

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGM a l'àmbit de l'Are El Cros

Municipi d'Argentona

Sol·licitant: Ajuntament d'Argentona

Promotor: Incasol

Redactor de l'EAMG: ALG

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 de l'ARE El Cros, a Argentona.

1. Antecedents

L'ARE El Cros pretén desenvolupar un àmbit de sòl residencial, urbanitzat en condicions i a preu de cost, que afavoreixi la correcta implantació, ordenant el creixement de la ciutat en previsió de l'augment en la demanda de sòl que la proximitat de una zona industrial i la seva recuperació amb sectors residencial suposa.

L'àmbit de l'actuació, situat al veïnat del Cros, ocupa una superfície total de 39.000 m². L'ARE es troba dividit en dos sectors, un majoritari que conté totes les zones residencials, totes les zones verdes i part dels equipaments. L'altre sector és de menors dimensions, es troba a l'altra banda de l'autopista C-32 i està format únicament per un sòl equipament.

El veïnat del Cros es troba aïllat de qualsevol altre zona residencial. Al seu voltant es troben polígons industrials i l'autopista C-32. La seva ubicació rau al límit del terme municipal d'Argentona amb els municipis de Mataró i de Cabrera de Mar. La seva localització comporta que estigui més a prop de l'àmbit urbà de Mataró que no pas del nucli urbà d'Argentona.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE El Cros, 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 àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 195 nous habitatges
- Un sostre de 6.946 m² destinat a usos terciaris

- Un sostre de 4.608 m² destinat a equipaments
- Uns espais lliures que ocupen 41.595,50 m²
- Un espai destinat a vialitat de 10.170,24 m²

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat generada estima un total de **4.617 desplaçaments/dia** en dia feiner, 2.381 per sentit. La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb valors coincidents.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	7.256	19.463	195	1.365	1.946	1.365
comercial		1.651			826	825
oficines		5.775			866	866
equipaments com.		4.608			922	921
zona verda	12.804				640	640
Vialitat	10.170					
TOTAL	39.000	31.497	195	1.365	5.200	4.617

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **1.365 viatges/dia** aplicant les ràtios referents a nombre d'habitatges.

Els **usos comercials**, aplicant la ràtio proposada al Decret, 50 viatges/100m², generaran uns **825 viatges/dia**.

Les **oficines** aplicant la ràtio recollida en el decret, 15 viatges/100m², generaran uns **866 viatges/dia**.

Els **equipaments** poden generar uns **921 viatges/dia** aplicant les ràtios del Decret per a un equipament genèric.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **640 viatges/dia**.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que permet accedir a l'àmbit d'estudi, diferenciant aquella que té una escala més gran i que el permet connectar amb la resta del territori (com són les autopistes C-32 i C-60, i les carreteres B-502 i C-1415) de la xarxa viària més local i que enllaça directament amb l'ARE:

- Av. del Molí Mateves enllaça de forma directa el veïnat del Cros amb Argentona. Enregistra un volum diari d'uns 8.000 vehicles.

- Carretera d'Argentona: És la continuació de l'av. del Molí de Mateves des de la rotonda d'accés al veïnat del Cros fins a la carretera N-II.
- Carrer del Camí Mig: Enllaça el veïnat del Cros amb Mataró i Cabrera de Mar.
-

Des de la redacció de l'estudi es constata que el traçat d'aquestes 3 vies transcorre totalment o parcialment fora del municipi d'Argentona, que és on pertany el veïnat del Cros.

Es realitza un càlcul de la capacitat de la rotonda d'accés al veïnat del Cros on es creuen els tres vials anteriors esmentats junt amb l'avinguda del Mediterrani, carrer principal del Cros.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi recull les línies que tenen parada al veïnat del Cros:

- Línia Argentona - Veïnat del Cros – Mataró amb 13 expedicions diàries. Enllaça el Cros amb Argentona, Mataró i l'estació de tren d'aquesta ciutat.
- Línia d'autobús C-2 Mataró – Barcelona amb una freqüència de pas de 30 m exceptuant algunes franges horàries on és de 1 hora.
- Línia C-30 Mataró (Hospital) – Vilassar de Dalt. Permet connectar el barri del Cros amb l'Hospital de Mataró. La freqüència de pas és de 1 hora.

La parada es troba a la rotonda d'accés del veïnat del Cros.

El nucli urbà d'Argentona tenen parada diverses línies d'autobús interurbanes. La distància entre el veïnat del Cros amb el nucli urbà en dificulta molt l'accés a aquestes línies interurbanes.

L'estudi esmenta l'existència d'una parada situada al municipi de Mataró, a un radi aproximat de 250 m. En aquesta parada hi paren diverses línies interurbanes. Aquesta parada no pertany al municipi d'Argentona tot i que per als veïns del Cros és la parada d'autobús interurbà més propera de què disposen. Les línies que hi tenen parada són:

- Mataró – Argentona amb freqüències de pas de 1 hora
- Mataró – Argentona - Òrrius amb 2 expedicions al dia per sentit
- Mataró – Argentona - Dosrius
- Mataró – Argentona – Granollers

L'estudi no indica quin és l'itinerari a peu fins aquesta parada ni les característiques d'aquest itinerari.

6. Mobilitat a peu

L'estudi comenta els principals itineraris per accedir a peu a l'àmbit d'estudi així com les seves deficiències. Aquests itineraris estan formats per amb l'avinguda del Molí de Mateves i el carrer del Camí del Mig.

L'estudi comenta algunes de les característiques actuals per a la mobilitat a peu de l'avinguda del Mediterrani així com del passatge de Ponent que són els dos eixos principals al veïnat del Cros.

L'estudi no explicita la connexió entre el veïnat del Cros i de l'equipament E3 que es troba deslligat de la resta de l'àmbit d'estudi.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi esmenta els diferents carrils bici existent a l'entorn de l'àmbit d'estudi, 3 en concret:

- Carril bici d'Argentona
- Carril bici de Mataró
- Carril bici de Cabrera de Mar

L'estudi també recull la manca d'una connexió clara i segura entre el veïnat del Cros i aquests carrils bici.

Es mostra una figura amb el traçat dels 3 carrils bici esmentats.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estableix una distribució modal pels diferents viatges generats basant-se amb les dades actuals de mobilitat. Tot i que no s'especifica sembla ser que les dades actuals de mobilitat és corresponen amb la distribució modal de l'EMO'2001 per al municipi d'Argentona.

La distribució en els diferents mitjans de transport de la mobilitat generada parteix de les dades actuals esmentades i realitza la hipòtesi que els modes sostenibles tindran un lleuger increment en el percentatge de distribució modal respecte la situació actual en detriment del vehicle privat.

MODE	REPARTIMENT MODAL ACTUAL	PROPOSTA DE REPARTIMENT MODAL
A Peu	31%	32%
Bicicleta	1%	3%
Vehicle Privat	62%	56%
Transport Públic	5%	7%
Bus discrecional	2%	2%
TOTAL	100%	100%

La distribució modal en cada un dels modes es mostra a continuació

Repartiment modal proposat	A PEU i BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	35,0%	7,0%	58,0%
Viatges / dia feiner	1.616	323	2.678

Des de la redacció d'aquest informe es considera molt baixa la previsió de desplaçaments en transport públic si es vol aconseguir un canvi modal en favor dels modes més sostenibles.

L'estudi realitza un estimació de la demanda en hora punta tot i que no queda molt clar quina és la metodologia utilitzada.

L'estudi també investiga quins són les relacions actuals dels desplaçaments que tenen el seu origen o destinació amb el veïnat del Cros, destaca que un 40% dels desplaçaments són amb Argentona i un 35% amb Mataró. En base a aquesta distribució territorial realitzar un estimació de quina seran els fluxos de mobilitat generada pel nou sector.

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 en cas dels usos residencials.

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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	7.256	19.463	195	390	195	97
comercial		1.651		17		
oficines		5.775		58		
equipaments com.		4.608		46		
zona verda	12.804			128		
Vialitat	10.170					
TOTAL	39.000	31.497	195	638	195	97

Els valors que marca el Decret i l'estudi són coincidents.

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **195 places, una per a cada habitatge** o per cada 100m² de sostre.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **97 places** per a usos residencials, a una plaça per cada 200m² de sostre. Per altra banda cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per garantir que aquestes aparquen en tot moment fora de les voreres.

Tal i com indica l'estudi cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública. L'estudi proposa els mateixos valors que marca al decret. Els aparcaments proposats són per als usos **residencial (390 places), oficines (58 places), usos comercials (15 places), equipaments (46 places) i zona verda (128 places)**.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta 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. D'acord amb la superfície comercial prevista, 1.651 m², l'estudi preveu una reserva de **165 m² per a magatzems** a l'interior dels establiments.

Cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² dedicat a oficines. L'estudi preveu, d'acord amb el que estableix el Decret **2 places destinades a C/D**.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi no proposa cap millora en transport públic perquè considera que el servei d'autobús actual podrà absorbir l'increment previst de nous viatges generats en transport públic per l'ARE El Cros, que en hora punta es calcula que sigui de 48 viatges.

Caldria aportar dades sobre la demanda actual de l'oferta de transport públic existent, ja que des de la redacció del present informe no es pot valorar si la relació oferta existent – demanda actual més futura és adequada. A simple vista sembla que 1 expedició a l'hora en l'hora punta difícilment podrà absorbir els 50 viatges generats pel sector, sumats a la demanda actual.

Des de la redacció d'aquest estudi es demana aportar més dades per tal de justificar que no és necessari ampliar l'oferta actual.

Xarxa bàsica per a vehicles

Tal i com recull l'estudi la xarxa viària actual presenta un nombre d'eixos molt petit ja que bàsicament està format per un eix principal (Avinguda del Mediterrani) que travessa l'àmbit d'estudi i dos eixos secundaris situats als dos extrems de l'àmbit (Ptge. De Ponent i Carrer Argentona).

La nova xarxa prevista no presenta gaires diferències amb l'actual i únicament es realitzarà una modificació en el recorregut del Ptge. de Ponent i al final de l'Avinguda del Mediterrani s'allargarà el seu recorregut, per donar accés a l'equipament que s'hi construirà.

Els carrers secundaris de l'àmbit d'estudi seran zona 30 així com un tram del Ptge. de Ponent.

Es realitza una previsió de la capacitat de la rotonda en hora punta en un horitzó de 10 anys, malgrat tots els ramals incrementaran el volum de vehicles la situació en tots ells estarà lluny de la saturació.

Xarxa de vianants

L'estudi recull les característiques dels nous carrers respecte les condicions per a la mobilitat a peu, es comenta que els nous carrers que disposin de voreres, aquestes tindran un amplada lliure de pas superior 1,2 m. En el plànol d'ordenació de l'ARE O-8 viari es recullen les seccions dels carrers.

L'estudi comenta que s'urbanitzarà l'avinguda del Mediterrani en el tram que no ho està amb la mateixa secció que actualment existeix. L'estudi esmenta que es remodelarà l'avinguda de Ponent, un tram serà de plataforma única i en l'altre es diu que tindrà voreres suficients.

L'estudi no recull cap proposta de millora dels itineraris a peu fins a Argentona a través de l'avinguda del Molí de Mateves, a excepció de l'establiment d'un pas de vianants semaforitzat, ni tampoc cap millora en l'itinerari cap a Mataró a través del carrer del Camí del Mig. El propi estudi descriu forces deficiències en aquests dos itineraris tal i com s'ha recollit en el punt 3 d'aquest informe. Cal dir que aquests itineraris transcorren total o parcialment fora del terme municipal d'Argentona.

Xarxa de bicicleta

L'estudi planteja la creació de dos carrils bici a l'avinguda Mediterrani i el passatge de Ponent. Aquests transcorreran a la vorera i tindran una amplada de 2,5 m, estaran diferenciats cromàticament respecte la vorera.

En aquells carrers definits com a zona 30 la bicicleta podrà circular lliurement en tota la secció.

L'estudi no deixa clar com es realitzarà la connexió dels carrils bici proposats amb els existents. Des de la redacció d'aquest informe s'expressa la necessitat que l'estudi contempli com a part de l'ARE la connexió dels carrils bici proposats amb els existents malgrat aquests carrils es trobin fora del terme municipal d'Argentona.

Es troba a faltar un plànol a l'estudi que mostri els carrils bici proposats i la connexió amb els carrils bici existents.

Des de la redacció de l'informe es recomana que el plànol d'ordenació O-08 Viari també reculli el traçat dels carril bici proposats com ho fa els plànols de proposta P-O3 i P-O4 Infraestructures i connexions .

12. Proposta de finançament

L'estudi contempla el finançament de:

- Pas de vianants a l'avinguda del Molí de Mateves regulat semafòricament. El cost estimat és de 5.000 €.
- Dèficit del transport públic de la línia Argentona – Veïnat del Cros – Mataró del tram corresponent al seu pas pel veïnat del Cros en un període de 10 anys. Aquest dèficit és de 39.164 €.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'*ARE El Cros*, a Argentona, conté una 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 projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Incorporar una proposta de millora dels itineraris a peu des de l'àmbit d'estudi fins a als nuclis urbans propers (Argentona, Mataró i Cabrera de Mar) i en especial amb la parada d'autobús interurbana més propera al veïnat del Cros i que es troba a Mataró. Caldrà finançar, encara que sigui parcialment, aquestes infraestructures.
- Clarificar la connexió entre els carrils bici existents a l'entorn de l'àmbit amb els proposats. Realitzar una proposta per finançar aquesta actuació.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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. En el cas que es realitzin modificacions, **s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del Transport Metropolità.**

Barcelona, a 13 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic