

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal del municipi de Seva per incorporar el projecte de variant a Sant Miquel de Balenyà i reduir les afectacions de la carretera comarcal BV-5303**

**Municipi de Seva**

**Comarca d'Osona**

**Promotor: Ajuntament de Seva**

**Redactor de l'EAMG: SINOB**

---

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 a la Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal del municipi de Seva per incorporar el projecte de variant a Sant Miquel de Balenyà i reduir les afectacions de la carretera comarcal BV-5303*.

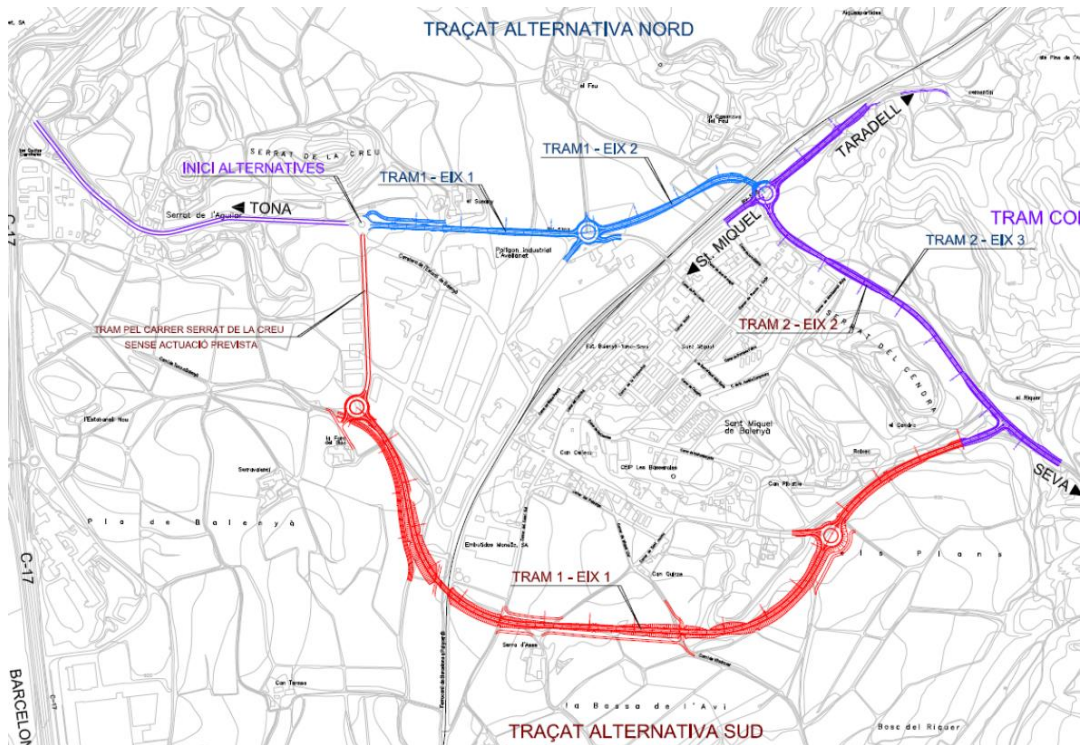
## **1. Antecedents**

Aquest planejament té com a objectiu la modificació puntual del POUM de Seva per tal de possibilitar la construcció de la variant de Sant Miquel de Balenyà, ubicada en l'entitat Municipal Descentralitzada de Sant Miquel de Balenyà, al municipi de Seva.

Actualment la major part del trànsit que té com a destinació el nucli de Seva o en direcció al Parc Natural del Montseny (Montseny) circula per la carretera BV-5303, la qual passa per dins del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà.

L'any 2015 la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre, del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, va aprovar definitivament l'Estudi Informatiu Variant de la carretera BV-5303 entre el PK4+450 i el PK 7+000. Tram Sant Miquel de Balenyà – Seva. Aquest estudi plantejava dues alternatives (sud i nord), i finalment l'opció escollida fou l'alternativa nord.

Així mateix, l'any 2020 es va fer el projecte Constructiu de la variant a càrrec de la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya. La present modificació puntual del POUM pretén donar un marc urbanístic adequat al Projecte Constructiu de la nova variant viària que desenvoluparan la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya.



En data a 20 d'abril de 2020, l'ATM de Barcelona va emetre un primer informe respecte a aquest expedient, segons el qual es considerava que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada a la Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal del municipi de Seva per incorporar el projecte de variant a Sant Miquel de Balenyà i reduir les afectacions de la carretera comarcal BV-5303, 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 favorable. No obstant això, s'establí una sola condició relacionada amb la necessitat de descriure els itineraris per a vianants i bicicletes que contemplava el projecte constructiu en els trams afectats per la nova infraestructura viària (ampliació de l'espai per a vianants, nous passos per a vianants...).

En data a maig de 2022, l'ATM ha rebut nova documentació referent a aquest expedient, 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 per a la *Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal del municipi de Seva per incorporar el projecte de variant a Sant Miquel de Balenyà i reduir les afectacions de la carretera comarcal BV-5303*, 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 puntual del POUM pretén donar un marc urbanístic adequat al Projecte Constructiu de la nova variant viària que desenvoluparan la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya.

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

La modificació proposada no generarà nova mobilitat, ja que el nou traçat del projecte de variant no suposa cap canvi en la delimitació de sòl urbà o urbanitzable, i la reducció de les afectacions de la BV-5303 no suposarà tampoc un increment de l'edificabilitat actual.

Si en canvi aquest projecte possibilita una oportunitat de renovació urbana i de reorganització de la mobilitat en l'actual travessera urbana i també en la millora de l'accés a l'estació de ferrocarril en les diferents xarxes de mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

### **4. Mobilitat en vehicle privat**

Es fa una breu descripció de la xarxa viària dels nuclis de Sant Miquel de Balenyà i Seva.

Per altra banda es presenten les dades de diferents aforaments de trànsit a la carretera BV-5303 corresponents a anys diferents (2013, 2016 i 2018). En la travessera urbana el trànsit se situa per sota dels 5.000 vehicles/dia, mentre que en el tram d'aquest vial més a prop de la C-17 i a Tona, la intensitat de trànsit se situa per damunt dels 8.000 vehicles/es. Del trànsit que circula per la travessera urbana una part important és trànsit de pas.

També s'adjunta informació del trànsit de vehicles pesants en els diferents punts d'aforament, i s'apunta com a problemàtic a la dificultat de gir dels vehicles pesants al pont sobre el ferrocarril.

### **5. Xarxa de transport públic**

L'EAMG fa una descripció de l'oferta de transport públic que dona cobertura al municipi (bus i ferrocarril), i adjunta informació dels horaris de pas, recorregut i punts de parada. L'oferta en bus és mínima mentre que en ferrocarril presenta una major freqüència de pas.

### **6. Mobilitat a peu**

L'estudi descriu breument les mancances d'accessibilitat dins del nucli de Sant Miquel de Balenyà, amb voreres estretes, sovint sense passos per a vianants ni guals. En l'àmbit de la travessera urbana (carretera BV-5303) a banda de mantenir-se aquestes mancances d'accessibilitat s'hi afegeix una intensitat de trànsit molt més important i la mancança d'elements reductors de velocitat.

Es destaca la manca d'accessibilitat per al vianant en la cruïlla en forma de T entre les carreteres BV-5303 i BV-5305.

També es fa una mínima descripció de la xarxa viària de Seva, la qual compta amb un caràcter molt residencial i amb vials amb pendents més accentuats.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

Pel que fa a la bicicleta, ni Sant Miquel de Balenyà ni Seva presenten actualment cap infraestructura d'ús exclusiu per als ciclistes, si bé s'està treballant per a la creació d'un itinerari que connecti Tona amb l'estació de Balenyà – Tona – Seva.

### **Recomanació 1.**

Es recomana d'incorporar informació referent als aparcaments per a bicicletes existents dins del municipi.

## **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.

L'estudi no preveu la reserva de cap plaça d'aparcament, donat que l'ús previst (vialitat) no està subjecte a cap d'aquestes reserves.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

## **9. Mesures correctores**

La mateixa actuació que la modificació del planejament, ja és en si mateixa una millora substancial que permetrà optimitzar la mobilitat.

Així mateix, s'indica que l'actuació permetrà mantenir la calçada actual de 6 metres d'amplada i uns itineraris per als vianants a banda i banda que garanteixin l'accessibilitat universal.

També especifica que caldrà preveure un itinerari per a vianants i bicicletes al sud de l'antiga travessera, en el tram més allunyat del poble (a partir del carrer de Sant Jaume), que en el futur pugui tenir continuïtat fins al poble de Seva.

## **10. 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 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"*.

L'estudi incorpora una reflexió general sobre la mobilitat i gènere en l'àmbit d'actuació de la modificació puntual.

## 11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Seva no es troba dins de l'àmbit de protecció especial de l'ambient atmosfèric i per això, no cal dur a terme aquesta avaluació. No obstant això, l'EAMG indica que aquest desenvolupament permetrà allunyar el trànsit i per tant també les emissions de l'àmbit residencial.

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

L'estudi no duu a terme cap valoració econòmica.

## 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada a la *Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal del municipi de Seva per incorporar el projecte de variant a Sant Miquel de Balenyà i reduir les afectacions de la carretera comarcal BV-5303.*, 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**.

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