

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Sector Els Eucaliptus del municipi de Sant Andreu de Llavaneres

Municipi de Sant Andreu de Llavaneres

Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament de Sant Andreu de

Llavaneres

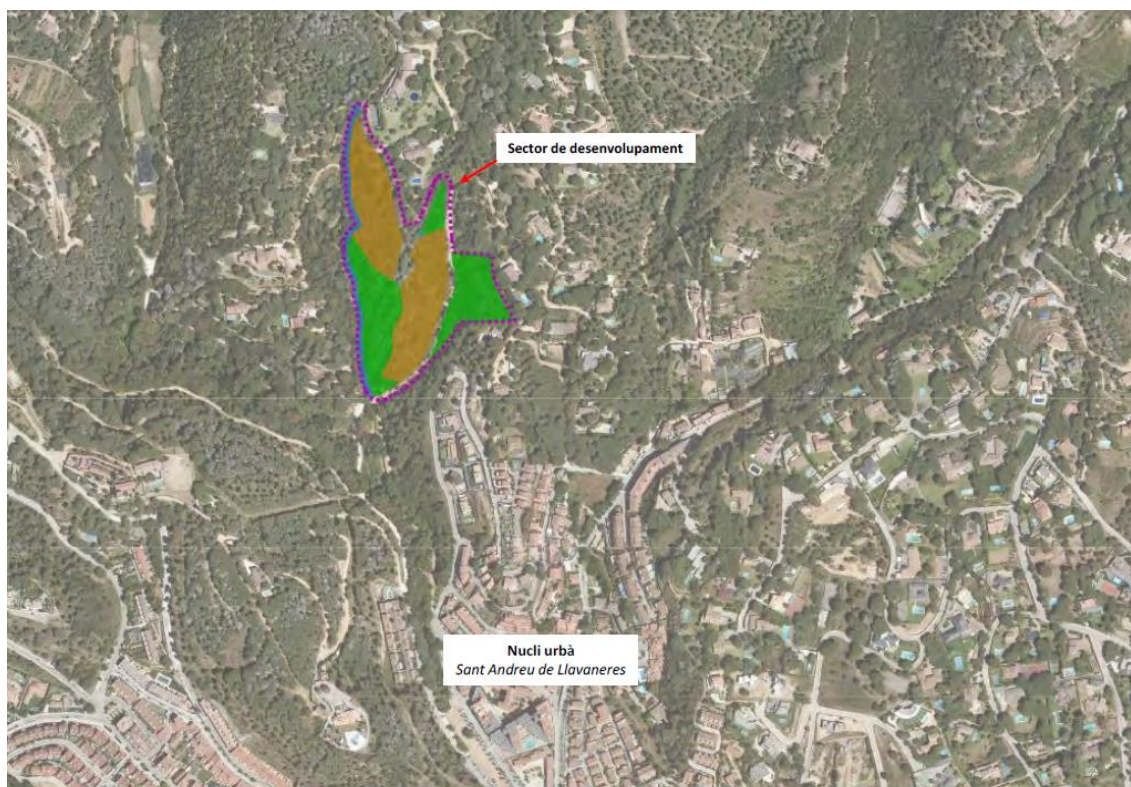
Redactor de l'EAMG: MCRIT

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 Parcial Sector Els Eucaliptus del municipi de Sant Andreu de Llavaneres*.

1. Antecedents

L'objectiu d'aquest el Pla Parcial és la reordenació dels terrenys ubicats per damunt del Turó d'en Llull, i a ponent de la urbanització Onze Pins (al barri de Montalt Catà Grup Betlem), ubicat al sector de muntanya del municipi.

Aquest sector té una superfície de 41.777,22 m². El pla parcial replanteja la posició de la reserva de la zona edificable situada a llevant de la travessia dels Eucaliptus per tal de materialitzar el corredor verd provinent del sector Onze Pins Dalt.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada 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.

El Pla Parcial té una superfície total de sòl d'àmbit de 41.777,22 m², dels quals:

- Hi ha la previsió de construir 12 habitatges, amb un sostre màxim de 6.605 m².
- 14.538 m² de sòl de verd urbà
- La resta del sector correspon a vialitat i a verd privat no edificable.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El càlcul de la nova mobilitat vinculada a l'ús residencial s'ha considerat que en els 12 habitatges hi residirà un màxim de 33 persones.

En relació a la mobilitat vinculada al verd urbà es considera que serà mínima, i s'ha utilitzat una ràtio de 0,5 viatges/100 m² de sòl.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		6.605	12	84		100
zona verda	14.538				727	72
Total					811	172

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

Pel que fa a la distribució modal dels desplaçaments generats, l'estudi ha considerat les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 referents al propi municipi, tant de la mobilitat interna com de connexió. També es descriuen les principals interrelacions municipals en la mobilitat externa. Es considera que tota la mobilitat vinculada a la zona verda es farà en modes no motoritzats, mentre que l'associada a l'ús residencial presentarà un repartiment modal similar al de l'EMQ 2006.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU – BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	57,0%	5,2%	37,8%
Viatges / dia	98	9	65

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

Recomanació 1.

Es recomana considerar una major mobilitat en transport públic o en modes de mobilitat sostenible respecte a la hipòtesi considerada.

4. Mobilitat en vehicle privat

Es fa una descripció de la xarxa viària bàsica de connexió amb el municipi, principalment formada per la C-32 i la N-II, i en segon terme per les carreteres provincials BV-5031 (de connexió est-oest) i BV-5033 (de connexió mar-muntanya).

S'aporta dades de la IMD d'aquestes vies referents a l'any 2017 i es mostra aquesta informació sobre plànol.

En relació a la xarxa viària interna, actualment al sector només hi arriben camins rurals i la via principal d'accés és l'avinguda Turó d'en Llull (que pertany a la xarxa urbana secundària distribuïdora).

L'accés principal des del nucli urbà cap al sector segueixen el recorregut: passeig Jaume Brutau, camí Can Cabot de Munt i connexió amb la travessia Eucaliptus.

S'incorpora informació sobre la situació de l'aparcament en un àmbit proper al sector, indicant si hi ha cap reserva de places per a PMR.

S'aporta el plànol de jerarquització de la xarxa viària interna i externa.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació referent a les intensitats de trànsit i del nivell de servei de la vialitat interna.

Des de l'equip redactor del present informe es vol fer notar que bona part dels vials d'accés i sortida del sector presenta una secció molt inferior a la que s'indiquen a l'article 4 del Decret 344/2006.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG fa una descripció de la xarxa de transport públic existent al municipi, indicant que l'única oferta que pot donar cobertura directa al sector és la línia urbana C22. La parada que dona cobertura al sector, s'ubica a l'avinguda Pau Casals / Onze Pins, en la qual s'aturen 6+6 expedicions en dia laborable, 15+16 en dissabtes i 12+13 als diumenges i festius.

També es fa una descripció del recorregut, la freqüència i l'horari de servei, segons el dia tipus.

S'indica la infraestructura que disposen les parades que donen servei al futur sector, indicant algunes mancances en la mateixa parada o entorn immediat.

En relació al servei de taxi, s'indica que el municipi disposa d'una parada de taxi situada a 2,5 km del sector.

Des de l'equip de redacció **es considera necessari aportar informació de la demanda actual de la línia de transport públic que dona cobertura al sector.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit d'estudi, actualment, no disposa de xarxa per a vianants, únicament compta amb camins rurals. L'EAMG analitza el recorregut entre el sector i la parada de bus de la línia C-22 i també la connexió cap a l'Ajuntament.

El recorregut cap a la parada de bus, està format principalment per un camí sense asfaltar que té una longitud d'uns 650 m fins al límit del sector.

L'accés a l'ajuntament compta amb una distància de 700 m fins al límit del sector, i presenta també una part important del recorregut corresponent a un camí sense asfaltar, així com altres trams amb la vorera inferior a 1,5 m.

En relació a la xarxa pedalable, no hi ha cap infraestructura específica a les proximitats de l'àmbit d'estudi.

Si bé se cita que els pendents són importants, tenint en compte que l'orografia de l'entorn pot condicionar l'accessibilitat dels itineraris per als modes no motoritzats, **es considera necessari descriure el pendent dels itineraris per a vianants i bicicletes de connexió amb el sector i fins al nucli urbà / les parades de transport públic.**

7. Incidència de la mobilitat generada

La mobilitat prevista al sector és de 65 desplaçaments diaris en vehicle privat, que si es té en compte el factor d'ocupació, es converteixen en 50 desplaçaments diaris. Es fa una assignació de la mobilitat generada segons els diferents punts d'accés al sector, donant com a resultat un increment màxim d'entre 1 i 3 vehicles en hora punta.

En relació al transport públic, s'estima un màxim d'1 viatge en hora punta en els dos sentits de circulació, i per tant tot i que es desconeix la demanda actual de la línia, aquest valor suposa un increment totalment assumible pel transport urbà.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera **que cal analitzar la incidència de la mobilitat generada en vehicle privat no només respecte a les carreteres d'accés al sector sinó també en els vials que cal recórrer en l'accés al sector i que compten amb una secció molt estreta** (camins rurals o d'estructura similar).

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a 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.

L'estudi considera la reserva de **24 places per a turismes i 12 per a motocicletes. Complementàriament es preveu una oferta per a 7 places d'aparcament en calçada.**

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis s'indica la dotació prevista segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		6.605,00	48 (66)	24+7 (24)	12 (12)
zona verda	14.538,00		14 (145)		
TOTAL	14.538	6.605	62 (211)	24+7 (24)	12 (12)

En el cas de la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, l'estudi redueix les ràtios tant per l'ús residencial com per la zona verda, donat que es considera sobredimensionat.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta aquesta reducció de places d'aparcament, tenint en compte la demanda prevista, si bé es considera que qualsevol increment motivat per la demanda haurà d'anar a càrrec pel promotor.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a turismes i motocicles, des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva prevista.

L'estudi cita el Reial Decret 1053/2014, però no es pronuncia respecte a la dotació de punts de recàrrega previstos.

9. Mesures correctores

El sector contempla la urbanització dels vials del sector que comptaran amb les següents seccions tipus:

- Carrer de les Oliveres. Es proposa amb una secció tipus de 9,4 m, dels quals 5,4 m correspon a l'espai de la calçada i la resta a la vorera. Es preveu la senyalització S-28 i un límit de velocitat de 20 km/h.
- Un vial cul-de-sac amb una secció de 5,3 m al cantó oest (1,8 m de vorera i 3,5 m de calçada) i 7,8 m a l'est (2,5 m a aparcament, 3,5 m a calçada i 1,8 m a vorera). Es preveu la senyalització S-28 i un límit de velocitat de 20 km/h.
- Una secció de 8,5 m a la travessera dels Eucaliptus repartits en 1,8 m de vorera i 0,8 m de vorera tècnica, i una calçada de 5,9 m. Es preveu la seva senyalització com a zona 30.

En relació al transport es contempla alguna mesura de millora de la senyalització i accessibilitat. En concret en la parada en sentit nord es preveu posar la senyalització vertical i implementar dos passos per a vianants a l'avinguda Onze Pins i Pau Casals. En la parada en sentit sud, s'indica que seria recomanable la senyalització horitzontal del punt de parada.

Així mateix en relació a la bicicleta es recomana regular com a zona 30 el passeig Jaume Brutau

De forma anàloga també es recomana d'ampliar la vorera i alguns passos per a vianants al passeig Jaume Brufau.

Des de l'equip redactor del present informe es considera **necessari complementar aquestes mesures correctores amb d'altres per garantir la mobilitat del sector, especialment pel que respecte a:**

- D'una banda **els nous vials planificats no garanteixen el compliment de les amplades mínimes indicades a l'article 4 del Decret 344/2006.**
- Per altra banda, **es considera que cal garantir l'accessibilitat dels recorreguts al sector en els diferents mitjans de transport.** El cas més significatiu és el recorregut dels vianants, el qual compta amb una part intermitja del recorregut que no es garanteixen les condicions mínimes d'accessibilitat.
- Finalment **cal definir quines són les actuacions que assumeix el sector i que aquestes permetin garantir l'accessibilitat en les diferents xarxes de mobilitat.**

10. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere a partir de l'EMQ de 2006 del Maresme. En dia feiner, les dones tendeixen a utilitzar més el transport públic i els modes no motoritzats que els homes, que tendeixen a usar més el transport privat. Els dissabtes i festius incrementa notablement l'ús del transport privat per part de les dones.

L'estudi no preveu la necessitat d'emprendre propostes específiques, ja que considera que aquest fet no influeix en els aspectes de configuració de la mobilitat de l'àmbit.

Recomanació 3.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana que els promotors incorporin il·luminació suficient en els itineraris de vianants, principalment als passos de vianants, i en les parades de transport públic, així com suficients bancs i zones de descans.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no concreta cap dels costos de les mesures proposades o recomanades. **Resulta necessari la concreció del finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, detallant cadascuna de les mesures.**

12. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla Parcial Sector Els Eucaliptus del municipi de Sant Andreu de Llavaneres*, 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 aportar informació de la demanda actual de la línia de transport públic que dona cobertura al sector.

- Cal descriure el pendent dels itineraris per a vianants i bicicletes de connexió amb el sector i fins al nucli urbà / les parades de transport públic.
- Cal analitzar la incidència de la mobilitat generada en vehicle privat no només respecte a les carreteres d'accés al sector sinó també en els vials que cal recórrer en l'accés al sector i que compten amb una secció molt estreta.
- Cal complementar aquestes mesures correctores amb d'altres per garantir la mobilitat del sector, especialment pel que respecte a:
 - Els nous vials planificats no garanteixen el compliment de les amplades mínimes indicades a l'article 4 del Decret 344/2006.
 - Es considera que cal garantir l'accessibilitat dels recorreguts al sector en els diferents mitjans de transport. El cas més significatiu és el recorregut dels vianants, el qual compta amb una part intermitja del recorregut que no es garanteixen les condicions mínimes d'accessibilitat.
 - Cal definir quines són les actuacions que assumeix el sector i que aquestes permetin garantir l'accessibilitat en les diferents xarxes de mobilitat.
- Resulta necessari la concreció del finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, detallant cadascuna de les mesures.

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