

## **Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Cebrià de Vallalta**

### **Municipi de Sant Cebrià de Vallalta**

Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament de Sant Cebrià de Vallalta

Redactor de l'EAMG: Xavier Llistosella, arquitecte, i altres

---

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 pel *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Cebrià de Vallalta*.

### **1. Antecedents**

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Cebrià de Vallalta* es redacta amb l'objectiu de definir un nou model d'implantació urbana adequat a les necessitats actuals, sense hipotecar el desenvolupar futur.

El Pla General vigent va ser aprovat l'any 1982. La necessitat del nou Pla ve donada com a conseqüència de l'esgotament del planejament actual i per la necessitat d'establir noves pautes de creixement, tant en el nucli urbà principal com en els nuclis dispersos.

L'àmbit d'estudi comprèn el conjunt del municipi, ja que els sectors a desenvolupar es troben a diversos emplaçaments del terme municipal, ocupant un total de 400.857 m<sup>2</sup>. El municipi compta amb un nucli històric, una zona industrial i diverses urbanitzacions: Vistamar, Castellar d'Índies, Sant Domènec, Can Palau i Can Bartoneu.

El municipi de Sant Cebrià de Vallalta té una dimensió de 15,7 km<sup>2</sup> i una població de 3.309 habitants (any 2009).

### **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Cebrià de Vallalta* 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 POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 732 habitatges nous
- Usos comercials amb 2.691 m<sup>2</sup> de sostre

- Noves zones industrials amb 44.141 m<sup>2</sup> de sostre
- La creació de 37.327 m<sup>2</sup> de sostre destinat a equipaments
- Es destinen 113.927 m<sup>2</sup> a espais lliures

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, el desenvolupament del sector generarà **18.500 desplaçaments/dia feiner, 9.250 per sentit**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	175.652,00	98.609,00	732	5.124	9.861	6.588
comercial		2.691,00			1.346	1.346
industrial	54.878,00	44.141,00			2.207	2.378
equipaments	56.400,00	37.327,00			7.465	7.315
zona verda	113.927,00				5.696	908
<b>TOTAL</b>	<b>400.857,00</b>	<b>182.768,00</b>	<b>732</b>	<b>5.124</b>	<b>26.575</b>	<b>18.535</b>

Els nous habitatges generaran 6.600 viatges/dia (prenent una ràtio intermedi segons el sostre residencial i el nombre d'habitatges), els establiments comercials 1.300 viatges/dia, i els usos industrials 2.400 viatges/dia.

L'increment de sostre destinat a equipaments previst, considerant aproximadament la ràtio que planteja l'estudi i el decret per a equipaments (20 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre) pot generar una mobilitat de 7.300 viatges/dia feiner.

Les zones verdes també generaran una nova mobilitat, de 908 viatges/dia segons indica l'estudi, utilitzant una ràtio menor als de 5 viatges/100 m<sup>2</sup> que proposa el Decret. Des de la redacció del present informe es troba a faltar una justificació al respecte.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat (EMO 2001) de Sant Cebrià de Vallalta. Tanmateix, no es fa cap proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada pel desenvolupament del POUM.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

La carretera comarcal BV-5138, que travessa el nucli urbà, comunica el municipi amb Sant Pol, Sant Iscle i Arenys de Munt, connectant aquests municipis amb la carretera C-61 (Arenys de Mar – Sant Celoni) i amb l'autopista C-32.

L'estudi identifica que es tracta d'una carretera estreta i sinuosa, sense vorals i amb un traçat d'algunes corbes a millorar, així com els accessos a les zones industrials. L'estudi

també especifica que les connexions amb les vies d'accés a les urbanitzacions són deficientes quant a urbanització i senyalització.

Dins del nucli urbà la carretera compta amb semàfors per regular el trànsit, així com amb passeigs paral·lels en alguns trams per als modes no motoritzats.

Tot el trànsit circula pel centre del nucli, ja que no es disposa de ronda alternativa. També hi circulen els vehicles pesants, tot i que no es tracta de trànsit molt significatiu en aquest àmbit.

La xarxa viària de les urbanitzacions presenta deficiències, amb vials sense urbanitzar o en mal estat. Els pendents són forts, amb corbes tancades, alineacions no paral·leles i carrers sense sortida. No hi ha una jerarquitització viària i la senyalització és insuficient. L'estudi destaca que les urbanitzacions disposen d'un sol accés, el que representa un greu problema en cas de necessitat d'evacuació. La manca de connectivitat de les urbanitzacions entre sí complica la mobilitat i dificulta els recorreguts de transport públic.

Els pendents del nucli urbà també superen de vegades el 20 o 25%. L'estudi destaca que al nucli urbà el nivell d'urbanització dels vials també és, en general, deficient. Les amplades són generalment reduïdes (arribant als 4 m). La zona de l'Eixample, al sud de la carretera i de recent consolidació, és la que presenta una millor urbanització, tot i que es tracta d'una zona per on només circulen residents ja que no s'ha suprimit un segon enllaç que havia previst amb la carretera.

No s'aporten dades de demanda del trànsit.

En l'actualitat el municipi disposa de zona blava, a la zona cèntrica. L'estudi indica que l'aparcament està ben organitzat tot i que l'estretor d'alguns vials complica els accessos als aparcaments dels edificis de nova creació. Per altra banda, indica que cal preveure un aparcament de vehicles semipesants a la zona industrial.

## **5. Xarxa de transport públic**

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

- Servei d'autobús interurbà: hi ha 1 línia que connecta el municipi amb Sant Pol (on hi ha l'estació de tren) i Calella, els dies feiners. Entre Sant Cebrià i Sant Pol hi ha 16 expedicions al dia per sentit, entre les 6:30h i les 21h, de les quals 11 arriben fins a Calella

S'aporta la informació oficial del servei, amb la localització de les parades dins del nucli urbà. Es troba a faltar una relació de les distàncies entre els diferents sectors i les parades de transport públic.

## **6. Mobilitat a peu**

L'estudi destaca que els carrers tenen forts pendents i voreres estretes, pel que la mobilitat dels vianants esdevé complicada. Hi ha pocs carrers amb prioritat per a vianants.

No es concreta si els itineraris per a vianants disposen d'il·luminació, arbrat, passos de vianants, guals adaptats, etc.

## 7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi no descriu la situació actual de la mobilitat en bicicleta.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza l'impacte que tindrà la nova mobilitat sobre les xarxes viàries existents i proposades.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

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 per a turismes i motocicletes només 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	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta	
residencial	175.652,00	98.609,00	732	1.464	732	366	
comercial		2.691,00		27			
industrial		54.878,00		44.141,00	441		
equipaments		56.400,00		37.327,00	373		
zona verda		113.927,00			1.139		
<b>TOTAL</b>	<b>400.857,00</b>	<b>182.768,00</b>	<b>732</b>	<b>3.445</b>	<b>732</b>	<b>366</b>	

A continuació es mostra la proposta de l'estudi:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta	
residencial	175.652,00	98.609,00	732	1.465	734	371	
comercial		2.691,00		135			
industrial		54.878,00		44.141,00	442		
equipaments		56.400,00		37.327,00	912		
zona verda		113.927,00			211		
<b>TOTAL</b>	<b>400.857,00</b>	<b>182.768,00</b>	<b>732</b>	<b>3.165</b>	<b>734</b>	<b>371</b>	

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials, els equipaments, els usos comercials, industrials i les zones verdes. En concret, cal reservar en total **1.464 places per a bicicletes dins dels sòls residencials** (2

places per a cada habitatge) i **27** per als usos comercials, en llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública.

Des de la redacció del present informe es desconeix l'ús definitiu dels equipaments, però per les ràtios que aplica l'estudi sembla ser que es tracta en la seva majoria d'equipaments educatius, esportius i culturals. Caldrà assegurar que s'ofereix un nombre de places suficient i que l'oferta s'ajustarà a la demanda en cas necessari.

Quant als usos industrials, caldrà garantir que les places d'aparcament per a bicicletes se situen en llocs segurs, dins de les parcel·les industrials. Igualment, caldrà augmentar l'oferta en cas que la demanda així ho requereixi.

Per a la zona verda, l'estudi fa una proposta menor al que estableix el Decret, sense aportar cap justificació al respecte. Des de la redacció del present informe es proposa que totes les zones verdes disposin d'un nombre de places per a bicicletes inicial (20 places, per exemple), i que aquest s'augmenti de forma progressiva a la demanda.

Quant als turismes i motocicletes, l'estudi aplica les ràtios referents al nombre d'habitatges, i conclou que seran necessàries 734 places per a turismes i 371 per a motocicletes.

En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

Per altra banda, el POUM fixa una reserva mínima d'aparcament per als diferents usos:

- habitatges plurifamiliars: 1 plaça de turisme per habitatge o per cada 60 m<sup>2</sup>, 0,5 places de motocicletes per habitatge o per 200 m<sup>2</sup>.
- Habitatges unifamiliars: 2 places de turisme per habitatge i 1 plaça de motocicleta
- Comercial > 200m<sup>2</sup>: 1 plaça per cada 30 m<sup>2</sup>
- Comercial < 200m<sup>2</sup>: 1 plaça per cada 60 m<sup>2</sup>
- Indústria: 1 plaça per cada 150 m<sup>2</sup>.
- Equipaments: ràtios diferents en funció dels usos de l'equipament

## 10. 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.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç i per cada 2.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a oficines. L'estudi no fa cap referència a aquest requeriment.

## 11. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

## 12. Mesures correctores

### Xarxa transport públic

L'estudi indica que cal comunicar els nuclis dispersos amb el nucli urbà, entre elles i millorar el servei d'autobús a l'estació de tren de Sant Pol i a l'hospital de Calella. Es troba a faltar una concreció més detallada de la proposta que, com a mínim, inclogui els recorreguts i localització de parades proposades en relació als sectors de creixement i principals equipaments.

L'estudi indica que és necessari fer un estudi global del transport públic als municipis de la segona línia de costa del Maresme, per tal de fer rentable el transport en autobús per la C-32 fins a Calella, Mataró i Barcelona.

Des de la redacció del present informe es vol incidir en què el transport públic en general no és rentable, ja que es tracta d'un servei que acostuma a ser subvencionat per l'administració pública. Per altra banda, els municipis amb creixement dispers i distant entre sí com Sant Cebrià de Vallalta ho tenen encara més complicat per tal d'aconseguir un sistema de transport rentable i eficient.

### Xarxa bàsica per a vehicles

El POUM proposa ordenar els accessos al sector industrial de Vistamar amb una rotonda, crear nous accessos al càmping la Verneda i el sector, urbanitzar l'Av. Maresme a l'estil bulevard (tot millorant accessos a la xarxa secundària i l'aparcament), millorar l'accés a la carretera de Can Palau i la zona esportiva mitjançant nous enllaços i un nou pont, i preveure una reserva urbanística per a la millora del traçat d'algunes corbes de la carretera entre Sant Cebrià i Sant Iscle.

Quant a l'accés a les urbanitzacions, el POUM preveu crear un nou accés a Vistamar per tal de segregar l'accés al polígon industrial de l'accés al sector residencial. També es planteja nous accessos a Castellar d'Índies, urbanitzant el camí actual i creant un nou vial de ronda per la part nord del centre urbà que permeti que els residents de Castellar d'Índies i de Can Palau no hagin de passar obligatòriament pel centre urbà. Per últim, el POUM preveu comunicar internament les urbanitzacions entre elles, tot millorant el traçat dels camins existents, a través de Can Bartomeu.

Segons indica l'estudi, el POUM permetrà consolidar una trama de carrers més permeable al centre urbà.

### Xarxa de vianants i bicicletes

Per als vianants i bicicletes es preveu ampliar la secció del tram de carretera entre Vistamar i el nucli urbà, per tal de crear un espai paral·lel a la carretera (que doni continuïtat al passeig existent) per a vianants i bicicletes des del nucli urbà fins a Sant Pol. Segons s'observa en una secció l'espai que es preveu destinar per a vianants i bicicletes

és de 2,40 m, a més d'1 m on es preveu vegetació que segregui el trànsit motoritzat respecte dels vianants i bicicletes.

També es proposa adaptar el pont sobre la riera de Vallalta d'accés al centre a les exigències hidrològiques per al pas de vianants i bicicletes.

El POUM preveu la creació d'uns 'vials cívics' on la bicicleta i el vianant siguin els modes prioritaris. Aquests itineraris enllacen diversos equipaments i espais lliures.

En la part més antiga del municipi l'estudi proposa una reurbanització que garanteixi criteris de prioritat invertida

L'estudi indica que el màxim del 8% de pendents dels carrers serà difícil de respectar en tots els sectors. En qualsevol cas, si se supera, des de la redacció del present informe s'indica que caldrà efectuar les actuacions alternatives (espais de descans) que proposa el Decret.

Així mateix, s'afirma que les voreres dels carrers principals seran d'un mínim de 2,10 m, i arbrades. Des de la redacció del present informe es vol incidir en què es recomana garantir una amplada lliure d'obstacles mínima d'1,5 m.

L'estudi proposa que se senyalitzin tots els passos de vianants horitzontalment, i també verticalment allà on hi hagi un trànsit destacat. Es concreta com hauran de ser els guals per a vianants, i es proposen 'orelles' als passos de vianants.

L'estudi proposa que a més de la reserva mínima d'aparcament per a bicicletes s'instal·lin aparcaments en els punts més destacats del poble.

### 13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Cebrià de Vallalta* conté 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 troba a faltar **una concreció de proposta de repartiment modal per a la mobilitat generada**, per tal de poder analitzar l'afectació sobre les xarxes de mobilitat,
- Caldria concretar **la localització geogràfica** dels nous desenvolupaments sobre els plànols de mobilitat, així com la localització dels equipaments,
- Cal fer **una descripció de les xarxes principals actuals i proposada de la mobilitat i analitzar l'impacte que generarà la nova mobilitat sobre cadascuna de les xarxes proposades**. D'aquesta manera es podrà comprovar l'ajustament de les propostes als dèficits i problemàtiques detectats.

- És convenient dibuixar **els recorreguts i parades de transport públic proposats** per donar cobertura als diferents desenvolupaments que proposa el POUM,
- Cal ajustar-se als requeriments de l'article 6 del Decret quant a la **distribució urbana de mercaderies**,
- Es troba a faltar els **indicadors de gènere**.
- Pel que fa a les **afectacions del POUM sobre la xarxa de carreteres** es necessari que siguin informades per la seva administració titular.

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 Sant Cebrià de Vallalta 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 29 d'abril de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic