

## Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual 1/2017 del PGOU Sector C8 "Institut Les Vinyes"

Municipi de Cubelles

Comarca del Garraf

Promotor: Ajuntament de Cubelles

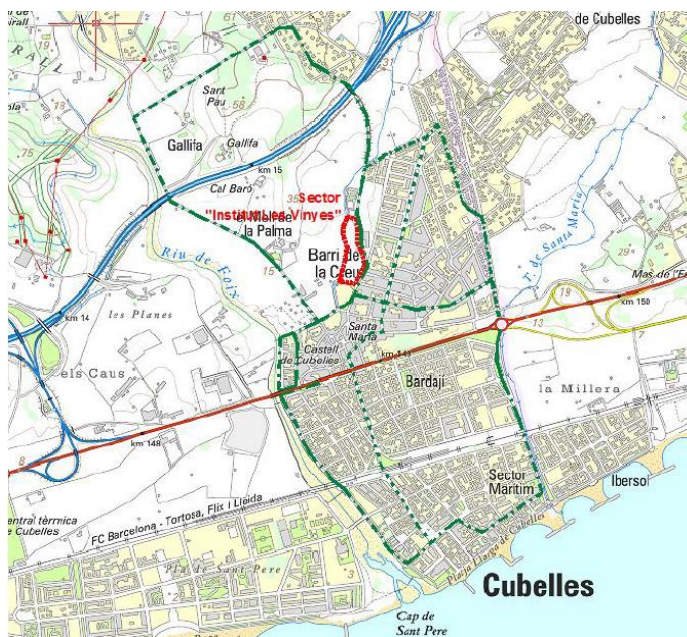
Redactor de l'EAMG: TADEC

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 de la *Modificació puntual 1/2017 del PGOU Sector C8 "Institut Les Vinyes"*.

### 1. Antecedents

La *Modificació puntual 1/2017 del PGOU sector C8 "Institut Les Vinyes"* té com a objectiu crear nous usos residencials i comercials, un equipament escolar, noves zones verdes i domini públic hidràulic.

L'àmbit d'estudi, que ocupa prop de 2 hectàrees, se situa molt a prop del centre urbà de Cubelles, a 300 m al nord de la plaça de l'Església, adjacent al nucli urbà consolidat (barri de la Creu). A ponent el sector limita amb el torrent del cementiri i al nord amb el cementiri. A llevant el sector limita amb el carrer Nou i al sud amb el carrer del Mossèn Miquel Corti.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual 1/2017 del PGOU Sector C8 "Institut Les Vinyes"* 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 pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 8.575 m<sup>2</sup> de sostre per a nous habitatges.
- Nous usos comercials amb un sostre de 953 m<sup>2</sup>.
- Es destinen 10.000 m<sup>2</sup> de sòl per a equipaments.
- També es destinen 3.226 m<sup>2</sup> a zones verdes.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la *Modificació puntual 1/2017 del PGOU Sector C8 "Institut Les Vinyes"* estima que es generaran un total de **3.496 desplaçaments/dia**.

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

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	viatges generats (EAMG)
Residencial		8.575	858	858
Comercial		953	477	477
Equipament		10.000	2.000	2.000
zona verda	3.226		161	161
<b>TOTAL</b>	-	-	3.496	<b>3.496</b>

Per al càlcul dels desplaçaments generats pels habitatges, l'estudi aplica la ràtio de 10 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre, amb el que resulta un total de **858 viatges/dia**. Els usos comercials complementaris generen uns 477 viatges/dia. Les zones verdes creen uns 161 viatges /dia, mentre que el nou equipament generarà uns 2.000 viatges/dia.

L'estudi estima un repartiment modal per a aquesta mobilitat, diferenciant la distribució en funció de l'ús, prenent com a base l'EMO 2001. En conjunt, per a la nova mobilitat l'estudi proposa el següent repartiment modal:

**Taula resum del repartiment modal**

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	59,0%	13,5%	28,8%
Viatges / dia	2.062	472	1.007

Des de l'equip redactor del present informe es fa notar un desajust en l'EAMG entre el nombre de desplaçaments totals calculats segons els usos els calculats segons el repartiment modal.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés al sector. El sector es troba contigu a un eix principal nord-sud de la xarxa urbana; d'altra banda, el carrer Gallifa esdevé l'eix principal est-oest, que entronca amb l'eix nord-sud. Des d'aquests vials el sector disposa d'una bona connectivitat a tot el nucli urbà, així com a la carretera C-31 i l'autopista C-32 (que es troba a menys de 600 m). La carretera C-31 en el seu encreuament amb la població de Cubelles disposa de dos encreuaments semaforitzats i una rotonda.

L'estudi aporta dades de demanda (any 2015) de la C-31 (18.595 veh./dia) i de la C-32 (16.870 veh./dia).

#### **5. Xarxa de transport públic**

A les proximitats del sector es disposa de la següent oferta de transport públic:

- Una línia d'autobús urbà, amb una expedició cada hora (16 expedicions en dia feiner), que connecta els barris amb el nucli urbà i l'estació de tren. El seu itinerari passa per davant del sector Institut Les Vinyes.
- Tres línies d'autobús interurbà: Barcelona – Vendrell (28+28 exp./dia feiner i 11+11 els dissabtes), i Vilanova – Cubelles (10+10 exp./dia feiner i 7 circulacions els dissabtes amb freqüència d'una hora). Les dues línies tenen parada a 500 m del sector. La línia Hospital Sant Camil - Cunit, té 5 circulacions diàries de dilluns a divendres amb freqüències d'1h – 1h30', amb aturades en les parades de Licorella, Centre i Les Salines.
- Una línia de Rodalies RENFE (R2), amb estació a Cubelles i circulació de trens cada 30 minuts. El sector es troba a 800 m de l'estació.

L'estudi mostra els esquemes dels recorreguts dels diferents serveis de transport públic.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no descriu la situació actual de la mobilitat en modes no motoritzats, tot i que es preveu que gran part dels nous viatges s'efectuïn a peu o en bicicleta. Només exposa que hi ha un sector del nucli urbà semipeatonalitzat, a les proximitats del sector.

**Es considera necessari descriure la situació de la mobilitat a peu i en bicicleta entre el sector, el centre urbà de Cubelles i l'estació de tren**, aportant les dades quant als pendents dels vials, per tal de valorar l'adequació dels itineraris a PMRs.

Durant la redacció del planejament derivat caldrà garantir la seguretat de la xarxa de vianants en els punts d'encreuament cap al nou sector.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi preveu una ocupació mitjana d'1,3 persones per vehicle, amb el que la previsió de nous vehicles és de 775 (tenint en compte tots dos sentits, és a dir 387 nous vehicles).

L'estudi no valora ni qualitativament ni quantitativa com afectarà aquest nou trànsit la vialitat existent i prevista, així com tampoc fa cap valoració en relació a la nova demanda de transport públic i a la capacitat de l'oferta existent.

Pel que fa al viari, **resulta necessari analitzar amb detall els recorreguts fins al sector i estimar quins seran els nivells de servei de les vies.**

Pel que fa al transport públic, **cal aportar la informació de la càrrega per autobús en hora punta per garantir que la capacitat és suficient.**

## 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:

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Aparcaments bicicletes	Aparcaments turismes	Aparcament motocicletes
Residencial		8.575	172	86	43
Comercial		953	10		
Equipament		10.000	500		
zona verda	3.226		32		
<b>TOTAL</b>	-		<b>713</b>	<b>86</b>	<b>43</b>

L'estudi no aporta una proposta de reserva de places d'aparcament.

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** cal fer una reserva de **86 places**, 1 per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre residencial, tal com indica el Decret.

L'EAMG no fa referència al Reial Decret 1053/2014, que estableix que tots els edificis de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics. En aquest sentit, **cal que aconsegueixi amb el Decret 1053/2014 dotant els aparcaments dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics necessaris.**

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **43 places** per a usos residencials, 0,5 places per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre residencial.

#### **Recomanació 1.**

Es recomana que a la calçada se senyalitzin places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

En relació a l'aparcament de bicicletes, **és necessari reservar espai per a aparcament de bicicletes fora de la via pública per a tots els usos. És necessari aplicar les ràtios que proposa el Decret o en cas contrari justificar l'adopció de valors diferents.**

#### **Recomanació 2.**

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

### **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. Cal assegurar que el projecte realitzarà aquesta reserva d'espai.

### **10. Mesures correctores**

#### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de transport públic, tanmateix caldrà adoptar les que es desprenguin de l'anàlisi de detall que es faci en redactar el planejament derivat.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de vehicles, tanmateix caldrà adoptar les que es desprenguin de l'anàlisi de detall que es faci en redactar el planejament derivat.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa per a vianants, tot i que es mostra un esquema amb la connectivitat primària de vianants i bicicletes. El pla haurà d'adoptar les que es desprenguin de l'anàlisi de detall que es faci en redactar el planejament derivat.

### **Xarxa ciclable**

No s'aporta cap proposta sobre la xarxa per a la bicicleta, tanmateix, el pla haurà d'adoptar les que es desprenguin de l'anàlisi de detall que es faci en redactar el planejament derivat.

## **11. Indicadors de gènere**

L'estudi no aporta cap indicador de gènere. **Cal incloure informació relativa a la mobilitat i gènere**, que permeti l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

## **12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'Estudi **no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.**

## **13. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual 1/2012 del PGOU "Institut Les Vinyes"*, 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 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:

- Cal descriure la situació de la mobilitat a peu i en bicicleta entre el sector, el centre urbà de Cubelles i l'estació de tren.

- En relació a la incidència de la mobilitat generada, cal analitzar estimar quins seran els nivells de servei de les vies, i aportar la informació de la càrrega per autobús en hora punta per garantir que la capacitat és suficient.
- És necessari aplicar les ràtios que proposa el Decret en relació a l'aparcament de bicicletes fora de la via pública, turismes i motocicletes o en cas contrari justificar l'adopció de valors diferents.
- Cal acomplir amb el Decret 1053/2014 dotant els aparcaments dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics necessaris.
- Cal incloure informació relativa a la mobilitat i gènere.
- Cal incorporar el finançament de les actuacions vinculades a la millora de la mobilitat.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 21 de novembre de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic