

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Vicenç de Castellet per a l'adaptació a la Llei 16/2009 de centres de culte i la precisió de paràmetres urbanístics associats als patis privats o espais lliures d'edificació de Sant Vicenç de Castellet

Municipi de Sant Vicenç de Castellet

Comarca: Bages

Promotor: Ajuntament de Sant Vicenç de Castellet

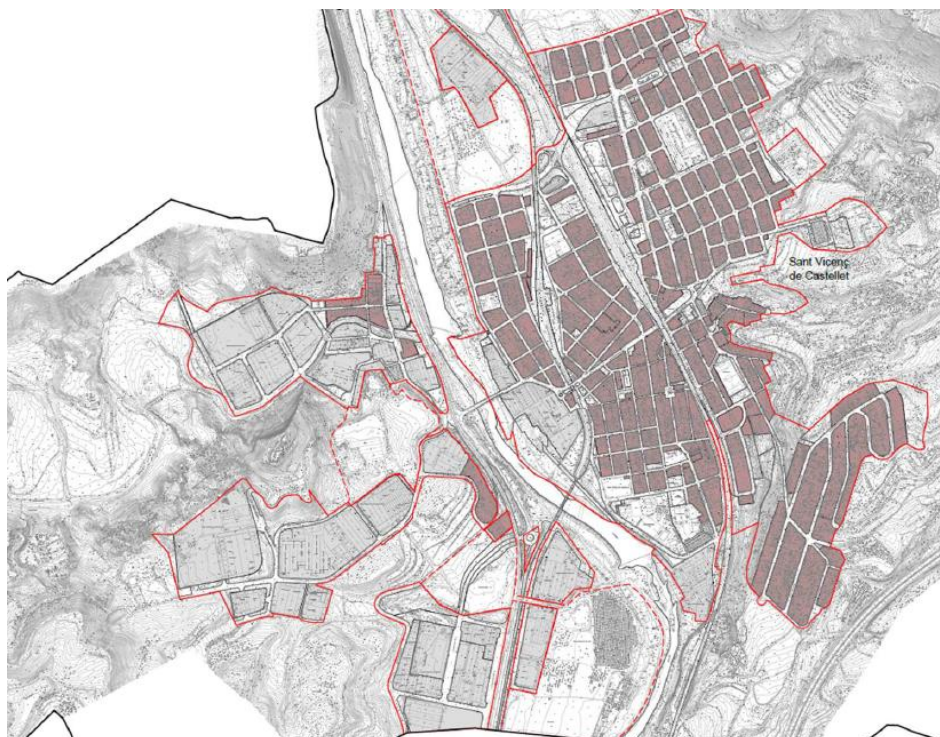
Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Sant Vicenç de Castellet

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 per la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Vicenç de Castellet per a l'adaptació a la llei 16/2009 de centres de culte i la precisió de paràmetres urbanístics associats als patis privats o espais lliures d'edificació de Sant Vicenç de Castellet*.

1. Antecedents

Aquesta modificació té l'objectiu d'ordenar l'ús religiós seguint els criteris i directrius de la legislació vigent en matèria de centres de culte. En data a agost de 2019, davant de la consulta de l'Ajuntament, l'ATM de Barcelona, va considerar que tramitació d'aquesta modificació puntual de planejament havia d'anar acompanyada del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

En data a octubre de 2021, l'ATM ha rebut l'estudi de mobilitat generada vinculada a aquesta modificació, motiu pel qual s'emet el present informe.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Vicenç de Castellet per a l'adaptació a la Llei 16/2009 de centres de culte i la precisió de paràmetres urbanístics associats als patis privats o espais lliures d'edificació de Sant Vicenç de Castellet* 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.

La present modificació preveu modificar l'article 71, i individualitzar l'ús religiós respecte de l'ús sociocultural. Es contempla l'ús religiós com un nou ús independent per tal de no barrejar amb l'ús sociocultural, i poder donar compliment i resposta, a les especificacions de la Llei 16/2009 de centres de culte.

També determina unes zones i uns sistemes on serà compatible l'ús religiós.

Dels sistemes d'equipaments actualment no ocupats, l'estudi preveu les següents modificacions:

- Les dues reserves de Renfe 2 (14) i Renfe 3 (16), que actualment tenen l'ús assignat sociocultural (E4), es preveu admetre l'ús religiós (E3).
- A la reserva de sòl situada a Residencial Sud (23), que actualment s'admeten els usos sociocultural, administratiu i esportiu, s'hi preveu admetre l'ús religiós.
- Es preveu augmentar els usos de les reserves de sistemes d'equipaments, per tal que sigui compatible també l'ús religiós, a part de l'ús assignat de sistema d'equipaments comunitaris, que ja té actualment de planejament.
- L'ús actual de la reserva dels sistemes d'equipament del Clot de Tufau (24) i de les Vives (25), és l'esportiu i recreatiu. Es preveu ampliar aquest ús, i admetre l'ús religiós (E3). Per això, caldrà ampliar, admetre i compatibilitzar els usos de les dues reserves de sòl d'equipament del Pla Parcial Clot de Tufau i del Pla Parcial Les Vives.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi no calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte de la modificació puntual donat que es tracta d'una modificació global del planejament i no vinculada al desenvolupament d'un equipament concret. Si en fa la simulació de la mobilitat generada d'un equipament d'aquestes característiques si compta amb una superfície de 200 m² de sostre.

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlid aquest raonament, si bé es recorda que **tal com es descriu a la modificació puntual, la implantació de tots aquells centres de culte en sòls qualificats d'equipaments, amb una superfície superior a 1.000 m² o un aforament superior a 500 persones, hauran de tramitar el corresponent pla especial urbanístic de concreció de l'ús que el tramiti, i per tant en aquests casos serà necessari que la tramitació vagi acompanyada del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada per cadascun dels PEU.**

Recomanació 1.

Es recomana aportar el repartiment modal de la nova mobilitat dels centres de culte. Aquesta informació ja es podria utilitzar de base en els EAMG dels plans especials urbanístics que se'n derivessin.

4. Mobilitat en vehicle privat

Es fa una descripció de la xarxa viària externa o d'accés al municipi, la xarxa primària o principal, la xarxa secundària distribuïdora o col·lectora i la xarxa viària secundària veïna. Es descriu els vials que conformen cadascuna d'aquestes xarxes i la seva funcionalitat. S'indica la longitud total i el percentatge de cadascuna d'aquestes xarxes sobre el total del municipi. Es tracta d'informació extreta de l'estudi de mobilitat urbana del municipi i es mostra aquesta informació sobre el plànol corresponent.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada, si bé en el cas de desenvolupar el corresponent pla especial urbanístic de concreció dels centres de culte de majors dimensions, caldrà aprofundir més en aquesta anàlisi.

Recomanació 2.

Es recomana aportar dades de demanda (IMD) de la xarxa viària del municipi.

5. Xarxa de transport públic

El municipi té cobertura al transport públic per mitjà de les 5 línies interurbanes d'autobús diürn, que compten amb un total de 7 parades. Aquesta oferta cobreix bona part del nucli urbà, ja que en un radi d'acció d'uns 450 m, el 92,10% de la població està coberta per una parada.

També té accés al servei ferroviari, per mitjà de les estacions de FGC i Renfe Rodalies, amb parada de les línies R4, R12, R5 i R50. S'aporta informació del recorregut, nombre d'expedicions, freqüència i temps de trajecte. S'estima que el 98,7% de la població està coberta en un radi de 1.000 m a l'estació de Rodalies i un 98,1% a la d'FGC.

També s'aporta informació sobre el servei de taxi existent al municipi.

L'estudi incorpora informació gràfica de l'oferta de transport públic, així com una anàlisi de les distàncies de diferents punts del nucli urbà a aquests punts de parada.

Recomanació 3

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana aportar informació de la demanda actual de les diferents línies que donen accés i les característiques i condicions d'accessibilitat entorn de les parades/estacions.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi fa una descripció general de la xarxa per a vianants, i indica com quina és la xarxa d'itineraris principals per a vianants al municipi (que té una longitud de 7,9 km, que representa el 20,90% de la xarxa de vianants), detallant els eixos longitudinals i transversals, i en mostra la seva representació gràfica.

També aporta una anàlisi de l'amplada de les voreres i els pendents

En relació als itineraris per a bicicletes, actualment no hi ha infraestructures per la bicicleta al municipi, més enllà d'alguns punts d'aparcament.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no fa una avaluació específica de la incidència de la mobilitat generada, donat que no es tracta de la implantació d'un equipament en un punt del municipi sinó una modificació que en regula la seva implantació.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada, si bé en el cas de desenvolupar el corresponent pla especial urbanístic de concreció dels centres de culte de majors dimensions, caldrà aprofundir més en aquesta anàlisi.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar a fora calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials. En el cas de les bicicletes, el Decret estableix ràtios en funció dels usos.

L'estudi de mobilitat generada no estableix cap reserva d'aparcament.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari l'aplicació de les ràtios d'aparcament per a bicicletes previstes al Decret 344/2006, i per tant caldria considerar una ràtio d'1 plaça / 100 places d'aforament de l'equipament. També en cas de preveure una reserva d'aparcament per a vehicles, caldrà donar compliment a la normativa vigent referent a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i places PMR.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

La MP del planejament no preveu cap reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

L'estudi indica les bones condicions de les diferents xarxes de mobilitat actuals i no contempla mesures correctores complementàries.

Des de l'equip redactor del present informe considera que en el **si el centre de culte està obligat a desenvolupar el corresponent pla especial urbanístic de concreció dels centres de culte de majors dimensions, caldrà aprofundir en el plantejament de mesures correctores en l'estudi de mobilitat corresponent a la seva tramitació. En cas que no li sigui d'aplicació aquest requeriment (i en qualsevol cas), com a**

mínim caldrà garantir com a condició a l'obtenció de la seva llicència d'activitat, els següents aspectes:

- **Disposar d'accessos accessibles i disposar d'un itinerari adaptat fins a les parades de transport públic.**
- **Disposar d'un espai suficient als accessos per evitar que interfereixi en el correcte funcionament del conjunt de xarxes de mobilitat.**
- **Disposar d'aparcaments per a bicicletes** (segons els requeriments del Decret 344).

11. Indicadors de gènere

L'estudi no incorpora indicadors de gènere.

Cal analitzar la mobilitat generada en clau de gènere i si s'escau considerar mesures complementàries.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'article 19.1 del Decret de Mobilitat estableix que el promotor haurà de participar en els costos generats per l'increment de la mobilitat a causa de la nova actuació en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

L'estudi no preveu cap finançament i, des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **cal preveure el finançament del conjunt de propostes de l'estudi (aparcaments per a bicicletes, plaça PMR...).**

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Vicenç de Castellet per a l'adaptació a la llei 16/2009 de centres de culte i la precisió de paràmetres urbanístics associats als patis privats o espais lliures d'edificació de Sant Vicenç de Castellet*, 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 **favorable**. No obstant això, s'estableixen **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Tal com es descriu a la modificació puntual, la implantació de tots aquells centres de culte en sòls qualificats d'equipaments, amb una superfície superior a 1.000 m² o un aforament superior a 500 persones, hauran de tramitar el corresponent pla especial urbanístic de concreció de l'ús que el tramiti, i per tant en aquests casos serà necessari que la tramitació vagi acompanyada del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada per cadascun dels PEU.
- Cal considerar l'aplicació de les ràtios d'aparcament per a bicicletes previstes al Decret 344/2006, i per tant caldria considerar una ràtio d'1 plaça / 100 places d'aforament de l'equipament. També en cas de preveure una reserva d'aparcament per a vehicles, caldrà donar compliment a la normativa vigent referent a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i places PMR.

- Si el centre de culte està obligat a desenvolupar el corresponent pla especial urbanístic de concreció dels centres de culte de majors dimensions, caldrà aprofundir en el plantejament de mesures correctores en l'estudi de mobilitat corresponent a la seva tramitació. En cas que no li sigui d'aplicació aquest requeriment, com a mínim caldrà garantir com a condició a l'obtenció de la seva llicència d'activitat, els següents aspectes:
 - Disposar d'accessos accessibles i disposar d'un itinerari adaptat fins a les parades de transport públic.
 - Disposar d'un espai suficient als accessos per evitar que interfereixi en el correcte funcionament del conjunt de xarxes de mobilitat.
 - Disposar d'aparcaments per a bicicletes
- Cal analitzar la mobilitat generada en clau de gènere i si s'escau considerar mesures complementàries.
- Cal preveure el finançament del conjunt de propostes de l'estudi.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat