

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial Urbanístic de Can Buscà Nord

Municipi de Tordera
Comarca del Maresme

Promotor: Associació Administrativa de
Cooperació del Pla Parcial Can Buscà
Nord

Redactors de l'EAMG: Esteve Corominas i
Noguera i Joan Carles Roqué. Arquitectes

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 Parcial Urbanístic de Can Buscà Nord*, a Tordera.

1. Antecedents

L'Associació Administrativa de Cooperació del Pla Parcial Can Buscà Nord impulsa el Pla Parcial per tal concretar els usos i activitats industrials que es podran desenvolupar a l'àmbit Can Buscà Nord, a fora del nucli urbà, entre el riu Tordera i la carretera d'Hostalric a Tordera.

L'àmbit del planejament ocupa una extensió total de 337.053 m².

El municipi de Tordera compta amb una població de 15.345 habitants (2009).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Urbanístic de Can Buscà Nord*, a Tordera, 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 186.311 m² de sostre destinat a mitjana i petita indústria.
- Nous espais per a equipaments amb un sostre de 3.109 m²
- Un total de 44.618 m² destinats a zona verda i 53.460 m² destinats a zona verda hidrològica.

- Es destinen 31.723 m² a vialitat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector atraurà un total de **9.900 desplaçaments/dia feiner, 4.950 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
industrial	186.311,19	186.311,19	9.316	9.316
equipaments	20.678,84	3.108,89	622	622
zona verda	44.618,37		2.231	0
vialitat	31.723,33			
TOTAL	337.053	189.420,08	12.168	9.937

La mobilitat generada pels usos industrials previstos, aplicant les ràtios que indica el Decret (de 5 viatges / 100 m² de sostre), és d'uns 9.300 viatges en dia feiner.

Per als equipaments, l'estudi aplica la ràtio genèrica per a aquests usos, i conclou que es generaran uns 600 viatges/dia.

Quant a les zones verdes, l'estudi considera que aquestes no apliquen en el càlcul de la mobilitat per la seva situació llunyana respecte del centre urbà.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de l'EMO 2001 per a Tordera i fa una proposta diferenciada per als desplaçaments interns al municipi i interurbans. En conjunt, la proposta de repartiment modal de la nova mobilitat és:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	19,0%	11,0%	70,0%
Viatges / dia feiner	1.888	1.093	6.956

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés, tant la xarxa bàsica d'accés al municipi (AP-7, C32 i A-2) com la comarcal d'accés al sector (Gi-512, BV-5122, Gi-600). Des de la carretera Gi-512, que connecta amb l'AP-7 i la C-32, es preveu realitzar un accés directe al sector a partir d'un nou pont sobre el riu Tordera. Des la BV-5122 també es preveu un accés al sector mitjançant una nova rotonda.

L'estudi aporta dades de demanda de les vies comarcals d'accés al sector (IMD de 7.500 veh./dia en el cas de la Gi-512 i de 11.000 veh./dia en el cas de la BV-5122).

Es destaca que la localització del nou sector, fora del nucli urbà, permet que la nova mobilitat no afecti la xarxa viària interna de Tordera.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús urbà
 - 1 línia urbana, amb 25 parades i 10 expedicions tots els dies de la setmana, amb una freqüència de 60 minuts
 - 1 línia que connecta amb les urbanitzacions amb 3 recorreguts diferents, amb 4 expedicions per sentit en cada recorregut
- Autobús interurbà
 - 3 línies de bus diürn, que comuniquen amb Barcelona, Girona, l'Hospital de Calella, i altres municipis de la comarca
 - 1 línia nocturna entre Blanes i l'Alt Maresme, amb servei durant els caps de setmana d'estiu
- RENFE: Tordera compta amb una estació per on circulen serveis de rodalies de Barcelona (línia R1)

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que la major part dels carrers del municipi disposen de voreres, tot i que en algunes zones les amplades són insuficients. Els vials del nucli urbà els darrers anys han estat reconvertit a carrers de prioritat invertida.

El sector es troba fora de la trama urbana. Hi ha un itinerari que segueix un passeig fluvial entre el nucli urbà i el sector, tot i que actualment manca urbanitzar una segona fase fins al sector. Aquesta connexió és un camí de sauló de 2 m d'amplada.

Quant a la bicicleta, al municipi no es disposa d'un Pla Director de la Bicicleta, si bé els darrers desenvolupaments urbans ja han previst diversos carrils bici. Per accedir al sector cal seguir el mateix itinerari que els vianants, el passeig fluvial.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució territorial i horària dels nous viatges generats.

Es conclou que l'hora punta de matí tindrà lloc entre les 8 i les 9h, amb uns 2.300 desplaçaments d'entrada i 122 de sortida. Durant la resta del dia els desplaçaments seran més esglaonats, tot i que amb una concentració entre les 18 i les 20h.

El sector generarà un nou trànsit diari de 5.540 vehicles, tenint en compte una ocupació mitjana de 1,22 pers./veh.

Quant al transport públic, la nova mobilitat implica prop de 1.000 viatges/dia.

L'estudi no justifica la capacitat de la xarxa viària i de transport públic en relació a la nova demandada. De tota manera sí que es presenten propostes de millora sobre la xarxa viària que fan pressuposar que sí s'ha dimensionat d'acord amb la mobilitat prevista per la qual cosa es sol·licita s'enviïn aquests estudis a l'ATM o al menys els informes favorables dels titulars de les vies. No es fa respecte a la xarxa de transport públic.

8. 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)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial	186.311,19	186.311,19	1.863		
equipaments	20.678,84	3.108,89	31		
zona verda	44.618,37		0		
vialitat	31.723,33				
TOTAL	337.053	189.420,08	1.894		

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret, i afirma que les places destinades a equipaments seran revisades una vegada es conegui l'ús definitiu, i que es col·locaran a la via pública, mentre les places destinades a usos industrials es col·locaran dins de cada parcel·la.

Des de la redacció del present informe es recomana que els espais habilitats per a l'aparcament de bicicletes tinguin un accés fàcil i directe, de manera que no es desincentivi l'ús d'aquests vehicles.

Quant a l'aparcament de turismes, l'estudi afirma que el carrer C comptarà amb aparcament en semibateria, mentre el carrer A disposarà d'aparcament per a vehicles pesants. Des de la redacció del present informe es vol incidir en què les motocicletes també hauran de disposar d'espais suficients a la calçada o bé dins les parcel·les industrials, per evitar en tot cas que aparquin sobre les voreres.

9. Distribució de mercaderies

L'estudi indica que les naus industrials del sector només poden ocupar un 60% de les parcel·les, per tant queda garantit que les operacions de càrrega i descàrrega s'efectuaran dins les pròpies parcel·les.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi preveu actuar sobre una de les línies que comunica el nucli urbà amb les urbanitzacions (línia 1) modificant el seu recorregut, creant una nova parada al camí de Fogars.

Xarxa bàsica per a vehicles

Es preveuen dos accessos al sector, des de dos vies de la xarxa comarcal (BV-5122 i GI-512). Per crear aquestes connexions és necessari crear una nova rotonda en el primer cas i un nou pont sobre el riu Tordera en el segon cas.

Xarxa de vianants i bicicleta

El planejament preveu amplades de vorera de 1,8 m en un costat i 1,2 en l'altre. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que les voreres són justes per ser de nova creació. Fora bo replantejar la vorera d'1,2 metres dedicant més espai per al vianant, com a mínim 1,5 metres i si és possible 1,8 com a l'altra banda, que sempre haurien de ser lliures d'obstacles.

Els pendents del sector són molt suaus, de l'ordre de l'1% i només del 3% en els trams per accedir als ponts, amb una longitud de 45 m.

Se senyalitzaran passos de vianants, que hauran d'estar a totes les cruïlles.

Quant a la bicicleta, l'estudi preveu l'accés des del nucli urbà pel mateix camí de sauló del passeig fluvial. A banda, dins del sector també es preveu que el vial contingui un carril bici a la banda est.

Des de la redacció del present informe es vol destacar la necessitat d'instal·lar il·luminació adequada per als vianants i bicicletes dins del sector i en la connexió amb el nucli urbà.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi calcula el dèficit que representen les mesures sobre el transport públic.

En concret, s'utilitza com a valor unitari 2,63 €/km, per a l'any 2004 i ciutats petites de menys de 100.000 habitants, que actualitzat a l'any 2010 correspon a 3,12 €/km.

L'estudi calcula que l'increment de recorregut que representa la proposta és de 785 m per expedició. Considerant que hi ha 8 expedicions diàries (sumant tots dos sentits), i uns 300 dies feiners, l'estudi informa que els km recorreguts s'incrementaran en uns 1.878 km.

Aplicant la fórmula que proposa l'annex 4 del Decret, l'estudi conclou que el dèficit d'explotació de la modificació del servei serà de 4.100,94 €/any, 41.009,41 € en 10 anys.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que caldrà atendre les indicacions del titular del servei que es proposa ampliar que és qui coneix el cost real del seu servei i pot aproximar més acuradament el cost a finançar pel promotor.

També es vol fer observar que la cobertura territorial de la proposta de transport públic podria millorar si es perllongués l'itinerari fins a la següent rotonda que comunica amb l'altra part del sector, doncs s'observa que amb 750m de radi des de la parada no es cobreix tot el sector. En aquest sentit, el titular del servei també haurà de posicionar-se, ja que l'augment de recorregut penalitza el temps de desplaçament dels usuaris habituals del servei. Per altra banda, els horaris s'hauran d'ajustar als horaris majoritaris de les empreses.

L'estudi proposa la creació d'una nova parada amb marquesina, amb un cost aproximat de 10.000 €.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere que mostrin uns patrons de mobilitat diferenciats segons el gènere.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Parcial Urbanístic de Can Buscà Nord*, a Tordera, 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 demana considerar la possibilitat d'ampliar les voreres als itineraris de vianants del sector, per tal que assoleixen en tots els casos una amplada mínima de 1,5 m i si fora possible 1,8 m.
- La il·luminació dels itineraris dels modes no motoritzats haurà de ser adequada, també en la connexió fins al nucli urbà, i caldrà reforçar la il·luminació de la parada de transport públic.

- Caldrà assegurar que els accessos viaris previstos tenen suficient capacitat per tal d'absorbir el nou trànsit generat, també el pesant i aportar els informes favorables dels titulars de les vies.
- Caldrà justificar que les expedicions d'autobús previstes poden absorbir els nous usuaris aportant dades de l'ocupació actual en hora punta i si s'escau l'informe del titular del servei conforme horaris i capacitat s'ajusten a les necessitats de la nova mobilitat.
- És necessari incorporar indicadors de gènere.
- Caldrà valorar la possibilitat de perllongar la línia d'autobús per tal que millori la cobertura territorial del sector industrial.
- Es sol·licita que es concreti sobre qui recaurà la responsabilitat i el finançament de les actuacions proposades en relació a la xarxa viària (nou pont i nova rotonda).

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'Associació Administrativa de Cooperació del Pla Parcial Can Buscà Nord 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, 26 de juliol de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic