

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual 1/2012 del PGOU Sector No Urbanitzable delimitat "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 1/2012 del PGOU "Institut Les Vinyes"*.

1. Antecedents

La *Modificació puntual 1/2012 del PGOU "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 2ha, se situa molt a prop del centre urbà de Cubelles, a 300m 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.

Cubelles compta amb 14.293 habitants (2011)

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual 1/2012 del PGOU "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 generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 14.790 m² de sostre per a nous habitatges
- Nous usos comercials amb un sostre de 1.265 m²

- Es destinen 10.000 m² de sòl per a equipaments
- També es destinen 3.226 m² a zones verdes i altres 682 m² a domini públic hidràulic.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la *Modificació puntual 1/2012 del PGOU "Institut Les Vinyes"* estima que es generaran un total de **4.300 desplaçaments/dia, 2.150 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)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	5.115,85	14.790,00			1.479	1.479
comercial		1.265,17			633	633
equipaments	10.000,00				2.000	2.000
zona verda	3.226,38				161	161
Vialitat	734,85					
TOTAL	19.760,00	16.055,17	0	0	4.273	4.273

Per al càlcul dels desplaçaments generats pels habitatges, l'estudi aplica la ràtio de 10 viatges per cada 100 m² de sostre, amb el que resulta un total de **1.500 viatges/dia**. Els usos comercials complementaris generen uns 600 viatges/dia.

Les zones verdes creen uns 160 viatges /dia, mentre que el nou equipament genera 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 un el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	45,9%	20,9%	33,2%
Viatges / dia feiner	1.989	905	1.439

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 600m del sector).

L'estudi aporta dades de demanda de la C-31 (21.800 veh./dia) i de la C-32 (28.500 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.
- Dues línies d'autobús interurbà: Barcelona – Vendrell (28+28 exp./dia feiner i 11+11 els dissabtes), i Vilanova – Cubelles (10+10 exp./dia feiner). Les dues línies tenen parada a 500 m del sector.
- 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.

Es mostra l'àmbit del nucli urbà que es troba semipeatonalitzat, a les proximitats del sector.

Durant la redacció del planejament derivat caldrà garantir la seguretat de la xarxa de vianants en els punt de creuament cap el 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 1.110 (tenint en compte tots dos sentits, és a dir 555 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, el planejament derivat haurà d'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, caldrà 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,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	5.115,85	14.790,00	296	148	74
comercial		1.265,17	13		
equipaments	10.000,00		500		
zona verda	3.226,38		32		
vialitat	734,85				
TOTAL	19.760,00	16.055,17	841	148	74

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 **148 places**, 1 per cada 100 m² de sostre residencial, tal i com indica el Decret.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **74 places** per a usos residencials, 0,5 places per cada 100 m² de sostre residencial.

Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a usos residencials. En concret, caldria reservar en total **296 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per cada 100 m² de sostre. És necessari aplicar les ràtios que proposa el Decret o en cas contrari justificar l'adopció de valors diferents.

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

L'**equipament educatiu** hauria de disposar de 500 places per a bicicletes, aplicant la ràtio per a equipaments educatius. En aquest cas caldrà que el projecte constructiu de l'equipament avaluï les necessitats quant a aparcament de bicicletes, tenint en compte les ràtios que proposa el Decret i la demanda futura.

Per últim, les **zones verdes** haurien de comptar amb 32 places d'aparcament per a bicicletes.

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.

L'estudi tampoc té en consideració la reserva d'una plaça per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, de dimensions 3m x 8m, per cada 1.000 m² de sostre comercial o per cada 8 comerços. El sector objecte d'estudi compta amb 1.265 m² de sostre destinat a activitats comercials, per tant caldria reservar una plaça.

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 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 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..

12. 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 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:

- 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,
- Analitzar la relació oferta – demanda existent i futura per als diferents modes (vehicle privat i transport públic), per tal comprovar l'adequació de les xarxes existents a les necessitats futures de mobilitat,
- Incorporar els aparcaments de bicicletes, turismes i motocicletes que resultin de l'avaluació de la mobilitat generada dels diferents usos previstos seguint les indicacions del Decret, o en cas contrari, aportar una justificació al respecte,
- Donar compliment a l'article 6 del Decret, en relació a la distribució urbana de mercaderies,
- Aportar indicadors de gènere.

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 Cubelles que una vegada disposi de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 20 de novembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat