

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del PMU-8 El Raig

Municipi de Calella
Comarca del Maresme
Redactor de l'EAMG: Eco-estudis

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 PMU-8 'El Raig', situat al municipi de Calella.

1. Antecedents

El PMU El Raig conté desenvolupament residencial, comercial i oficines.

En data 26 de gener de 2009 es va rebre sol·licitud d'informe d'EAMG d'aquest PMU per part de l'ajuntament de Calella. En data 25 de febrer de 2009 es va emetre informe desfavorable per part de l'ATM.

En data 18 de maig de 2010 s'ha rebut un informe on s'incorporen les mancances detectades per l'ATM a l'anterior informe i que dona peu al present informe.

L'àmbit de l'actuació del PMU és de 361ha.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del PMU-8 "El Raig" de Calella 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 240 habitatges
- La creació de 751,66 m² de sostre destinat a usos comercials
- Un sostre de 751,66 m² destinat a oficines
- Uns espais lliures que ocupen 14.688'53 m².
- Un espai destinat a vialitat de 5.720 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel PMU

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat estima un total de **2.904 desplaçaments/dia** en dia feiner, 1.452 per sentit.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb valors coincidents.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			240	1.680		1.680
comercial		751,66			376	376
oficines (terciari)		751,66			113	113
zona verda	14.689				734	735
Vialitat	5.720					
TOTAL	36.135	1.503,32	240	1.680	113	2.904

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **1.680 viatges/dia** aplicant la ràtio referent al nombre d'habitatges.

L'estudi preveu que els **usos comercial** generaran **376 viatges/dia** aplicant la ràtio proposada al Decret per a ús comercials (50 viatges/100m²).

Les **oficines** es preveu que generin **376 viatges al dia**, valor obtingut a partir de la ràtio del decret de 15 viatges per cada 100 m² de sostre.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és de **735 viatges/dia**.

4. Xarxa viària i dades de mobilitat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés al municipi de Calella, que està formada per l'autopista C-32 i la carretera N-II.

Es descriuen els carrers existents actualment que enllaçaran amb els carrers previstos en l'àmbit d'estudi.

L'estudi recull diferents actuacions previstes en el POUM que afecten tant a la xarxa viària (reserva viària per a la variant de la N-II), com el transport públic (reserva de sòl estació d'autobusos, ampliació de l'aparcament de l'estació de Ferrocarril) així com a la mobilitat a peu (ampliació de la illa de vianants)

L'estudi aporta algunes dades sobre la mobilitat de Calella extretes del POUM.

5. Xarxa de transport públic

Es descriuen quines són les línies de transport públic al municipi de Calella:

- Servei municipal Calella – Pineda de Mar (autobús urbà)
- Línies interurbanes:
 - Línia Barcelona – Girona - Figueres:
 - Línia Blanes – Universitat Autònoma de Barcelona
 - Línia Calella- Blanes- Hostalric
 - La Línia N-82 Barcelona - Mataró – Pineda (bus nocturn)
- Renfe rodalies

L'estudi recull quin és el nombre d'expedicions diàries dels diferents serveis i la seva freqüència de pas.

Es mostra una figura amb la ubicació de les parades de transport públic més properes a l'àmbit d'estudi tant per a l'autobús urbà, interurbà com l'estació de ferrocarril així com la seva relació amb l'àmbit d'estudi.

L'estudi especifica a quina distància es troben exactament aquestes parades de l'àmbit d'actuació.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi incorpora els itineraris a peu des de l'àmbit d'estudi fins als centres d'interès (parades de transport, centres educatius, centres sanitaris, etc.) i indica les seves característiques (pendents, amplades de les voreres, etc.) No ho fa per a la bicicleta.

En aquest sentit l'estudi garanteix que hi ha un itinerari accessible fins els centres d'interès principals i fins les parades de bus que portin fins als mateixos.

L'estudi indica que l'itinerari més curt fins a la parada d'autobús més propera a l'hospital té alguns punts que no són accessibles. Seria molt convenient que l'ajuntament de Calella tingués en compte el treball de camp fet pel consultor per millorar-ne les condicions d'accessibilitat de l'hospital o acostar la parada del bus al mateix.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no realitza una previsió del repartiment dels viatges generats en els diferents modes de transport (a peu, transport públic i vehicle privat) sinó que aplica tots els viatges ocupacionals al vehicle privat. Aquesta és una simplificació que no suposa una bona aproximació doncs no té en compte que la xarxa de bus connecta bé amb l'estació de RENFE i que hi ha un tren cada 10' de mitjana. Tot i que pel nombre de

desplaçaments que es generen les usuàries de la xarxa de transport públic no l'han de col·lapsar, es troba a faltar una anàlisi més acurada.

8. Estimació de la demanda d'estacionament

Respecte a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials.

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

Usos	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	480	240	120
comercial	8		
oficines (terciari)	8		
zona verda	147		
TOTAL	643	240	120

Tal i com indica l'estudi, cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencial, comercial, oficines i zones verdes. Segons les dades de l'estudi, cal reservar en total 643 places per a aquests usos, que coincideix amb el que estableix el Decret. L'estudi també recull el plantejament del PMU d'augmentar el nombre de places per a bicicletes, en concret fins a les **670 places d'aparcament**, de les quals 490 estarien a les plantes soterrani del blocs d'habitatges i 180 a les zones verdes.

Les places d'**aparcament de turismes** fora de la via pública destinades a usos residencials és de **240 places** mentre les places d'**aparcament de motocicletes** és de **120**.

L'estudi també recull la proposta de places d'aparcament en calçada que planteja el PMU, que serà de 180 places per a turismes i 90 per a motocicletes.

9. Distribució de Mercaderies

L'estudi diu que el comerç que s'instal·li serà petit i farà ús de les places reservades de C i D de la via pública.

ES recorda que cal fer com a mínim les reserves següents: 1 plaça/8 establiments o 1 plaça/1.000 m² de superfície de venda

De tota manera els locals comercials han de destinar un 10% del sostre a magatzem com estipula el Decret.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi no planteja cap proposta de millora del transport públic. Només considera la proximitat de les parades d'autobús urbà i interurbà. Caldria valorar si no convé **millorar l'equipament de la parada més propera al sector, Valldebanedor, posant-hi una marquesina.**

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no esmenta cap actuació en aquest sentit més enllà de l'amplada de les calçades. A partir del plànol d'ordenació 10.1 es dedueix que les amplades dels carrils de circulació varia entre els 3,4 m i els 3,5.

Des de la redacció d'aquest informe es considera que d'acord amb les característiques urbanes del sector aquestes amplades de carril poden convidar a una velocitat excessiva de circulació dels vehicles. Per aquest motiu **es recomana a l'Ajuntament de Calella que valori dissenyar com a zona 30 els vials del sector**, d'aquesta manera garantirà la reducció de la velocitat en el seu interior i permetrà circular a la bicicleta d'una manera més segura.

Xarxa de vianants

El PMU contempla la creació de dos carrers per a vianants, un dels quals és un carrer format per escales. En els altres carrers preveu que l'amplada de les voreres sigui de 2,2 m.

Des de la redacció d'aquest estudi es posa de manifest, a partir de l'observació dels plànols d'ordenació del PMU, que en aquells carrers amb voreres i arbrat l'amplada útil es veurà reduïda en 60 cm, que és l'amplada prevista de l'escocell. **Es recomana que s'utilitzin els dispositius existents per cobrir l'escocell i aconseguir d'aquesta manera una major amplada útil de vorera** i/o es redueixi l'ample dels carrils cedint l'espai a la vorera.

Xarxa de bicicletes

El carrers per a vianants, que no està format per escales, també es preveu que formi part de la xarxa de bicicletes.

Des de la redacció d'aquest estudi **es planteja la conveniència de què el carrer B disposi d'un carril bici** per tal que quan es construeixi la connexió entre el carrer B i la riera del Capaspre, vial lligat a uns altres sectors del POUM, existeixi una connexió en bicicleta entre l'àmbit d'estudi i la resta del municipi.

11. Proposta de finançament

L'estudi no realitza cap proposta de finançament. S'hauria d'incorporar la marquesina que es proposa a l'aparta de propostes d'aquest informe si fos els cas així com les mesures de reducció de la velocitat dels carrers.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del PMU 8 "El Raig", a 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, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

Tanmateix es sol·licita a l'Ajuntament de Calella que tingui en compte les recomanacions que es fan en aquest informe en l'apartat de propostes en especial pe que fa a l'equipament de la parada d'autobús de Valldebanedor i a la pacificació del trànsit del viari de nova creació.

Barcelona, 18 de juny de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic