

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del POUM de Calella a l'illa compresa pels carrers Benavente, Riera Capaspre, Torrent del Raig, i Valldebanador

Municipi de Calella
Comarca del Maresme
Promotor: Mercadona, SA
Redactor de l'EAMG: Intra

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 per la *Modificació Puntual del POUM de Calella a l'illa compresa pels carrers Benavente, Riera Capaspre, Torrent del Raig, i Valldebanador*

1. Antecedents

L'àmbit de la present modificació del POUM de Calella està format per les parcel·les incloses dins de l'illa delimitada pels carrers Benavente, Riera de Capaspre, Torrent del Raig, i Valldebanador. Aquest sector es troba dins de la Trama Urbana Consolidada, en sòl urbà i qualificades com a clau 3 Zona de Blocs Aïllats, concretament com a Subzona 3a.-Blocs residencials. La present modificació del POUM pretén modificar els paràmetres urbanístics per permetre la implantació d'un establiment comercial "Mercadona".

Si bé la Clau 3 Zona de Blocs Aïllats i concretament la subzona 3a ja contempla l'ús comercial, la implantació d'un "Mercadona" precisa ajustar aquesta tipologia comercial a les seves necessitats.

L'establiment comercial previst s'ubicarà en una parcel·la de 5.158,13 m² de sòl. L'edificabilitat màxima de la parcel·la es fixa en 7.221,38 m² de sostre i la superfície comercial de venda de 1.789,69 m². Per tant, en base a aquesta informació resulta necessari l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'una figura de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del POUM de Calella a l'illa compresa pels carrers Benavente, Riera Capaspre, Torrent del Raig, i Valldebanador, 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.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat de la Modificació puntual del POUM de Calella estima que l'establiment comercial generarà **5.012 desplaçaments en dia feiner** i **7.588 al dissabte** (màxim).

Per a calcular la mobilitat generada, l'estudi no aplica la ràtio d'ús comercial que fixa el Decret 344/2006 ni tampoc les dades de la publicació *Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials* sinó que utilitza dades de demanda pròpies de Mercadona, basades en l'estudi detallat d'altres establiments comercials del grup Mercadona. Aquestes ràtios són molt superiors tant a les del Decret 344/2006 com de la publicació esmentada.

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

Usos	Increment Àrea (m ²)	Increment Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	5.158,13	7.221,38	3.611	7.588
TOTAL	5.158,13	7.221,38	3.611	7.588

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta, si bé **es recorda que el projecte de l'establiment comercial haurà d'incorporar l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada corresponent a la implantació singular, ja que es troba en el supòsit que fixa l'article 3.4.g) del Decret 344/2006.**

En relació al repartiment modal, l'estudi mostra una anàlisi detallat dels diferents centres de Mercadona i el repartiment modal existent en base a la seva ubicació, infraestructures de transport públic existents, etc. En base a aquest anàlisi aplica els corresponents valors a la futura mobilitat de l'establiment de Calella, tant en dia feiner com en dissabte.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	23%	1%	76%
Viatges/dia	1.745	76	5.767

Des de la redacció del present informe s'accepta aquesta proposta per realitzar l'avaluació de l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes, **excepte pel que fa referència a l'ús del transport públic**. Així segons dades que mostra l'EAMG, els establiments ubicats en àmbits urbans i periurbans (totalment assimilable al cas de Calella), la quota modal del transport públic se situa entorn al 6%. Per aquest motiu, **cal considerar una quota modal més favorable en relació al transport públic i recalculer el repartiment modal proposat.**

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'EAMG fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés (C-32 i C-60), com a les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi (av. Riera de Capaspre i travessera urbana de la carretera N-II).

L'Estudi cita la informació del Pla Local de Seguretat Viària de Calella de 2012, i de l'actuació prevista però encara no executada de modificació de la intersecció rotonda del c. Sant Jaume amb la Rambla Capaspre.

Per altra banda l'estudi també incorpora recomptes de trànsit a la intersecció Riera de Capaspre amb carrer Ramon i Cajal, i a la intersecció Riera de Capaspre amb carrer de Benavente (realitzats un dijous del mes d'octubre). Aquests punts són les dues interseccions que permetran l'accés a peu a la parcel·la i a l'aparcament per a vehicles de l'establiment comercial. Així mateix, l'estudi calcula el nivell de servei de trànsit actual.

Des de l'equip redactor del present informe **no es considera vàlida la documentació aportada. Tenint en compte que la major part de la mobilitat motoritzada accedirà al sector utilitzant la rotonda que enllaça la travessera urbana de la carretera N-II amb la Riera de Capaspre, resulta necessari donar informació de la situació actual del trànsit en aquesta intersecció.**

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi recull un llistat de l'oferta de transport públic existent proper a l'àmbit de la Modificació Puntual del POUM de Calella. En aquest sentit cal destacar que l'àmbit es troba molt a prop de les línies de bus urbà 691 Pineda de Mar – Calella 623 Calella – Càmpings. D'aquesta oferta en descriu el recorregut i l'oferta existent.

També descriu les diferents línies de transport interurbà amb parada a la travessera urbana de la carretera N-II.

Finalment també descriu quina és l'oferta ferroviària i també les parades de taxi existents a Calella.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació gràfica aportada, si bé **cal aportar informació envers les places ofertades i els nivells d'ocupació actuals de les xarxes de transport, per tal d'avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada.** Per altra banda, tenint en compte que Calella és una població qualificada com a zona turística a efectes d'horaris comercials, cal fixar si l'establiment comercial també obrirà en dia festiu, i en cas afirmatiu, cal analitzar també l'oferta de transport públic en aquests dies.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi descriu la xarxa d'itineraris per a vianants a l'entorn de l'àmbit d'estudi i en fa una diagnosi de l'accessibilitat a peu a l'entorn del nou establiment comercial, indicant l'existència o no de passos per a vianants, el seu grau d'accessibilitat i aportant informació de la vorera diferenciant entre voreres d'amplada de més de 50cm, voreres amb una amplada inferior i voreres sense urbanitzar.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG no aporta cap informació respecte a la ciclabilitat de la xarxa de l'entorn ni de la dotació d'aparcaments per a bicicletes propers.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari fer l'anàlisi de la xarxa per a bicicletes i avaluar l'accessibilitat dels itineraris per a vianants segons els criteris que fixa la normativa vigent** (principalment l'Ordre VIV/561/2010).

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi inclou una avaluació de l'impacte de mobilitat generada sobre la xarxa viària, però no en la resta de xarxes. A més, aquest impacte sobre la xarxa viària es valora únicament sobre les interseccions Riera de Capaspre amb carrer Ramon i Cajal, i Riera de Capaspre amb carrer de Benavente.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica la **necessitat d'incloure una avaluació de l'impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa de transport col·lectiu i d'incorporar l'impacte de la mobilitat generada en la rotonda que enllaça la travessera urbana de la carretera N-II amb la Riera de Capaspre.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'estudi preveu una dotació d'1 plaça/100 m² sostre de superfície de venda i en dona com a resultat previsió de **18 places. Des de la redacció del present informe es recorda aquesta ràtio cal aplicar-la a la superfície de sostre i no a la de venda.** Per aquest motiu **resulta necessari preveure la possibilitat d'ampliar l'espai d'aparcament per a bicicletes d'acord amb les ràtios del Decret 344/2006.**

En relació a la dotació d'aparcament per a vehicles, l'EAMG incorpora un estudi detallat de la demanda i en fa la previsió de 150 places. Aquesta ràtio resulta lleugerament inferior a la que li correspondria en base a la normativa sectorial vigent (segons la qual caldrien 179 places).

Des de la redacció d'aquest informe es considera acceptable la dotació prevista, si bé en el cas de l'aparcament per a bicicletes aquest serà ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

En relació a donar compliment al Reial Decret 1053/2014 pel que fa a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis, l'estudi proposa instal·lar un punt de recàrrega elèctrica i deixar instal·lada l'escomesa elèctrica per tal de facilitar la instal·lació de les altres 3 places estipulades quan la demanda així ho requereixi. Des de la redacció d'aquest informe es considera acceptable la dotació prevista, si bé tenint en compte que el temps mig de la compra se situa per sota dels 30', **hauran de ser punts de recàrrega d'alta velocitat.**

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)	Total aparcaments turisme (EAMG)	Total aparcaments motocicleta (EAMG)
comercial	5.158,13	7.221,38		18	150	0
TOTAL	5.158,13	7.221,38	72	18	150	0

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que resulta necessari la reserva de places d'aparcament a la xarxa viària, de dimensió 3 x 8 metres i destinades a càrrega i descàrrega de mercaderies. La ràtio que estableix és d'1 plaça/1.000 m² de superfície comercial.

L'EAMG indica que es preveu disposar d'un moll de càrrega i descàrrega de mercaderies de 90.56 m² de sostre construïts, ubicat a la planta principal de l'establiment comercial, amb accés d'entrada i sortida pel carrer de Valldebanador.

Per altra banda, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, el Decret 344/2006 fixa que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, tret que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes. Tenint en compte que l'EAMG no indica quina serà la superfície destinada a magatzem **es recorda la necessitat de donar compliment a aquesta condició.**

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'Estudi no incorpora cap proposta de millora de la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG incorpora l'adaptació de diversos passos per a vianants de l'entorn (nou pas de vianants a la cantonada entre el carrer Benavente i l'Av. Riera de Capaspre, incorporació de guals al pas de vianants de la cantonada entre el carrer Benavente i el carrer Vallderoure, incorporació de guals al pas de vianants de la cantonada entre el carrer de Ramon i Cajal i l'Av. Riera de Capaspre, incorporació de guals al pas de vianants de la cantonada entre el carrer de Joan Maragall i l'Av. Riera de Capaspre i incorporació de guals al pas de vianants de la cantonada entre el carrer de sant Jaume i l'Av. Riera de Capaspre).

No obstant això, les voreres tant de l'àmbit de la modificació puntual com del seu entorn immediat no compleixen els criteris d'accessibilitat en relació a l'amplada mínima. Per a aquest motiu s'insta al **promotor a l'arranjament de tant les voreres incloses en**

l'àmbit de la modificació puntual com també del seu recorregut de connexió fins a la travessera urbana de la carretera N-II.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora l'anàlisi de les diferències de gènere en la mobilitat generada de la modificació puntual.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

Tot i que Calella no es troba dins de l'àmbit del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire en 40 municipis de l'àmbit metropolità de Barcelona, l'EAMG inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi preveu algunes actuacions de millora de la mobilitat però no les quantifica econòmicament. En aquest sentit es recorda que cal detallar el cost de totes les mesures proposades d'acord amb el que estableix el Decret 344/2006.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del POUM de Calella a l'illa compresa pels carrers Benavente, Riera Capaspre, Torrent del Raig, i Valldebanador*, 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 **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- El projecte de l'establiment comercial previst en aquest sector haurà d'incorporar de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada corresponent a la implantació singular, ja que es troba en el supòsit que fixa l'article 3.4.g) del Decret 344/2006.
- En relació a la nova mobilitat generada cal considerar una quota modal del transport públic superior.
- Cal analitzar el trànsit de la rotonda que enllaça la travessera urbana de la carretera N-II amb la Riera de Capaspre i avaluar la incidència de la futura mobilitat generada pel sector respecte a aquest punt.
- Cal aportar informació de les places ofertades del transport públic i valorar la capacitat de la xarxa de transport públic actual i proposada per absorbir la nova mobilitat generada en la modificació puntual del POUM.
- Cal fer l'anàlisi de la xarxa per a bicicletes actual i avaluar l'accessibilitat dels itineraris per a vianants segons els criteris que fixa la normativa vigent.
- Cal preveure la possibilitat d'ampliar l'espai d'aparcament per a bicicletes d'acord amb les ràtios del Decret 344/2006.

- Tenint en compte que el temps mig de la compra és inferior a 30', els punts de recàrrega de vehicles elèctrics previstos hauran de ser de recàrrega ràpida.
- Cal donar compliment al que estableix el Decret 344/2006 en relació a que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre.
- Cal donar resposta a les mancances detectades i descrites en l'apartat de mesures correctores de la xarxa per a vianants d'aquest informe.
- L'estudi ha de detallar el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada -tal com indica el Decret 344/2006 en l'Article 19 secció tercera del capítol III.

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, 6 d'abril de 2016

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic