

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Santa Susanna

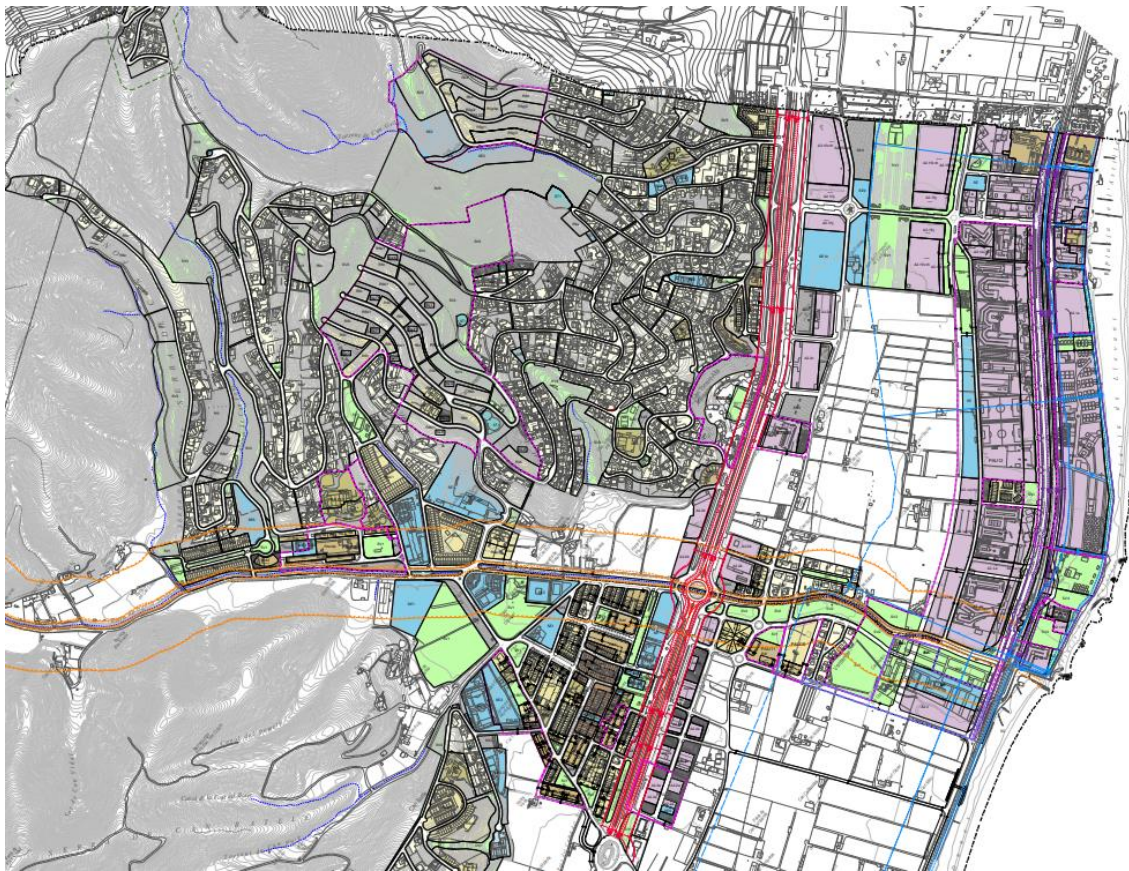
Municipi de Santa Susanna
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament del Masnou
Redactor de l'EAMG: Xavier Abadia

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 del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Santa Susanna.

1. Antecedents

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no detalla quins són els sectors de desenvolupament del POUM. Sí que s'indica aquesta informació en les fitxes del document de Normes Urbanístiques, segons el qual el POUM de Santa Susanna es desenvoluparà fonamentalment per mitjà de 14 Polígons d'Actuació Urbanística, 2 Plans de Millora Urbana i 1 Pla Parcial Urbanístic.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'estudi aporta informació referent a la caracterització de l'estructura territorial del municipi, la seva distribució demogràfica i a també del factor estacional (el municipi té més de 12.000 places hoteleres). També s'aporta informació de la mobilitat obligada per motius de treball, dades del parc mòbil i índex de motorització i la localització dels principals centres generadors de mobilitat.

Des de l'equip redactor del present informe es considera **necessari descriure els sectors inclosos en la proposta del nou POUM i aportar informació dels usos i superfícies de sòl i sostre previstes**, independentment que el planejament vigent (1982) prevegi una proposta més expansiva en superfície i aprofitaments. Cal recordar que el planejament vigent és anterior al Decret 344/2006, i que, per tant, no ha estat subjecte de l'avaluació de la mobilitat generada d'acord amb els criteris que fixa la Llei 9/2003 de mobilitat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi mostra una comparativa de les qualificacions del sòl entre el planejament municipal de 1982 i el vigent, i indica que no hi ha qualificació del nou sòl, i que generalment s'observa una reducció de les superfícies de sòl o aprofitaments previstos.

Des de l'equip redactor del present informe s'indica que tota figura de planejament urbanístic general d'un municipi ha d'anar acompanyada del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada en la fase d'aprovació inicial. Així encara que el planejament precedent contemplés valors superiors d'edificabilitat global, aquest no va analitzar la mobilitat ni es va planificar tenint en compte els criteris del Decret 344/2006.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari avaluar la mobilitat generada pels sectors inclosos en el POUM i fer-ne la seva representació gràfica en cadascun dels sectors**.

No s'aporta informació del repartiment modal de la mobilitat del municipi, ni d'altres aspectes relacionats (distribució horària dels desplaçaments, àmbit geogràfic...). **Es considera necessari determinar un repartiment modal de la nova mobilitat vinculada al desenvolupament del POUM**.

4. Mobilitat en vehicle privat

Es descriu la jerarquització viària segons l'estudi de mobilitat realitzat al municipi l'any 2015, separant la xarxa viària supramunicipal (C-32), les vies de connexió (carretera de Barcelona / N-II, l'avinguda del Mar i el camí del Mig) i la xarxa viària interna, formada per xarxa primària, xarxa secundària distribuïdora i xarxa secundària de caràcter veïnal o local. Per cada xarxa es fa una descripció dels vials que la conformen i les seves característiques generals (sentits de circulació, amplades, velocitats màximes...).

Es descriuen diferents mancances relacionades amb la senyalització indicativa per arribar amb facilitat a les principals polaritats del municipi.

També s'aporta informació relacionada amb l'oferta d'aparcament al municipi. En general hi ha una dotació d'aparcament molt important (més de 1.000 places al nucli

urbà i 3.800 a la zona costanera) i no existeixen problemes rellevants relacionats amb la demanda, més enllà dels vinculats a la zona costanera i d'hotels i en els moments de màxima demanda.

No s'aporta cap informació relativa a la demanda actual de la mobilitat en vehicle privat, ni s'indiquen sobre plànol els recorreguts d'accés i de sortida al municipi.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana d'aportar informació referent a dades d'intensitat de trànsit de la xarxa viària d'accés al municipi i de la xarxa viària interna primària.

5. Xarxa de transport públic

La xarxa de transport públic del municipi està formada per:

- Dues línies de transport urbà. L'estudi aporta informació dels recorreguts, punts de parada, horaris, freqüència, tarifes, capacitat...
- Cinc línies interurbanes (3 que funcionen tot l'any i 2 només a l'època turística). L'estudi aporta informació referent a l'itinerari, punts de parada, horaris i capacitat.
- Servei de transport a la demanda
- Servei de taxi (8 llicències)
- Una estació de ferrocarril de la línia R1

S'aporta una breu anàlisi de la intermodalitat entre les tipologies de transport públic, i també d'aquest respecte al vehicle privat o la bicicleta.

Finalment, també es descriu el tren turístic, en funcionament entre els mesos d'abril i octubre.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada, si bé es recomana d'aportar informació més actualitzada referent a l'oferta de transport públic existent al municipi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Es descriu l'orografia del municipi segons barris o sectors. També es descriu la xarxa principal de vianants extreta de l'estudi de mobilitat de 2015, indicant la seva tipologia (exclusiva per a vianants, de prioritat de per a vianants, convencional...). També s'aporta una descripció del grau d'accessibilitat d'aquesta xarxa en data a 2015 (passos per a vianants, amplada útil de pas...).

En relació a la xarxa per a bicicletes, l'any 2015 el municipi disposava de 4,3 km de xarxa pedalable, que permetia la connexió de la zona hotelera i el nucli urbà, i es fa una descripció de la seva tipologia. S'indica que encara hi ha moltes polaritats pendents de connectar a aquesta xarxa, així com diverses discontinuïtats en la xarxa pedalable (per exemple la manca de continuïtat del camí verd que ressegueix la costa).

Un dels principals problemes que presenta la xarxa actual per a la mobilitat activa és la connectivitat millorable entre el centre urbà i les platges, així com la impermeabilitat de les barreres que suposen la N-II i la via ferroviària.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no aporta informació referent a la demanda actual de les diferents xarxes de transport, ni fa una estimació de l'increment de mobilitat per a cadascuna de les xarxes que suposarà el desenvolupament del nou POUM.

Cal avaluar la incidència de la mobilitat generada per a cadascuna de les xarxes de mobilitat (transport públic, vehicle privat...).

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006 estableix l'obligació de 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

L'EAMG estableix diferents propostes relacionades amb l'aparcament: implantar l'àrea blava a la zona hotelera; restricció d'aparcament a l'Avinguda Pins i adjacents; adequació d'un sistema d'estacionaments de dissuasió; delimitació de l'aparcament a les urbanitzacions; sancionar la indisciplina en l'aparcament. En línies generals, aquestes propostes es valoren com a positives per part de l'ATM. No obstant això, l'EAMG no estableix cap estimació de la demanda d'aparcament, segons les superfícies i usos previstos al Decret 344 i per a cadascun dels sectors.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari determinar la dotació d'aparcament necessària segons els requeriments del Decret i per als diferents usos previstos, així com les infraestructures de recàrrega previstes segons el Reial decret 1053/2014 i les places PMR vinculades a la normativa sectorial.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines.

L'EAMG fa una proposta d'estacionaments de càrrega i descàrrega i d'autocars (recollits en l'estudi de mobilitat de 2015) i indica que caldrà preveure la creació de noves places de càrrega i descàrrega i encotxada de turistes, habilitar l'aparcament de llarga durada per a autocars i centralització de les parades de serveis d'oci.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que **la proposta no dona compliment als requeriments fixats en l'article 6 del Decret 344/2006, i que cal donar compliment als requeriments dels articles 6.1 i 6.3.**

10. Mesures correctores

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada recomana l'aplicació de diferents mesures:

- Generar una xarxa bàsica de vehicles motoritzats més reduïda, limitada a la circulació per la N-II i deixant la resta de vies per a una circulació pausada de tota mena de vehicles.
- Crear una xarxa més directa i densa d'itineraris de vianants i bicicletes que creïn condicions atractives per als desplaçaments de proximitat. S'aporta informació gràfica.
- Potenciar relacions en transport públic més directes i efectives en temps, que en especial relacionin les concentracions de població i platges i els nodes de transport col·lectiu interurbà. En relació al transport urbà es proposa una línia en forma de 8, amb parades cada 300 m i coincidents amb el transport interurbà. Per contra considera que el transport a demanda existent permetria eliminar la línia de bus urbà d'accés als sectors de Can Torrent. També es considera necessari d'ajustar l'oferta a l'increment de la demanda durant els mesos d'estiu.
- Establir bosses d'aparcament obligatori des dels quals accedir a les platges caminant o en bicicleta.
- Establir criteris de gestió que millorin l'eficàcia de l'aparcament disponible.
- Establir una jerarquització més ajustada a la funcionalitat viària que es vol proporcionar

Des de l'equip redactor del present informe es valora positivament l'enfocament d'aquestes actuacions, **si bé es considera necessari una major concreció en les mesures correctores, garantir que siguin suficients per donar resposta a la nova demanda de mobilitat prevista i detallar quines són les actuacions i imputacions econòmiques necessàries per a les diferents figures de planejament derivat del POUM.**

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora no dades de gènere en el vector de la mobilitat.

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari incorporar indicadors de gènere quantitius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.**

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no quantifica econòmicament les diferents mesures correctores proposades.

Des de l'ATM **es considera necessari la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada i el seu repartiment segons les figures de planejament derivat previstes.**

13. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla d'Ordenació Urbana Municipal de Santa Susanna*, no 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 **desfavorable**.

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà resoldre les següents condicions:

- Cal descriure els sectors inclosos en la proposta del nou POUM i aportar informació dels usos i superfícies de sòl i sostre previstes.
- Cal avaluar la mobilitat generada pels sectors inclosos en el POUM segons els criteris del Decret 344/2006 i fer-ne la seva representació gràfica en cadascun dels sectors.
- Cal determinar un repartiment modal de la nova mobilitat vinculada al desenvolupament del POUM.
- Cal avaluar la incidència de la mobilitat generada per a cadascuna de les xarxes de mobilitat (transport públic, vehicle privat...).
- Cal determinar la dotació d'aparcament necessària segons els requeriments del Decret i per als diferents usos previstos, així les infraestructures de recàrrega elèctrica i places PMR previstes a la normativa sectorial.
- Cal donar compliment als requeriments dels articles 6.1 i 6.3 referent a la distribució urbana de mercaderies.
- Cal una major concreció en les mesures correctores proposades, garantir que siguin suficients per donar resposta a la nova demanda de mobilitat prevista i detallar quines són les actuacions i imputacions econòmiques necessàries per a les diferents figures de planejament derivat del POUM.
- Cal incorporar indicadors de gènere quantitius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.
- Cal fer la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada i el seu repartiment segons les figures de planejament derivat previstes.

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 de gener de 2022

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de Mobilitat de l'ATM