

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic de Les Estoreres

Municipi de Cubelles

Sol·licitant: Ajuntament de Cubelles

Promotor: Ajuntament de Cubelles

Redactor de l'EAMG: No consta

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 Les Estoreres*.

1. Antecedents

El *Pla Parcial Les Estoreres* té com a objectiu legalitzar i definir urbanísticament el sector, a la vegada que es normativitza el desenvolupament residencial existent (que compta amb un total de 138 habitatges).

El Pla Parcial preveu la creació de noves parcel·les i la urbanització de tot el sector.

L'àmbit d'estudi se situa a la zona nord del municipi, limitant amb la conca del riu Foix, el sector Ricreu i els sectors Mas Trades I i II.

A Cubelles hi resideixen 13.243 habitants (2008)

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Parcial Les Estoreres* 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:

- La creació de 39 nous habitatges.
- Es destinen 2.097 m² de sostre per a equipaments.
- També es destinen 19.420 m² a zones verdes.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat del *Pla Parcial Les Estoreres* estima que es generaran un total de **1.700 desplaçaments/dia, 850 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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			39	273		273
equipaments	10.697,80	2.097,00			419	419
zona verda	19.420,00				971	971
TOTAL		2.097,00	39	273	1.390	1.663

Per al càlcul dels desplaçaments generats pels habitatges, l'estudi aplica la ràtio de 7 viatges/habitatge, amb el que resulta un total de **273 viatges/dia**. Es tracta de l'ús principal del sector, tot i que no és el que genera més mobilitat.

Les zones verdes generen prop de 1.000 viatges dia, mentre els equipaments generen uns 400 viatges/dia (no es concreta l'ús de l'equipament).

L'estudi estima un repartiment modal per a aquesta mobilitat, diferenciant la distribució en funció de l'ús, sense concretar quina és la font d'informació.

En conjunt, per a la nova mobilitat l'estudi proposa un el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	48,0%	6,3%	45,7%
Viatges / dia feiner	798	104	761

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi no descriu la xarxa viària d'accés al sector.

La xarxa interna existent consta de vials de dimensions reduïdes i amb un espai únic per als modes motoritzats i no motoritzats. S'aporten fotografies que evidencien aquest estat.

5. Xarxa de transport públic

No es disposa de cap xarxa de transport públic dins l'àmbit d'estudi. Tanmateix, l'estudi mostra els horaris de la línia de transport urbà que circula per les proximitats del sector (amb una parada a 600m), amb una expedició cada hora, que connecta amb el nucli urbà i l'estació de tren. També hi ha línies interurbanes amb les que es pot enllaçar des del servei urbà.

L'estudi no descriu l'oferta ferroviària al municipi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que en l'actualitat no hi ha cap xarxa de vianants ni de bicicletes al sector, ja que no hi ha cap via segregada, ni tan sols voreres, i que tots els modes circulen pel mateix espai però sense cap prioritat senyalitzada dels modes no motoritzats sobre els motoritzats.

De fet es detecten pocs desplaçaments en modes no motoritzats.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi determina que per als usos residencials l'hora punta al matí és entre les 7:30 i les 8:30 i la de la tarda entre les 18:30 i les 19:30h.

El trànsit creix en un 22% respecte de la situació actual (761 vehicles en dies feiners), i l'estudi afirma que aquest increment no implicarà problemes de saturació en els accessos a la zona.

L'estudi no fa referència a la capacitat de la xarxa de transport públic per absorbir els 104 viatges/dia.

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)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial			39	78	39	19
equipaments	10.697,80	2.097,00		21		
zona verda	19.420,00			194		
TOTAL		2.097,00	39	293	39	19

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi proposa fer una reserva de **39 places**, 1 per a cada habitatge, tal i com indica el Decret.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **19 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge. L'estudi de mobilitat utilitza aquesta mateixa ràtio.

Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **78 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 39 habitatges). Sense aportar cap justificació al respecte, l'estudi de mobilitat proposa reservar un total de 39 places per a bicicletes, això és la meitat del que preveu el Decret. És necessari aplicar les ràtios que proposa el Decret o en cas contrari justificar l'adopció de valors diferents.

Des de la redacció del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe, sempre fora de la via pública.

L'**equipament** haurà de disposar de 21 places per a bicicletes, aplicant la ràtio genèrica per a equipaments. En aquest cas caldrà que el projecte constructiu de l'equipament, una vegada es conegui l'ús definitiu, torni a avaluar les necessitats quant a aparcament de bicicletes, tenint en compte les ràtios que proposa el Decret i la demanda futura.

L'estudi preveu que les **zones verdes** comptin amb un total de 194 places d'aparcament per a bicicletes.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa modificar el recorregut del servei de bus urbà per tal de donar cobertura al sector residencial Les Estoreres. Es proposa situar la parada en un lloc ben connectat a peu, i s'afirma que s'instal·larà una il·luminació més potent a la parada per reforçar la seguretat personal.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa ordenar els sentits dels vials. S'estableix una jerarquia viària i es mostren les diferents seccions proposades. Bona part dels vials es plantegen de convivència, amb plataforma única, per tant els vehicles hauran d'adequar la velocitat al disseny viari. Per indicar l'inici d'aquests vials l'estudi proposa construir passos elevats.

Es construeix un nou vial de servei als equipaments, que permet segregar la vialitat per als diferents usos.

Es preveu que l'aparcament residencial es realitzi dins les pròpies parcel·les. Per a l'aparcament dels equipaments es preveu reservar un espai d'aparcament d'accés directe.

Xarxa de vianants

Actualment no existeix cap espai específic per al vianant. La planificació contempla una xarxa de vianants formada per 3 tipus de vies: vials de convivència (prioritat invertida, plataforma única), vials de secció conjunta vianants – rodat (se segrega físicament l'espai per al vianant i el vehicle), i vials d'ús exclusiu de vianants.

L'estudi afirma que s'incorporaran elements de mobiliari urbà a tots els itineraris.

Es reconeix que hi ha dificultats topogràfiques, però no es concreten els pendents dels vials. S'afirma que els accessos als espais públics i edificacions seran accessibles a PMR.

Xarxa de carrils bicicleta

Es preveu construir un carril bici paral·lel al carrer del Clavell, gràcies a una amplada addicional de 2m. A la resta de l'àmbit es preveu cohabitació amb vianants i vehicles, ja que el disseny viari així ho permet.

L'estudi afirma que els itineraris i les zones d'aparcament disposaran d'una il·luminació potent; també s'indicaran els recorreguts i els espais d'aparcament amb senyalització vertical específica.

10. Proposta de finançament

L'estudi, tot i efectuar una proposta de modificació del recorregut del servei de bus urbà, no efectua cap proposta de finançament.

11. Indicadors de gènere

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

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *Pla Parcial Les Estoreres*, a Cubelles, 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** pel que fa al 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 en la redacció dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Incorporar els aparcaments de bicicletes que resultin de l'avaluació de la mobilitat generada dels habitatges seguint les indicacions del Decret, o en cas contrari, aportar una justificació al respecte,
- És convenient aportar les dades quant als pendents dels vials, per tal de valorar l'adequació dels itineraris a PMR,
- Especificar l'increment de recorregut del servei de bus urbà en termes de veh-km/any per tal de poder quantificar, seguint les indicacions de l'annex IV del Decret, el dèficit de transport que caldrà aplicar sobre el desenvolupament urbanístic.
- L'estudi cal que incorpori els indicadors de gènere que exigeix el Decret 344/2006.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Cubelles que una vegada disposi de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 2 d'abril de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic