta baixa, en zona comunitària. Des de la redacció del present informe s'incideix en la necessitat de situar els aparcaments relatius als usos residencials en llocs segurs però de fàcil accés, per tal d'incentivar l'ús de la bicicleta.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi torna a aplicar les ràtios en relació al nombre d'habitatges, i conclou que caldrà fer una reserva per a 67 turismes i 34 motocicletes. Tot i això, l'estudi esmenta que la normativa urbanística fixa un mínim de 77 places per a turismes. No obstant, no deixa clar quina serà la reserva final.

L'estudi no concreta una oferta d'aparcament sobre la via pública. Caldrà garantir que les motocicletes tenen un nombre de places d'aparcament en calçada, per evitar que en tot cas ocupin els espais destinats al vianant.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinats a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Caldrà donar compliment a l'article 6 del Decret.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi mostra sobre plànol una proposta de modificació del recorregut per tal de crear una nova parada a la part més llunyana del sector respecte de la parada actual. Les immediacions a un sector pendent encara d'urbanitzar, Pla Parcial Urbanístic Riera de Subirans (aprovat definitivament l'agost de 2007), fan que des de la redacció del present informe es recomani una proposta conjunta per a què el transport públic millori la cobertura territorial d'aquests dos sectors.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi esmenta que s'urbanitzarà un nou enllaç amb la carretera BV-5031, i que la llera de la riera quedarà per a un ús exclusiu de modes no motoritzats.

No s'aporten dades concretes de les característiques del nou accés ni de la xarxa viària interna.

Xarxa de vianants

L'estudi no fa cap referència a la xarxa proposada per a vianants.

Xarxa ciclable

L'estudi no fa cap referència a la xarxa proposada per a bicicletes.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

Tot i la proposta de modificació de la línia d'autobús interurbana, l'estudi no aporta una proposta de finançament. Caldrà que s'analitzi el cost corresponent i que el promotor, si és el cas, prengui el compromís de finançar-lo durant 10 anys, tal i com concreta el Decret. D'altra banda, caldrà incloure els costos relatius a les noves parades proposades.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana de la UA 16 Riera de Subirans*, a Arenys de Munt, no compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe desfavorable**.

A continuació es detallen els aspectes que cal ampliar, modificar o en què cal aprofundir, per tal d'adequar-se formalment al Decret 344/2006 i als continguts de la Llei 9/2003 de la Mobilitat i del propi Decret.

- Cal fer una proposta de **repartiment modal** de la mobilitat generada, per tal valorar l'impacte de la nova mobilitat sobre les xarxes existents i previstes.
- És necessari aportar dades de **l'estat actual de la xarxa de vianants**, especialment des de les parades de transport públic que donen cobertura al desenvolupament urbanístic així com des del centre urbà. La descripció ha d'incloure tots els aspectes que tenen a veure amb accessibilitat i seguretat.
- Cal descriure **l'oferta de transport públic** a l'àmbit d'estudi (detallant les característiques del servei quant a horaris, freqüència, etc), així com la **xarxa d'accés per a vehicles i els itineraris ciclables** existents al municipi.
- De forma anàloga, cal definir descriptivament i gràfica les **xarxes de mobilitat que es proposen per a tots els modes** (vehicle privat, transport públic, vianant i bicicleta), fent que aquestes connectin amb el centre urbà i els equipaments propers.
- És necessari concretar una **proposta de finançament** de les càrregues derivades de la mobilitat generada, incloent les relatives a les modificacions sobre el transport públic.
- Caldrà preveure com es gestionarà la **distribució de mercaderies** i la reserva d'espai per a **magatzem**.
- Caldrà aportar **indicadors de gènere**.

Barcelona, 11 de juliol de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic