

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del PGOU en el PE4 Can Barnades, PE6 carrer Joan Roig i entorns del pg. del Bellesguard, del Masnou

Municipi del Masnou
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament del Masnou
Redactor de l'EAMG: TRAÇA

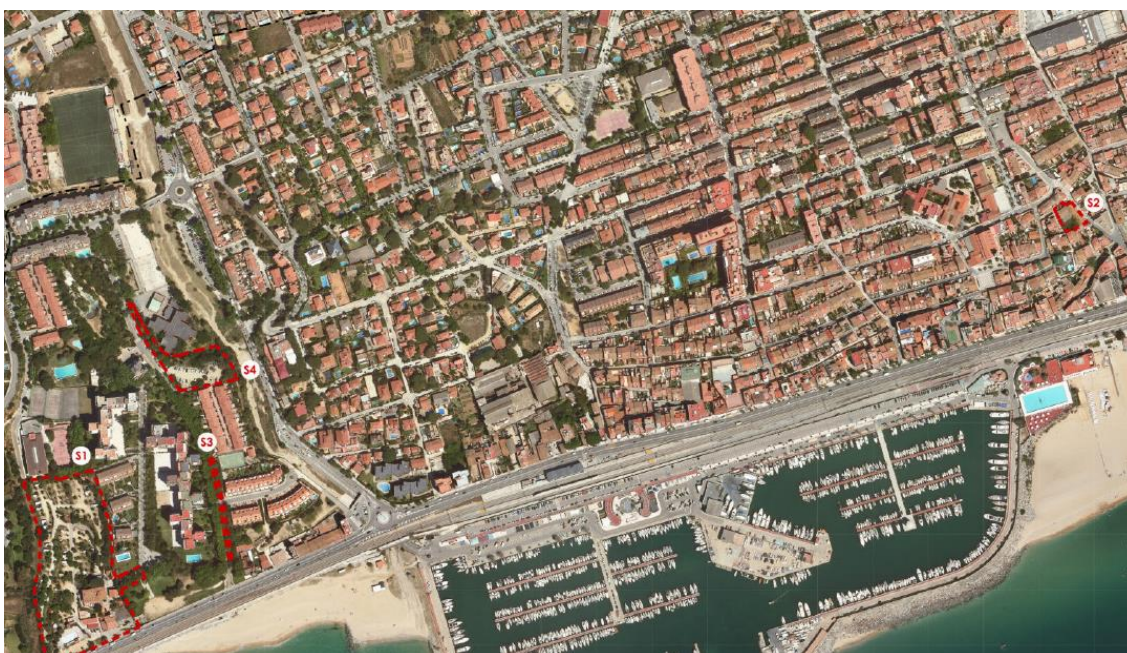
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del PGOU en el PE4 Can Barnades, PE6 carrer Joan Roig i entorns del pg. del Bellesguard, del Masnou.

1. Antecedents

La present Modificació Puntual està conformada per 4 subàmbits (amb una superfície total de 23.218,36 m²):

- El Subàmbit 1 es correspon fonamentalment al sector de sòl urbà no consolidat delimitat pel PGOU "PE4 Can Barnades". Té una superfície de 19.643,14 m². Actualment està ocupat per un càmping.
- El Subàmbit 2 es correspon al sector de sòl urbà no consolidat delimitat pel PGOU "PE6 Can Roig", i abasta una superfície total de 778,68 m²
- El Subàmbit 3 es correspon amb sòl urbà consolidat i de titularitat municipal situat al pg. del Bellesguard I amb una superfície total de 470,02 m²
- El Subàmbit 4 es correspon amb sòl urbà consolidat i de titularitat municipal situat a la part sud de l'Institut mediterrània amb una superfície total de 3.608,37 m².

La figura següent en mostra la seva ubicació dins l'entramat urbà.



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.

Tot i que la modificació abasta 4 subàmbits, només es modifica 2 subàmbits (PE4 Can Barnades i el PE6 Carrer Joan Roig), mentre que els altres dos s'inclouen a l'àmbit de la modificació per tal de reconèixer la realitat física existent en el planejament municipal.

El sector PE4 Can Barnades suposarà principalment la implantació de sòl residencial, zones verdes i equipaments.

Per la seva banda el PE6 Carrer Joan Roig consolida el caràcter d'equipament cultural.

La taula següent mostra les superfícies de sòl i sostre de cada subàmbit.

SUB-ÀMBIT 1 - PE4 Can Barnades			SUB-ÀMBIT 2 - PE6 Fabriqueta		
Residencial	7.631,90	11.785,88	Residencial	71,57	0
Equipaments*	2.459,28	1.623,13	Equipaments*	707,11	467
Espais lliures	7.796,59	--	Espais lliures	0	
SUB-ÀMBIT 3 - PG. del Bellresguard			SUB-ÀMBIT 4 - Institut Mediterrània		
Àmbit 100% viari			Equipaments*	1.794,26	1.184,21
			Espais lliures	1.715,91	

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi la mobilitat generada, aplicant les ràtios de mobilitat que proposa el Decret 344/2006. Aplicant aquestes ràtios la modificació puntual generarà un total de **2.310 desplaçaments**. No obstant això, la nova mobilitat serà inferior, donat que actualment al sector PE4 hi ha un càmping.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	7.703,47	11.785,88	1.179	1.179
altres equipaments	4.960,65	3.274,34	655	655
zona verda	9.512,42		476	476
TOTAL	22.176,54	15.060,22	2.309	2.310

Des de l'equip redactor del present informe accepta l'increment de la mobilitat generada prevista.

S'aporta informació del patró de mobilitat del municipi (repartiment modal, distribució horària dels desplaçaments, àmbit geogràfic), extreta del PMUS del Masnou. Segons aquesta informació, l'EAMG fa la següent proposta de repartiment modal.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	41,1%	10,1%	48,8%
Viatges / dia de màxima demanda	950	233	1.127

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària externa d'accés al municipi, formada principalment per la C-32, la N-II, la carretera BP-5002 i la BP-5026. Per cadascuna d'elles en descriu els punts d'accés i la seva intensitat de trànsit.

De forma anàloga descriu la xarxa viària urbana, jerarquizada en xarxa principal, secundària, veïnal i de prioritat per a vianants. També mostra fotografies de la xarxa viària que confronta amb cadascun dels sectors de l'àmbit d'estudi, i aporta informació sobre la intensitat de trànsit d'alguns carrers i el nivell de servei, a partir de dades extretes del PMUS del Masnou.

Igualment s'adjunta informació sobre l'oferta i demanda d'aparcament al conjunt del municipi (anàlisi per barris).

Recomanació 1.

Es recomana descriure els itineraris d'accés i de sortida de cadascun dels àmbits del sector.

5. Xarxa de transport públic

La xarxa de transport públic del municipi està formada per les dues estacions del servei de rodalies (El Masnou i Ocata), una línia de bus urbà i 10 rutes d'autobús de caràcter interurbà amb parada al municipi (2 nocturnes).

S'aporta una descripció de cadascuna d'elles, i en la major part dels casos s'indica el recorregut, la distància als àmbits, el nombre d'expedicions, els horaris (en els busos interurbans), les condicions d'accessibilitat de l'entorn i informació sobre la demanda actual.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació sobre el servei de taxi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'orografia accidentada del municipi dificulta els desplaçaments a peu en els itineraris mar-muntanya, mentre que els desplaçaments longitudinals al mar són molt més planers. S'indica que l'accessibilitat a les estacions resulta millorable. L'EAMG fa una descripció general de la xarxa d'itineraris per a vianants a partir de la informació del PMUS, i en mostra la seva representació gràfica. També s'aporta informació de la intensitat de vianants a la zona centre.

En relació a la xarxa per a bicicletes, el municipi només disposa d'un carril bici a la zona del passeig Marítim. També s'aporta informació dels punts d'aparcament per a bicicleta existents.

S'inclou gràficament les infraestructures per a la bicicleta properes als sectors.

Recomanació 3.

Es recomana analitzar l'accessibilitat de la xarxa per a vianants 'entorn de cada subàmbit de la modificació puntual de planejament.

7. Incidència de la mobilitat generada

Per calcular la incidència de la mobilitat generada es considera un factor d'hora punta del 9,6% (valor del PMUS), donant com a resultat 90 desplaçaments en vehicles en hora punta, 22 en transport públic i 92 a peu i en bicicleta.

En relació al transport públic, i tenint en compte la proximitat dels principals dos sectors que generaran nova mobilitat a les estacions de ferrocarril, es considera que la xarxa de transport públic tindrà suficient capacitat.

Recomanació 4.

Cal analitzar la incidència de la nova mobilitat respecte a la xarxa del vehicle privat. Tenint en compte que la mobilitat en vehicle privat no és molt important i que actualment ja existeix mobilitat en el sector de major superfície (càmping) es considera aquest requeriment com una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

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.

L'estudi fa el càlcul de les necessitats d'aparcament segons les ràtios del Decret 344/2006, i preveu un total de 463 places (variable segons la tipologia d'equipament que s'implanti).

Per altra banda, preveu un total de 117 places per a turismes i 58 per a motocicletes vinculades als usos residencials.

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
residencial	7.703,47	11.785,88	236 (236)	117 (117)	59 (58)
altres equipaments	4.960,65	3.274,34	33 (133)		
zona verda	9.512,42		95 (95)		
TOTAL	22.176,54	15.060,22	364 (364)	117 (117)	59 (58)

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la previsió d'aparcament realitzat.

Així mateix, l'EAMG també indica que caldrà preveure les infraestructures de recàrrega previstes segons el Reial Decret 1053/2014.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyalava la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines. Donat que cap d'aquests usos està previst a l'àmbit de la modificació puntual de planejament, no es fa cap reserva específica per a la distribució urbana de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

Pel que fa a la mobilitat en transport públic s'indica que els diferents àmbits tenen accés a una bona oferta de transport públic i no es consideren mesures complementàries.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que la modificació puntual del planejament contribueixi a la millora de l'accessibilitat i infraestructura de les parades de transport públic existent** (per exemple la parada ubicada a la N-II just davant del sector PE4).

Xarxa bàsica per a vehicles

No s'aplica cap mesura correctora complementària més enllà de la pròpia urbanització dels subàmbits.

Xarxa de vianants i bicicletes

En relació a la xarxa per a vianants es proposa, una xarxa d'itineraris però no s'aporta una major definició de les seves característiques.

Pel que fa a la bicicleta, l'EAMG parla del carril bici previst a la zona del passeig Marítim entre Badalona i Blanes previst per la Generalitat de Catalunya (en fase d'estudi previ).

Més enllà d'aquesta xarxa d'itineraris supramunicipals, des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que els subàmbits contribueixin amb la construcció de la xarxa d'itineraris ciclables previstos en el PMUS del Masnou** (com a mínim en el nou vial previst al sector PE4).

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de gènere en el vector de la mobilitat, segons dades de l'enquesta de mobilitat de 2011.

També s'incideix que en el projecte d'urbanització de l'àmbit caldrà contemplar aquesta diferència de comportament per gènere, per exemple, garantint una bona il·luminació dels itineraris a peu, en bicicleta i especialment de les parades d'autobús.

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 han d'incorporar les

dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, si bé aquest no és el cas del Masnou.

No obstant això, l'EAMG en fa el càlcul de les emissions dels diferents contaminants.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no quantifica econòmicament les diferents mesures correctores proposades.

Des de l'ATM **es considera necessari la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada.**

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGOU en el PE4 Can Barnades, PE6 carrer Joan Roig i entorns del pg. del Bellesguard, del Masnou*, 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 **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 que la modificació puntual del planejament contribueixi a la millora de l'accessibilitat i infraestructura de les parades de transport públic existent.
- Cal que el sector contribueixi amb la construcció de la xarxa d'itineraris ciclables previstos en el PMUS del Masnou.
- Cal la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

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