

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació del Pla Especial d'ordenació de l'àmbit de terra del port de Premià de Mar

Municipi de Premià de Mar

Sol·licitant: Ajuntament de Premià de Mar

Promotor: Ajuntament de Premià de Mar

Redactor de l'EAMG: Formaplan

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 Especial d'ordenació de l'àmbit de terra del port de Premià de Mar*.

1. Antecedents

El *Pla Especial d'ordenació de l'àmbit de terra del port de Premià de Mar* té com a objectiu concretar, en el context de l'àmbit de terra del Port de Premià de Mar, l'abast del programa a desenvolupar, la relació entre els usos, les intensitats d'edificació, la integració d'aquest àmbit amb el teixit urbà que l'envolta, una correcta gestió de l'espai i una millora de l'accessibilitat tal i com exigeix l'article 67 de la llei d'urbanisme i els requeriments de la Llei de Ports de Catalunya.

L'àmbit on es desenvolupa el Pla Especial és el sistema general portuari, definint com a tal l'espai delimitat pel límit de la zona marítima terrestre (just per sota de la xarxa de ferrocarrils C-1 de Rodalies Renfe) a la cara nord, la línia que separa l'àmbit de terra del port amb la dàrsena exterior (sense comptar el dic de recer) a la cara sud, el contradic a la cara de ponent i els actuals murs de contenció que separen el port de les sorres de la platja, a la cara de llevant.

L'àmbit d'actuació té una superfície total de 81.687 m². Segons indica l'estudi l'orografia no representa un obstacle per als itineraris entre el nucli urbà i el sector.

El Pla Especial fou aprovat inicialment per la Junta de Govern Local el dia 11 de febrer de 2009.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial d'ordenació de l'àmbit de terra del port de Premià de Mar* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen 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:

- 554 Amarratges
- Ús comercial amb 16.690 m² de sostre
- Marina seca amb 6.220 m² de sòl, 2 treballadors i 25 usuaris
- Àrea tècnica que ocupa 6.066 m² de sòl, amb 20 treballadors/es
- Club nàutic amb 1.200 m² de sostre
- Dotacions municipals amb 1.050 m² de sostre
- Edifici destinat a Capitania amb 250 m² de sostre i 5 treballadors/es
- Zona verda que ocupa 21.552 m² de sòl.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat del *Pla Especial* estima que es generaran un total de **10.050 desplaçaments/dia, 5.025 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna).

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		16.690,00			8.345	8.345
club nàutic		1.200,00			180	180
altres					0	234
equipaments		1.050,00			210	210
zona verda	21.552,00				1.078	1.078
TOTAL	81.687,00	18.940,00	0	0	9.813	10.047

Els usos comercials previstos suposen una mobilitat de **8.350 viatges/dia**, aplicant la ràtio que indica el Decret.

Per al Club Nàutic, que contindrà piscina, gimnàs, serveis de restauració, l'estudi aplica una ràtio de 15 viatges/100 m², amb el que resulta uns **180 viatges/dia**.

Per al càlcul dels desplaçaments generats per les dotacions municipals, l'estudi aplica la ràtio de 20 viatges/100m² de sostre, tal i com proposa el Decret per als equipaments, amb el que resulta un total de **210 viatges/dia**.

La resta d'usos s'han agrupat en la categoria 'altres': els 554 amarratges generaran en un dia tipus 110 viatges/dia, la marina seca generarà 58 viatges/dia, l'àrea tècnica 56 viatges/dia i la capitania 10 viatges/dia.

Quant a les zones verdes, aplicant la ràtio que proposa el Decret es generarà un total de **1.100 viatges/dia**.

Aquesta mobilitat es calcula per a dies punta típics, això és per al cap de setmana.

L'estudi aporta dades del repartiment modal a l'ATM en funció de gènere, segons l'EMQ 2006 per a dies feiners i dissabtes i festius. Per a la nova mobilitat l'estudi no assigna un repartiment modal. Des de la redacció del present informe es realitza l'exercici per a un dissabte típic i resulta el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	44,2%	11,1%	44,7%
Viatges / dissabte	4.441	1.115	4.491

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi es descriu la xarxa viària bàsica d'accés a l'àmbit d'estudi (C-32, N-II, BV-5023 i BV-5024), així com la xarxa bàsica municipal i els itineraris d'accés al port, dels quals s'aporten fotografies i esquemes gràfics.

L'estudi també especifica la xarxa viària dins del Port. El vial d'accés es va executar l'any 1992.

S'aporten dades de demanda de la xarxa bàsica d'accés de l'any 2005. L'estudi complementa aquestes dades amb comptatges manuals en dues interseccions de l'entorn del port. Es mostra un graf viari amb la situació actual.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi:

- Autobús interurbà: la línia C31 entre Premià de Mar i Premià de Dalt és funcionalment urbana, ja que disposa de més de 10 parades dins del nucli urbà, i un interval de pas de 30 minuts entre les 6:30 i les 21:30h. Hi ha altres línies com la C-10 i la C-14, amb 62 exp./dia feiner. Aquestes 3 línies tenen parada al Club Nàutic, a 200m del sector portuari
- Renfe: La línia C1 efectua més de 100 exp./per sentit. L'estació es troba a 1,1km del centre del port.

Es concreta sobre plànol la situació de les parades respecte del sector, així com el recorregut de les línies d'autobús. S'aporten fotografies dels estats de les parades i estació.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi analitza la connectivitat des del sector fins a les parades de transport públic, així com fins als equipaments municipals i comerços.

El fet més destacable és la barrera que representen la via del tren i l'N-II. Es disposa de quatre accessos entre el nucli urbà i el port, per tal de superar aquestes infraestructures. Cap d'aquests disposa de les condicions adequades per tal que hi circuli una PMR. Hi ha manca d'il·luminació, d'alçada, d'amplades de vorera, de guial de vianants, de rampes, etc.

La vorera entre el port i aquests accessos està pavimentada i presenta una amplada correcta. Es detecta una mancança d'un pas de vianants a l'alçada del carrer Ramon Penyaforç, així com una connexió insalvable per a PMR amb el barri de Can Pou, ja que hi ha un desnivell salvat mitjançant escales.

L'estudi mostra les fotografies d'aquests itineraris, així com un plànol on queden plasmades les amplades de vorera. En general, a les proximitats de l'àmbit d'estudi les voreres disposen d'amplades superiors a 2m.

L'estudi tracta de forma conjunta l'accessibilitat dels modes no motoritzats. Tanmateix, no es fa cap referència a la situació actual de la bicicleta a Premià de Mar no es descriu si disposa d'una xarxa ciclable ni tan sols si hi ha aparcaments per a bicicleta al Port actualment.

7. Incidència de la mobilitat generada

La mobilitat del sector generarà en dies tipus punta 10.000 viatges.

L'estudi fa una hipòtesi quant als orígens dels nous desplaçaments, definint l'àrea d'influència del Port (Premià de Mar i de Dalt, Vilassar de Mar i de Dalt i Cabrils). Es distribueix la nova mobilitat de forma proporcional a la població de cada municipi i s'obté un graf d'IMD futur. A continuació s'aplica una distribució horària per a cada ús considerat, i es conclou que l'hora punta és a les 12h, quan entren 120 vehicles i en surten 163.

Amb la nova rotonda projectada es conclou que la xarxa viària podrà absorbir les IMD en hora punta.

Quant al transport públic, l'estudi afirma que la xarxa de transport públic existent i projectada podrà absorbir en escreix la demanda generada.

8. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

Pel que fa 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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		16.690,00	182		
club nàutic		1.200,00	54		
altres			4		
equipaments		1.050,00	11		
zona verda	21.552,00		217		
TOTAL	81.687,00	18.940,00	468	494	0

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per als usos comercials, esportius, d'oficines, d'equipaments i de zona verda. En concret, cal reservar en total **468 places per a bicicletes**.

Des de la redacció del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais d'accés còmode i directe.

L'estudi també preveu reservar un espai en superfície per a l'aparcament de turismes de **328 places en calçada i de 166 places fora de calçada**. Des de la redacció del present informe es vol incidir en què algunes d'aquestes places caldrà destinar-les a PMR, les més properes als accessos de les instal·lacions.

També es recomana que es destinin algunes places d'aparcament per a motos i es facin les mesures necessàries per a evitar que aparquin en les espais destinats a vianants i bicicletes.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no proposa cap canvi en els itineraris ni en les parades de transport públic del sector.

Es concreten les actuacions previstes en matèria ferroviària: es preveu crear un nou baixador de Renfe a Can Pou – Camp de Mar, que quedarà a menys de 500m del sector. Per altra banda hi ha previst redactar un Pla de millora del transport públic urbà i interurbà a la comarca del Maresme, a partir del qual s'ampliarà l'oferta actual i es crearan nous serveis.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi afirma que l'N-II canviarà en poc temps el seu caràcter de via principal interurbana per tal d'esdevenir una via local. L'estudi analitza les alternatives de nou traçat de l'N-II i proposa l'alternativa contemplada en l'estudi del Consell Comarcal (resseguint la C-31) per tal de dibuixar el graf de la situació de trànsit futura.

Quant a la xarxa d'accés, el Pla Especial contempla una nova rotonda de 42m de diàmetre exterior, i dobles entrades i sortides, ja considerada en el POUM del municipi,

per facilitar el gir a l'esquerra dels vehicles que provenen de Barcelona i cap al túnel sota l'N-II que condueix al Port.

També es fan altres intervencions sobre la xarxa viària interna del Port: l'actual rampa de pujada es modifica per tal d'aconseguir un pendent inferior (es passa a un 12%), s'incorpora una nova rotonda a 50m de l'entrada del port i es contemplan elements de moderació de la velocitat en els punts sensibles.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi mostra les seccions previstes als vials interns del sector: les voreres són variables entre 2m i 6m.

L'estudi mostra sobre plànol la localització de la cohabitació vianant – bicicleta, així com la de bicicleta – vehicle motoritzat.

Des de la redacció del present estudi es vol fer pal·lesa la necessitat, seguint els criteris del Decret 344/2006, de limitar una velocitat màxima de 30km/h per als vehicles motoritzats, en cas que es pretengui una cohabitació amb la bicicleta. Per altra banda, donat el tram en què es preveu aquesta cohabitació (pas sota la infraestructura ferroviària) caldrà una senyalització específica que alerti a conductors de la presència de bicicletes i de la seva prioritat de pas. L'estudi de mobilitat hauria de ser molt més precís en aquest punt.

10. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

No es realitza cap proposta de finançament, donat que de la informació que conté l'EAMG es desprèn que el pla assumeix les actuacions internes i externes al sector que garanteixin la connectivitat del Port amb Premià de Mar.

En aquest sentit serà necessari que assumeixi les obres necessàries per a garantir que el vial de connexió en el recorregut de cohabitació entre la bicicleta i el vehicle privat tingui la consideració de zona 30.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no incorpora els indicadors de gènere que exigeix el Decret.

12. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial d'ordenació de l'àmbit de terra del port de Premià de Mar*, conté 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**. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Es recomana que es destinin algunes places d'aparcament per a motos i es facin les mesures necessàries per a evitar que aparquin en les espais destinats a vianants i bicicletes.
- Cal que en el tram en què es preveu cohabitació entre la bicicleta i el vehicle privat (pas sota la infraestructura ferroviària) tingui una senyalització específica que alerti a conductors de la presència de bicicletes i de la seva prioritat de pas. L'estudi de mobilitat hauria de ser molt més precís en aquest punt.
- Serà necessari que l'estudi incorpori el finançament de les obres necessàries per a garantir que el vial de connexió en el recorregut de cohabitació entre la bicicleta i el vehicle privat tingui la consideració de zona 30.
- L'estudi cal que incorpori els indicadors de gènere que exigeix el Decret 344/2006.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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.

Barcelona, 2 d'abril de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic