

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació a l'àmbit de la Unitat d'Actuació Ua "El Cros Industrial"

Municipi d'Argentona
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament d'Argentona
Redactor de l'informe: EiPO

En compliment de l'article 18 de la Llei de la mobilitat i de l'article 3 del decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació a l'àmbit de la Unitat d'Actuació Ua "El Cros Industrial" (T.M. d'Argentona)*.

1. Antecedents

La Unitat d'Actuació Ua del polígon industrial El Cros està situada en sòl urbà consolidat de caràcter industrial a la zona de Sant Miquel del Cros (T.M. d'Argentona). A l'est limita amb el terme municipal de Mataró; al sud-oest, amb el polígon residencial Sant Miquel del Cros i amb els terrenys de l'Àrea Residencial Estratègica El Cros; a l'oest, amb l'autopista C-32; i al nord, amb la Unitat d'Actuació Ub de la mateixa zona industrial.

Aquest sector es va desenvolupar durant la dècada dels seixanta i posteriorment va ser incorporat al Pla General d'Ordenació d'Argentona vigent (1987). No obstant això, l'existència actual de diferents disfuncions (tamany de la parcel·la mínima, la distància de l'edificació als llindars de parcel·la, el número d'activitats per parcel·la, l'existència de finques amb activitats en règim de propietat horitzontal, tipologia d'activitats, etc.) ha motivat la present modificació puntual.

Els objectius d'aquesta modificació puntual són:

- Introduir nous usos compatibles i complementaris a l'ús industrial principal.
- Ajustar els paràmetres reguladors de la parcel·lació i de l'edificació, per a una millor adequació a l'ordenació específica anterior, tot reconeixent les preexistències i possibilitant que es legalitzin les activitats actualment en funcionament del polígon.
- Possibilitar l'establiment d'indústries compartides, per tal de permetre la instal·lació de varies activitats en la mateixa parcel·la, reconeixent una situació que existia en el moment de l'aprovació del PGO, tot evitant la segregació parcel·laria.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de la *Modificació Puntual del Pla General*

d'Ordenació a l'àmbit de la Unitat d'Actuació Ua "El Cros Industrial" (T.M. d'Argentona) als continguts de la Llei de la mobilitat i al Decret 344/2006 que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de què les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable han d'anar acompanyats d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquesta modificació puntual possibilita un increment de la mobilitat vinculat a:

- La consolidació de l'aprofitament de la superfície privada del sector (actualment s'han consolidat 48.654,54 m² de sostre dels 76.887,38 m² possibles).
- Permet el canvi d'usos de part del sostre, d'ús industrial (menor generador de mobilitat) a ús d'oficines i comercial (més generador de mobilitat).

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

L'Estudi estima que a mig/llarg termini el sector generarà 8.990 desplaçaments/dia. Aquesta xifra s'obté de considerar que el 50% de la superfície de sòl d'aprofitament privat serà industrial, un 25% d'oficines i un 25% comercial. A aquestes superfícies s'aplica les ràtios del Decret 344/2006 en els usos verd urbà, industrial i d'oficines, mentre que en l'ús comercial s'aplica la mateixa ràtio que d'oficines ja que es tractarà d'un ús comercial més lligat a l'activitat industrial. Així mateix s'aplica un increment del 15% a totes les ràtios considerades vinculades a que la modificació puntual permetrà incrementar el número d'activitats.

Taula resum de la mobilitat generada (segons Decret 344/2006 i EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitages o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	19.214,34				9.607	3.170
Oficines	19.214,34				2.882	3.170
Industrial	38.428,69				1.921	2.498
Zona verda	2.441,22				122	122
Vialitat	15.258,16					
TOTAL	94.556,75				14.533	8.960

Des de la redacció del present Informe es considera necessari ajustar les ràtios considerades al que proposa el Decret 344/2006, i en el cas de considerar unes ràtios inferiors justificar-ho adequadament. Tenint en compte que el planejament no estableix restriccions en les tipologies d'usos comercials que s'hi podran implantar, resulta més adequat la utilització de les ràtios que estableix el Decret 344/2006. Així mateix, es recorda que tot establiment comercial que sigui considerat una implantació singular, el projecte haurà d'anar acompanyat del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

A nivell de repartiment modal, l'EAMG realitza una proposta de distribució basada en l'EMO de l'any 2001 (corresponent a desplaçaments externs). Des de la redacció del present informe es considera millorable aquesta proposta de repartiment modal, tant per la data de la font (any 2001) com sobretot pel fet que la utilització dels factors de l'EMO per als desplaçaments externs al repartiment modal global del sector, pot suposar infradimensionar la mobilitat no motoritzada (en detriment del vehicle privat).

Taula resum del repartiment modal

TIPUS DE DESPLAÇAMENT	NO MOTORITZAT	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Total	0,59%	14,02%	85,39%

Finalment, l'estudi també fa un repartiment territorial de la mobilitat generada en base a les dades de l'EMO de 2001.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària interna i externa. En relació a la xarxa viària externa amb incidència al sector (C-32, C-60, B-502, C-1415 i B-510), l'estudi aporta de les dades dels aforaments del titular de la infraestructura. Des de la xarxa viària interna, l'accés al sector es vertebrava per mitjà del Camí del Mig, l'Avinguda del Molí de les Mateves (amb una IMD d'uns 8.000 vehicles/dia) i la Carretera d'Argentona, i l'estudi en descriu les seves característiques bàsiques (secció, carrils i disponibilitat de voreres). Finalment, la vialitat interna de la unitat d'actuació Ua El Cros Industrial es troba formada pels carrers Torrent de Madà i Garbí, que connecten a l'av. del Molí de les Mateves. Així mateix, l'estudi també incorpora els recomptes de trànsit efectuats l'any 2008 en l'EAMG de l'ARE "El Cros. Argentona" i l'estudi de la capacitat de la rotonda que dona accés a l'àmbit de la modificació puntual.

Per tant, tota la xarxa viària principal de l'àmbit ja es troba consolidada (tant la interna com l'externa).

L'estudi realitza un càlcul de la capacitat de la rotonda on conflueixen els carrers del Mig, av. del Mediterrani, de la Riera d'Argentona i av. del Molí de les Mateves, partint dels valors que apareixien en l'EAMG de l'ARE El Cros, i afegint-hi la nova mobilitat generada per la modificació puntual.

Des de la redacció del present informe es considera acceptable la documentació

aportada si bé fora recomanable d'actualitzar la informació referent a la intensitat de trànsit de la vialitat que dona accés al sector (dades de l'any 2008).

5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit de la modificació de PGO està formada per:

- L'estació de ferrocarril de Mataró que es troba a 2,8 Km de l'àrea d'estudi.
- 4 línies de bus interurbanes que donen cobertura al sector: la línia L1272. Argentona – Veïnat del Cros – Mataró, la línia L0930. C2 Mataró (centre) – Barcelona, la línia L0944. Vilassar de Dalt – Mataró i la línia L1273. Mataró – Granollers – Sabadell.
- La línia 2 del servei urbà de Mataró bus.

L'estudi mostra en format de croquis on s'assenyala la ubicació de les parades del conjunt d'aquesta oferta, també mostra els horaris i la freqüència d'aquestes línies (en dia feiner, en dissabte i festiu). També es fa una anàlisi de l'accessibilitat dels itineraris des del sector i fins al punt de parada.

Des de l'equip de redacció del present informe es constata que **la informació que presenta l'estudi no és actualitzada**, ja que la posada en funcionament de les línies expres.cat durant aquest 2015 (la línia e11 Barcelona – Mataró i la línia e13 Mataró – Granollers – Sabadell) ha suposat una millora tant en la cobertura territorial com en el nombre d'expedicions que donen servei a aquest àmbit territorial.

Per altra banda, també es recomana de completar la informació amb els nivells d'ocupació actual d'aquesta oferta.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi analitza la mobilitat per al vianant des del sector i cap a cadascun dels 3 municipis propers (Argentona, Cabrera de Mar i Mataró), tant pel que fa a l'amplada del recorregut com a l'existència de passos per a vianants, i en detecta algunes de les disfuncions trobades.

En relació als itineraris per a bicicleta a les proximitats del sector hi ha tres itineraris existents (Mataró, Cabrera i Argentona), de diferents tipologies (vorera bicis, carril bici en calçada i carril bici en vorera), si bé no existeix una continuïtat entre els tres carrils bici.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera adequat l'anàlisi de la mobilitat a peu i en bicicleta.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estableix una distribució modal pels diferents viatges generats basant-se amb les dades de la mobilitat externa de l'EMO de 2001. La utilització d'aquestes dades infradimensiona molt la mobilitat no motoritzada.

Per altra banda utilitza les dades del aforaments de trànsit de l'any 2008 realitzats per l'EAMG de l'ARE El Cros.

L'estudi de la incidència de la mobilitat generada ha tingut en compte tant la mobilitat que generarà el sector com la mobilitat que també aportarà l'ARE "El Cros. Argentona" (sector amb el planejament aprovat contigu a l'àmbit de la modificació puntual).

En base a la proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada determina que la demanda total de 4.590 vehicles/dia (en la suma dels dos sentits de circulació) i 1.256 passatgers/dia en transport col·lectiu. Aproximadament el 45% d'aquesta mobilitat ja existeix en l'actualitat.

Tenint en compte la vialitat i l'oferta de transport públic existent, l'estudi determina que es considera que la incidència de la mobilitat generada pel sector Cros Industrial és assumible per la xarxa viària i l'oferta de transport públic actual, tot i considerant l'efecte addicional del desenvolupament de l'ARE "El Cros. Argentona".

Des de l'equip de redacció del present informe es constata mancances en quant a l'avaluació de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes, si bé l'adopció de ràtios de mobilitat inferiors a les que preveu el Decret 344/2016 pot veure's en part compensada pels repartiment modal considerat (sense pràcticament mobilitat no motoritzada).

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Per altra banda, la Modificació Puntual preveu la reserva de places d'aparcament que s'haurà d'efectuar a l'interior de la parcel·la en funció de l'ús a que es destini i en base a les ràtios previstes al planejament vigent (Industrial: 1 plaça cada 100 m² de superfície útil, Comercial: 1 plaça cada 50 m² de superfície construïda, Oficines: 1 plaça cada 60 m² de superfície construïda, Restauració i recreatiu: 1 plaça per cada 10 persones o fracció d'aquest mòdul d'aforament, etc.).

En relació a la dotació d'aparcament per a bicicletes, utilitzant els valors de l'annex 2 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim una dotació per a 793 places per a bicicletes vinculades. L'EAMG diu que degut a la baixa demanda d'aquest tipus de mobilitat rebaixa la dotació prevista a només 40 places. Des de l'equip redactor de l'informe es **considera necessari preveure una dotació d'aparcament per a bicicletes vinculada als diferents usos del sector** o com a mínim considerar la reserva d'espai equivalent que albergar-hi aquesta dotació. En qualsevol cas l'acceptació d'una reducció als valors previstos al decret s'haurà de compensar amb la previsió que aquests siguin ampliables en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

Pel què fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, **resulta necessari el compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques** o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

9. Distribució urbana de mercaderies

El Decret 344/2006 estableix que en els d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

- Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
- Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Si bé es tracta d'una modificació puntual de planejament i no d'una figura de planejament derivat, la progressiva conversió d'usos industrials a d'altres usos terciaris, s'haurà **d'acompanyar de les corresponents mesures per millorar la gestió de les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies, tal i com descriu el Decret 344/2006**. Així mateix, també es recomana donar compliment a la resta d'indicacions que fixa l'article 6 del Decret 344/2006 sobre pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG assenyala que en l'àmbit d'estudi es disposa d'una xarxa viària consolidada, que es troba en bon estat i disposa de connexió amb la xarxa principal i estructurant de l'entorn. L'estudi destaca que la xarxa compta amb capacitat suficient per absorbir la nova mobilitat que generarà.

L'estudi no especifica que el desenvolupament de l'ARE "El Cros. Argentonà" preveu la conversió del carrer Garbí en un vial en cul-de-sac, per evitar el flux de vehicles pesants pel sector residencial. Tenint en compte aquest aspecte, des de l'equip de redactor del present informe d'una banda es considera que **no resulta oportú concentrar-hi en excés els usos més generadors de mobilitat (comercials) en el carrer Garbí**. Per altra banda, tenint en compte que la modificació puntual preveu un increment de mobilitat en aquest sector, juntament amb que una part important de l'aparcament en calçada del sector es troba a l'avinguda del Molí de les Mateves (a l'altra banda del vial on s'ubiquen les activitats) resulta necessari l'aplicació de **mesures per moderar la velocitat de circulació a l'avinguda del Molí de les Mateves** i de **millora de la permeabilitat al vianant en aquest vial**.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'EAMG no proposa cap actuació d'ampliació de les línies actuals d'autobús ni la implantació de cap nova línia o parada, ja que l'oferta actual resulta suficient per absorbir la nova demanda generada i les parades són molt properes. Si que contempla actuacions per facilitar l'accés dels vianants a les parades de bus situades a l'entorn del sector (senyalització i millora dels guais de vianants a l'entorn de la rotonda del Camí del

Mig, intersecció amb l'av. Molí de les Mateves), i tot i que no les quantifica, **caldrà finançar encara que sigui parcialment, aquestes infraestructures.**

Xarxa de vianants i bicicletes

En referència a la xarxa de vianants i bicicletes, segons l'EAMG la connexió a peu i en bicicleta resulta possible i en condicions acceptables d'accessibilitat. A més l'estudi inclou una actuació de millora de la senyalització dels itineraris en bicicleta existents que permeti la continuïtat dels itineraris per a bicicletes existents.

No obstant això, l'estudi planteja algunes mancances en l'itinerari de connexió entre el sector i el nucli d'Argentona. Per altra banda, també s'observa l'existència d'alguns passos per a vianants per creuar l'avinguda Molí de les Mateves que no disposen de qual a una de les dues bandes.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi inclou un apartat de consideracions de gènere on s'analitzen les diferències molt generals de comportament atenent al gènere de l'individu, basat en les dades de l'EMO de l'any 2001. L'EAMG no fa cap recomanació a banda de la informació aportada.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no considera necessari cap actuació d'ampliació o millora de l'oferta de transport públic en superfície i per tant considera que no resulta necessari el finançament de les càrregues de la mobilitat generada.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació a l'àmbit de la Unitat d'Actuació Ua "El Cros Industrial al terme municipal d'Argentona 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. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte abans de la redacció dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- En l'estimació de la nova mobilitat generada es necessari ajustar les ràtios considerades al que proposa el Decret 344/2006 per a l'ús comercial.
- En relació a l'aparcament per a bicicletes cal preveure una dotació d'aparcament vinculada als diferents usos del sector.
- En relació a l'aparcament per a vehicles i motocicletes, cal donar compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la

recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques o com a mínim deixar la seva preinstal·lació.

- Cal garantir les reserves de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies vinculades als canvis d'usos que promou la modificació puntual.
- Cal evitar un concentració dels usos més generadors de mobilitat (comercials) en el carrer Garbí, ja que amb el desenvolupament de l'ARE, aquest vial serà en cul-de-sac.
- Cal implantar mesures per moderar la velocitat de circulació a l'avinguda del Molí de les Mateves. El finançament d'aquestes mesures anirà a càrrec del sector.
- Cal implementar mesures per millorar de la permeabilitat al vianant a l'avinguda del Molí de les Mateves i també per facilitar l'accés dels vianants a les parades de bus situades a l'entorn del sector. El sector haurà de finançar, encara que sigui parcialment, aquestes infraestructures.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 21 d'octubre de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic