

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

Municipi de Cabrils
Comarca del Maresme
Promotor: Ajuntament de Cabrils
Redactor de l'EAMG: AIM

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 de Cabrils*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Cabrils* té com a objectius, entre d'altres, dimensionar els creixements residencials i d'activitat econòmica a partir de les previsions demogràfiques i de treball per al municipi de Cabrils i adaptar les previsions del pla als nous requeriments de desenvolupament urbanístic sostenible.

En data 10 de juny de 2013 l'ATM va emetre informe favorable a l'EAMG del POUM de Cabrils rebut en data 21 de maig de 2013.

En data 11 d'abril de 2014 l'ajuntament de Cabrils ha tramés un nou estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la qual cosa s'emet un nou informe.

El POUM es desenvolupa en:

- Sòl Urbà: 24 polígons d'actuació urbanística.
- Sòl Urbanitzable Delimitat: 3, dels quals 2 tenen la denominació de Parc empresarial.

La superfície total que abasta els nous sectors del POUM és de 56,9 ha.

Cabrils compta amb una població de 7.141 habitants (any 2012), repartits en diferents urbanitzacions i en el nucli antic. El POUM preveu incrementar la població fins a 13.229 habitants.

El municipi té una orografia accidentada, tot i que és plana amb un suau pendent tocant a la riera de Cabrils. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que les característiques de dispersió urbanística del municipi i la seva topografia dificulten l'assoliment d'uns patrons de mobilitat més sostenible per la qual cosa serà necessari incorporar mesures de gestió de la mobilitat que facilitin l'assoliment d'aquest objectiu.

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 de Cabrils* 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 del POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de (segons consulta de la memòria social i de l'agenda econòmica del POUM):

- La creació de 36.638 m² de **sostre residencial (257 habitatges)**
- Sòl destinat a **activitats industrials**, amb 72.041 m² de sostre
- Nous **usos comercials** amb 2.870 m² de sostre
- Nous **equipaments**, que ocuparan 8.161 m²
- Superfícies destinades a **zones verdes**, que ocuparan 31.731 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de l'estudi, el desenvolupament del POUM generarà **10.650 desplaçaments/dia feiner, 5.325 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:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		36.638,00	257	1.799	3.664	3.664
comercial		2.870,00			1.435	1.435
industrial		72.041,00			3.602	3.602
equipaments		8.161,00			1.632	1.632
zona verda	31.731,00				1.587	317
TOTAL	541.889,00	119.710,00	257	1.799	11.920	10.650

En tot cas, des de la redacció del present informe es considera que l'estimació realitzada és una xifra adequada als patrons actuals de mobilitat de l'RMB. Tanmateix, caldrà tenir en compte els desenvolupaments industrials i comercials del municipi, ja que si s'hi implantessin determinades activitats atradores de mobilitat, aquesta xifra inicialment correcta podria resultar infradimensionada.

Les dades de l'Idescat (EMO 2001) aportades per l'estudi indiquen que la mobilitat actual del municipi és principalment de connexió (sobretot de generació i atracció amb

altres municipis, amb un 78 %). Els desplaçaments urbans representen un 22 % del total.

En la mobilitat obligada el 91% dels desplaçaments externs i el 47% dels desplaçaments interns s'efectuen en vehicle privat. Per a la nova mobilitat, l'estudi fa la proposta següent de repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	15,4%	5,1%	79,3%
Viatges / dia feiner	1.641	544	8.444

L'estudi considera conjuntament el repartiment modal interurbà i intraurbà, la qual cosa impedeix fer un seguiment específic d'aquests dos tipus de fluxos.

Recomanació 1

Es recomana distingir el repartiment modal intraurbà i interurbà i avaluar les millores que es proposen sobre cadascun d'aquests fluxos.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta que les carreteres que comuniquen Cabrils amb els altres nuclis són:

Vies estructurants externes:

- L'autopista C-32 que travessa el Maresme de punta a punta.
- La N-II, que també travessa el Maresme de punta a punta i connecta amb tots els municipis costaners.

Vies de connexió:

- Carretera BV-5022, que enllaça Cabrils amb Vilassar de Mar i la N-II
- Camí del mig, entre Mataró i Masnou, que permet accedir als accessos de la C-32. Té les característiques d'un vial asfaltat.

Xarxa urbana

- S'articula a l'entorn de la carretera de Cabrils, la part urbana de la BV-5022.
- La resta de vies s'articulen a l'entorn de la carretera de Cabrils i solen ser de doble direcció.

No s'aporten dades de demanda de la xarxa viària.

5. Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi concreta l'existència del següent servei de transport públic i col·lectiu:

- 1 línia d'autobús C-12: Cabriils – Vilassar de mar, operada per l'Empresa Casas.

La línia efectua 8 parades al municipi de Cabriils per la Carretera de Cabriils amb 2 expedicions a l'hora, que passen a ser 4 en l'hora punta.

Des de Vilassar de Mar es pot accedir al servei de Renfe Rodalies R1.

L'estudi no incorpora la nova línia C18 de Cabriils a Vilassar de Dalt a on enllaça amb el servei C3/C4 direcció Barcelona.

Recomanació 2

Es recomana incorporar a l'oferta de transport públic la línia C18

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca l'elevat ús del vehicle motoritzat, també en el cas de desplaçaments que es podrien realitzar a peu o en bici.

La situació dels modes no motoritzats és desfavorable a Cabriils, ja que les voreres de molts vials tenen amplades mínimes, no es disposa de carrers de prioritat per al vianant ni tampoc de cap carril bici, a causa dels forts desnivells topogràfics.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària existent, però com que no aporta la valoració de la situació actual no és possible concloure si la nova demanda pot arribar a generar problemes.

Caldria analitzar la relació oferta – demanda en els diferents modes, per tal de comprovar si la nova demanda generada pot ser absorbida per l'oferta existent i planificada.

Recomanació 3

Tot i que les noves mobilitats previsiblement podran ser absorbides per la xarxa proposada, és necessari fer-ne els càlculs per avaluar els impactes d'una manera més rigorosa, per la qual cosa es considera necessari que s'inclouï aquesta documentació.

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i

d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		36.638,00	770	388	196
comercial		2.870,00	26		
industrial		72.041,00	722		
equipaments		8.161,00	118		
zona verda	31.731,00		251		
TOTAL	541.889,00	119.710,00	1.887	388	196

L'estudi de mobilitat aporta les ràtios que indica el Decret en relació a l'aparcament de bicicletes, turismes i motocicletes. Els usos residencials hauran de disposar d'un mínim de 2 places d'aparcament per a bicicletes, 1 per a turisme i 0,5 per a motocicleta. La resta dels usos (terciaris, industrials, equipaments i zones verdes) també hauran de contemplar una reserva d'aparcament per a bicicletes, ajustada segons la demanda potencial i d'acord amb els criteris que planteja el propi informe.

Des de la redacció del present informe es recorda que la reserva de places haurà de tenir lloc dins de les parcel·les destinades a habitatges, en llocs segurs però de fàcil accés. Caldrà garantir un nombre suficient de places per a motocicletes dins de les parcel·les i en calçada per evitar que aparquin sobre les voreres i altres espais destinats al vianant.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

La normativa urbanística del POUM recull 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. La normativa urbanística del POUM també incorpora la necessitat de reservar espais destinats a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi planteja l'increment de la freqüència del servei urbà en la seva connexió amb el ferrocarril. No concreta el nombre d'expedicions que hauria de ser suficient per a encabir la nova demanda generada.

També planteja a possibilitat de fer un bus directe amb Barcelona o Mataró, les dues destinacions més importants de la població de Cabrils.

En qualsevol cas, caldrà un informe favorable del titular del servei de transport públic, la Generalitat de Catalunya, per tal d'introduir aquests canvis en l'actual servei.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG detalla la xarxa bàsica per a vehicles i la seva connexió. Tanmateix fa una classificació en 4 tipologies que no es troben representades en el plànol.

L'estudi recomana un ample de carril per a cada tipologia.

Recomanació 4

És convenient afegir un plànol del viari d'acord amb les tipologies que defineix l'EAMG.

Xarxa de vianants

L'estudi destaca la problemàtica de la xarxa existent per a vianants i recomana que es faci un pla d'acció que doti al municipi per a què adquireixi les característiques mínimes per a considerar-la accessible i utilitzable. Es consideren molt adequades les recomanacions de l'estudi.

Xarxa ciclable

L'estudi proposa crear una xarxa bàsica centrada en la riera de Cabrils. També connecta amb les xarxes dels municipis de Vilassar de Dalt i de Vilassar de Mar.

La xarxa proposada només podrà resoldre la connexió amb les urbanitzacions i els nous sectors en desenvolupament incorporant les zones 30. A més en alguns dels vials, atès els pendents que presenten, tan sols la bicicleta elèctrica pot ser una alternativa per a l'ús habitual com a xarxa de bicicletes.

Així doncs, des de la redacció del present informe es proposa limitar la velocitat de circulació dins dels nuclis urbans a 30 km/h, per tal que la bicicleta pugui circular de forma segura en cohabitació amb els modes motoritzats. Caldria constatar també la possibilitat de crear una senyalització específica en la xarxa de camins per tal que els modes no motoritzats tinguin prioritat en aquestes vies.

Altres mesures

Atenent que es tracta d'un POUM i que en el futur l'energia elèctrica representarà un element estratègic per a la mobilitat dels vehicles, es recomana s'inclouï tant en la via pública com en els aparcaments dels edificis plurifamiliars, dels grans equipaments i edificis comercials i de serveis, la previsió d'un nombre mínim de punts de càrrega elèctrica, o de la infraestructura que faci possible la seva incorporació.

Recomanació 5

Incorporar la previsió de punts de recàrrega elèctrica en la via pública i edificis amb aparcaments col·lectius.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta dades que permetin extreure cap conclusió sobre gènere.

12. Conclusions

L'ajuntament de Cabrils ha tramès a l'ATM un nou EAMG del POUM del seu municipi que anul·la l'EAMG redactat en data 21 de maig de 2013, amb resultat d'informe favorable i sol·licitant que s'incloguessin unes recomanacions. El nou EAMG no ha inclòs cap de les recomanacions, no preceptives, que va fer l'ATM, per la qual cosa s'han tornat a introduir en el present ATM.

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Cabrils*, redactat amb data d'abril de 2014, 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

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 de Cabrils, que tingui en compte les recomanacions que es fan en aquest informe, sobretot la número 3, i envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità si s'escau.

Barcelona, 8 de maig de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic