

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Campins

Municipi de Campins
Comarca del Vallés Oriental

Sol·licitant: Aj. de Campins

Promotor: Aj. de Campins

Redactor de l'EAMG: Trama Urbanisme i Paisatge, SLP

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 d'Ordenació Urbanística Municipal de Campins*.

1. Antecedents

El municipi de Campins, ubicat a la comarca del Vallés Oriental, compta amb una població de 480 habitants (padró municipal 2012), té una extensió aproximada de 7,38 km² i es troba situat entre els termes municipals de Fogars de Montclús al Nord-Oest, Gualba a l'Est i pel Sud-Est amb el terme de Sant Celoni.

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Campins* té com a objectiu el desenvolupament de diferents sectors de creixement urbanístic, mitjançant el desenvolupament de polígons d'actuació urbanística (PAU).

Nom del sector	ús	Nova creació sostre/sol (m ²)
PAU 1. Camp de l'Era	residencial	825,00
	total sector	825,00
PAU 2. Camí del cementiri	residencial	2.388,00
	comercial	1.441,50
	industrial	1.350,00
	zona verda (sòl)	7.375,00
	total sector	12.554,50
PAU 3. Can Carrau	residencial	1.273,00
	comercial	636,52
	total sector	1.909,52
PAU 4. Passeig de les Tres Germanes 1	residencial	1.396,73
	equipaments	813,40
	zona verda (sòl)	1.200,74
	total sector	3.410,87
PAU 5. Passeig de les Tres Germanes 2	residencial	1.477,51
	zona verda (sòl)	332,71
	total sector	1.810,22

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Campins* 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 POUM suposarà una nova mobilitat generada, conseqüència de:

Noves superfícies segons usos i àmbit				
residencial	comercial	industrial	equipaments	zona verda
m ² sostre	m ² sostre	m ² sostre	m ² sostre	m ² sòl
7.360,24	2.078,02	1.350,00	813,40	8.908,45

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del POUM generarà, segons l'EAMG, **2.330 desplaçaments/dia**, considerant l'ampliació dels usos descrits en l'apartat anterior.

L'Estudi aplica per al dimensionaments de la mobilitat generada en un dia tipus les ràtios establertes pel Decret per cadascun dels usos.

La taula següent mostra la **nova mobilitat** generada en dia tipus segons les ràtios que indica el Decret, i en un dia tipus de l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²) (*)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		7.360	736	736
comercial		2.078	1.039	1.040
industrial		1.350	68	68
equipaments		813	41	41
zona verda	8.908		445	445
TOTAL		11.602	2.329	2.330

*L'estudi no especifica el sòl per cada ús, únicament especifica el sol destinat a zones verdes i el total.

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal, prenent com a referència dades de l'EMQ 2006 del Vallès Oriental i diferencia els desplaçaments interns i externs, i segons el dia de la setmana:

Distribució dels viatges/dia segons dia de la setmana						
Tipus de viatges	interns		externs		total	
	%	Nº desplaçaments	%	Nº desplaçaments	%	Nº desplaçaments
Dies feiners	73%	1.706	27%	624	100%	2.330
Dies festius	62%	1.447	38%	883	100%	2.330

Repartiment modal proposat										
Tipus de viatges	interns				externs				Total	
Tipus dia	Dia Feiner		Dia festiu		Dia Feiner		Dia festiu		Dia Feiner	Dia festiu
	%	Nº desplaça	%	Nº desplaça	%	Nº desplaça	%	Nº desplaça	Nº desplaça	Nº desplaça
Vehicle privat	50%	854	53%	771	78%	488	90%	795	1.343	1.566
Transport públic	4%	60	1%	13	20%	124	8%	73	183	86
A peu/bicicleta	46%	791	46%	663	2%	12	2%	15	804	678
Total	100%	1.706	100%	1.447	100%	624	100%	883	2.330	2.330

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'Estudi fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés a la ciutat, com a les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al municipi.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta informació.

5. Xarxa de transport públic

El municipi està servit per una línia d'autobús interurbana operada per l'empresa Sagalés. Aquesta dona servei a les següents rutes: Granollers – Sant Celoni- Santa Fe del Montseny i Sant Celoni – Campins- Mosqueroles.

L'EAMG detalla l'existència de 1 parada dins del municipi, i concreta la seva localització en un plànol a escala municipal.

També es detallen les característiques del servei a nivell d'horaris, freqüència de pas i dies de servei d'aquesta línies.

L'EAMG també indica que el municipi disposa de servei de taxi. Aquest té una parada situada en el Camí Vell de Sant Celoni, davant del Restaurant Can Pons.

A nivell ferroviari, l'Estudi assenyala que no es disposa de parada en el municipi, i que la parada més propera és la de Sant Celoni, situada a uns 8 km del nucli de Campins, i a la qual es pot accedir a través de les línies interurbanes.

6. Mobilitat a peu

L'EAMG determina que el municipi no disposa d'una xarxa de vianants consolidada en el nucli urbà, i indica que aquesta mancança és deguda a l'estat de conservació i amplada de voreres, a més de la pròpia orografia del municipi.

No obstant, l'estudi indica la existència de una xarxa de camins i pistes forestals que comuniquen Campins amb els nuclis de Sant Celoni, Santa Fe i Gualba. Aquestes es troben vinculades al Parc Natural del Montseny.

S'adjunta documentació gràfica del estat de les voreres al municipi.

7. Mobilitat a en bicicleta

L'Estudi indica que el municipi de Campins no disposa en l'actualitat de cap itinerari per a bicicletes.

En aquest sentit, assenyala que les característiques orogràfiques del municipi no faciliten els desplaçaments en bicicleta i per aquest motiu no s'ha contemplat la implantació d'una xarxa de carril bici.

No obstant, l'Estudi indica l'existència d'una sèrie de rutes ciclistes vinculades al Parc Natural del Montseny anomenades rutes BTT, que transcorren pel terme municipal.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG realitza una proposta de repartiment tant a nivell territorial (desplaçaments interns – de connexió) com pel que fa al mode dels nous desplaçaments generats.

Des de la redacció del present Informe es considera adequada aquesta proposta de repartiment modal, tot tenint en compte les característiques del municipi, amb l'existència de nuclis dispersos que generen un predomini en l'ús del vehicle privat.

L'estudi no realitza una assignació de la nova mobilitat a la xarxa viària. Tampoc s'aporten dades de la capacitat del transport públic, que permetin concloure si la nova relació oferta – demanda és adequada.

En successives fases del desenvolupament urbanístic, caldrà incorporar una anàlisi respecte de la incidència de la mobilitat generada tant pel que fa a la xarxa viària (amb 1.346 nous desplaçaments generats en dia feiner i 1.566 en dia festiu), com a la xarxa de transport públic (amb 183 nous desplaçaments generats en dia feiner i 86 en dia festiu).

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 2 i 3 del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		7.360	736	147	71	36
comercial		2.078	1.040	22		
industrial		1.350	68	14		
equipaments		813	41	8		
zona verda	8.908,45		445	89		
TOTAL		11.602	2.330	280	71	36

*L'estudi no especifica el sol per cada ús, únicament especifica el sol destinat a zones verdes i el total.

L'Estudi dimensiona la reserva de places d'aparcament per bicicletes, turismes i motocicletes en base a les ràtios que indica el Decret.

En aquest sentit l'estudi defineix en els nous polígons urbanístics la reserva de 280 places d'aparcament per a bicicletes, 71 places d'aparcament per a turismes i 36 places d'aparcament per a motocicletes.

Des de la redacció del present Informe es considera adequat aquest dimensionament, si bé es realitzen algunes recomanacions:

- Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes associat als usos residencials, caldrà que aquestes reserves es localitzin a l'interior de parcel·la.
- En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.
- D'altra banda cal preveure els punts de recàrrega elèctrica per vehicles turisme o motocicleta en els edificis d'habitatge, i les instal·lacions que l'ajuntament consideri oportunes en la via pública d'acord amb el que s'estableix en el Real Decreto 1053/2014, de cara a permetre el desenvolupament del vehicle elèctric.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, d'establir una reserva de places per càrrega i descàrrega de mercaderies a l'espai públic.

També assenjala els sectors on serà necessari, d'acord amb els usos previstos, establir aquestes reserves.

Tanmateix, assenjala que la definició i concreció d'aquestes reserves es durà a terme en el moment del seu desenvolupament urbanístic.

11. Indicadors de gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a l'enquesta de mobilitat quotidiana dels residents a la comarca del Vallès Oriental (EMQ 2006).

12. Mesures correctores

L'Estudi recull com a punt de partida per a totes les mesures, els criteris generals de disseny de les xarxes que indica el Decret 344/2006, tant en relació amb l'amplada mínima de secció dels vials de nova urbanització, com pel que fa als pendents màxims de cadascun d'aquests carrers.

Xarxa transport públic

Pel que fa a la xarxa de transport públic, el POUM proposa que en el moment de desenvolupar els nous sectors s'analitzi, mitjançant estudis quantitius i qualitius, l'opció de sol·licitar l'augment de les freqüències de les línies interurbanes

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana potenciar l'ús compartit de cotxes (carpooling) per als desplaçaments més habituals, per exemple, mitjançant una campanya de difusió i l'establiment d'un punt de trobada entre els usuaris, com ara un nou apartat al web municipal.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi realitza una proposta de jerarquitació viària de la xarxa de vehicles motoritzats, basada en les categories de vies principals, autovies, vies secundàries, vies veïnals, vies restringides al trànsit i camins.

L'Estudi indica la necessitat de tramitació d'un Pla Especial sobre la carretera BV-5114, en el seu pas pel nucli urbà. Aquest definirà els nous accessos als nous sectors.

S'adjunta un llistat descriptiu de tots els objectius d'aquest Pla Especial i un plànol amb el detall de totes les propostes.

Xarxa de vianants

L'Estudi proposa la creació d'una xarxa d'itineraris per a vianants que articularà la mobilitat tant en els àmbits on es concentren tots els equipaments i serveis municipals, com les zones verdes, els nous desenvolupaments previstos i la xarxa de camins rurals.

S'adjunta un plànol amb el detall de totes les propostes.

Des de la redacció del present Informe, es consideren adequades aquestes propostes.

Xarxa per a bicicletes

L'Estudi assenyala que l'estructura urbana i el reduït nucli urbà compacte del municipi impedeix la possibilitat de generar un carril bici desagregat del trànsit rodat.

No obstant, l'EAMG defineix una sèrie de itineraris en que en la majoria de casos, existirà la convivència d'ambdós modes no motoritzats aplicant els criteris de seguretat i accessibilitat vigents.

Es mostren plànols dels itineraris previstos.

Des de la redacció del present Informe, es consideren adequades aquestes propostes.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Campins*, 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.

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 Campins, que tingui en compte les recomanacions que es fan en aquest informe, sobretot la que fa referència al vehicle elèctric, i envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità si s'escau.

Barcelona, 9 de febrer de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic