

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic 'Sector B-5, Port d'Aiguadolç'

Municipi de Sitges

Sol·licitant: Sitges Model XXI, SA

Redactor de l'EAMG: ambits urbans

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 Urbanístic 'Sector B-5, Port d'Aiguadolç'*.

1. Antecedents

El *Pla Especial Urbanístic 'Sector B-5, Port d'Aiguadolç'* té com objectius crear un model d'ordenació urbanística que actualitzi el planejament existent per adaptar-lo als nous requeriments establerts per la legislació vigent, dotar el Port d'Aiguadolç de la infraestructura necessària per garantir el funcionament eficaç de la zona de servei portuària, definir els usos del sòl i crear una escola municipal de Nàutica.

L'àmbit on es desenvolupa el Pla Especial es troba gestionat per Port d'Aiguadolç Sitges SA, fins a l'any 2022 (mitjançant una concessió a 50 anys), quan el port tornarà a ser gestionat per la Generalitat. L'àmbit té una superfície total de 129.731,99 m² dels quals 62.166,25 m² són àrea terrestre i 67.565,74 m² són de mirall d'aigua.

Es tracta d'un port de dics convergents. La bocana té una amplada de 50 metres i un calat a la bocana d'uns 3 metres. El dic de llevant té dos trams de 200 i 280 metres, mentre el dic de Ponent té dos trams de 200 i 300 metres. Tots dos dics tenen moll adossat en tota la seva longitud. Es comptabilitzen 742 amarratges.

Hi ha una zona d'habitatges a l'interior de la zona de servei portuari que el concessionari ha cedit a tercers per al seu ús durant el període de concessió.

El Pla Especial representa un increment de sostre de 408 m². S'incrementa lleugerament la zona destinada a usos comercials complementaris (en uns 160 m²) i la zona destinada a serveis esportius i de lleure. També s'augmenta la zona de serveis de reparació, la zona verda i de drenatge i es destina part del viari destinat a circulació motoritzada a un ús exclusiu de vianants. Amb aquestes dades l'estudi considera que no existeix un increment potencial de mobilitat.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic 'Sector B-5, Port d'Aiguadolç'* 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:

- Nous usos comercials i terciaris que representen 408 m² nous de sostre

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat del *Pla Especial* estima que els nous usos no representaran un increment de la mobilitat.

Aplicant les ràtios per a usos comercials (els que generen més viatges), des de la redacció del present informe es conclou que es generaran un total de **200 desplaçaments/dia, 100 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)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		408,00	204	
TOTAL	129.732	408,00	204	

Els usos previstos poden suposar una mobilitat de **200 viatges/dia**. Des de la redacció del present informe s'està d'acord amb l'estudi en què es tracta d'un increment de mobilitat poc significatiu.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi indica que el trànsit interior al port és restringit únicament a les activitats pròpies del port. L'espai destinat al vehicle privat es dimensiona en base a la funcionalitat bàsica, que és la de l'accés a l'espai d'aparcament.

La memòria urbanística informa que el port és accessible amb vehicle des de la C-31 o bé travessant el massís del Garraf pels túnels de la C-32.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi no descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi, tot i que la memòria urbanística indica que en el nucli urbà hi ha una estació de tren de la línia que va des de Barcelona a València.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no descriu els itineraris en modes no motoritzats a l'àmbit d'estudi, tot i que la proposta de planejament incorpora ampliació de voreres fins a superar els 3m i la creació de noves àrees destinades exclusivament als modes no motoritzats, a més de 4 nous accessos des de les zones edificades contigües.

Es troba a faltar la descripció de l'accés a peu des del nucli urbà i des de l'estació de tren i les parades d'autobús.

Quant a la bicicleta, l'estudi destaca que l'accessibilitat al port compta amb forts pendents, per tant no esdevé especialment atractiva per a aquest mode. Per als desplaçaments interns al port tampoc esdevé necessària, doncs les distàncies són curtes i es poden efectuar a peu.

No es concreta si el recinte portuari disposa de places d'aparcament per a bicicletes en l'actualitat.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transport no queda alterada pel Pla Especial, ja que no existeix un increment potencial de mobilitat.

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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		408,00	4		
TOTAL	129.732	408,00	20	-25	6

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per als nous usos comercials i terciaris. En concret, segons els nous usos cal reservar en total 4 places per a bicicletes.

Donat que no es concreta si en l'actualitat existeixen aparcaments per a bicicletes i que des de la redacció del present informe es considera que cal oferir un nombre mínim de places (tot i les limitacions orogràfiques), es proposa que es destini un espai segur i de fàcil accés amb **un mínim de 20 places per a bicicletes**, que el promotor s'ha de comprometre a ampliar en cas que la demanda així ho requereixi.

En l'actualitat es disposa d'un total de 413 places d'aparcament per a turismes i 16 per a motocicletes al recinte del port. El Pla preveu **disminuir l'aparcament de turismes a 388 places i el de motocicletes incrementar-lo a 22 places**, a més de 3 places destinades a càrrega i descàrrega.

Des de la redacció del present informe es vol incidir en què algunes d'aquestes places caldrà destinar-les a PMRs, les més properes als accessos de les instal·lacions.

L'estudi de mobilitat proposa continuar habilitant 55 places per a turismes al llarg del port de Ponent (tal i com succeeix en l'actualitat), ja que considera que hi ha una pressió d'aparcament generada en els espais annexos a l'accés al port.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Tanmateix, l'estudi sí indica que es preveuen tres zones de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no preveu cap actuació sobre l'oferta de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

El Pla preveu reordenar l'espai destinat a la circulació de vehicles, per tal de garantir l'accés a l'aparcament i als usos necessaris, a la vegada que es destina al vianant espai avui dia utilitzat per a la circulació rodada.

Xarxa de vianants i bicicletes

Segons indica l'estudi de mobilitat, el Pla Especial millora la mobilitat a peu dins del Port, ja sigui eixamplant voreres a 3,1 m i 4,9 m, ja sigui creant noves zones destinades a vianants i també amb nous accessos a peu.

Quant a la bicicleta no es proposen mesures correctores, tot i que des de la redacció del present informe es proposa que es permeti la seva circulació també a les zones destinades als vianants, sempre i quan es dugui a terme una cohabitació respectuosa i conferint prioritat en tot moment al vianant. Es pot crear una senyalització específica que ho indiqui.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

No es realitza cap proposta de finançament.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic 'Sector B-5, Port d'Aiguadolç'*, al municipi de Sitges, conté una bona part dels elements necessaris per 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 corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Es demana estudiar i descriure l'oferta actual de transport públic per accedir al port d'Aiguadolç, així com la possibilitat de promocionar els desplaçaments en transport públic i en bicicleta, ja que la distància a l'estació de tren (1km) i al nucli urbà indica que la combinació tren i bicicleta pot ser una opció viable d'accés al port.
- És necessari donar compliment a l'article 6 del Decret, quant a distribució de mercaderies i la reserva de sostre destinada a magatzem.

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 Sitges Model XXI, SA, que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, a 3 de març de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic