

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del POUM en el sector PPD 03 La Cort II de Cardona (Bages)

Municipi de Cardona
Comarca del Bages

Promotor: Ajuntament de Cardona
Redactor de l'EAMG: IGREMAP

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 POUM en el sector PPD 03 La Cort II de Cardona.

1. Antecedents

L'àmbit de la Modificació puntual se situa al sud-del terme de Cardona, prop de l'enllaç de la carretera C-55 que dona accés al Polígon industrial "La Cort" i a la Coromina.

El sector limita al nord amb cultius agrícoles, a l'est amb el riu Cardener, al sud amb la carretera C-55 i l'enllaç d'entrada al Polígon industrial de "La Cort" i a la Colomina, a través de la carretera C-1410z i a l'oest amb la carretera C-55.

L'àmbit del planejament correspon a una finca on l'ús actual és agrícola.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'*Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del POUM en el sector PPD 03 La Cort II de Cardona*, als continguts de la Llei de 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'àmbit de la modificació puntual té una superfície de 346.230 m² de sòl, dels quals es destinen a:

- 114.987 m² de sostre industrial.
- 115.746 m² de sòl no urbanitzable.
- 22.997 m² de sòl d'espais lliures.
- 11.499 m² de sòl per a equipaments.

Cal destacar que en la documentació aportada s'especifica que el desenvolupament del sector es desenvoluparà mitjançant un pla parcial urbanístic.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG estima la demanda de mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació de l'avaluació de la mobilitat generada, si bé considera una superfície de sostre d'equipaments aplicant un factor d'edificabilitat del 50%. Així, l'estudi considera que el desenvolupament atraurà **8.049 nous desplaçaments**.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
industrial	-	114.987,00	5.749	5.749
altres equipaments	11.499,00	5.749,35	1.150	1.150
zona verda	22.997,00		1.150	1.150
TOTAL	346.230,00	120.736,35	8.049	8.049

L'EAMG mostra una proposta de repartiment horari de la mobilitat segons l'ús.

Així mateix, tenint en compte l'àmbit aïllat del sector, considera que el 99% dels desplaçaments seran externs i un 1% interns. Per a cada àmbit considera un repartiment modal diferent, si bé no n'especifica la font.

En el cas del vehicle privat, l'estudi considera una ocupació d'1,1 ocupants/vehicle. També estima que 1 de cada 8 desplaçaments en vehicle privat correspondrà a vehicles pesants.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	1,8%	11,8%	86,4%
Viatges / dia de màxima demanda	148	948	6.953

No obstant aquestes dades, considera que com que l'oferta en transport públic és mínima, pràcticament tota la mobilitat generada es farà en vehicle privat.

Des de l'equip de redacció del present informe **no s'accepta el repartiment modal proposat, donat que entra en contradicció amb els principis de la Llei 9/2003 de Mobilitat i del Decret 344/2006**. Cal considerar un major repartiment modal dels modes no motoritzats i també del transport públic / col·lectiu.

4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa viària d'accés al municipi, que permet la connectivitat amb els municipis propers és principalment la carretera C-55 que connecta Súria amb Solsona. En un ordre de rellevància inferior, també hi ha la BV-3001/B-422 (carretera del Miracle) i la carretera C-1410z que serveix d'accés a la zona industrial objecte de la modificació puntual.

Per aquestes infraestructures s'aporta dades de la intensitat de trànsit diària i el percentatge de vehicles pesants amb dades corresponents de l'any 2019. També es mostra els itineraris d'accés i sortida del sector.

També s'aporten dades de trànsit de l'estudi de mobilitat del POUM de Cardona, i es mostra informació de recomptes de trànsit realitzats a l'enllaç d'entrada des de la C-55 al Polígon industrial existent i a la rotonda de sortida/entrada al Polígon industrial "La Cort", carretera C-1410z i es calcula l'índex de saturació i nivell de serveis en aquests punts.

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

5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic que dona servei a Cardona, només consta d'una ruta entre Barcelona i Andorra, que compta amb 4+4 expedicions diàries. Es mostra els horaris i municipis on s'atura aquesta línia. En la documentació gràfica es mostra els punts de parada del bus i també la seva cobertura respecte al sector. Cal destacar que tot el sector es troba fora de la cobertura de 500 m lineals respecte al punt de parada.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari complementar la documentació aportada amb informació sobre la demanda actual dels serveis de transport públic existent, així com analitzar les condicions del recorregut d'accés a peu cap a les parades**.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi cita els itineraris per a vianants i bicicletes descrits al POUM. També indica l'existència del Camí Antic que connecta la Coromina amb l'àmbit de la modificació.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari una major anàlisi de les possibilitats d'accés al sector en modes de mobilitat activa**. Així per exemple cal destacar que el sector limita amb el riu Cardener, el qual s'integra en el projecte de Vies Blaves aprovat per la Diputació de Barcelona, o indicar quines característiques i condicions presenta el Camí Antic esmentat.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza un càlcul de la incidència de la nova mobilitat generada sobre la **xarxa viària**. Considera un repartiment del flux d'entrades i sortides del sector segons una assignació lògica vinculada a la seva procedència. En hora punta considera un flux màxim de 303 moviments d'entrada o 375 de sortida al sector, i s'analitza el nivell de servei futur, tant a la rotonda C-1410z com a la rotonda d'entrada al sector. En tots els casos el nivell de servei en hora punta no se supera en cap cas el valor *B*. *Situació amb condicions raonables de flux lliure*.

Des de l'equip redactor del present informe considera **necessari justificar que el trànsit generat pel sector no incidirà en retencions en el tronc comú de la carretera C-55**. En aquest sentit es recorda que serà necessari disposar de l'informe favorable del titular de la via.

En el cas del transport públic, l'EAMG considera que no hi haurà pràcticament nova demanda, tenint en compte les característiques i situació del sector. Des de l'equip de redacció del present informe no s'accepta la informació facilitada. **Cal fer una correcta avaluació de la incidència de la mobilitat generada sobre el transport públic tenint en compte que caldrà realitzar mesures correctores.**

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.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, segons les ràtios del Decret caldrien 1.437 places d'aparcament, però el sector en fa un ajust a la demanda prevista i ho redueix a 45 places.

Des de l'equip redactor del present informe **no es considera adequada la proposta d'aparcament per a bicicletes** (haurà de ser superior), i **en qualsevol cas hauria de ser ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor**.

En relació amb les **places d'aparcament per a vehicles**, l'estudi considera una dotació ajustada a la demanda prevista i contempla un reserva per a 1.535 places d'aparcament, de les quals 93 són per a vehicles pesants.

Des de l'equip redactor del present informe, **no es considera justificada la dotació d'aparcament per a turismes prevista**.

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	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial		114.987,00	1.150 (35)	0 (1.436 turismes i 96 pesants)	
altres equipaments	11.499,00	5.749,35	57 (5)		
zona verda	22.997,00		230 (5)		
TOTAL	346.230,00	120.736,35	1.437 (45)	0 (1.436 turismes i 96 pesants)	0

Referent a la reserva de places per la recàrrega de vehicles elèctrics, l'EAMG en fa una previsió de 32 punts de recàrrega. Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari preveure la dotació que s'indica al Reial Decret 1053/2014, corresponent a 1 punt de recàrrega per cada 40 places.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que no resulta necessari contemplar la distribució urbana de mercaderies a excepció dels usos comercials i d'oficines, els quals no trobem dins del sector d'estudi.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no proposa cap mesura correctora.

Des de l'equip redactor de present informe **no es considera acceptable no incloure cap mesura correctora.** Es considera que el sector hauria d'incorporar mesures que contemplessin:

- Habilitar nous punts de parada per tal de millorar la cobertura territorial del sector respecte al transport públic
- Incrementar l'oferta de transport públic existent
- Preveure sistemes de transport col·lectiu (per exemple serveis discrecionals) ajustats a la nova demanda prevista.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG proposa una nova rotonda i la vialitat d'accés al sector, i considera que aquesta comptarà amb bons nivells de servei.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG indica que el "camí Vell" que transcorre pel límit nord del sector, i que és una via ciclable i per a vianants. Mostra aquests itineraris en un plànol, però no s'indica una major concreció.

Des de l'equip redactor de present informe **no es considera acceptable no incloure cap mesura correctora.** Es considera que el sector hauria d'incorporar mesures que contemplessin:

- Garantir una amplada de vorera i condicions d'accessibilitat dins del nou sector.
- Preveure mesures de millora en els itineraris de connexió del sector amb l'entorn (camí Vell, via blava...) i garantir un bon encaix dins del sector.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora una mínima informació qualitativa de la mobilitat per gènere. Es recomana complementar la informació de la mobilitat segons gènere i incorporar

mesures concretes per tal de millorar la mobilitat dels col·lectius més vulnerables (enllumenat, mobiliari urbà, parades de transport públic a demanda...).

12. 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 (que no és el cas de Cardona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG considera que la nova mobilitat en vehicle privat associada a aquesta modificació puntual produirà una contaminació atmosfèrica de 211,74 tones anuals de NOx i 6,11 tones anuals de PM10.

Es recomana complementar la informació aportada amb mesures concretes per tal de disminuir l'impacte de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no incorpora una estimació del cost de millorar la mobilitat.

Cal incorporar una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, tant d'aquelles mesures de dins del sector com d'aquelles de fora del sector però necessàries per garantir una correcta mobilitat.

14. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada *per la Modificació Puntual del POUM en el sector PPD 03 La Cort II de Cardona*, 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:

- No s'accepta el repartiment modal proposat, donat que entra en contradicció amb els principis de la Llei 9/2003 de Mobilitat i del Decret 344/2006.
- Cal aportar informació sobre la demanda actual dels serveis de transport públic existent, així com analitzar les condicions del recorregut d'accés a peu cap a les parades.
- Cal un major anàlisi de les possibilitats d'accés al sector en modes de mobilitat activa.
- Cal justificar que el trànsit generat pel sector no incidirà en retencions en el tronc comú de la carretera C-55.
- Cal fer una correcta avaluació de la incidència de la mobilitat generada sobre el transport públic tenint en compte que caldrà realitzar mesures correctores.
- Cal incrementar la proposta d'aparcament per a bicicletes, i en qualsevol cas hauria de ser ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.
- Cal justificar adequadament la dotació d'aparcament per a turismes prevista.

- Cal disposar de la dotació que s'indica al Reial Decret 1053/2014, corresponent a 1 punt de recàrrega elèctrica per a turismes per cada 40 places.
- Cal preveure mesures correctores relacionades amb el transport públic / col·lectiu i amb la mobilitat activa.
- Cal incorporar una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, tant d'aquelles mesures de dins del sector com d'aquelles de fora del sector però necessàries per garantir una correcta mobilitat.

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.

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de Mobilitat