

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial de concreció dels usos de l'equipament situat en els carrers Pica d'Estats, Montseny, Turó de l'Home i Montnegre

Municipi de Sant Vicenç de Montalt
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament de Sant Vicenç de
Montalt

Redactor de l'EAMG: Gabinet Técnico de
Proyectos, GTP

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 Especial de concreció dels usos de l'equipament situat en els carrers Pica d'Estats, Montseny, Turó de l'Home i Montnegre*, a Sant Vicenç de Montalt.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sant Vicenç de Montalt promou el Pla Especial que es tramita amb l'objectiu de desenvolupar nous equipaments públics: mercat municipal, i usos educatiu, esportiu i sociocultural.

L'àmbit d'actuació, que ocupa 9.642 m², es troba limitat pels carrers Pica d'Estats, Montseny, Turó de l'Home i Montnegre, molt a prop de la Nacional II i en una zona residencial. En l'actualitat el sector no té cap ús. La topografia del sector és pràcticament plana.

El municipi compta amb 5.776 habitants l'any 2010.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial de concreció dels usos de l'equipament situat en els carrers Pica d'Estats, Montseny, Turó de l'Home i Montnegre*, 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 d'un edifici amb planta soterrani (aparcament) i planta baixa, per destinar-hi un mercat municipal i un supermercat, amb un sostre comercial de 2.112 m². L'article 7 de la normativa del Pla considera la implantació comercial com a *Gran Establiment Comercial col·lectiu*, d'acord amb el Decret Llei 1/2009, d'ordenació dels equipaments comercials.
- La creació d'una segona edificació de 2 plantes on es preveuen usos esportius, educatius i socioculturals, i on s'ubicarà una piscina coberta i climatitzada, un espai polivalent municipal i pistes esportives descobertes de 880 m².

Segons informa la memòria urbanística, l'espai lliure de la parcel·la es destinarà a aparcament (83 places segons els plànols), amb arbrat per separar les fileres de vehicles.

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

L'estudi de mobilitat del Pla Especial estima que el desenvolupament d'aquest generarà un total de **1.597 desplaçaments/dia feiner, 799 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	2.112,00	2.112,00	1.056	1.056
equipaments	2.552,00	2.706,00	541	541
zona verda				
TOTAL	9.642	4.818,00	1.597	1.597

Quant als usos previstos i la generació de mobilitat, l'estudi aplica les ràtios del Decret.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta en base a l'estudi de mobilitat generada del POUM, i conclou el següent repartiment modal per a la nova mobilitat generada pel mercat:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	60,5%	2,7%	36,8%
Viatges / dia feiner	966	43	588

Des de la redacció del present informe es fa palesa la poca incidència prevista sobre transport públic, donada l'oferta existent al municipi quant a cobertura territorial i horària tot i què el projecte una mobilitat de proximitat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta la xarxa viària principal (C-32 i N-II), que transcorren longitudinalment per la banda sud del nucli antic, i la xarxa secundària (BV-5031, de connexió amb Sant Andreu de Llavaneres i Arenys de Munt i BV-5034, de connexió amb la C-32 i la N-II).

Quant a la xarxa local, l'estudi destaca l'entramat viari irregular, del qual destaquen l'avinguda Montalnou, la Riera / Torrent del Gorg i el Camí del Pedró.

A la zona de les Ànimes i Baix Poble com a vies principals destaquen el passeig marítim, i els carrers Montseny i Maresme.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic al municipi:

- Autobús:
 - Urbà: línia C21, que uneix el centre urbà amb l'estació de tren de Caldes d'Estrac. Té dos recorreguts alterns, i un total de 31 expedicions, entre les 6:39 i les 21:50h, cada 30 minuts aproximadament.
 - Interurbà: una línia diürna, C-20, que uneix el municipi amb Mataró i Sant Andreu de Llavaneres cada 60 minuts (entre les 7:15h i les 21:15h), i línia nocturna N-82 que uneix diversos municipis de la comarca del Maresme amb Barcelona cada 60 minuts (entre les 23:30h i les 5:30h).
- Tren: la línia C1 de Rodalies Renfe té parada a l'estació de Caldes d'Estrac, connectada amb el municipi mitjançant el servei urbà C-21. La línia ferroviària compta amb 54 exp./dia sentit Barcelona (cada 20 minuts) i 33 exp./dia sentit Blanes – Maçanet (cada 30 minuts).

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús i de tren, tot concretant els horaris i freqüències.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Segons informa la memòria d'ordenació, les voreres que envolten el sector (actualment un solar) són d'amplada variable: 1,10m al carrer Pica d'Estats, 1,75m al carrer Montseny, 1,80m al carrer Turó de l'Home i 2,80m al carrer Montnegre.

L'estudi concreta quins són els carrers del municipi on es restringeix la circulació de vehicles motoritzats: Pg. dels Geranis, que enllaça la zona escolar amb àrees residencials, els passatges de les Heures, Can Gasull i dels Rosers, i el carrer del Puniol.

A de l'estudi s'afirma que hi ha la intenció municipal de dissenyar una xarxa per a vianants i bicicletes, però no es concreta ni on ni amb quines característiques.

Es troba a faltar una definició de la xarxa de vianants existent entre el sector i la trama urbana consolidada més immediata, així com respecte de les parades de transport públic.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que amb el nou accés que es preveu de la N-II a la parcel·la les afectacions sobre el trànsit seran imperceptibles i calcula que la mobilitat generada en vehicle privat a la tarda (16 a 19h) serà de 103 vehicles per sentit pel que la xarxa viària ho absorbirà sense problemes.

Quant als 17 nous usuaris del transport públic, seran absorbits pel servei urbà C-21, que ja compta amb una parada a la parcel·la. L'estudi aporta les dades d'ocupació per franges horàries de la línia urbana.

L'estudi apunta la necessitat de disposar d'una oferta de transport públic competitiu per tal d'evitar un augment futur dels desplaçaments en vehicle privat.

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, la normativa d'equipaments comercials i el propi planejament general del municipi, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	2.112,00	2.112,00	1.056	1.056	21	22	11
equipaments	2.552,00	2.706,00	541	541	135	27	14
zona verda							
TOTAL	9.642	4.818,00	1.597	1.597	156	49	25

La proposta de reserva d'aparcament de l'estudi es mostra tot seguit:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	2.112,00	2.112,00	1.056	1.056	21	146	11
equipaments	2.552,00	2.706,00	541	541	135	27	14
zona verda							
TOTAL	9.642	4.818,00	1.597	1.597	156	173	25

L'estudi de mobilitat proposa instal·lar un aparcament per a bicicletes a l'equipament, tipus 'U invertida'.

L'estudi proposa, per iniciar l'oferta, disposar almenys de 50 places per a l'equipament esportiu (25 barres 'U invertida') i les 20 relatives als usos comercials i es compromet a ampliar l'oferta si cal.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la part baixa del municipi és orogràficament favorable a l'ús de la bicicleta, i que equipaments com ara els esportius i els mercats locals haurien disposar d'una localització i un disseny adequats per tal d'incentivar-ne el seu ús. L'estudi proposa aparcaments per a bicicletes se situïn en llocs amb bona visibilitat

Quant a l'aparcament de vehicles motoritzats, el Decret 344/2006 no concreta una reserva mínima per als equipaments ni els locals comercials. L'estudi proposa una oferta, superior fins i tot a la prevista per al llei d'equipaments comercials. L'oferta disponible dins del sector serà de 173 places (83 en superfície i la resta en soterrani). Tenint en compte la mobilitat generada segons l'estudi de mobilitat i el nombre de vehicles/dia esperats des de la redacció del present estudi es conclou que l'oferta d'aparcament disponible supera amb escreix les necessitats diàries previstes.

L'estudi proposa que l'espai d'aparcament per a motos estigui fora dels itineraris per a vianants i bicicletes.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi 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 en el viari.

Els establiments comercials de més de 1.300 m² de sostre han de preveure un moll de càrrega i descàrrega integrat en l'edifici comercial. L'estudi esmenta que es preveurà un espai mínim de 3 m x 8 m de càrrega integrat en la instal·lació o situat en terrenys edificables del mateix solar.

Els accessos de les mercaderies al sector, i la localització del moll de càrrega es detallaran al desenvolupar el planejament.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi afirma que les condicions d'accés en transport públic són adequades gràcies al servei de la línia C-21, que connecta el sector amb el nucli urbà antic i també amb la línia de rodalies R-1 a l'estació de Caldes d'Estrac, cada 30 minuts.

D'altra banda, també es troba garantida la connexió amb els municipis veïns gràcies a la línia C-20, amb un interval de pas de 60 minuts.

L'estudi esmenta les propostes sobre el transport públic de l'estudi de mobilitat del POUM.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi exposa que els sentits de circulació al voltant de l'equipament i la creació d'un accés directe des de la Nacional II resolen l'accessibilitat en vehicle motoritzat al sector.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi preveu que els itineraris que es modifiquin (no concretats en el document) tindran una vorera arbrada de, com a mínim, 2 m d'amplada, per tal que els vianants tinguin en tot moment un pas lliure de 1,5 m.

No es concreta com es millorarà la permeabilitat de l'N-II envers els modes no motoritzats, tot i que es fa esment d'un Pla Especial Urbanístic de la carretera N-II per millorar la seva integració amb la trama urbana.

Respecte de la bicicleta, l'estudi afirma que es proposa establir connexions amb els itineraris previstos en l'estudi de mobilitat del POUM. No obstant això, aquesta actuació només es concreta gràficament (on s'observa que dos dels vials que envolten el sector formen part d'aquesta xarxa), però es troben a faltar els detalls quant al disseny de la xarxa ciclable (zona 30, carril bici segregat...).

11. Mobilitat i gènere

L'estudi destaca, en base a l'EMQ 2001, que la distribució de la mobilitat segons el mitjà de transport mostra diferències importants depenent del sexe de l'individu, ja que els homes utilitzen més el transport privat i les dones el transport públic i es desplacen més caminant.

En base a aquestes dades l'estudi recomana actuar sobre els elements principals dels itineraris que realitza la dona, així com també els joves i la gent gran: bona il·luminació als carrers, bon estat dels ferms, parades de bus confortables i ben situades, uns horaris i freqüències de les línies de bus que s'ajustin a les demandes de mobilitat de la dona, etc.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial de concreció dels usos de l'equipament situat en els carrers Pica d'Estats, Montseny, Turó de l'Home i Montnegre*, a Sant Vicenç de Montalt, 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.

Tanmateix es sol·licita a l'ajuntament de Sant Vicenç de Montalt tingui en compte alguns els suggeriments que conté aquest informe en especial pel que fa a millorar la definició de les actuacions de les xarxes per a modes no motoritzats.

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, 24 de novembre de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic