

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

Municipi de Sant Cebrià de Vallalta
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament de Sant Cebrià de Vallalta

Redactor de l'EAMG: Javier Bartolomé Ruiz

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 l'informe següent relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Cebrià de Vallalta*.

1. Antecedents

Sant Cebrià de Vallalta, és un municipi que es troba a la zona interior de la comarca del Maresme, entre Sant Iscle de Vallalta i Sant Pol de Mar, als voltants de la Serra del Montnegre. El municipi compta amb una extensió de 15.79 km² i limita amb Sant Pol de Mar, Sant Iscle de Vallalta, Pineda de Mar, Canet de Mar, Tordera i Sant Celoni.

La població es troba disseminada entre el nucli urbà, les urbanitzacions de Castellar d'Índies, Vistamar, Can Palau, Can Bartomet i Can Domènec i una sèrie de masies o disseminats. A l'estudi s'indica que l'any 2013 tenia una població de 3.388 habitants.



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 Sant Cebrià de Vallalta* 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 *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal* de Sant Cebrià de Vallalta inclou un total de 8 sectors: 2 Plans d'Actuació Urbanística (PAU), 4 Plans de Millora Urbana (PMU) i 2 sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)(els sectors B1 i B2).

Taula Nombre d'habitatges i superfícies dels sectors del POUM

Àmbit	Nom	Habitatges	Industrial/comercial	Equipaments	Hab. dotacional	Espais Lliures
PAU-1	C/ Narcís Jubany	44				826
PAU-2	C/ Torrent de Vallfogona	4				11.788
PMU-1	Can Terrades	40	759		8	1.604
PMU-2	C/ de la Font	22				2.024
PMU-3	Terrablanca	12				786
PMU-4	C/ Padró	4				
B-1	Pla de l'Andreu	179	2.986	7.166		6.568
B-2	Vistamar II	98		3.374		56.229
TOTAL		403	3.745	10.540	8	79.825

L'estudi aporta informació referent a la superfície total i l'edificable per a cadascun dels sectors i usos previstos.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

L'EAMG indica que el desenvolupament d'aquest POUM suposarà una nova mobilitat generada de **12.886 viatges/dia**, conseqüència dels següents sectors. La taula següent mostra la mobilitat generada en dia tipus segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (Decret)	Viatges generats (EAMG)
Residencial	78.550,00	58.804,00*	5.830	3.110
Industrial/Comercial		3.745,00	1.873	1.873
Equipament	19.221,00	11.349,00	2.270	3.844
Espai lliures	79.825,00		3.991	3.991
TOTAL			14.014	12.866

*Inclòs el sostre dels habitatges dotacionals

L'EAMG indica que per estimar la mobilitat generada es tenen en consideració les zones d'aprofitament privat i els equipaments i espais lliures. També indica que es considera una edificabilitat neta d' $1\text{m}^2/\text{m}^2$ per als equipaments al nucli i de $0,30\text{m}^2/\text{m}^2$ per als situats a zones d'habitatge unifamiliar.

L'equip redactor detecta un error en la suma d'habitatges considerats per realitzar el càlcul.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera suficient la informació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana aplicar un repartiment modal als desplaçaments generats per la proposta del POUM. D'aquesta manera es facilita l'obtenció d'una anàlisi més acurada de la incidència que tindran els nous desplaçaments sobre les diferents xarxes de mobilitat. Aquesta concreció caldrà efectuar-la en els EAMG que haurà d'acompanyar el desenvolupament dels sectors de POUM SUD B1 i SUD B2.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi, l'EAMG fa referència a les infraestructures viàries interurbanes d'accés al municipi i fa una descripció de la xarxa viària interna del nucli urbà, de la que en destaca la falta de jerarquia, els pendents pronunciats, els vials en forma de cul-de-sac i que en general, està formada per carrers molt estrets.

En relació a les urbanitzacions destaca que els carrers d'aquests sectors urbans tenen les deficiències i encara queden molts vials sense urbanitzar o en mal estat. L'estudi també descriu els principals itineraris d'accés a aquests nuclis.

L'EAMG aporta dades de la IMD de la carretera BV-5128, la que dona accés al municipi. La carretera suporta intensitats molt baixes, i destaca que la carretera comunica Sant Pol, Sant Cebrià de Vallalta i Sant Iscle de Vallalta i continua fins a Arenys de Munt. En aquest sentit, és el principal eix vertebrador del territori, ja que comunica aquestes poblacions amb la C-61, Arenys de Mar-Sant Celoni i l'autopista C-32, i a més és l'única carretera d'accés a aquestes poblacions.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi indica que el servei de transport públic a Sant Cebrià de Vallalta es veu reduït a l'autobús interurbà que comunica el nucli de Sant Cebrià amb San Pol i Calella, passant per Canet. L'EAMG aporta informació sobre el recorregut, horaris, freqüències i dies de funcionament. També aporta documentació gràfica sobre el recorregut de la línia i horaris de pas per cada punt de parada.

L'EAMG destaca que el servei funciona els dies laborables (de dilluns a divendres) i que la principal disfunció es troba en el seu recorregut, ja que no connecta directament Sant Cebrià amb Sant Pol de Mar, tot i ser el principal punt d'atracció.

Recomanació 2.

L'equip redactor del present informe recomana avaluar l'accessibilitat a les diferents parades d'autobús interurbà, així com avaluar el grau d'intermodalitat entre les línies d'autobús i el ferrocarril (de Canet o Sant Pol), i descriure la demanda actual de la línia.

6. Mobilitat a peu

L'EAMG no realitza una descripció detallada de la xarxa destinada a vianants en el conjunt del municipi. L'única referència que es fa és que al centre els carrers són amb fort pendent i d'escassa secció les voreres, fet que dificulta enormement la mobilitat de vianants.

L'estudi també posa en relleu l'escassa existència de carrers de prioritat per a vianants i la baixa jerarquització de l'estructura viària, amb preponderància del cotxe en tots els carrers.

Pel que fa als sectors previstos, sí que es fa referència als criteris per a una mobilitat sostenible que dicta el decret 344/2006.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera que **cal incorporar informació de la jerarquització de la xarxa de vianants actual i fer-ne la corresponent descripció** d'acord amb el que estableix l'article 15 del Decret 344/2006.

7. Mobilitat a en bicicleta

No es descriu la xarxa ciclable en el conjunt del municipi, tampoc especifica l'existència o no, de punts d'estacionament de bicicletes. L'EAMG sí que introdueix les propostes de xarxa ciclable en els sectors previstos.

S'incorporen els criteris de mobilitat sostenible que dicta el Decret 344/2006 pel que fa a les bicicletes i també informació gràfica de les propostes ciclables.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG inclou un capítol d'"Increment de la mobilitat generada" on avalua mínimament el nombre de desplaçaments generats pels àmbits delimitats al POUM.

L'estudi argumenta que no s'ha considerat el repartiment modal de la mobilitat generada atesa l'absència d'un servei de transport públic global i a les particularitats de l'estructura en diferents nuclis de població. L'EAMG determina que la pràctica totalitat dels desplaçaments es realitza en vehicle privat llevat dels desplaçaments interns del nucli, i afegeix que la topografia tampoc afavoreix una utilització de la bicicleta com a mitjà per raons de feina o treball.

L'EAMG també afirma que les ràtios proposades pel decret provoquen un nombre de viatges generats desproporcionat pels àmbits.

L'equip redactor del present informe detecta una manca d'aprofundiment en determinats aspectes de l'EAMG. **En aquest sentit, considera necessari que aquesta manca de concreció es complementi en l'EAMG que haurà d'acompanyar el desenvolupament dels sectors B1 Pla de l'Andreu i B2 Vistamar II.**

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.

L'estudi dimensiona la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, per a turismes i motocicletes segons el que regula l'article 233, 234, 235, 236, 237 i 238 del Capítol 2 del Títol IV de les normes urbanístiques del POUM, que fa referència a les reserves mínimes d'aparcament.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el decret de mobilitat generada i la previsió del POUM.

Taula dimensionament de l'aparcament segons Decret 344 i segons l'EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG	Aparcaments turismes EAMG	Aparcaments motocicleta EAMG
Residencial	78.550,00	58.804,00	822	773	192	384
Industrial/Comercial		3.745,00	37	37	102	37
Equipament	19.221,00	11.349,00	113	5		
Espai lliures	79.825,00		798	798		
TOTAL			1.776	1.801	294	421

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les ràtios utilitzades i es comprova que l'ordre de magnitud resultant és similar a la que estima el Decret 344/2006.

Per altra banda, es recomana que per a fer el càlcul de la demanda, en els casos en què l'ús final de cada tipologia de sòl no estigui definida, cal considerar la ràtio més elevada, indicant si es vol, la possibilitat de disminuir el nombre de places quan es concreti l'ús.

L'EAMG no fa referència a la previsió d'aparcament per al vehicle elèctric, en aquest sentit, es recorda al promotor del POUM que cal **complir amb els requeriments del Decret 1053/2014, de 12 de desembre, regula les dotacions mínimes de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els edificis o establiments de nova construcció i en vies públiques.** Es recomana d'incorporar aquest requeriment a la normativa urbanística.

10. Indicadors de gènere

L'estudi no incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere.

11. Mesures correctores

L'estudi recull com a punt de partida per a totes les mesures, els criteris generals de disseny de les xarxes per a vianants, bicicletes i vehicle privat que indica el Decret 344/2006.

Des de la redacció del present Informe, es considera positiu la informació que es presenta, tanmateix, es troba a faltar concreció en relació a les propostes per al transport públic.

Xarxa transport públic

L'estudi fa esment a què el POUM estudiarà nous recorreguts, amb un sistema mixt d'horaris regulars i a demanda, que incloguin parades a la totalitat de nuclis: Can Palau, Castellar, nucli, polígon industrial i Vistamar.

També exposa que el recorregut actual Sant Cebrià- Canet de Mar- Sant Pol de Mar- Calella no resulta adient per les necessitats del municipi, atès que el trajecte natural és l'arribada a Sant Pol per connectar amb el ferrocarril.

Al mateix temps fa palès que, en un municipi on al voltant del 60% de la població viu a les urbanitzacions, el recorregut no cobreix aquestes zones ni dóna accés al polígon industrial.

L'equip redactor del present informe valora positivament l'estudi de nous recorreguts per al transport públic, però considera que la documentació que aporta del POUM no incorpora suficient detall per poder avaluar aquests recorreguts.

Recomanació 3.

Cal informació més detallada referent a les alternatives de recorregut del transport públic estudiades. Tal com diu l'article 12 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a figures de planejament urbanístic general hauran d'incorporar: la previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície. Si bé s'hauria de considerar aquest aspecte com a una condició, tenint en compte que es tracta d'una figura de planejament general, es tracta com a recomanació, tenint en compte que aquest aspecte s'haurà de desenvolupar a l'EAMG vinculat al planejament derivat.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi fa un recull de les determinacions de l'article 18 del Decret.

En relació a la carretera BV-5128 el POUM planteja diferents propostes d'ampliació i millora. Aquestes actuacions es realitzaran en punts concrets amb l'objectiu de millorar els accessos i la secció de la via.

En relació als accessos a les urbanitzacions el POUM planteja actuacions a la xarxa general, amb el propòsit de millorar el traçat i les condicions d'accés. L'estudi i desenvolupament de les alternatives de traçat de camins i variants es desenvoluparan per mitjà d'un pla especial de camins o de plans especials específics per cada actuació.

S'incorpora informació gràfica de les diferents propostes i s'aporta la proposta en forma de plànol.

Xarxa de vianants

L'estudi fa un recull de les determinacions de l'article 15 del Decret, indicant que aquests es compliran. També incorpora propostes concretes d'itineraris de connexió entre la urbanització Vistamar i el nucli de Sant Cebrià, i entre el nucli i Sant Pol.

S'indica que el POUM proposa potenciar la xarxa de camins existent, ja sigui com a accés alternatiu a les urbanitzacions, accés d'intervenció de bombers o bé com a recorregut de vianants.

L'EAMG indica que la creació de nous accessos permet la implantació d'uns recorreguts de transport públic més coherents i viables. L'existència de transport públic pot estimular així mateix la utilització de la xarxa de camins de vianants (baixada a peu i pujada en bus, per exemple).

A més, posa en relleu que l'adequació del camí de Sant Pol, antiga traça de la carretera, pot resultar molt adient com a eix de vianants i bicicletes d'accés a l'institut, a la platja. El recorregut proposat és: camí de can Matas, vall de Golinons, St. Pol, riera de Vallalta, camí de St. Pol.

Pel que fa al nucli urbà, el POUM proposa, com a eix cívic, garantir la continuïtat de l'actual camí de vianants, paral·lel a la riera, connectant-lo amb la zona esportiva, el parc Puigverd i els espais lliures del PMU de can Terrades.

S'indica que la xarxa principal de vianants es representa en un plànol.

Des de l'equip de redacció de present informe s'accepta la informació aportada. Així mateix, es recorda que la nova vialitat que es prevegi amb vials a diferent nivell de calçada, les voreres han de disposar d'una amplada mínima lliure de pas accessible segons la normativa vigent i que tots els elements de la xarxa viària compleixin amb el codi d'accessibilitat.

Xarxa per a bicicletes

L'estudi fa un recull de les determinacions de l'article 17 del Decret, indicant que aquests es compliran. El POUM proposa diverses alternatives de camins i accessos amb vocació d'esdevenir part de la xarxa de camins per a vianants i ciclistes. La xarxa d'itineraris per a bicicletes es representa en un plànol.

L'equip redactor del present informe valora positivament la proposta d'adequació del Camí de Sant Pol com a eix ciclista de connexió amb el municipi costaner.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

No es descriuen càrregues derivades de la mobilitat generada.

Recomanació 4.

L'equip redactor del present informe considera que en relació al transport públic cal aportar una proposta de finançament sobre les alternatives estudiades de nous recorreguts per al transport públic. Si bé s'hauria de considerar aquest aspecte com a una condició, tenint en compte que es tracta d'una figura de planejament general, es

tracta com a recomanació, tenint en compte que aquest aspecte s'haurà de desenvolupar a l'EAMG vinculat al planejament derivat.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Cebrià de Vallalta*, 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 instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal incorporar informació de la jerarquització de la xarxa de vianants actual i fer-ne la corresponent descripció.
- Es considera necessari que aquesta manca de concreció es complementi en l'EAMG que haurà d'acompanyar el desenvolupament dels sectors B1 Pla de l'Andreu i B2 Vistamar II.
- Cal complir amb els requeriments del Decret 1053/2014, que regula les dotacions mínimes de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els edificis o establiments de nova construcció i en vies públiques.
- Cal incorporar informació relacionada amb la mobilitat i gènere.

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, 27 de juliol de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic