

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació a l'àmbit de l'Autòdrom Terramar de Sant Pere de Ribes

Municipi de Sant Pere de Ribes

Comarca del Garraf

Promotor: Grand Prix Classic (Vincent Goehrs)

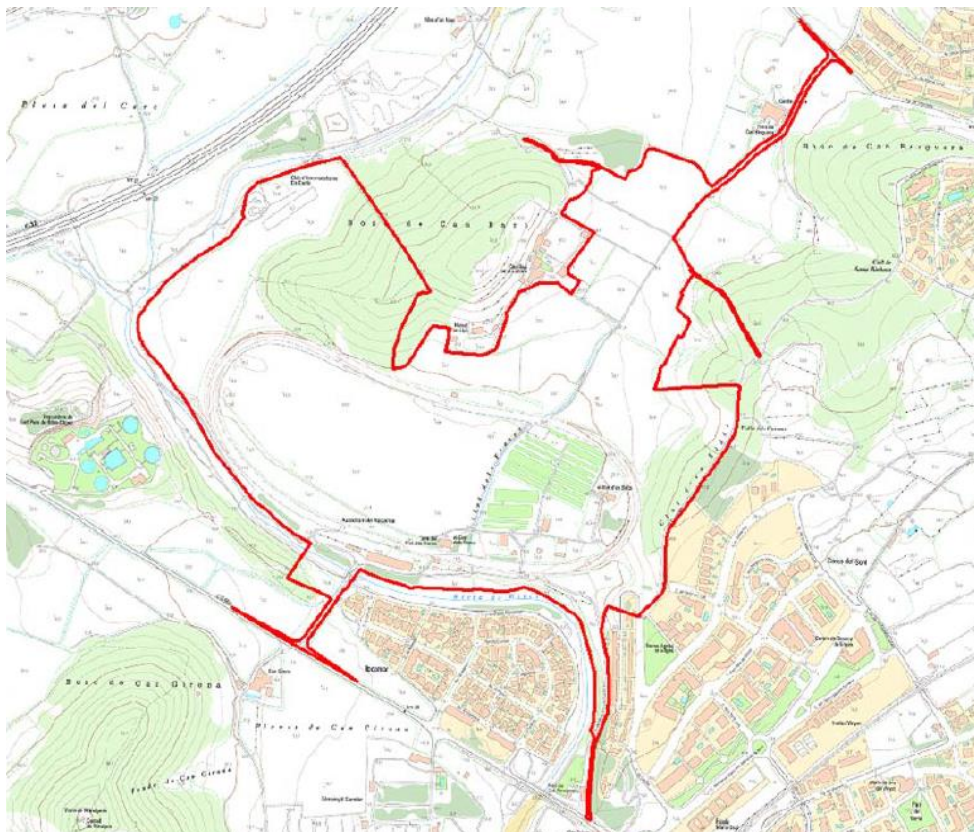
Redactor de l'EAMG: Estudi de Serveis Ambientals TRACA

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 General d'Ordenació a l'àmbit de l'Autòdrom Terramar de Sant Pere de Ribes*.

1. Antecedents

L'àmbit objecte d'estudi està situat al nord del municipi de Sant Pere de Ribes, a la comarca del Garraf. El terme limita al sud amb el Mar Mediterrani i el municipi de Sitges, al nord amb Canyelles, al nord-est amb Olivella i l'oest amb Vilanova i la Geltrú.

Els terrenys, que es troben dins de l'àrea anomenada Rocamar, comprenen l'autòdrom de Terramar, la Torre del Clot dels Frares i terrenys agrícoles (principalment vinyes) al nord de la zona.



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 General d'Ordenació a l'àmbit de l'Autòdrom Terramar de Sant Pere de Ribes*, 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.

L'objectiu d'aquest EAMG és implantar un centre d'esdeveniments a l'Autòdrom de Terramar de Sant Pere de Ribes a partir d'una Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbanística i d'un projecte d'actuació específica en SNU que es tramita paral·lelament a la MPPGOU.

L'àmbit s'ordenarà entorn de 4 vectors per tal de preservar el valor històric del lloc, potenciar-ne els valors paisatgístics i ambientals, promoure la polivalència d'activitat i garantir la integració i estructuració de l'entorn. Es preveu que el centre d'esdeveniments aculli esdeveniments eqüestres, durant 18 setmanes no consecutives d'octubre a abril, a banda d'esdeveniments entorn del motor, festivals, fires, etc. També hi haurà una part hotelera, un programa auto(drom) (oficines i showroom) i un programa esportiu-docent.

La superfície total de l'àmbit d'estudi és de 668.749,53 m², dels quals 572.814,08 m² són els que es corresponen a la MPPGOU (sense incloure la càrrega externa en SNU al TM de Sitges de 2.340 m²) i 95.935,45 m² es corresponen a l'actuació específica d'interès general en SNU.

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

L'estudi fa una estimació de la nova mobilitat generada per la modificació puntual seguint unes ràtios de desplaçaments generats segons l'ús previst per la figura de planejament, ja que considera que les ràtios establertes pel Decret 344/2006 no són d'aplicació per tots els programes del present projecte.

L'estudi estima que, en esdeveniments eqüestres, els dies de major aforament (dissabtes i diumenges) dels esdeveniments més grans, es generaran un total de **2.152 desplaçaments generats**, mentre que dels esdeveniments mitjans, en els dies de màxima afluència, es generaran **1.769 desplaçaments**. En el cas d'esdeveniments de petits, els dies de màxima afluència es generaran **857 desplaçaments**. En el cas dels altres tipus d'esdeveniments, la mobilitat podrà variar molt amb relació al tipus d'esdeveniment i de la seva capacitat, però com a màxim es considera que es podran generar un total de **6.277 viatges**. En tots els casos, l'estudi té en compte, dins d'aquestes ràtios de mobilitat, la que generaran els treballadors/es.

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

Usos	Increment Àrea (m ²)	Increment Sostre edificable (m ²)	Nre. habitacions	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines	--	6.000	--	900	1.020
Equipament hotelier	--	22.530,00	258	4.506	2.253
Equip. esportiu	--	1.200,00	--	240	240
Altres Equipaments	--	52.683,00	--	10.537	6.277
TOTAL	--	82.413,00	258	16.183	9.790

Des de l'equip de redacció del present informe no s'accepta la nova mobilitat generada, donat que el mateix estudi indica que màxim aforament possible del recinte està previst que sigui de 2.160 assistents (per esdeveniments eqüestres) i un màxim aforament de 6.500 persones per altres esdeveniments no eqüestres. Tenint en compte aquests valors la mobilitat generada en aquests moments serà molt superior a la indicada en l'estudi. **Per això, es considera que cal realitzar un càlcul de la nova mobilitat generada a partir dels aforaments previstos dels diferents esdeveniments i de les ràtios que dicta el Decret 344/2006.**

En el cas dels equipaments hotelers, l'estudi pren com a ràtio la que dicta el Decret 344/2006 per a usos residencials, ja que considera que serà semblant a aquesta. Per als equipaments esportius, l'estudi utilitza les ràtios que dicta el Decret 344/2006, i per l'equipament d'oficines també, tot i que a més a més, considera una mobilitat al dia de 120 desplaçaments associats als treballadors/es. Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta aquestes ràtios, ja que considera que s'ajusten més a la realitat.

Cal tenir present que la majoria de mobilitat serà generada el cap de setmana excepte en el cas de les oficines i de l'equipament esportiu – docent.

L'estudi realitza una proposta de repartiment modal a partir de l'enquesta de mobilitat en dia feiner de l'àrea metropolitana de Barcelona del 2015 i la modifica segons el tipus d'esdeveniment.

Esdeveniment	Màxims núm. desplaçaments /dia	Dia setmana màxim	Desplaçaments modals	
Sense esdeveniments	3.393 (900 (Auto)drom+ 2.253 hotelers+240 Equipament)	De dilluns a divendres	Vehicle privat	2.443
			Transport públic	746
			No motoritzat	204
Esdeveniment eqüestre Petit	3.110 (857 esdev. + 2.253 hotelers)	Dissabte i diumenge	Vehicle privat	2.308
			Transport públic	802
			No motoritzat	
Esdeveniment eqüestre Mitjà	4.022 (1.762 esdev. + 2.253 hotelers)	Dissabte i diumenge	Vehicle privat	3.032
			Transport públic	
			No motoritzat	983
Esdeveniment eqüestre Gran	4.405 (2.152 esdev.+ 2.253 hotelers)	Dissabte i diumenge	Vehicle privat	3.344
			Transport públic	
			No motoritzat	1.061
Altres Esdeveniments	9.425 (7.172 esdev.+ 2.253 hotelers)	Dissabte	Vehicle privat	7.360
			Transport públic	
			No motoritzat	2.061

L'EAMG realitza un repartiment modal on considera que la utilització del vehicle privat serà, en els esdeveniments eqüestres, del 66% mentre que la dels modes no motoritzats i del transport públic del 34%.

Repartiment modal proposat		NO MOTORITZATS - TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal		34%	66%
Viatges / dia de màxima demanda	Esdeveniment eqüestre de màxima capacitat	740	1.412
	Esdeveniment eqüestre de mitjana capacitat	596	1.173
	Esdeveniment eqüestre de baixa capacitat	292	565

En el cas dels altres esdeveniments, el repartiment modal és diferent, ja que augmenta els desplaçaments en modes no motoritzats i en transport públic en detriment del vehicle privat.

Repartiment modal proposat	NO MOTORITZATS - TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	43%	57%
Viatges / dia de màxima demanda	2.699	3.578

En el cas de l'activitat hotelera, les oficines i l'equipament esportiu – docent, l'estudi considera que el repartiment modal serà el següent:

Repartiment modal proposat	NO MOTORITZATS	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	6%	22%	72%
Viatges / dia de màxima demanda	204	746	2.443

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari realitzar un repartiment modal diferenciat entre els modes no motoritzats i el transport**

públic, així com potenciar l'ús d'aquests modes en detriment del vehicle privat en els esdeveniments de caràcter eqüestre i en l'activitat hotelera, d'oficines i de l'equipament esportiu - docent.

4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa viària principal que dona accés al municipi de Sant Pere de Ribes és l'autopista C-32 (de peatge), la carretera C-15B, que enllaça l'autopista amb el nucli de Sant Pere i de Canyelles i que posteriorment enllaça amb la C-15 (Vilanova i la Geltrú – Vilafranca del Penedès - Manresa), la BV-2112 que connecta Sant Pere de Ribes amb Vilanova i la Geltrú, la BV-213 que es converteix, a l'altura de la C-32, amb la carretera C-246a i la B-211 que connecten el nucli amb Sitges i la BV-2111 que connecta el municipi amb Olivella.

La xarxa bàsica al voltant de la modificació puntual està formada, d'una banda, per la carretera C-246a, que és per on es pretén donar accés a l'àmbit d'estudi, i transcorre a l'oest de la MP en sentit nord-sud, a 200 metres aproximadament de l'entrada principal del recinte. És un vial de doble sentit de circulació amb un carril per sentit i amb un voral superior a 1 metre per banda. Aquest vial, que enllaça la C-32 amb el nucli de Sitges, esdevé una de les entrades principals al municipi de Sitges per l'oest.

Per altra banda, hi ha la carretera B-211, que donaria accés al nord de l'àmbit i transcorre al nord-est de l'àmbit en sentit nord-oest sud-est, a una distància de 700 metres aproximadament de l'entrada secundària del sector. És una carretera de doble sentit de circulació, amb un carril per sentit i sense voral. Aquest vial, que també enllaça la C-32 amb Sitges esdevé una de les entrades principals de Sitges pel nord.

També hi ha l'autopista C-32, que transcorre pel nord de la MP i esdevindria la principal via d'accés per part dels futurs visitants de les activitats del sector. Aquesta autopista, que actua com a variant de la C-31 del nucli de Sitges i té 3 carrils de circulació per sentit, donaria accés a l'àmbit d'estudi per les sortides 26 i 28, i la Ronda Amèrica, l'avinguda de França i el passeig d'Espanya com a principals vies d'accés des de la urbanització veïna Rocamar. Els dos primers vials, a causa de l'aparcament, només disposen d'un carril de circulació mentre que el passeig d'Espanya, que actua com a entrada principal de la urbanització des de la carretera C-246a, disposa de dos carrils de circulació, un per sentit, i aparcament.

L'estudi incorpora dades d'IMD de tres aforaments pròxims a la Modificació Puntual amb dades del 2012 i 2013. Es quantifica, per a la C-246a, una IMD d'entre 8.000 i 10.000 vehicles amb una IMD mitjana de vehicles pesants d'entre 350 i 450, mentre que per a la B-211, els IMD són una mica més baixos, amb una IMD d'entre 6.000 i 8.000 vehicles i una IMD de vehicles pesants d'entre 100 i 300 vehicles.

L'estudi també presenta, segons dades de l'ATM del pdM 2013-2018, una variació tendencial de les intensitats de trànsit de les diferents vies, on es considera que, tant en la C-246a com a la B-211, el trànsit actual és inferior al de l'any 2010.

Pel que fa a l'aparcament, actualment no hi ha places d'aparcament a l'àmbit d'estudi, ja que es localitza en sòl no urbanitzable i sense una activitat pública en servei.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada tot i que es **considera que cal actualitzar l'anàlisi de la intensitat de trànsit i del nivell de saturació de les vies que donen accés a l'àmbit d'estudi.**

5. Xarxa de transport públic

L'estudi realitza una breu descripció de l'oferta de transport públic propera a l'àmbit d'estudi. Sant Pere de Ribes no disposa de servei de rodalies ni d'autobús urbà.

Tot i que a Sant Pere de Ribes no hi ha transport de rodalies, el municipi de Sitges disposa de dues estacions, les quals es troben a prop de l'àmbit d'estudi. Aquestes estacions, Sitges i Garraf, donen accés a la línia R2 sud que connecta Sant Vicenç de Calders amb Estació de França de Barcelona. L'estudi incorpora informació del termòmetre de la línia de rodalies amb les parades i els horaris, freqüència de pas i el nombre d'expedicions.

L'estudi té present que en el Pla Territorial Metropolità de Barcelona es preveu una nova estació de rodalies al nucli de Sitges que quedarà molt més a prop de l'àmbit d'estudi.

Pel que fa al transport públic per carretera, Sant Pere de Ribes disposa de diverses línies d'autobús interurbà amb varies parades dins del municipi. Les línies e16 (BCN – Sitges – Vilanova i la Geltrú), e14 (BCN – Sant Pere de Ribes), Vilanova – St. Pere de Ribes – Sitges de transport Plana, Roquetes – Sitges de transport Plana, Vendrell – Aeroport – Bellvitge de Monbús, Vilafranca – Vilanova – Vilafranca de transport Plana i la N30 (Barcelona – Vilanova) tenen influència sobre l'àmbit d'estudi.

Tot i que Sant Pere de Ribes no disposa d'autobús urbà, Sitges si que disposa de diverses línies, una de les quals, l'L2, circula a les proximitats de l'àmbit d'estudi i disposa d'una parada a una distància de 500 metres.

L'EAMG incorpora informació dels termòmetres de les diferents línies, així com informació gràfica dels recorreguts de les línies i dels itineraris per accedir a les parades properes de l'àmbit d'estudi, els seus horaris i la freqüència de pas.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada tot i que es recomana incorporar les dades de la demanda i la capacitat, tant pel servei de carretera com del ferroviari.

6. Mobilitat a peu i bicicleta

L'estudi considera que l'àmbit de la modificació puntual en l'actual SNU fa que la xarxa de carrers no sigui rellevant pel desenvolupament de la MP. Trobem com itineraris per a vianants els carrers dels voltants de l'àmbit d'estudi de la urbanització de Rocamar i del final del nucli urbà de Sitges, ja que les carreteres C-246a i la B-211 no estan pensades per a la circulació de vianants.

L'estudi incorpora imatges de les característiques dels vials.

Pel que fa a la xarxa de carrils bici dels municipis de Sant Pere de Ribes i Sitges, on destaca, per una banda, el camí provinent del nord que connecta Sant Pere de Ribes (barri de Can Macià) amb el passeig marítim de Sitges passant pel barri de Roquetes, que és un camí rural paral·lel a la riera de Ribes que s'ha arranjat en els darrers anys. Aquest camí transcorre per tot el sector est i sud-est de l'autòdrom. Per l'altra banda, està considerat com a carril ciclable les carreteres C-246a i la B-211, tot i que aquestes no disposen de carril bicicleta segregat i segur. Només trobem un tram de carril bici segregat a la carretera B-211 a l'alçada de la urbanització Santa Bàrbara i Vallpineda.

L'estudi incorpora informació gràfica de la xarxa de carrils bici dels municipis de Sant Pere de Ribes i Sitges així com fotografies del seu itinerari i estat.

No hi ha aparcament per a bicicletes en l'entorn immediat a l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana d'incorporar els itineraris d'accés a l'àmbit i connexió amb el transport públic, així com una anàlisi de l'accessibilitat (guals i passos de vianants adaptats) i seguretat entorn del sector.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la incidència de la nova mobilitat generada prevista en la xarxa viària, tenint en compte la mobilitat d'entre setmana (equipament hotel·ler, oficines i esportiu – docent) i la del cap de setmana (eqüestre i altres esdeveniments i activitat hotel·lera).

Segons l'IMD, en dies laborables és quan la via C-246a (9.766 vehicles) i la B-211 (8.294 vehicles) van més saturades, però en coincidir amb els dies de menor moviment provinent del sector, ja que no hi ha esdeveniments, no hi haurà problemes. L'estudi també remarca que en el cas del sector hotel·ler s'ha considerat la màxima ocupació i aquesta, a excepció d'entre setmana a l'estiu, no s'espera que arribi a aquests nivells.

En el cas dels esdeveniments, sí que es considera que podria crear un impacte en la capacitat de les carreteres que, encara que presentin uns IMD més baixos (entre 8.300 i 9.200 en la C-246a i entre 6.200 i 7.200 en la B-211), generen molt més moviment i especialment, el dissabte. També s'ha de tenir en compte que l'esdeveniment que produeix més desplaçaments en vehicle privat són els de caràcter eqüestre.

Per tant, es considera que els dies laborables no hi hauria incidències en el trànsit, mentre que el cap de setmana, i especialment el dissabte, hi hauria més conflictes però aquests, en ser més puntuals i en hores concretes, podrien ser perfectament absorbits per aquestes carreteres, ja que serien més de problemàtica de gestió del trànsit en un moment puntual.

Des de l'equip de redacció del present informe considera que **cal dur a terme una anàlisi més detallada de la incidència de la nova mobilitat. Cal tenir en compte la intensitat de trànsit actual de les vies properes i els seus nivells de saturació en hores puntes. Per altra banda aquesta anàlisi també s'ha de fer en relació a l'oferta, ocupació actual / places disponibles i demanda prevista amb el sistema de transport públic / col·lectiu.**

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'EAMG preveu una reserva de 100 places d'aparcament per a bicicletes, que estaran ubicades als accessos del recinte, una bossa d'aparcament situada al nord, que varia entre 470 places d'aparcament per a vehicles i 287 places d'aparcament per a camions, per quan es realitzin esdeveniments eqüestres de màxima participació, o 2.933 places d'aparcament per a vehicles per quan es realitzin altres esdeveniments de caràcter no eqüestre, i tres bosses (una per cada equipament) al costat sud amb capacitat per a 400 vehicles.

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 Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicletes
Oficines	6.000,00	60	0 (60)	0 (0)
Equipament hoteler	22.530,00	225	0 (150)	0 (0)
Equip. esportiu	1.200,00	60	0 (190)	0 (0)
Altres Equipaments	52.683,00	527	0 (4.133)	0 (0)
TOTAL	82.413,00	872 (100)	0 (4.533)	0 (0)

Des de l'equip de redacció del present informe **no s'accepta la reducció de la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, ja que es considera que és un valor molt inferior. Es recorda que s'ha de preveure les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i si hi ha una reducció, aquesta ha d'estar prèviament justificada i, en cas necessari, el promotor s'ha de fer càrrec de l'augment de places.**

En relació amb les places d'aparcament per a vehicles, des de l'equip de redacció del present informe **no s'accepta la reserva, ja que es considera que no és vàlida per la previsió d'usuaris que accediran en vehicle privat, ja que la previsió de disposar de més de 4.000 places d'aparcament no està ajustada en relació a la mobilitat prevista en vehicle privat.**

A més a més, es recorda que **cal preveure una reserva de places d'aparcament per a PMR tal com dicta el codi d'accessibilitat de Catalunya i una reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics tal com dicta el Reial Decret 1053/2014.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

Des de l'equip de redacció del present informe, **cal preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega per a l'(auto)drom (oficines i showroom)**, ja que la superfície supera els 1.000m².

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi considera que el sector queda cobert per l'oferta actual de transport públic de Sitges i per la prevista nova parada de ferrocarril al nucli de la població.

Per això, des de l'estudi només es proposa que quan els promotors dels diferents esdeveniments ho creguin necessari, i sempre quan aquests siguin esdeveniments de màxima afluència, s'habiliti un autobús llançadora, de pagament o gratuït, des de l'estació de tren del municipi de Sitges i fins a l'accés sud del recinte del sector.

Des de l'equip de redacció del present informe **no s'accepten les propostes, ja que les solucions previstes no permeten donar cobertura a la demanda de transport públic / col·lectiu prevista. Cal fer una proposta que permeti absorbir la demanda prevista en les diferents activitats que es facin al sector i especialment en els moments punta.**

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa la creació d'un nou vial perpendicular a la B-211 per tal d'eixamplar el camí actual d'accés a l'autòdrom. Aquest vial serà en forma de T, degut a que les proximitats hi ha la rotonda de sortida de l'autopista. Es preveu que aquest vial compti amb una secció de 10,5m (8,8 m de plataforma) que permetrà els accessos de camions i vehicles. També es proposa la construcció d'un nou vial, que donarà accés a l'espai d'oficines, al mirador i a l'hotel, que permetrà la connexió de l'interior del recinte amb la rotonda principal de la C-246a al límit del terme de Sitges i que donarà continuïtat al carrer de Can Panxample. Aquest vial comptarà amb una plataforma de 7,8 metres.

La nova vialitat haurà comptar amb les seccions previstes en l'articulat del Decret 344/2006.

L'accés principal a l'equipament es realitzarà per l'est amb la construcció d'un nou vial passeig i, complementàriament, pel sud, es preveu la urbanització de dos nous vials, un paral·lel al recinte i a la Riera, i un altre perpendicular al recinte i a la comarcal C-246a, la millora del qual que hi ha sobre la riera de Ribes i la construcció d'una nova connexió a la cruïlla vora la masia de Can Girona.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa un accés est a partir de la construcció d'un nou vial que donarà continuïtat al carrer de Can Panxample que provinent de la C-246a i tindrà un espai reservat per als vianants. Amb aquest accés, que es considera el principal, permetrà l'accés des del nucli urbà de Sitges i des de les diferents ofertes de transport públic del municipi. També en aquest àmbit, es preveu la millora i urbanització del vial que limita amb Minivilles, ja que dóna accés al recinte i es preveu consolidar com un accés per a vianants amb una secció de 4 m d'amplada amb plataforma única. Els vianants, després de l'accés est, accediran al recinte per un espai de rampa enjardinada.

Pel que fa a l'accés nord, es preveu l'ampliació del vial on s'inclourà un accés per a vianants amb una amplada d'1,80 metres.

En el cas de l'accés pel sud, la MPPGO preveu una reserva de sòl necessari per garantir la connexió entre el recinte i la carretera C-246a on s'inclourà una secció d'1,80 metres d'ús exclusiu per a vianants.

Dins del recinte, l'estudi preveu la construcció de diferents itineraris per a vianants que permetran l'accés, de forma còmoda i segura, a qualsevol part del recinte. El principal itinerari serà de l'aparcament a l'àrea d'esdeveniments situada a l'interior de l'autòdrom.

A més a més, la MPPGO també preveu la construcció d'un recorregut circular a la vora de la Riera que també permetrà l'accés a l'equipament i als espais verds de dins el sector.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes.

Xarxa ciclable

L'EAMG considera que no cal la construcció d'un carril bici a l'interior de l'àmbit, ja que bona part del passeig per a vianants també serà accessible amb bicicleta. A més a més, la nova xarxa viària serà limitada a 30 km/hora i per tant, es garantirà la circulació de les bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes de l'EAMG.

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 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 dades de mobilitat i gènere extretes de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner de l'àrea metropolitana de Barcelona (2015).

L'estudi conclou que els homes es desplacen més per motius ocupacionals i d'oci que les dones.

Des de l'equip de redacció del present estudi es recomana fer una anàlisi de l'oferta de transport públic nocturn, amb l'objectiu d'obtenir una diagnosi sobre l'accessibilitat en transport públic en un horari en què la percepció de seguretat en matèria de gènere és menor, a més a més de garantir uns bons nivells d'il·luminació.

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 (Sant Pere de Ribes no en forma part) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Per això, aquest estudi no està obligat a incloure les dades.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no incorpora una valoració econòmica. Tal com s'indica en el Decret 344/2006, **cal realitzar una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada en les diferents xarxes de transport.**

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació a l'àmbit de l'Autòdrom Terramar de Sant Pere de Ribes*, manca dels 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, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- Cal calcular la nova mobilitat generada tenint en compte l'aforament dels esdeveniments.
- Cal realitzar un repartiment modal diferenciat entre modes no motoritzats i transport públic, així com potenciar l'ús d'aquests modes en detriment del vehicle privat.
- Cal actualitzar l'anàlisi de la intensitat de trànsit i del nivell de saturació de les vies que donen accés a l'àmbit d'estudi.
- Cal dur a terme una anàlisi més detallada de la incidència de la nova mobilitat. Cal tenir en compte la intensitat de trànsit actual de les vies properes i els seus nivells de saturació en hores puntes. Per altra banda aquesta anàlisi també s'ha de fer en relació a l'oferta, ocupació actual / places disponibles i demanda prevista amb el sistema de transport públic / col·lectiu.

- Cal realitzar una reserva de places d'aparcament per a bicicletes segons les ràtios que dicta el Decret 344/2006 o si hi ha reducció, aquesta ha d'estar prèviament justificada i, en cas necessari, el promotor se'n ha de fer càrrec.
- Cal fer una previsió de places d'aparcament ajustada en relació a la mobilitat prevista en vehicle privat, i evitar el seu sobredimensionament.
- Cal la reserva de places d'aparcament per a PMR i de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.
- Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.
- Cal fer una proposta que permeti absorbir la demanda prevista en les diferents activitats que es facin al sector i especialment en els moments punta.
- La nova vialitat haurà comptar amb les seccions previstes en l'articulat del Decret 344/2006.
- Cal realitzar una proposta de finançament de les carregues derivades de la mobilitat generada en les diferents xarxes de transport.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat