

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana UC15 Casa Canals, Piera

Municipi de Piera
Comarca de l'Anoia

Promotor: Peromoinver S.L.U.
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 pel *Pla de Millora Urbana UC15 Casa Canals, Piera*.

1. Antecedents

En data a 3 de juny de 2021, l'ATM va considerar que la documentació de mobilitat que acompanyava el Pla de Millora Urbana UC15 Casa Canals de Piera no comptava amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, i per aquest motiu s'emetia informe desfavorable.

En data a 16 de maig de 2022, l'ATM ha rebut nova documentació per part del promotor, la qual incorpora un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, motiu pel qual s'emet el present informe.

El *Pla de Millora Urbana UC15 Casa Canals, Piera* compta amb dos àmbits; un situat entre el carrer Sant Josep, carrer Mestre R. Garcia i el carrer Ricard Canals, i l'altre situat entre el carrer Ramon i Cajal i el passatge Ricard Canals.

La superfície bruta dels dos solars és de 13.613 m² dels quals 10.372 m² corresponen al solar S1 i 3.241 m² al solar S2.



Tenint en compte aquests valors, s'estima que la mobilitat global del sector serà de 826 desplaçaments diaris, aplicant les ràtios del Decret 344/2006.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial			95	665	665
Equipaments	380	380		76	53
Zona verda	2161			108	108
TOTAL			95	849	826

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta l'estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector, si bé s'observa un petit desajust en els valors considerats.

L'EAMG fa una estimació de la distribució horària de la mobilitat, amb un repartiment modal diferent entre els desplaçaments interns i els externs. A partir del repartiment modal previst al POUM de Piera i la ubicació de l'àmbit, l'estudi fa la següent proposta de repartiment modal.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	12,1%	11,4%	76,6%
Viatges / dia de màxima demanda	100	94	633

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la proposta de repartiment modal considerat.

4. Mobilitat en vehicle privat

El municipi s'estructura a partir de l'eix viari de la B-224. Per aquesta carretera s'incorpora la IMD de 2007.

L'estudi també menciona altres vies rellevants com la BV-2241, la BV-2242, la BV-2243 i la B-231. Per a totes elles incorpora la descripció i representació gràfica del recorregut de cada una i la corresponent IMD de 2011.

En relació a les vies urbanes, s'anomenen els vials interns que estructurin bona part del trànsit dins del municipi. També es mostra la secció i intensitat mitjana diària dels vials que limiten amb el sector, si bé no s'especifica la font d'informació del valor de trànsit aportat. Finalment, també es mostra sobre plànol els itineraris d'accés i de sortida de l'àmbit d'estudi.

Recomanació 1.

Es recomana incloure dades d'intensitat de trànsit més actualitzades.

5. Xarxa de transport públic

Piera disposa de servei ferroviari (FGC) i autobús urbà i interurbà. S'incorpora l'horari pel servei ferroviari, i la freqüència de pas tant pel servei ferroviari com per l'autobús interurbà el qual permet la connexió amb Igualada i Barcelona. L'estudi especifica que l'àmbit de Can Canals està a 400 m de l'estació ferroviària.

El servei de bus urbà esdevé un servei llançadora de FGC amb 17 línies que donen servei als diferents barris i nuclis de població. Ja que en molts casos el mateix autobús dona servei a diferents línies, la freqüència de pas és molt baixa. Per cada una de les 17 línies menciona l'horari, el nombre d'expedicions i la freqüència de pas que oscil·la entre 1 i 4 hores.

Es mostra gràficament la ubicació de les parades.

Des de l'equip redactor del present informe es troba a faltar una **anàlisi de l'accessibilitat a peu del sector a les parades de transport públic, així com dades de capacitat i demanda.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Es descriu que segons el POUM de Piera s'estableix com a prioritat per a vianants, tots els carrers de menys de 7 m d'amplada entre façanes, sense distingir la vorera de la calçada, i les de menys de 9 m no s'ha d'autoritzar l'aparcament en els vorals. S'indica una descripció dels vials del municipi segons la seva amplada entre façanes.

L'àmbit del pla limita pel sud amb el C/Ricard Canals, el qual el POUM del 2018 el defineix com a via verda, amb mitjans de transport compartit entre vehicles, vianants i bicicletes.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació de l'accessibilitat i amplada de la vorera dels itineraris d'accés a les parades de transport públic o cap a altres polaritats del municipi.

Referent a la bicicleta no hi ha cap carril bici segregat dins del municipi, i només hi ha tres rutes en BTT senyalitzades que travessen el municipi

Recomanació 3.

Es recomana analitzar la ciclabilitat de la xarxa urbana i descriure les infraestructures destinades a l'aparcament per a bicicletes.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG incorpora una valoració de la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes de mobilitat. S'indica que tenint en compte l'oferta de transport públic existent (estació de FGC) i a la demanda prevista no es preveuen una incidència rellevant.

En relació al vehicle privat, considerant la mobilitat prevista (633), els factors d'ocupació del vehicle (2,2) i les intensitats de trànsit actuals (inferiors a 4.000 vehicles/dia) no es preveuen problemes de capacitat a la xarxa viària.

També es fa una valoració semblant en el cas de la xarxa per als vianants.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora 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'EAMG preveu, d'acord amb el Decret un total de **192 Places per a bicicletes, 986 per a turismes i 48 per a motocicletes.**

En la taula següent 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.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial			95	190 (190)	95 (95)	48 (48)
Equipaments	380	380		4 (1)	0 (2)	
Zona verda	2161			21 (1)	0 (1)	
TOTAL			95	215 (192)	96 (98)	48 (48)

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari establir una reserva d'espai per a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos (equipaments i zona verda) i aplicar les ràtios marcades pel Decret 344/2006.** En tot cas s'acceptarà fer una reserva d'aparcament inicial inferior, i que sigui ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a turismes i motocicletes, caldrà preveure la dotació de punts de recàrrega per a vehicle elèctric d'acord amb el Reial Decret 1053/2014. En aquest sentit es preveu **un punt** de recàrrega vinculat a l'equipament. Des de l'equip redactor del present informe es recorda que també resulta necessari la instal·lació o preinstal·lació d'aquests punts de recàrrega en els habitatges de nova construcció.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que:

En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics cal contemplar les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

- Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
- Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

L'estudi indica que el present PMU no requereix reserva places per a càrrega i descàrrega d'acords amb els usos previstos i el marcat pel Decret.

10. Mesures correctores

L'EAMG considera que no són necessàries actuacions específiques quant a la mobilitat, diferents de les previstes en el planejament vigent, i que es concreten a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat del POUM del 2018. Aquestes són:

- Crear una estructura urbana que enllaci els nuclis del municipi, desviant el trànsit de pas per l'exterior de la trama urbana.
- Definir vies d'aproximació al centre urbà, que connectin amb zones d'aparcament de dissuasió de la població, generant itineraris circulars.
- Impulsar carrers de "zona 30" o prioritaris per a la implantació de carrils bicicleta.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que **cal donar compliment als requeriments d'accessibilitat dels itineraris per a vianants** (amplada mínima de les voreres...) **així com donar a les prescripcions del POUM del municipi segons les quals s'estableix com a prioritat per a vianants, tots els carrers de menys de 7 m d'amplada entre façanes, sense distingir la vorera de la calçada, i les de menys de 9 m no s'ha d'autoritzar l'aparcament en els vorals.**

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 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 molt genèrica de la mobilitat en clau de gènere.

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

L'estudi estima la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica a partir d'estimacions pròpies i de la Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no inclou cap proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que una vegada es defineixin les millores de les xarxes que cal desenvolupar, serà necessari **quantificar econòmicament totes les propostes previstes (aparcaments, punts de recàrrega elèctrica, mesures correctores...).**

14. Conclusions

El *Pla de Millora Urbana UC15 Casa Canals, Piera*, 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 unes **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:

- Cal incloure l'anàlisi de l'accessibilitat a peu del sector a les parades de transport públic, la cobertura de les parades i dades de capacitat i demanda.
- Cal establir una reserva d'espai per a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos i aplicar les ràtios marcades pel Decret 344/2006.
- Cal donar compliment als requeriments d'accessibilitat dels itineraris per a vianants així com donar a les prescripcions del POUM del municipi segons les quals s'estableix com a prioritat per a vianants, tots els carrers de menys de 7 m d'amplada entre façanes, sense distingir la vorera de la calçada, i les de menys de 9 m no s'ha d'autoritzar l'aparcament en els vorals.
- Caldrà quantificar econòmicament totes les propostes previstes.

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