

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana a l'àmbit del sector SUPP6-Can Jove (Sant Pere de Ribes)**

**Municipi de Sant Pere de Ribes**  
**Comarca del Maresme**

Promotor: Ajuntament de Sant Pere de Ribes

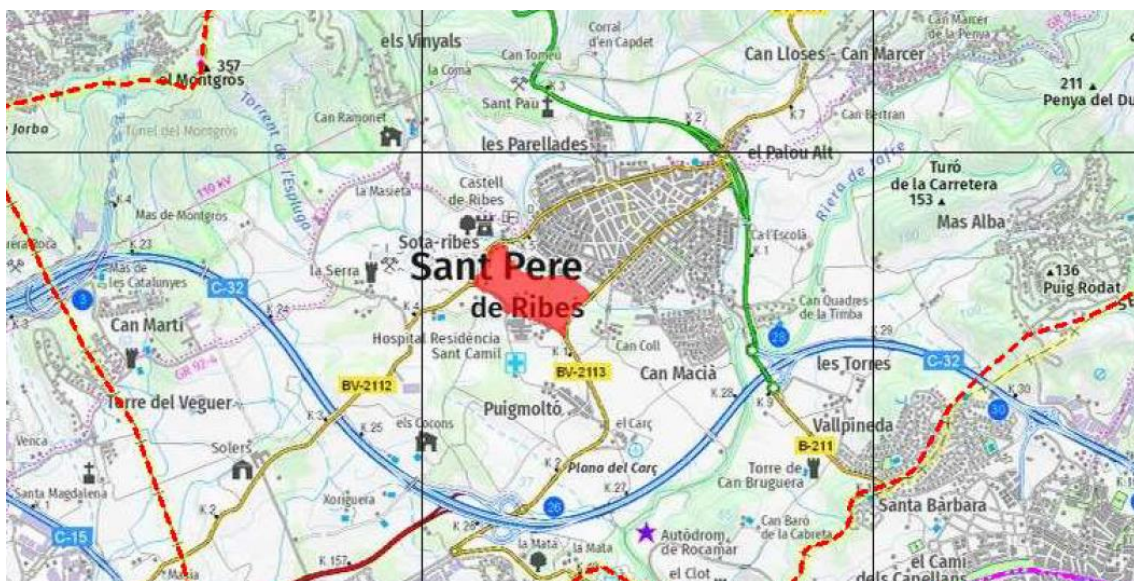
Redactor de l'EAMG: Tràmit Ambiental, SCP

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 a l'àmbit del sector SUPP6-Can Jove (Sant Pere de Ribes)*.

## 1. Antecedents

L'àmbit de la modificació puntual del planejament, se situa en els límits urbans del nucli de Sant Pere de Ribes, per la seva banda occidental. El sector de Can Jove es localitza entre les carreteres BV-2112, al nord, i la BV-2113 al sud. Ambdues carreteres neixen al nord-est del nucli urbà de Sant Pere de Ribes, de la BV-2111 que arriba d'Olivella, i creuen el nucli internament de manera quasi paral·lela, conformant-se com els dos eixos viaris centrals del nucli urbà.

Pel sud-oest, el sector queda delimitat per la carretera que uneix les dues anteriors, la Ronda Sant Camil, que és la carretera que dona accés al centre sociosanitari de l'Hospital Residència de Sant Camil.



En data a desembre de 2021 l'ATM va emetre un primer informe referent a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'aquest àmbit, segons el qual es considerava que l'EAMG no comptava 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'emetia informe desfavorable. En data a 28 de març de 2022, l'ATM ha rebut nova documentació, motiu pel qual es redacta el present informe.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana a l'àmbit del sector SUPP6-Can Jove (Sant Pere de Ribes)*, 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.

La superfície total de l'àmbit és de 192.539,96 m<sup>2</sup> i el seu objectiu és possibilitar la construcció d'un establiment sociosanitari, conjuntament amb nou desenvolupament residencial, que constitueixi una Nova Centralitat Urbana per al nucli de Sant Pere de Ribes. Aquest desenvolupament també concreta la reserva de sòl per a la Línia Orbital Ferroviària i de l'estació prevista en aquesta zona. En aquest sentit, a la banda meridional es preveu espais d'aparcament com a park & ride, al costat de la nova estació de la línia orbital ferroviària.

Els usos previstos al sector són:

- Zona residencial a la zona de llevant del sector, amb edificis d'habitatge plurifamiliars en els que també es permet l'ús d'oficines, de planta baixa o tres plantes pis.
- La implantació d'un assentament sociosanitari al costat ponent (residència i centre de dia, habitatges tutelats i altres usos complementaris i vinculats (restauració, piscina coberta amb serveis de rehabilitació, establiment hotelier, equipaments públics...)).

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

L'estudi de mobilitat analitza la mobilitat generada, en alguns casos segons les ràtios del Decret 344/2006, i en altres segons l'ocupació d'alguns dels equipaments que s'implementaran en aquest àmbit. L'estudi estima que es generarà un total de 13.735 desplaçaments/dia. L'estudi fa servir les ràtios del Decret 344/2006 o valors similars, excepte en el verd urbà (que redueix la mobilitat generada) i en els equipaments sociosanitaris (que estableix una ràtio segons les places previstes en lloc de la superfície).

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Increment Àrea (m²)	Increment Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	32.246,45	37.762,28	446	3.122	<b>3.628</b>
comercial		4.693,43		2.347	<b>2.689</b>
equip. sanitaris	31.737,50	31.264,00		6.253	<b>4.081</b>
altres equipaments	16.789,34	10.000,00		2.000	<b>2.000</b>
zona verda	37.173,89			1.859	<b>1.189</b>
Altres usos	25.782,29				
Vialitat i altres usos	48.809,88				
<b>TOTAL</b>	<b>192.539,35</b>	<b>83.719,71</b>	<b>446</b>	<b>15.580</b>	<b>13.587</b>

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la mobilitat generada en l'EAMG.

L'estudi fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat a partir del PMUS extreta d'una enquesta específica elaborada l'any 2018.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	57,1%	7,6%	36,4%
Viatges / dia de màxima demanda	7.754	1.033	4.948

### Recomanació 1.

Tenint en compte el perfil dels usuaris d'alguns dels usos previstos al sector i la seva ubicació geogràfica, es recomana considerar una quota modal més elevada del transport públic i del vehicle privat.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que dona accés al municipi: C-32, C-31, C-15B, C-246 BV-2112 i BV-2113. També es descriu la xarxa viària principal interna, formada pels carrers del Carç (BV-2113), Sitges, Lluís Companys, Eduard Maristany, Jaume Balmes i Ildefons Cerdà.

El sector disposa d'un accés directe des de les carreteres BV-2112 i BV-2113. En l'accés per la carretera BV-2113 es preveu la construcció d'una gran rotonda per millorar la intersecció cap al sector de Can Jove i cap a l'Hospital comarcal. Tenint en compte la situació actual, es pot considerar que el sector comptarà amb una molt bona accessibilitat a la xarxa viària externa i a la xarxa viària principal interna.

S'aporta informació de les característiques d'aquestes infraestructures, la intensitat de trànsit, així com el percentatge de vehicles pesants i el trànsit en hora punta. Aquesta informació es complementa amb un aforament manual d'una hora a la ronda de Sant Camil (entre les 9 i 10 h del matí).

També s'esmenta breument quina és la situació en relació a l'aparcament en l'entorn immediat, complementat amb un recompte dels vehicles aparcats obtingut a partir del treball de camp.

## **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi menciona l'oferta de transport públic que disposa el municipi (7 línies d'autobús interurbà diürnes i 1 línia de servei d'autobús nocturn) i del servei de taxi i parades existents. D'aquesta oferta global es descriu el recorregut, la freqüència de pas, l'oferta en dia laborable, dissabtes i festius.

Del conjunt d'aquesta oferta, les línies que donen servei al sector són la L0818 de Vilanova a Sitges passant per Sant Pere de Ribes i Les Roquetes (amb 44+44 expedicions en dia laborable) i la línia de Cunit a l'Hospital (amb 5+5 exp./dia). S'aporta informació de la demanda i s'indica que l'ocupació en hora punta de la L0818 (que és del 42%) i de la línia de Cunit (menys de 3 ocupants per expedició de mitjana).

## **6. Mobilitat a peu i bicicleta**

Es fa una descripció de la xarxa per a vianants extreta del pla de mobilitat del municipi. En relació al sector s'indica que dins d'aquesta xarxa principal per a vianants s'inclou el carrer del Carç i la seva continuació per la BV-2113 fins a l'àmbit de la modificació puntual. També s'apunta que des del març de 2019 es va millorar el pont sobre la riera de Ribes incorporant voreres accessibles i carril bici, per donar continuïtat a l'itinerari Ribes-Hospital Sant Camil- Puigmoltó-Les Roquetes-Els Colls.

En relació a la bicicleta, la xarxa actual de Sant Pere de Ribes, presenta algunes discontinuïtats, essent en bona part una xarxa formada per carrers de convivència. En relació al sector el principal eix d'accés és el carril bici que uneix Sant Pere de Ribes amb Roquetes, si bé aquest itinerari encara compta amb trams per completar.

### **Recomanació 2.**

Es recomana aportar informació referent a les infraestructures actuals destinades a l'aparcament per a bicicletes.

### **Recomanació 3.**

Es recomana analitzar l'accessibilitat actual del recorregut a peu cap a les parades per a vianants amb cobertura al sector.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi considera unes hipòtesis de trànsit de la ronda de Sant Camil, a partir de recomptes manuals de trànsit, mentre que el trànsit de la carretera BV-2113 s'extreu a partir dels aforaments del titular de la infraestructura. Aplicant els increments màxims de trànsit es preveu una intensitat màxima de 1.292 vehicles en hora punta a la carretera BV-2113 i de 667 a la ronda de Sant Camil.

### **Recomanació 4.**

Es recomana analitzar també la possible incidència de les cues generades en hora punta, tant a la ronda de Sant Camil com als vials d'accés a la carretera BV-2113. Així, mateix, resulta necessari disposar d'un informe favorable per part del titular de la infraestructura.

En relació al transport públic, l'estudi calcula l'increment de l'ocupació tant en la línia L0818 com en la línia de Cunit a l'Hospital de Sant Camil, i considera que amb la suma d'ambdues línies l'oferta actual serà suficient per absorbir la nova demanda generada.

## **8. Estimació de la demanda d'aparcament**

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de la 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 d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

En l'ús residencial, l'estudi cita la normativa d'aplicació (Decret 344/2006 i la normativa del PGOU) però no concreta el nombre de places d'aparcament per a turisme i motocicleta vinculades a l'ús residencials.

Per altra banda, en relació als turismes el sector preveu:

- 122 places al sector Oriental Residencial.
- Sector Central LOF: es preveu una bossa de park & Ride que donaran servei a la futura LOF però també als visitants de la zona sociosanitària existent (Hospital de Sant Camil) i futura, amb 81 places.
- Al sector occidental: zona d'aparcament en bateria amb 14 places.
- 23 places per als visitants externs de la zona hotelera dels serveis sociosanitaris.

- 16 places a Can Fontanals.

A banda d'aquesta dotació preveure la dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes vinculat a l'ús d'habitatges segons els requeriments del Decret 344.

En relació a la dotació d'aparcament per a bicicletes, l'EAMG segueix les ràtios del Decret 344/2006, donant com a resultat una dotació de 2.124 places. No obstant això, el sector preveu unes dotacions mínimes inicials, ampliables segons la demanda i a càrrec del promotor.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'estudi.

Usos	Increment Àrea (m <sup>2</sup> )	Increment Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	32.246,45	37.762,28	892 (892)	446 (446)	223 (223)
comercial		4.693,43	47 (47)	- (256)	-
equip. sanitaris	31.737,50	31.264,00	313 (313)		
altres equipaments	16.789,34	10.000,00	500 (500)		
zona verda	37.173,89		372 (372)		
Altres usos	25.782,29				
Vialitat i altres usos	48.809,88				
<b>TOTAL</b>	<b>192.539,35</b>	<b>83.719,71</b>	<b>2.124 (2.124)</b>	<b>446 (702)</b>	<b>223 (223)</b>

L'estudi concreta la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com dicta el Reial Decret 1053/2014 (10 punts de recàrrega), i també preveu la reserva de places per a persones amb la mobilitat reduïda (PMR) fixada en la normativa d'accessibilitat (18 places).

#### Recomanació 5.

Es recomana disposar d'aparcaments per a bicicletes i també patinets, adaptats a les necessitats de les persones usuàries (treballadors/es, visitants...)

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006, en l'article 6.3 incorpora que cal establir una reserva de places de càrrega i descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu). Aquest requeriment pot ser efectiu o no en funció de les activitats que s'implantin al polígon industrial.
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m<sup>2</sup> d'ús d'oficines.

Per altra banda, els locals comercials disposaran d'una reserva mínima del 10% del sostre per ús de magatzem de la pròpia activitat, i en el cas que superin els 1.300 m<sup>2</sup>st disposaran a l'interior del local una plaça de 3 x 8 metres lliures per a càrrega i descàrrega, i de dues places si la superfície supera els 6.300 m<sup>2</sup>st.

L'estudi estableix una reserva mínima de places d'aparcament per a càrrega i descàrrega de mercaderies i n'ubica 4 zones repartides dins del sector.

## 10. Mesures correctores

El sector proposa la construcció d'una passarel·la de vianants, prevista al PGOU, per connectar el sector amb la prolongació de l'avinguda Josep Pere Jacas per salvar la riera de Ribes. També es preveu que tota la vorera oriental de la Ronda tingui amplades d'entre 6 i 3 metres.

En els vials interns la bicicleta podrà circular amb convivència amb el vehicle privat, mentre que es preveu eix pedalable que connecti les carreteres BV-2112 i BV-2113, travessant el marge occidental del sector (0,66 km de longitud).

En relació a la vialitat, la mobilitat interna s'organitza amb vies de convivència i carrers de Zona 30, que es concreta en:

- Illa residencial, amb dos accessos des de la ronda de Sant Camil. Disposarà d'una zona d'aparcament amb 111 places, i es preveu tot com a Zona 30.
- Illa d'assentament sociosanitari estructurat a partir d'un vial de convivència, i que es connecta amb la xarxa viària principal des de la rotonda existent a la ronda de Sant Camil.
- En l'àmbit central es fa una reserva vinculada a la futura estació i a la zona d'aparcament vinculada.
- Tots els accessos des de la ronda de Sant Camil, es faran a dretes, evitant en tots els casos el gir a l'esquerra i ocupant el carril en sentit contrari.

En relació al transport públic no es contempen mesures correctores, donat que l'oferta actual ja es considera suficient. Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que el sector contempli:**

- **Serveis de transport col·lectiu o discrecionals vinculats als futurs equipaments que s'hi implantin**
- **Millora del recorregut a peu des del sector i fins a la parada de bus de la ronda de Sant Camil, amb diferents passos per a vianants completament accessibles per travessar aquest vial.**

## 11. Mobilitat i gènere

Segons l'article 10 del Decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *“per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic”*.

L'EAMG aporta una caracterització de la mobilitat segons gènere (repartiment modal, segons motiu...). També indica que els recorreguts fins als punts de parada de transport públic seran curts i amb una bona il·luminació.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada.

## 12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no especifica quines mesures de mobilitat aniran a càrrec del sector i el seu import, si bé s'indica que la seva concreció s'haurà de fer en el projecte d'urbanització.

## 13. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana a l'àmbit del sector SUPP6-Can Jove (Sant Pere de Ribes)*, 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:

- En relació a les mesures correctores, cal que el sector contempli:
  - Serveis de transport col·lectiu o discrecionals vinculats als futurs equipaments que s'hi implantin
  - Millora del recorregut a peu des del sector i fins a la parada de bus de la ronda de Sant Camil, amb diferents passos per a vianants completament accessibles per travessar aquest vial (senyalització, guals, illeta central...).

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.

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de Mobilitat