



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic SUD-6 "Sector industrial d'activitats econòmiques i industrials"

Municipi de Calella

Sol·licitant: Ajuntament de Calella

Promotors: GESTVIA, SLU.

Redactors de l'EAMG: IDOM

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 del Pla Parcial Urbanístic SUD-6 "Sector industrial d'activitats econòmiques i industrial", a Calella.

1. Antecedents

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Calella (POUM) es va aprovar definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme en sessió celebrada el dia 19 de gener del 2005. Aquest nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Calella proposa, entre d'altres, que el sector de sòl urbanitzable delimitat SUD- 6. Sector "Industrial" d'activitats econòmiques i industrials, es pugui transformar en sòl urbà mitjançant la tramitació d'aquest Pla Parcial Urbanístic.

L'àmbit d'actuació d'aquest Pla Parcial Urbanístic està conformat per tres sectors discontinus (SUD-6(1), SUD-6(2) i SUD-6(3). La superfície del SUD-6. Sector "Industrial" d'activitats econòmiques i industrials segons el POUM vigent es de 234.800 m² i segons la delimitació real feta a partir de l'aixecament topogràfic, POUM, propietats i proposta d'ordenació d'aquest la Parcial és de 240.432,88 m². D'aquesta superfície total, corresponen 58.636,72 m² al SUD-6(1), 84.948,15 m² al SUD-6(2) i 96.848,01 m² al SUD-6(3).

L'ús i estat actual dels terrenys i edificacions existents dins l'àmbit és divers: hi ha sòl agrícola, industrial i residencial.

El sòl comprès a l'àmbit d'aquest Pla Parcial Urbanístic comprèn diverses propietats. L'Ajuntament de Calella, ateses les seves competències i el sistema d'actuació previst en el POUM vigent, que és el de reparcel·lació amb la modalitat de cooperació, va acordar conferir a l'empresa municipal Gestió Viària, SLU (GESTVIA) la condició d'administració actuant, d'acord amb el que s'estableix a l'article 23 del TRLUC, i amb aquesta condició formula el present PPU.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic SUD-6 "Sector industrial d'activitats econòmiques i industrial" 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.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 139.612,58 m² de sostre industrial,
- Dos equipaments al SUD 6.3 amb una superfície total de 12.701,68 m²
- Es destinen 67.611,30 m² a espais lliures.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del Pla Parcial generarà **9.521 desplaçaments/dia, 4.760 per sentit**, sense tenir en compte la mobilitat generada per la zona verda.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, que assumeix els mateixos però no considera la zona verda:

PP-SUD 6 Calella	Àrea (m ²)	Sostre edificable productiu (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
terciari - industrial		139.612,58	6.981	6.981
equipaments		12.701,68	2.540	2.540
zona verda	67.611		3.381	-
TOTAL		152.314,26	12.902	9521

El volum estimat de viatges que poden generar les noves **activitats industrials** del sector és **6.981 viatges/dia**.

Per altra banda els **equipaments** poden generar **2.540 viatges/dia**, tot i que des de l'estudi de mobilitat s'indica que per la seva localització no es preveu que atreguin molts viatges, i que per tant aquest valor estimatiu es considera molt per sobre del que segurament serà a la realitat.

Respecte el volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, representa **3.381 viatges/dia**, però l'Estudi de mobilitat els ha considerat nuls, justificant que aquestes zones verdes no són generadores de desplaçaments per les seves característiques, al no estar pensades com a zones d'esbarjo ni visita.



L'estudi considera que la nova mobilitat generada a la zona de desenvolupament del Pla Parcial es comportarà de forma similar a la del conjunt del municipi pel què fa a orígens interns (56%) i externs (44%), a excepció dels desplaçaments als equipaments que es consideren tots interns.

L'Estudi també suposa que la distribució modal actual de Calella es manté al nou sector (segons l'EMO 2001), tant la interna com la de connexió amb destinació Calella. No obstant això, es preveu una reducció important del mode a peu, donades les característiques topogràfiques i d'ubicació dels sectors, i en especial els sectors SUD-6(2) i (3), respecte la xarxa urbana del municipi. Els càlculs dels desplaçaments interns previstos pels diferents modes no estan del tot clars.

L'estudi calcula l'increment de vehicles, segons una ocupació mitjana de 1,2 pers/veh. El càlcul dels vehicles corresponents als desplaçaments interns torna a no ser clar. En qualsevol cas l'ordre de magnitud és el més alt que es podria tenir en compte.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi defineix la xarxa viària d'accés als sectors.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta el pas pel municipi d'una línia de ferrocarril, i diverses línies d'autobusos interurbanes així com internacionals.

No esmenta l'oferta dels serveis (horari, interval de pas, distància al sector).

6. Mobilitat a peu

L'estudi no fa cap referència a la situació actual dels vianants a l'àmbit d'estudi.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi no fa cap referència a la situació actual de la bicicleta a l'àmbit d'estudi.

8. Incidència de la mobilitat generada

Segons el càlcul de l'estudi hi haurà un increment de 3824 vehicles/dia: 2046 vehicles/dia per desplaçaments interns i 1778 vehicles/dia per desplaçaments externs.

L'estudi considera que els desplaçaments externs es repartiran equitativament entre les dues principals vies d'accés al municipi: la N-II i l'autopista.



No s'analitza la incidència de la mobilitat generada sobre el transport públic.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Utilitzant els valors de l'annex II del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim:

PP-SUD 6 Calella	Aparcament bicicletes / segons m ²	Total aparcaments bicicleta
terciari - industrial	1.396	1.396
equipaments	127	127
zona verda	676	0
TOTAL	2.199	1.523

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos terciaris (oficines i industrial) i per als equipaments. En concret, cal reservar en total **1.523 places per a bicicletes** (1 plaça d'aparcament per cada 100m² de sostre en els dos casos). L'estudi de mobilitat torna a justificar que les places per a bicis en zones verdes no són necessàries per les seves característiques.

Respecte les places destinades a **aparcament de turismes**, el POUM de Calella preveu l'obligatorietat de dotar de:

Fora de la via pública:

- 1 plaça/100m² de superfície construïda d'equipament
- 1 plaça/200m² de superfície construïda d'ús industrial

A la via pública:

- 1 plaça/100m² de sòl ocupat d'ús industrial

Per tant en via pública es reserven 90 places al sector SUD-6.1, 267 places al sector SUD-6.2, i 318 places al sector SUD-6.3.

En relació als **aparcaments per a motocicletes**, no es fa cap recomanació ni supòsit de reserva de places.

Finalment les places d'aparcament de bicicleta per als usuaris dels nous equipaments seria convenient situar-los el més a prop dels accessos, o bé dintre del recinte per millorar la seguretat, sempre que les dimensions i la distribució de l'equipament, així com la tipologia d'ús, ho permetin.

Quant a **càrrega i descàrrega** al sector 6.1, a causa de què es troba en continu del teixit urbà i per la diferenciació d'activitat productiva respecte als altres dos sectors, es



reserven 12 places a la xarxa viària, agafant com a referència el rati del Decret per a usos d'oficines (1 plaça per cada 2000 m² de sostre d'ús d'oficines). Es mostra la localització d'aquestes places en un plànol.

10. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi proposa la modificació del servei d'autobús entre Calella i Pineda de Mar. El perllongament del recorregut és de 0,85 km per donar cobertura al sector SUD-6.1, i es proposa que es faci en les 25 expedicions diàries del servei. Per tal de donar cobertura als sectors SUD-6.2 i SUD-6.3, es proposa que s'allargui el recorregut (5 km més des del SUD-6.1) en 9 de les expedicions diàries, coincidint amb els horaris d'entrada i sortida dels treballadors.

La redacció del present informe entén que aquesta proposta necessita incorporar un informe favorable de l'administració titular del servei Calella – Pineda de Mar, atès que la proposta afecta a un servei que no és de titularitat municipal. A més la proposta de recorregut en una sola línia no sembla massa incentivadora de l'ús del transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi defineix quina serà la nova vialitat i les amplades dels vials. La xarxa viària principal per a vehicles, està definida pel conjunt de vials de connexió de les tres zones, vials 8, 9 i 15, així com pels vials 1, 16 i 17. Esdevenen estructuradors de les zones que travessen a més de servir de connexió amb la resta de xarxa viària principal del municipi. La resta de la vialitat de l'àmbit és de caire intern, assumint tan sols el paper de via d'entrada cap a les zones que conformen el propi pla parcial.

Es grafia en un plànol.

Xarxa de vianants

L'estudi incorpora els paràmetres de planificació de distribució de l'espai viari: 2m de vorera útil mínim.

En el Vial 9 (entre el sector SUD-6.1 i el sector SUD-6.2 hi ha una discontinuïtat per als vianants degut a la presència d'un túnel. Aquesta discontinuïtat però no suposa un aïllament de cap de les zones respecte el teixit urbà, en trobar-se connectades totes elles a la xarxa principal de vianants del municipi.

Xarxa de carrils bicicleta

Es preveu un eix ciclable al Vial 1 (pendent del 6%), al llarg de la riera de Capaspre, connectant el sector SUD-6.1 amb el cas urbà, passant pel sector SUD-4. No es concreta com serà aquest eix ciclable.



L'estudi recomana no estendre la xarxa bàsica per a bicicletes més enllà del sector SUD-6.1, no arribant per tant al SUD-6.2 ni al SUD-6.3, justificant-ho amb el pendent i la llunyania al casc urbà.

- Caldria aprofundir en la proposta de xarxa per a bicicletes. No s'acaba d'entendre que no hi hagi cap possibilitat de connectar el sector 6.2 i 6.3 amb la xarxa urbana. La redacció del present informe considera que el sector SUD-6.3 ha d'estar connectat al SUD-6.1 de forma segura per a les bicicletes en tractar-se d'una distància entre sectors de 400 metres i d'uns vials de connexió amb un pendent mitjà del 8% (250m) i del 2,5% (150m). Així mateix el sector SUD-6.2 està a tocar de la trama urbana actual, i per tant seria factible arribar al sector en bicicleta des del centre urbà, sense passar pel túnel previst que actua de barrera per a vianants i bicicletes. Per tant s'han d'aplicar mesures correctores als tres sectors, no només al SUD-6.1.

11. Proposta de finançament

En l'apartat de la proposta de la xarxa de transport col·lectiu, amb la quantificació de l'increment de quilometratge també s'esmenten els costos anuals. No s'esmenta, però, quin serà el dèficit d'explotació del transport públic a finançar pel promotor durant 10 anys.

L'estudi no realitza una proposta de finançament.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic SUD-6 "Sector industrial d'activitats econòmiques i industrial" de Calella conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, però presenta manca de concreció en alguns aspectes pel que s'emet **informe desfavorable** pel que fa al seu contingut i propostes.

Per tal que l'informe sigui favorable, cal incorporar o modificar a l'estudi:

- És necessari analitzar l'**estat actual de les xarxes de mobilitat**, ja sigui a peu, en bicicleta, en transport públic, valorant l'oferta i demanda actual i com s'encaixa la nova demanda generada pel sector objecte del PPU. Cal descriure acuradament els itineraris de connexió entre el sector i els principals indrets atractors de mobilitat propers (centre del municipi, parades d'autobús, etc).
- Cal incorporar les dades de l'**oferta del servei de transport públic** (horaris, intervals de pas, distància al sector), sobretot de la línia d'autobús entre Calella i Pineda de Mar que es proposa modificar.
- Cal revisar els **càlculs dels viatges generats interns**, especificant quin repartiment modal s'ha aplicat. Així mateix cal revisar l'increment de vehicles diaris associats al sector en hora punta per tal d'avaluar la capacitat viària.



- Quant a les **mesures correctores de la xarxa ciclable**, cal incorporar es sectors 6.3 i 6.2, a més a més d'indicar els eixos ciclables proposats, cal especificar quines són (carril bici segregat, pista ciclable, zona 30, etc.).
- Quant a les **mesures correctores de transport públic**, cal un **informe favorable de l'administració titular del servei** afectada per la proposta i es recomana que s'analitzin alternatives que permetin un recorregut menys penalitzador pels usuaris del servei.
- Cal especificar **indicadors de gènere** que constatin els diferents patrons de mobilitat.
- És necessari realitzar una **proposta de finançament** amb les actuacions necessàries per tal d'assolir una mobilitat sostenible a assumir per part de la promoció del sector. Aquesta proposta de finançament ha de ser coherent amb les mesures correctores proposades, que cal definir acuradament i pel que fa al transport públic s'ha de calcular per al període de 10 anys. Per a les actuacions d'infraestructura, cal esmentar que les actuacions proposades s'inclouran a les partides d'urbanització corresponents.

Barcelona, 17 de març de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic