

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic en sòl no urbanitzable per a la implantació d'un Pitch & Putt a la Finca Can Mascaró

Municipi de la Palma de Cervelló
Comarca: Baix Llobregat
Promotor: Taller de Flors, sl
Redactor de l'EAMG: i3dat consultin

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 Urbanístic en sòl no urbanitzable per a la implantació d'un Pitch & Putt a la Finca Can Mascaró*.

1. Antecedents

El *Pla Especial Urbanístic en sòl no urbanitzable per a la implantació d'un Pitch & Putt a la Finca Can Mascaró* es redacta amb l'objectiu regular les activitats esportives a desenvolupar en una part dels terrenys de la finca. En concret, es preveu implantar un camp de golf de 9 o 18 forats i un camp de pràctiques, així com els serveis i instal·lacions necessaris per al seu desenvolupament i correcte funcionament (zona d'aparcament i 'casa-club').

Anteriorment el terreny havia estat destinat a vinyes i camps de conreu. En l'actualitat, però, l'àmbit d'estudi és un terreny erm, sense cap ús, per tant la nova activitat es planteja amb finalitat social i econòmica, sense que es perdi part del caràcter actual d'aquest territori.

El sector ocupa un total de 117.274 m², i es troba delimitat al nord per la resta dels terrenys de la finca Can Mascaró, on hi ha el conjunt edificat de la propietat, i per la carretera BV-2421; a l'oest delimita amb una altra propietat privada, amb la resta de la finca Can Mascaró i amb una part de la urbanització de Can Vidal; a l'est limita amb la rotonda que uneix l'antiga N-340 i la carretera BV-2421, i amb l'autovia B-24; i al sud es localitza l'antiga N-340, el torrent de Can Mascaró i el polígon industrial Grab de Cervelló.

El municipi de la Palma de Cervelló té una dimensió de 5,5 km². La població del municipi és de 2.991 habitants (any 2013).

L'estudi destaca que la mobilitat no esdevé un problema significatiu en aquesta implantació, ja que es preveu un flux escàs de persones i vehicles que accedeixin al llarg del dia i de forma simultània. Es redacta a data de novembre de 2013 com a resposta al primer informe emès per l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de

Barcelona amb data d'octubre de 2013 (Exp. G-91/2013) segons el qual, a través de l'apartat 13. Conclusions, s'assenyala que:

*L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic en sòl no urbanitzable per a la implantació d'un Pitch & Putt a la Finca Can Mascaró, a la Palma de Cervelló, no compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe desfavorable**.*

A continuació es detallen els aspectes que cal ampliar, modificar o en què cal aprofundir, per tal d'adequar-se formalment al Decret 344/2006 i als continguts de la Llei 9/2003 de la Mobilitat i del propi Decret.

- *Cal aportar una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada. En aquest sentit, cal que la figura de planejament promogui la mobilitat sostenible, mitjançant la promoció dels modes de transport alternatius al vehicle privat motoritzat.*
- *És necessari analitzar la localització dels serveis de transport públic més propers i fer una proposta sobre com connectar el sector amb aquestes parades.*
- *També cal descriure les possibilitats de connectar mitjançant modes no motoritzats almenys des del nucli urbà de la Palma de Cervelló i des de Cervelló.*
- *En relació a l'aparcament de bicicletes, els nous usos previstos hauran de comptar amb les reserves d'aparcament corresponents dins de la parcel·la. Així mateix, el promotor s'haurà de comprometre a ampliar l'oferta inicial d'aparcament per a bicicletes si la demanda ho justifica.*
- *Cal aportar indicadors de gènere.*

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació del nou l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic en sòl no urbanitzable per a la implantació d'un Pitch & Putt a la Finca Can Mascaró* 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.

A nivell de planejament, el nou Estudi no inclou cap canvi respecte de l'anterior, de manera que el desenvolupament d'aquest PEU suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació d'un nou camp de golf Pitch & Putt (P&P) que ocupa un total de 55.428,65 m².
- Es preveu disposar d'un aparcament de 53 places ampliables a 104 per a ocasions puntuals. La superfície destinada a vialitat ocupa 6.765 m².
- Es destina a 'casa-club' una superfície de 728 m², amb els serveis complementaris, en una edificació preexistent a la part central de l'àmbit.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi estima que el desenvolupament del sector generarà uns **150 desplaçaments/dia festiu (dies de màxima afluença), 75 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 (a la dreta):

Usos	Àrea (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equipaments	728,00	146	8
zona verda P&P	55.428,65	2.771	144
vialitat	6.765,00		
TOTAL	117.274,00	2.917	152

L'aplicació de les ràtios del Decret per a zona verda i equipament dóna com a resultat una xifra que no es correspon amb l'ús real previst. Així, en base a les instal·lacions previstes, l'estudi considera que l'afluència màxima al sector tindrà lloc en dissabtes i festius, amb uns 72 visitants i 4 treballadors. Això representa uns 150 viatges/dissabte o festiu. Per als dies feiners es preveu una menor afluència.

Si bé l'estudi no incorpora cap taula que indiqui de manera explícita el repartiment modal de la mobilitat generada pel P&P, a l'apartat 3.3.5 (pàgina 47), s'inclou de forma implícita que el 100% dels desplaçaments generats es realitzaran amb vehicle privat. En aquest sentit, l'estudi defineix un escenari de màxima demanda vinculat als caps de setmana, on assenyala la previsió d'absorbir una demanda màxima de 72 persones i 50 vehicles (on compartiria el vehicle el 30% dels usuaris).

Des de la redacció del present informe es vol incidir en què el propòsit de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del Decret 344/2006 és el de promoure els mitjans alternatius al vehicle privat, tot garantint la connexió del sector amb les diferents xarxes de mobilitat.

4. Mobilitat en vehicle privat

La finca objecte d'estudi se situa en el pk 1.241 de la carretera N-340, des d'on s'accedeix al sector (en el tram de l'N-340, entre les rotondes de la BV-2421 i la rotonda que dóna accés a Cervelló). A partir de l'accés des de l'N-340, per arribar al nou Pitch & Putt cal seguir un camí sense asfaltar.

En l'actualitat l'N-340, segons indica l'estudi, és molt ampla, amb voravia a cada costat. L'accés al camí és força ample també, obert i amb una adequada visibilitat.

El sector compta amb un segon accés, privat, des de la carretera BV-2421 (Av. Catalunya dins del nucli urbà de la Palma), que permet arribar a l'edificació rural de 'Can Mascaró', residència de la propietat de la finca, i que comunica també amb la zona del P&P. El PEU, tanmateix, no intervé en aquesta zona.

L'Estudi no aporta dades de demanda de la xarxa viària, assenyalant en l'apartat 3.3.4 (pàgina 46) que *"no es necessari, ja que en aquests moments no hi ha cap tipus d'interacció o pràcticament es pot considerar menyspreable el trànsit des del camí"*.

No obstant, en aquest mateix apartat, s'inclouen dades de repartiment modal actual referents als municipis de La Palma de Cervelló, Cervelló i també del Baix Llobregat, que reflecteixen l'ús del vehicle privat en l'àmbit d'estudi.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta que és difícil accedir en transport públic a l'àmbit d'estudi, ja que no existeix cap parada d'autobús en la zona d'accés o en la proximitat, si bé s'assenyala que la parada més propera es localitza al Polígon Industrial Can Mascaró, a uns 15-20 minuts de camí a peu, i per una "zona no recomanada per a vianants, ja que pot tenir cert perill" (pàg. 43).

Existiria un itinerari a peu alternatiu, si bé el propi Estudi assenyala que seria *"força complicat"*, d'acord amb els continguts de l'informe emès per la Direcció General de Transport i Mobilitat.

S'inclouen dades de l'oferta dels serveis d'aquesta parada, tant a nivell de municipis servits, com de la freqüència de pas en dies feiners i festius, destacant que en els dies festius (màxima demanda), *"aquest tipus de transport no és tan útil, ja que entre els horaris d'expedició i el trajecte a peu es per molt de temps"* (pàg. 43).

S'inclou un plànol amb la localització de les parades més properes i la seva relació amb el desenvolupament previst.

S'indica que en el cas de que l'activitat de P&P funcionés, *"es podria sol·licitar als Ajuntaments de La Palma de Cervelló i Cervelló, o a les empreses concessionàries del transport públic la possibilitat de concretar una parada en la zona d'accés principal de l'activitat"* (pàg. 43).

6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que és difícil accedir a peu al sector, ja que les carreteres no permeten la circulació de vianants per les voravies.

Tanmateix, l'estudi considera que la xarxa de camins rurals que envolta l'àmbit és idònia per al passeig dels usuaris i acompanyants que acudeixin a la instal·lació.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi concreta que les distàncies a recórrer des de la Palma i Cervelló fins al sector són perfectament assumibles per a la bicicleta, si bé presenta dificultats tant pel que fa

a la pròpia activitat de P&P (que habitualment suposa una càrrega de material esportiu), com a les pròpies característiques dels itineraris.

L'estudi no mostra gràficament quins serien les connexions possibles, però sí que descriu els itineraris proposats; Des de Cervelló s'accediria a través de l'antiga N-340 (circulant en coexistència amb la resta de vehicles), mentre que des de la Palma la connexió es realitzaria per un itinerari paral·lel a la Ctra. BV-2421 i passant per la urbanització de Can Vidal (amb un fort pendent).

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi preveu que tots els usuaris del sector hi accedeixin en vehicle privat.

En concret, en un escenari de màxims l'estudi considera que hi podran accedir 17 vehicles cada hora (50 cada 3 hores). Es preveu un màxim de 72 persones en el recinte de forma simultània.

El nombre màxim de vehicles aparcats durant el cap de setmana de forma simultània serà 54, mentre que en dies feiners s'estima una demanda màxima de 22 places. D'altra banda, per als treballadors/es es disposarà de 4 places d'aparcament. En ocasions molt puntuals (torneigs de golf), es preveu que l'aparcament es pugui ampliar fins a 200 vehicles.

L'estudi no preveu problemes de trànsit generats per la nova mobilitat del P&P.

En relació al transport públic, no es fa cap anàlisi de la relació oferta - demanda actual ni prevista, ja que no es contempla la possibilitat d'accedir-hi en aquest mode de transport.

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 (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
equipaments	728,00	7		
zona verda P&P	55.428,65	554		
vialitat	6.765,00			
TOTAL	117.274,00	562	0	0

A continuació es mostra la proposta de l'estudi:

Usos	Àrea (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
equipaments	728,00	5		
zona verda P&P	55.428,65	5		
vialitat	6.765,00			
TOTAL	117.274,00	10	57	0

L'estudi proposa una reserva de **10 places d'aparcament per a bicicletes** dins de la parcel·la, en lloc segur i visible al costat de la casa - club, si bé assenyala que són ampliables en un futur.

Quant als turismes i motocicletes, el PEU planteja una reserva de 53 places per als visitants i 4 places per als treballadors/es. Per a ocasions puntuals, però, es preveu que l'oferta sigui ampliable fins a les 200 places.

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

10. Indicadors de gènere

L'apartat 3.3.8 "Principis d'igualtat de Gèneres" assenyala la manca de dades quantitatives vinculades a l'activitat prevista que permetin definir indicadors de gènere, si bé s'assenyala que no sembla que hi hagi diferències qualitatives en l'ús dels modes de transport vinculats a aquests tipus d'usos entre homes i dones.

Es fa referència per al projecte als estàndards determinats en l'annex 1 del Decret 344/2006.

11. Mesures correctores

Xarxa transport públic

No es preveuen desplaçaments amb transport públic. Tanmateix, s'indica que en el cas de que l'activitat de P&P funcionés, *"es podria sol·licitar als Ajuntaments de La Palma de Cervelló i Cervelló, o a les empreses concessionàries del transport públic la possibilitat de concretar una parada en la zona d'accés principal de l'activitat"* (pàg. 43).

Recomanació 1

Es recomana que es concreti el compromís de la propietat vinculat a facilitar l'accés amb transport públic fins a l'àmbit, d'acord amb el que recull l'estudi.

Xarxa bàsica per a vehicles

El PEU preveu formalitzar un nou accés per agilitzar les maniobres d'entrada i sortida de vehicles del camp de P&P, considerat correcte en una consulta prèvia a la Delegació de Carreteres del Ministeri de Foment, titular de l'N-340.

El nou accés constarà d'un nou carril d'incorporació a l'N-340 i d'un altre carril per accedir al sector. Es preveu corregir de forma puntual l'actual traçat del camí, per adequar corbes que enllacen els dos carrils.

Amb aquest nou accés l'estudi afirma que la infraestructura té capacitat per absorbir el nou trànsit generat. D'altra banda, els nous ramals evitaran els girs a l'esquerra des de l'N-340.

Recomanació 2

Atès que els vehicles que arribin hi estaran força estona es recomana que el promotor estudiï la incorporació de dos punts de càrrega elèctrica per a vehicles cotxe i moto, si més no deixar les instal·lacions preparades per a aquest vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

No es preveuen desplaçaments a peu o amb bicicleta, si bé l'Estudi afirma que la xarxa actual garanteix l'accés a peu i en bicicleta a l'àmbit d'estudi. S'inclou un plànol amb el detall dels itineraris de connexió amb l'àmbit projectat.

Quant a la connexió amb el transport públic, aquesta resulta molt complicada ja que s'hauria de realitzar pels vorals de la N-340, o bé per un àmbit amb forts desnivells topogràfics. No s'aporta cap plànol de detall d'aquests itineraris.

A nivell intern, l'estudi afirma que els itineraris projectats s'executaran segons els criteris d'accessibilitat, per facilitar l'ús de la instal·lació a persones amb mobilitat reduïda.

Mesures de gestió i promoció

L'Estudi recull la voluntat per part de la propietat de promoure l'accés mitjançant el transport públic i els modes no motoritzats, incorporant informació al web de l'activitat, amb descripció dels horaris i itineraris, elaborant fulletons amb informació sobre com arribar-hi, etc.

Recomanació 3

Es recomana que la informació sobre transport públic sigui revisada per l'administració titular de la via.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no aporta una proposta de finançament en relació a la mobilitat.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic en sòl no urbanitzable per a la implantació d'un Pitch & Putt a la Finca Can Mascaró*, a la Palma de Cervelló, no representarà cap afectació notòria sobre les xarxes de mobilitat del seu entorn immediat si bé es realitzen algunes recomanacions a tenir en compte, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Es sol·licita al promotor tingui en compte les recomanacions que s'efectuen en aquest informe.

Barcelona, 8 de d'abril de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic