

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial de Can Nolla de Premià de Dalt

Municipi de Premià de Dalt
Comarca del Maresme

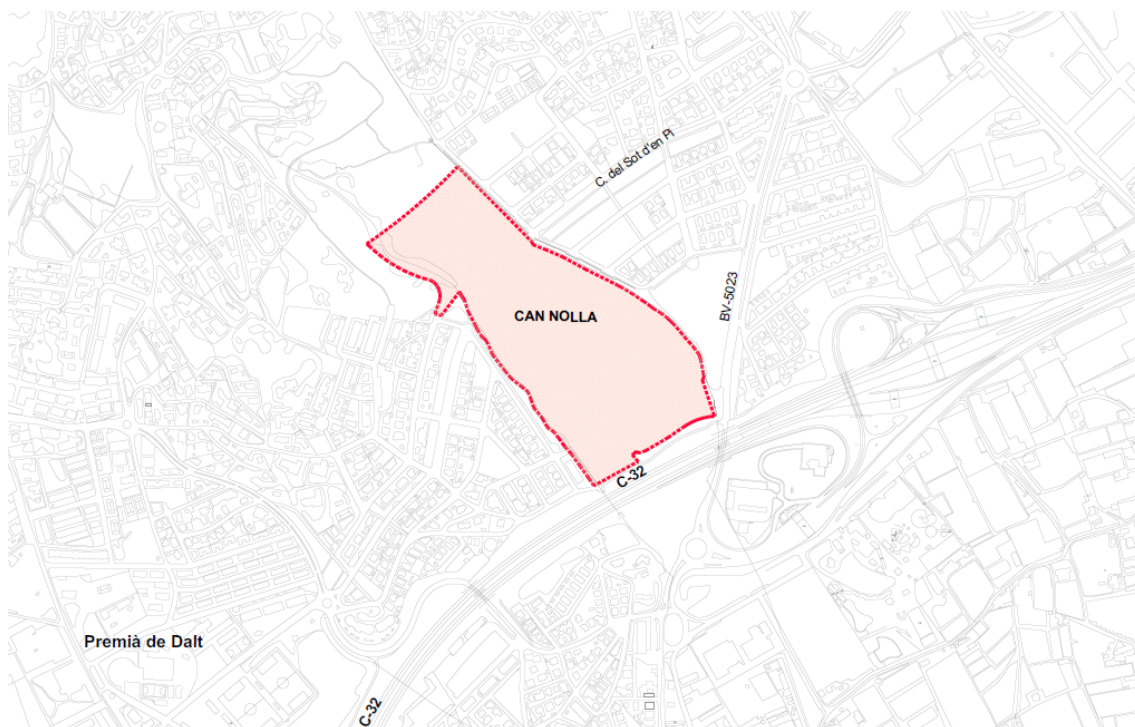
Promotor: Propietaris del sector
Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 de Can Nolla de Premià de Dalt*.

1. Antecedents

El Pla Parcial de Can Nolla s'ubica al municipi de Premià de Dalt. El seu desenvolupament permetrà l'ordenació del sector, el qual compta amb una superfície de 138.634 m². L'EAMG també es planteja com a objectiu justificar la innecessària rotonda nord de la C-32 a la BV-5023 prevista en el plantejament vigent.

L'àmbit d'estudi s'emplaça en una àrea no urbanitzada situada al nord-est del nucli urbà de Premià de Dalt molt pròxim al límit municipal de Vilassar de Dalt, entre l'actual accés a l'autopista dels municipis de Premià de Dalt, Premià de Mar, Vilassar de Mar i Vilassar de Dalt, la carretera BV-5023 o carretera de Premià de Mar, i els carrers del Riu Onyar, l'avinguda Comtal, el carrer Sot d'en Pi, el Torrent de la Cisa, l'avinguda Puigcerdà i la carretera dels Sis Pobles.



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 desenvolupament d'aquest sector permetrà la generació de 34.331 m² de sòl residencial (dels quals 4.428 m², pertanyen al sector hotelier), 12.232 m² d'equipaments i 20.010 m² d'espais lliures o zones verdes. La resta de superfícies previstes com el viari o el sistema hidràulic no generen mobilitat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada, aplicant algunes petites variacions respecte a les ràtios del Decret 344/2006. Conclou que la mobilitat generada serà de **5.530 desplaçaments**, i especifica quina d'aquesta mobilitat correspondrà a treballadors/es.

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)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	32.056,00	29.903,00	280	1.960	1.960
equip. hotelers	40.305,00	4.428,00		443	
altres equipaments	12.232,00	12.232,00		2.446	2.569
zona verda	20.010,00			1.001	1.001
Altres	5.895,00				
Vialitat	28.136,00				
TOTAL	138.634,00	46.563,00		5.850	5.530

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta l'estimació de la mobilitat generada si bé es troba a faltar la incorporació de l'equipament hotelier descrit a la memòria i normativa del planejament.

Recomanació 1.

Es recomana considerar també en l'estimació de la demanda de mobilitat, aquella vinculada a l'establiment hotelier previst, encara que tal com s'indica a l'EAMG, aquest tindrà una mobilitat fonamentalment de cap de setmana i festiu.

L'EAMG fa la següent proposta de repartiment modal.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	38,6%	10,5%	50,9%
Viatges / dia de màxima demanda	2.133	581	2.816

Per convertir els desplaçaments a nombre de vehicles, l'estudi considera un factor d'ocupació d'1,6 per la mobilitat associada als equipaments i 1,2 en la resta, donant com a resultat 2.018 nous vehicles a la xarxa viària.

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

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu els punts de connexió viària del sector, i mostra sobre plànol els eixos de la xarxa principal, secundària i veïnal del seu entorn. S'indica que es tracta d'una zona de molt baixa densitat i amb intensitats de trànsit reduïdes.

També mostra sobre plànol els actuals sentits de circulació entorn del sector.

S'ha caracteritzat la demanda a partir dels aforaments automàtics de la carretera BV-5023 de l'any 2017 i de diferents aforaments manuals realitzats l'any 2015 (a la rotonda BV-5023 amb el carrer Sot d'en Pi i a la BV-5023 amb el Camí de Can Nolla). Per la carretera BV-5023 hi passen més de 23.000 vehicles/dia, mentre que pels vials d'accés al sector de Can Nolla, les intensitats de trànsit són molt baixes. L'EAMG determina que el nivell de servei de la BV-5023 és D (nivell 4 sobre 6).

Així mateix, l'estudi cita l'informe de transports terrestres emès pel Servei Territorial de Carreteres de Barcelona en data del 18 de juny del 2018, segons el qual es considerava innecessària la construcció de la rotonda situada al nord de la C-32 de la BV-5023 en la intersecció amb Can Nolla.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació referent a la demanda, més actualitzada.

5. Xarxa de transport públic

El sector està cobert pels serveis de bus interurbà.

Es fa una descripció de l'oferta de transport ferroviari més proper (l'estació de Premià de Mar, localitzada a uns 3 km del sector) i es detalla el recorregut i freqüència.

En relació al bus interurbà, a prop de l'extrem sud-est del sector hi ha la parada de bus interurbana, en la qual s'aturen 3 línies: C3/4 Barcelona – Premià de Mar – Vilassar de Dalt (amb 21+23 expedicions diàries), C-6 Barcelona – Cabrils (5+5 expedicions) i C-30 Mataró – Vilassar de Dalt (18 expedicions per sentit).

S'aporta informació de la freqüència, recorregut i horari de funcionament de les línies.

També s'aporta informació per mitjà de treball de camp del nivell d'ocupació d'aquestes línies en hora punta, en les quals es fixa una ocupació màxima del 75%.

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

Recomanació 3.

Es recomana aportar informació respecte al servei de taxi amb cobertura al sector.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Actualment l'àmbit objecte d'estudi no està urbanitzat.

L'EAMG descriu l'orografia de l'àmbit, amb un pendent pronunciat cap a l'oest i un pendent moderat nord-sud.

Els itineraris d'accés es fa a partir dels carrers del riu Llobregat i la carretera de Premià de Mar. Els carrers del riu Onyar, la carretera dels Sis Pobles, el carrer Noguera Pallaresa, el carrer del Sot d'en Pi, Lluís Jordà i Cardona i l'avinguda de Comtal són la resta d'eixos que uneixen l'àmbit amb les zones urbanes de l'entorn.

Es mostra sobre plànol l'amplada de les voreres dels vials de l'entorn (en general compten amb forces mancances). El desenvolupament del sector permetrà millorar la connexió a peu entre Vilassar de Dalt i Premià de Dalt. Totes les voreres del sector comptaran amb una amplada lliure de pas superior a 1,8 m.

Recomanació 4.

Es recomana aportar una informació més detallada de les característiques dels recorreguts d'accés a les parades de transport públic i altres polaritats de l'entorn.

En relació a la bicicleta, no hi ha cap infraestructura existent a Premià de Dalt, i en canvi dins del terme municipal de Vilassar de Dalt, hi ha un carril bici bidireccional al costat de la BV-5023. S'adjunta el plànol i les fotografies d'aquest carril bici. Els vials de l'entorn del sector són de baixa densitat i per tant la bicicleta pot circular en cohabitació amb el vehicle privat.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG calcula el nivell de servei de la carretera BV-5023 tenint en compte la nova mobilitat del sector. Amb la nova mobilitat el nivell de servei de la carretera empitjora respecte a l'actual, assolint un nivell E en hora punta. No obstant això, l'EAMG fa una proposta de reordenació dels sentits de circulació que permetrà reduir en part aquest impacte, si bé no calcula l'impacte que pot tenir aquesta reordenació dels sentits de circulació en el nivell de servei de la carretera.

Recomanació 5.

Es recomana aportar una informació més detallada de l'impacte que tindrà la reordenació dels sentits de circulació proposats sobre el nivell de servei de la carretera BV-5023.

Per altra banda, des de l'equip redactor del present informe **no es considera justificat un dels objectius que planteja l'EAMG: "la innecessària rotonda nord de la C-32 a la BV-5023 prevista en el plantejament vigent", donat que per donar-hi resposta caldria analitzar en detall l'actual comportament de la rotonda de la carretera BV-5023 amb l'accés a la C-32.**

Pel que fa al **transport públic**, s'indica que el sector compta amb 94 expedicions per sentit, disposant en hora punta de 175 places disponibles per sentit, mentre que la demanda en hora punta és de 146 viatges. Des de l'equip redactor del present informe no s'accepta aquests valors donat que es considera dins l'oferta amb cobertura al sector la línia C-12, que si bé és possible la intermodalitat amb alguna de les línies amb parada al sector, no té cap parada ubicada a menys de 1.000 metres de l'àmbit. Per tant **caldrà**

avaluar la incidència de la mobilitat generada en el transport públic sense tenir en compte la línia C-12.

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 de turismes a partir d'una ràtio d'1,5 places d'aparcament per habitatge (420 places per a turismes en total), complementades amb 218 places d'aparcament en calçada. De les places a la via pública es preveu una dotació d'1 plaça PMR i 1 plaça elèctrica per cada 40 (en total 6 de cadascuna d'elles). Des de l'equip redactor del present informe es recorda que també donar compliment al RD 1053/2014 en relació a la previsió de punts de recàrrega dins dels habitatges.

Recomanació 6.

Es recomana reduir la dotació d'aparcament per a turismes, ajustant-la a la demanda prevista.

En relació a l'aparcament per a bicicletes se segueix parcialment les ràtios del Decret 344/2006, si bé en la zona verda l'EAMG considera oportú rebaixar aquesta dotació i aplicar una reserva d'aparcaments cada 300 metres.

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)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	32.056,00	29.903,00	280	560 (344)	280	140
equip. hotelers	40.305,00	4.428,00		44		
altres equipaments	12.232,00	12.232,00		122 (122)		
zona verda	20.010,00			200 (200)		
TOTAL	138.634,00	46.563,00		927 (666)	280 (632)	140 (0)

Des de l'equip redactor del present informe no s'accepta les reserves d'aparcament previstes. **Es considera necessari preveure les ràtios del Decret en els aparcaments per a bicicletes per als usos residencial, hotel i equipament.** En el cas de la zona verda, s'accepta la reducció proposada sempre que sigui ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.

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. Tenint en compte que no es preveu cap dels usos indicats, l'EAMG no estableix cap reserva específica.

10. Mesures correctores

L'estudi mostra les seccions de la xarxa viària proposada. Tots els vials tindran seccions de 10-12 m, excepte la carretera dels Sis Pobles que tindrà una secció de 20 m. L'estudi proposa les següents mesures correctores:

Xarxa de vianants i bicicletes

En relació a la xarxa per a vianants es proposa:

- Totes les voreres tindran una amplada superior a 1,8 m i es garantirà les condicions d'accessibilitat fixades per la normativa vigent. Aquesta vialitat permetrà la connexió entre Vilassar de Dalt i Premià de Dalt. El pendent mitjà d'aquesta xarxa se situa per sota del 8%.
- Creació d'itineraris segurs per connectar els habitatges amb la parada de bus de la BV-5023 (recorreguts per zones verdes).

En relació a la bicicleta es proposa localitzar un carril bici bidireccional en vorera a la carretera dels Sis Pobles amb una secció de 2 m, si bé aquest vial, ha de tenir continuïtat cap a Premià de Dalt i Vilassar de Dalt.

Recomanació 7.

Es recomana ubicar l'espai per a la bicicleta a la calçada i per altra banda comptar amb una secció que s'ajusti a l'indicat per les guies disseny de vies ciclistes de Catalunya publicades.

També es recomana que l'itinerari per als modes no motoritzats localitzat a la zona verda del sector, connecti amb el carril bici existent a la carretera BV-5023.

Xarxa de transport públic

L'EAMG indica que aprofitant l'obertura de la Carretera de Sis Pobles, es recomana als serveis tècnics de l'Ajuntament de Premià de Dalt una revisió del traçat actual de la línia C-3 / C-4, de forma que aquesta o una nova línia pugui passar per la carretera dels Sis Pobles, fet que milloraria la cobertura del transport públic a Can Nolla i a les urbanitzacions de Premià de Dalt. Per implementar aquesta actuació caldrà habilitar dues noves parades.

Des de l'equip redactor del present informe, es considera que **aquesta actuació (desviament de les línies de bus de la carretera BV-5023) ha de comptar amb el vistiplau del titular del servei, i en tot cas resulta necessari el càlcul del cost del dèficit vinculat a aquest desviament de traçat.**

Així mateix, **cal preveure mesures complementàries per (d'acord i com s'indica a l'apartat 7 d'aquest informe) disposar de suficient capacitat per absorbir la nova mobilitat generada en transport públic (increment de la freqüència, millora de la infraestructura de la parada en sentit nord...).**

Xarxa bàsica per a vehicles

L'obertura de la connexió entre Premià de Dalt i Vilassar de Dalt a través de Carretera dels Sis Pobles, pot suposar majors intensitats de trànsit en la rotonda de la BV-5023 amb el carrer del Sot d'en Pi. Per minimitzar aquest impacte l'EAMG proposa ordenar el nou viari de forma que permeti la circulació perifèrica a la parcel·la i simultàniament connectar a través d'aquesta circulació perifèrica la Carretera dels Sis Pobles amb la BV-5023 a través de Carrer Riu Onyar, Carrer Riu Llobregat, i Camí de Can Nolla (en sentit cap a la BV-5023). En sentit invers, l'itinerari podria produir-se pel carrer de Lluís Jordà Cardona i av. Comtal i connectant també amb la carretera dels Sis Pobles.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorporar dades de gènere en el vector de la mobilitat, a partir de les dades de l'enquesta de mobilitat quotidiana de 2006 i de l'EMEF de 2017.

Així mateix, com a mesura correctora s'indica que el promotor instal·larà il·luminació per tal que la zona sigui més segura i, reforçarà l'enllumenat del vial públic i dels itineraris fins a les principals parades de transport públic. També s'incorporarà grups de bancs cada 100 m de distància en els itineraris per vianants per millorar la comoditat en els desplaçaments i donar servei tant al barri com a dones embarassades o gent gran.

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 de Premià de Dalt.

No obstant això, l'EAMG en fa el càlcul segons la metodologia AMBIMOB.

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 *pel Pla Parcial de Can Nolla de Premià de Dalt*, 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:

- No es considera justificat l'objectiu relacionat amb "la innecessària rotonda nord de la C-32 a la BV-5023 prevista en el plantejament vigent", donat que per donar-hi resposta caldria analitzar en detall l'actual comportament de la rotonda de la carretera BV-5023 amb l'accés a la C-32.
- Cal avaluar la incidència de la mobilitat generada en el transport públic sense tenir en compte la línia C-12 (que no dóna servei directe al sector).
- Cal preveure les ràtios del Decret en els aparcaments per a bicicletes per als usos residencial, hotel i equipament. En el cas de la zona verda, s'accepta la reducció proposada sempre que sigui ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.
- L'actuació relacionada amb el desviament de les línies de bus de la carretera BV-5023, ha de comptar amb el vistiplau del titular del servei, i en tot cas resulta necessari el càlcul del cost del dèficit vinculat a aquest desviament de traçat.
- Cal preveure mesures complementàries per disposar de suficient capacitat per absorbir la nova mobilitat generada en transport públic (increment de la freqüència, millora de la infraestructura de la parada en sentit nord...).
- 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