

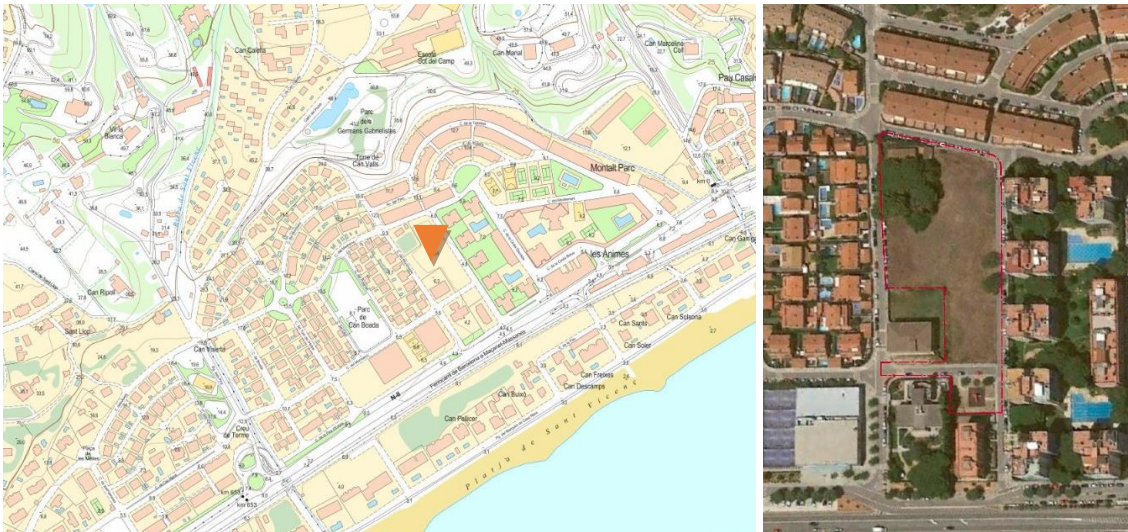
Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació de les Normes Complementàries i Subsidiàries de Planejament de Sant Vicenç de Montalt. Àmbit delimitat pel passatge Costa Daurada (carrer Maresme) i pels carrers Costa Daurada, Montnegre i Pica d'Estats (UA 9.1)

Municipi de Sant Vicenç de Montalt
Comarca del Maresme
Promotor: Ajuntament de Sant Vicenç de
Montalt
Redactor de l'EAMG: A52 Taller
d'arquitectura i urbanisme

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 la Modificació de les Normes Complementàries i Subsidiàries de Planejament de Sant Vicenç de Montalt. Àmbit delimitat pel passatge Costa Daurada (carrer Maresme) i pels carrers Costa Daurada, Montnegre i Pica d'Estats (UA 9.1).*

1. Antecedents

L'àmbit d'aquesta Modificació està delimitat pel passatge Costa Daurada (carrer Maresme) i pels carrers Costa Daurada, Montnegre i Pica d'Estats. Té una superfície de 8.736m² de sòl urbà i se situa en un àmbit proper a la carretera N-II.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació de les Normes Complementàries i Subsidiàries de Planejament de Sant Vicenç de Montalt. Àmbit delimitat pel passatge Costa Daurada (carrer Maresme) i pels carrers Costa Daurada, Montnegre i Pica d'Estats (UA 9.1).*, 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'aquesta modificació de planejament suposarà la implementació de:

- 45 nous habitatges
- 1.747,21 m² de superfície comercial
- 1.938 m² de verd urbà (valors diferents en la documentació aportada).

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

L'estudi de mobilitat de la *Modificació de les Normes Complementàries i Subsidiàries de Planejament de Sant Vicenç de Montalt. Àmbit delimitat pel passatge Costa Daurada (carrer Maresme) i pels carrers Costa Daurada, Montnegre i Pica d'Estats (UA 9.1)*, analitza la mobilitat generada, segons les ràtios del Decret 344/2006.

L'estudi estima que es generarà un total de **1.272 viatges/dia**, dels quals 874 corresponen als establiments comercials.

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. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	4.734,47	4.368,01	45	315	315
comercial		1.747,21		874	874
zona verda	1.938,00			97	83
Altres	45,00				
Vialitat	2.031,42				
TOTAL	8.748,89	6.115,22	45,00	1.286	1.272

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

L'estudi fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada a partir de l'EMQ de 2006. El repartiment modal resultant és el següent:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	56,0%	6,4%	37,7%
Viatges / dia de màxima demanda	712	81	479

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal previst, si bé, si es compara amb el repartiment modal considerat en l'EAMG del POUM del municipi, la quota modal de transport públic és sensiblement inferior. Així mateix, si es tracta d'una figura de planejament que no comptin planejament derivat posterior (i, per tant, no hi hagi cap EAMG a posteriori que ho avaluï) es recomana d'utilitzar, per a l'ús comercial, les ràtios de la publicació Indicadors de Mobilitat als grans equipaments comercials.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal d'accés al municipi (C-32, N-II), la xarxa principal secundària (BV-5031, BV-5034) i la xarxa local principal (formada pel Camí del Pedró, Passeig dels Pins, Avinguda Montalnou, Riera i Torrent del Gorg). També fa una mínima descripció dels itineraris d'entrada i de sortida al municipi.

Es mostra sobre plànol la xarxa principal de connexió externa i de connexió local.

En relació a les vies supramunicipals, s'aporta informació referent als alguns aforaments de trànsit de l'any 2010.

Des de l'equip redactor del present informe, es recomana aportar informació referent a la demanda i nivells de servei actuals del viari entorn de l'àmbit d'estudi. També es recomana aportar informació referent als itineraris d'accés i de sortida de l'àmbit de la modificació puntual. Finalment, tenint en compte que durant els darrers anys, part de l'àmbit de la modificació ha funcionat com a zona d'aparcament també es recomana d'aportar informació referent a la situació de l'aparcament de l'entorn.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic del municipi, la qual està formada per la línia C21 de bus urbà (uneix el municipi amb l'estació de tren de Caldes d'Estrac), la línia C-20 interurbana i la N-82 nocturna, i la línia ferroviària R1 amb parada a Caldes d'Estrac. S'aporta una mínima informació de les expedicions diàries i s'adjunta també un plànol del recorregut i punts de parada de les diferents línies dins del nucli urbà.

No s'aporta informació referent a la distància en el recorregut des del sector als diferents punts d'accés al transport públic, ni de la seva accessibilitat. Tampoc s'aporta informació referent a la demanda actual dels serveis de transport públic.

Cal aportar informació referent als recorreguts d'accés del sector cap a l'oferta de transport públic i de si es tracta de recorreguts accessibles a peu. L'EAMG indica que actualment hi ha d'amplada variable entre 1,1 i 2,8 m per connectar amb l'oferta de transport públic, però no estableix una major concreció.

6. Mobilitat a peu i bicicleta

L'estudi descriu diferents itineraris pacificats de la vialitat interna (passeig dels Geranis, passatge de les Heures, passatge de Can Gasull, passatge dels Rosers i carrer del Puniol), però tots ells es troben molt allunyats del sector.

Resulta necessari descriure quines són les condicions dels itineraris per a vianants (i bicicletes) que donen servei al sector i les seves condicions d'accessibilitat (amplada, passos per a vianants...).

7. Incidència de la mobilitat generada

Xarxa viària

L'estudi considera que la modificació generarà 479 nous viatges en vehicle privat a l'àmbit d'estudi, i que d'aquests uns 150 (per sentit) recorreran la carretera N-II.

Des de l'equip redactor del present informe es considera necessari de fer una anàlisi més detallada de l'impacte de la nova mobilitat sobre la xarxa viària (tenint en compte la demanda actual, analitzant els punts d'accés, nivells de servei, cues...). No obstant això, tenint en compte demanda prevista al sector es considera una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

Xarxa de transport públic

L'EAMG preveu que a l'àmbit es generin 81 nous viatges en transport públic. L'estudi no fa una correcta avaluació de la nova mobilitat sobre la xarxa de transport públic.

Des de l'equip redactor del present informe es considera necessari avaluar correctament la nova demanda de mobilitat sobre la xarxa de transport públic. No obstant això, tenint en compte l'oferta existent i la demanda prevista al sector es considera 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 la calçada, el Decret obliga a reservar places 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'estudi estima segons les ràtios del Decret l'estacionament de bicicletes, turismes i motocicletes, i en aquests dos darrers també hi suma els requeriments segons la normativa municipal. Preveu un total de **124 places per a bicicletes, 79 per a turismes i 48 per a motocicletes**.

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	Sòl (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	4.734,47	4.368,01	45	90 (90)	45 (45)	23 (23)
comercial		1.747,21		17 (17)	0 (17)	0 (17)
zona verda	1.938,00			19 (17)	0 (17)	0 (8)
TOTAL	8.748,89	6.115,22	45	127 (124)	45 (79)	23 (48)

L'EAMG no preveu la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com dicta el Reial Decret 1053/2014, ni tampoc fa cap esment a la dotació de places PMR.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que **serà necessari de disposar de punts de recàrrega elèctrica i places PMR en les zones d'aparcament previstes i d'acord amb la normava vigent.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006, en l'article 6.3 incorpora que cal establir una reserva de places de càrrega i descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu).
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² d'ús d'oficines.

Així mateix, l'article 6.1 del Decret indica que en l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar.

L'Estudi indica una previsió de reserva de 2 places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies a la via pública, si bé no s'indica quina serà la seva localització.

10. Mesures correctores

L'EAMG indica diferents mesures correctores previstes al POUM o altres projectes que poden millorar la mobilitat en aquest àmbit (per exemple el Pla Especial urbanístic de la carretera N-II). No obstant això, no s'ha pogut comprovar l'existència de mesures correctores vinculades al propi àmbit i que puguin afavorir una mobilitat més sostenible i segura.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari contemplar diferents mesures correctores relacionades amb la mobilitat vinculades al desenvolupament d'aquest àmbit.** A tall orientatiu s'anomenen les següents:

- Garantir les seccions i amplades dels vials indicats a l'article 4 del Decret 344 (per exemple 3 dels vials que envolten l'àmbit de la modificació de planejament no disposen de vorera o està sense urbanitzar).

- Disposar de passos per a vianants i garantir que aquests siguin accessibles. Segons l'observació per mitjà de visors i imatges de l'àmbit d'estudis, actualment hi manquen passos per a vianants i alguns d'ells no són accessibles.
- Cal disposar de la senyalització corresponent dels itineraris de convivència de la bicicleta amb el trànsit motoritzat.
- Cal avaluar si resulta oportú disposar d'un punt de parada de la línia de bus C-21/C-22 donat que passa per l'interior de l'àmbit.
- Cal donar resposta a les diferents condicions fixades en el present estudi i que suposen l'aplicació de mesures correctores.

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'EAMG inclou dades disponibles de l'EMQ de 2001 referents a la mobilitat i gènere en l'àmbit de la RMB.

Des de l'equip redactor de present informe es recomana d'aportar dades més recents i territorialment més representatives de la mobilitat i gènere, així com preveure mesures correctores adreçades als col·lectius més vulnerables.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no comptabilitza el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, ni fa cap esment al respecte.

13. Conclusions

Es considera que l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la *Modificació de les Normes Complementàries i Subsidiàries de Planejament de Sant Vicenç de Montalt. Àmbit delimitat pel passatge Costa Daurada (carrer Maresme) i pels carrers Costa Daurada, Montnegre i Pica d'Estats (UA 9.1)*, 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte abans de la redacció dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal aportar informació referent als recorreguts d'accés del sector cap a l'oferta de transport públic i de si es tracta de recorreguts accessibles per al vianant.
- Cal descriure quines són les condicions dels itineraris per a vianants (i bicicletes) que donen servei al sector i les seves condicions d'accessibilitat.
- Cal disposar de punts de recàrrega elèctrica i places PMR en les zones d'aparcament previstes i d'acord amb la normava vigent.
- Cal preveure diferents mesures correctores relacionades amb la mobilitat vinculades al desenvolupament d'aquest àmbit (vianant, bicicleta, transport públic...).
- Cal aportar una proposta de finançament 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