

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

Municipi d'Argentona

Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament d'Argentona

Redactor de l'EAMG: Lavola

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 l'informe següent relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Argentona*.

1. Antecedents

El municipi d'Argentona, ubicat a la comarca del Maresme, compta amb una població d'11.920 habitants (IDESCAT, 2013), té una extensió aproximada d'uns 25,4 km², i es troba situat entre els límits de Mataró (E), Dosrius (NE), la Roca del Vallès (NW), Òrrius (W) i amb Cabrils i Cabrera de Mar, al sud.

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal* d'Argentona inclou un total de 25 sectors: 1 sector de Sòl Urbanitzable Delimitat, 6 sectors de Pla de Millora Urbana i 18 Plans d'Actuació Urbanística.

A la taula Sectors del Pla es detalla l'abast del Pla.

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'Argentona* 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 suposarà una nova mobilitat generada, conseqüència de:

Noves superfícies segons usos i àmbit					
residencial	comercial	industrial	equipaments	hoteler	zona verda
m ² sostre	m ² sostre	m ² sostre	m ² sostre	m ² sostre	m ² sòl
49.427	2.745	78.866	57.852	2.976	174.609

Taula Sectors del Pla

	Sector	Superfície Total	Zona verda	Equipaments	Residencial	Nre.Habitatges	Comercial	Hoteler	Industrial
PA 1	Can Raimí	364.451	69.499	7.421	0	0	0	0	0
PA 2	Can Cabot 1	227.252	15.523	11.909	0	0	0	0	0
PA 3	Can Cabot 2	20.638	2.292	973	5.625	20	0	0	0
PA 4	Ampliació Polígon Nord	12.421	621	0	0	0	0	0	11.800
PA 5	Les Escomes	42.280	11.356	0	0	0	0	0	0
PA 6	La Plana	3.259	0	0	1.040	3	0	0	0
PA 7	Dalipà	24.024	0	0	0	0	0	0	0
PA 8	Can Serra del Puig	12.849	0	0	4.245	15	0	0	0
PA 9	Rocar d'en Serra (discontinu)	14.079	11.503	0	336	2	0	0	0
PA 10	Passatge de la Ben Plantada	3.146	1.275	0	673	2	0	0	0
PA 11	Sant Ramon	2.091	164	0	660	2	0	0	0
PA 12	Can Baladia (discontinu)	17.896	6.413	0	0	0	0	2.976	0
PA 13	Can Cirés	3.334	0	1.407	0	0	0	0	0
PA 14	Serra Lladó	7.363	0	4.362	1.200	4	0	0	0
PA 15	Can Guri	28.576	0	0	0	0	0	0	0
PA 16	Passeig Burriac 1	3.306	2.683	0	0	0	0	0	0
PA 17	Passeig Burriac 2	1.078	384	0	0	0	0	0	0
PA 18	El Cros	45.408	23.584	6.433	10.090	100	0	0	9.600
TOTAL PA		833.451	145.297	32.505	23.869	148	0	2.976	21.400
PMU 1	Industrial Nord	31.490	3.149	0	0	0	0	0	31.490
PMU 2	Plaça del Cementiri	1.830	0	0	1.098	12	2.745	0	0
PMU 3	Forn d'en Guardià	6.294	0	1.259	3.273	32	0	0	0
PMU 4	Av. Puig i Cadafalch	5.213	2.607	0	2.711	30	0	0	0
PMU 5	Can Doro	2.627	788	1.970	0	0	0	0	0
PMU 6	Antiga Velcro	2.928	0	5.042	1.400	0	0	0	0
TOTAL PMU		50.382	6.544	8.271	8.482	74	2.745	0	31.490
SUD 1	El Collell	142.300	22.768	17.076	17.076	400	0	0	0
TOTAL SUD		142.300	22.768	17.076	17.076	400	0	0	0
TOTAL		1.026.133	174.609	57.852	49.427	622	2.745	2.976	52.890

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, segons l'EAMG, **30.267 desplaçaments/dia**, considerant el desenvolupament dels usos descrits en l'apartat anterior.

L'Estudi aplica per al dimensionaments de la mobilitat generada en un dia feiner tipus les ràtios establertes pel Decret per a cadascun dels usos.

La taula següent mostra la **nova mobilitat** generada en dia feiner tipus. Es pot observar com el dimensionament s'adequa als preceptes que estableix el Decret 344/2006.

Usos	Àrea (m²) (*)	Sostre edificable (m²)	N habitatges	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		49.427	622	4.354	4.354
comercial		2.745		1.373	1.373
industrial		78.866		3.943	3943
equipaments		57.852		11.570	11.570
Hoteler		2.976		298	298
zona verda	174.609			8.730	8.730
TOTAL	1.026.133*	191.866	622	30.267	30.267

*L'estudi no especifica el sol per cada ús, únicament especifica el sol destinat a zones verdes i el total.

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal, prenent com a referència dades de l'EMQ 2006 del Maresme, i diferencia els desplaçaments interns i de connexió (exteriors):

Distribució dels viatges								
Tipus de desplaçament	Vehicle privat		Transport públic		No motoritzat		Total	
	Interns	31,5%	6.140	1,7%	323	66,8%	13.038	100%
De connexió	85%	9.155	10%	1.077	5%	534	100%	10.766
Total desplaçaments	50,5%	15.295	4,7%	1.400	44,8%	13.572	100%	30.267

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'Estudi fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés al conjunt del municipi, com a les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al municipi.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta informació.

5. Xarxa de transport públic

El municipi està servit per 4 línies d'autobús diürnes interurbanes operades per l'empresa Sagalés i una nocturna operada per l'empresa Sarfa. Aquestes donen servei a les rutes següents:

- Línia L557 (Sagalés). Òrrius – Argentona – Mataró (Hospital)
- Línia 553 (Sagalés). Argentona – Veïnat del Cros – Mataró.
- Línia 551 (Sagalés). Mataró – Dosrius – Canyamars.
- Línia 550-554 (Sagalés). Granollers – La Roca – Argentona – Mataró.
- Línia N-80 (Sarfa). Barcelona – Mataró – Línia nocturna d'autobús que disposa tots els dies de 6 expedicions amb parada a Argentona.

L'EAMG indica que Argentona disposa de 18 parades de transport públic, concretament hi ha 11 parades d'autobús dins del nucli urbà i 7 parades fora del nucli. L'Estudi detalla les característiques físiques i d'accessibilitat de cada una d'elles.

També es detallen les característiques del servei a nivell d'horaris, freqüència de pas i dies de servei d'aquesta línies.

6. Mobilitat a peu

L'EAMG determina que el nucli urbà compta amb notables mancances d'accessibilitat en la majoria dels seus vials, a excepció de la zona pacificada existent a l'entorn del carrer Gran. Pràcticament tota la resta de vials disposen de voreres no accessibles si bé en aquests també existeix una elevada demanda de vianants a causa de l'existència d'eixos comercials i d'itineraris escolars.

També destaquen els problemes de connexió a peu entre les urbanitzacions o zones industrials aïllades i el nucli urbà.

S'adjunta documentació gràfica de l'estat de les voreres, passos de vianants i pendents de tots els àmbits del municipi.

7. Mobilitat a en bicicleta

L'Estudi indica que el municipi no disposa en l'actualitat de cap itinerari urbà per a bicicletes. Tanmateix destaca l'existència d'itineraris clicables senyalitzats que es corresponen a recorreguts interurbans o rutes d'oci i lleure. En aquest sentit, assenyala que la segregació de les urbanitzacions i zones industrials i la manca d'itineraris entre elles i el nucli urbà no afavoreix a l'ús de la bicicleta per accedir-hi.

Pel que fa a l'aparcament, indica que l'oferta d'aparcament per a bicicletes és escassa i es concentra tota al nucli urbà.

S'adjunta documentació gràfica de tots els itineraris existents.

8. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada en les xarxes viàries, l'Estudi realitza un estudi de trànsit de tots els vials interns del municipi així com de les vies de connexió. L'estudi realitza una sèrie de propostes amb les que garanteix que el desenvolupament dels diferents sectors no afectarà als nivells de capacitat actuals.

En referència al transport públic, l'Estudi inclou dues noves parades en els nous sectors i considera que l'oferta de transport públic existent serà suficient per garantir la demanda futura.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida la informació aportada, si bé s'indica la necessitat d'incloure en posteriors figures urbanístiques dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic.

9. 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.

L'Estudi dimensiona la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, per a turismes i motocicletes en base a les ràtios que indica el Decret.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	N habitatges	Total aparcaments Decret	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		49.427	622	1244	1244	788	394
comercial		2.745		137	137		
industrial		78.866		789	789		
equipaments		57.852		2893	2893		
Hoteler		2.976		149	149		
zona verda	174.609			3.518	3.518		
TOTAL	192.682	191.866	622	8.730	8.730	788	394

*L'estudi no especifica el sol per cada ús, únicament especifica el sol destinat a zones verdes i el total.

Des de la redacció del present Informe, es considera adequat aquest dimensionament, si bé s'indica que cal incloure punts de recàrrega elèctrica com a mínim al 2,5% de les places per a vehicles, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014 Infraestructures per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

També és recorda que, pel que fa a l'aparcament per a bicicletes associat als usos residencials, caldrà que aquestes reserves es localitzin a l'interior de parcel·la.

Finalment es recomana que, 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.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, d'establir una reserva de places per càrrega i descàrrega de mercaderies a l'espai públic.

També assenyala els sectors on serà necessari, d'acord amb els usos previstos, establir aquestes reserves.

Tanmateix, assenyala que la definició i concreció d'aquestes reserves es durà a terme en el moment del seu desenvolupament urbanístic a través de la definició de figures urbanístiques posteriors.

11. Indicadors de gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a l'enquesta de mobilitat quotidiana dels residents a la comarca del Maresme (EMQ 2006).

12. Mesures correctores

L'Estudi recull com a punt de partida per a totes les mesures, els criteris generals de disseny de les xarxes que indica el Decret 344/2006, tant en relació amb l'amplada mínima de secció dels vials de nova urbanització, com pel que fa als pendents màxims de cadascun d'aquests carrers.

Xarxa transport públic

Pel que fa a la xarxa de transport públic, el POUM indica l'oferta de transport públic existent al municipi és molt bona per connectar amb Mataró, i no tant amb Granollers, Dosrius i Òrrius. Tots els nuclis de població disposen d'un punt de parada, tot i això només les parades del nucli urbà disposen d'una bona accessibilitat a peu.

Per tal de garantir l'oferta de transport públic en els futurs creixements es proposa:

- Garantir l'accés al transport públic. Pràcticament tots els sectors previstos al POUM disposen d'un punt de parada del transport públic a menys de 750 metres. Per facilitar l'accés des d'aquells sectors que es troben a una distància superior es proposa instal·lar 1 nou punt de parada (avinguda Nostra Senyora de Montserrat – plaça Montserrat) sense necessitat de desviar el recorregut existent. S'estima que el cost d'un pal de parada és de 480€.
- Garantir la intermodalitat amb la futura estació de la línia orbital ferroviària. Es proposa crear una parada d'autobús a l'alçada de l'estació, especialment en sentit Granollers. L'adequació de dues marquesines suposa un import de 19.200€.

L'estudi adjunta informació gràfica de totes les propostes.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi indica que en aquests moments la xarxa viària d'Argentona no presenta problemes de saturació, ja que els vials amb una major densitat de trànsit coincideixen amb la xarxa interurbana.

S'observen alguns problemes de circulació dins del nucli urbà i en els accessos a la C-60 i a la C-32.

Amb el desenvolupament del POUM, es proposa desenvolupar 3 accions que permetin garantir la demanda generada pels nous creixements urbanístics:

- Criteris mínims en el disseny de la nova vialitat.
- Definir la xarxa d'itineraris principals per a vehicles:

La xarxa bàsica interna es preveu que estigui formada bàsicament pels eixos següents: Ronda de Llevant, eix format pels carrers Eix carrers Indústria – Mare Anna Ravell – Anselm Clavé – de les Parres, carrer Sant Julià, carrer dels Rosers, carrer de l'Abad Escarré, carrer Joan XXIII i vialitat interna sector SUD 1.

Per garantir el funcionament d'aquesta jerarquització viària es preveu l'execució de 2 rotondes al llarg de la ronda de Llevant (a l'alçada del carrer Joan XXIII i al carrer Dos de Maig) i una a la carretera de Vilassar (a l'alçada del carrer Bellavista). Amb aquests enllaços es planteja afavorir l'accés al nucli urbà des de diversos punts i tant dels vehicles procedents en sentit Granollers com en sentit Mataró.

- Tenir en compte les propostes recollides en l'estudi de trànsit del nucli urbà.

L'estudi adjunta informació gràfica de totes les propostes.

Xarxa de vianants

L'Estudi fa referència a què l'espai per a vianants existent al nucli urbà compta amb notables mancances d'accessibilitat en la majoria dels seus vials. Excepte la zona pacificada existent a l'entorn del carrer Gran pràcticament tota la resta de vials disposen de voreres no accessibles.

Les mesures proposades per millorar la mobilitat a peu al municipi són:

- Definir la xarxa d'itineraris principals de vianants. Es tracta dels itineraris principals per a vianants que permetin connectar amb els pols de mobilitat més rellevants. Aquests itineraris hauran de complir els criteris fixats en l'Ordre VIV/561/2010 d'accessibilitat.
- En els vials de nova urbanització, cal garantir el compliment del decret 344/2006 i de l'Ordre d'accessibilitat.
- Millorar la qualitat i la continuïtat dels itineraris per a vianants.
- Ampliar la zona pacificada del nucli urbà.

L'estudi adjunta informació gràfica de totes les propostes.

Xarxa per a bicicletes

L'Estudi assenyala que actualment no hi ha cap recorregut específic per a bicicletes en tot el municipi, a excepció del recorregut existent a l'avinguda Molí Mateves en convivència amb el vianant, en aquest sentit, s'indica que l'ús de la bicicleta en el municipi és poc habitual com a mode de desplaçament quotidià.

Les mesures proposades en el present estudi de mobilitat generada per facilitar la mobilitat en bicicleta es basen en dues actuacions:

- Definir la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes tenint en compte els criteris que fixa el decret 344/2006. Aquesta xarxa està formada pel carril bici de l'avinguda Molí Mateves, la prolongació proposada del carril bici per la Ronda de Llevant i la proposta de carril bici a la carretera B-502.
- Garantir una dotació mínima d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública (B2). Caldrà preveure una dotació de 8.730 places d'aparcament per a bicicletes.

L'estudi adjunta informació gràfica de totes les propostes.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi contempla la creació de dues noves parades:

- Acció 1: Creació d'1 nou punt de parada

Proposa instal·lar 1 nou punt de parada. Es tracta d'una parada a l'avinguda Nostra Senyora de Montserrat, a l'alçada de la plaça Montserrat, sense necessitat de desviar el recorregut existent. El cost d'un pal de parada ronda els **480€**.

- Acció 2: Parada d'autobús per accedir a l'estació de ferrocarril

Es proposa adequar un punt de parada en cada sentit prop de la futura estació de ferrocarril per tal de garantir la intermodalitat entre ambdós modes de transport públic. Es proposa que ambdues parades estiguin adaptades amb una marquesina. S'estima que el cost d'una marquesina és de 9.600€ i per tant el cost total d'aquesta actuació serà de **19.200€**. Un cop es porti a terme la construcció de l'estació caldrà veure l'adequació dels recorreguts de l'oferta de línies d'autobús per garantir la connexió en ambdós sentits.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Campins*, 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

Tanmateix, s'indica una sèrie de paràmetres i **recomanacions** que caldrà recollir en el desenvolupament de les figures urbanístiques posteriors.

- Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes associat als usos residencials, caldrà que aquestes reserves es localitzin a l'interior de parcel·la.
- Caldrà incloure punts de recàrrega elèctrica com a mínim al 2,5% de les places per a vehicles, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014.
- 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.
- Caldrà incloure dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit en les posteriors figures de planejament urbanístic derivat, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic

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, 27 de març de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic