

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la Modificació Puntual del Pla General Municipal d'Ordenació de Sant Celoni en l'àmbit de la urbanització Cal Batlle i modificació de la càrrega de connexió a l'EDAR de les urbanitzacions del Montnegre

Municipi de Sant Celoni
Comarca del Vallès Oriental

Promotor: Ajuntament de Sant Celoni
Redactor de l'EAMG: Hèlix Arquitectes
Associats, SLP

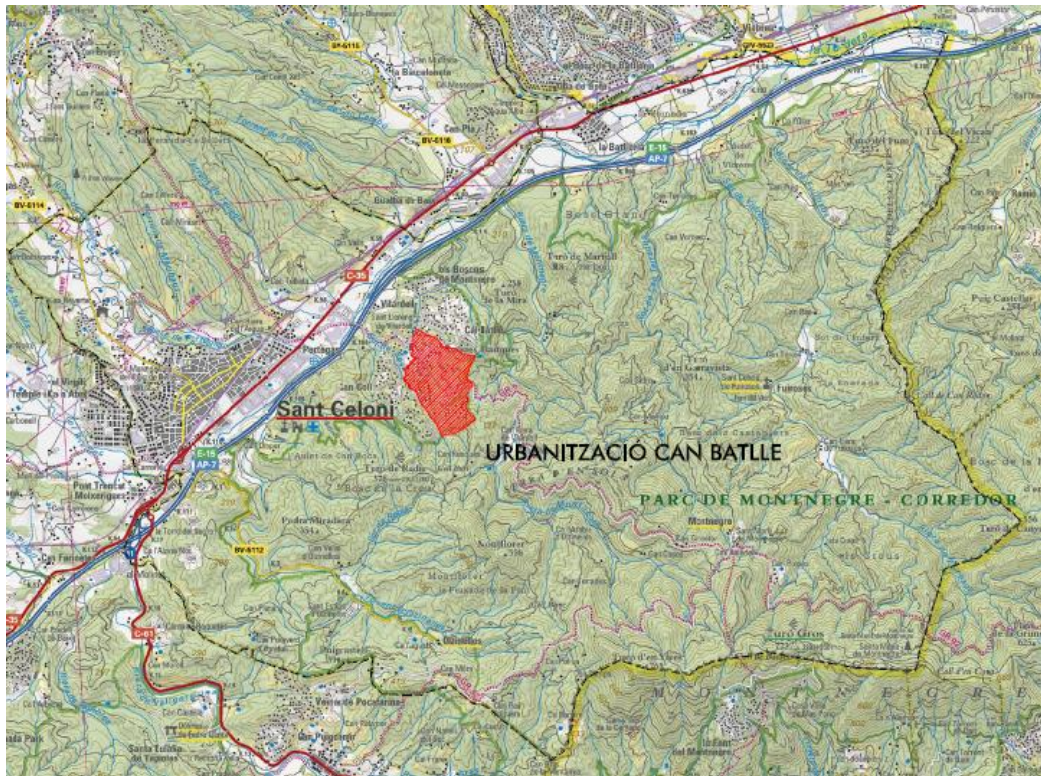
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla General Municipal d'Ordenació de Sant Celoni en l'àmbit de la urbanització Cal Batlle i modificació de la càrrega de connexió a l'EDAR de les urbanitzacions del Montnegre*.

1. Antecedents

L'objectiu de la present modificació puntual és desclassificar aproximadament 32,31 ha de la urbanització Cal Batlle classificades actualment de sòl urbà, per a classificar-les de sòl no urbanitzable i establir per aquest sòl condicions d'ordenació, edificació i protecció similars a les que el Pla especial del Montnegre i el Corredor estableix per a la Zona Forestal Consolidada, amb la corresponent adequació a les necessitats i característiques específiques del lloc.

En l'àmbit de la modificació puntual no es produirà cap increment de desplaçaments, ja que es redueix la superfície planificada deixant com a sòl urbà els sòls ocupats actualment per edificació.

La urbanització de Cal Batlle s'emplaça en una posició central de l'àrea residencial. Limita al nord amb la urbanització Boscos del Montnegre; a l'est, amb el Parc Natural del Montnegre i el Corredor; al sud, en part, amb el mateix parc, i en part amb la urbanització de Can Coll, i a l'oest, amb la urbanització de Can Coll i Can Vilardell.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla General Municipal d'Ordenació de Sant Celoni en l'àmbit de la urbanització Cal Batlle i modificació de la càrrega de connexió a l'EDAR de les urbanitzacions del Montnegre* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. No obstant això cal puntualitzar que es tracta d'una modificació de planejament urbanístic general que no comporta nova classificació de sòl urbà o urbanitzable, i per tant a priori no és obligatori que la seva tramitació vagi acompanyada del corresponent EAMG.

La urbanització de Cal Batlle s'estén de nord-oest a sud-est des de les cotes més baixes (158 m) al peu del massís del Montnegre fins a cotes intermèdies (333 m) amb masses forestals gairebé contínues, en els espais no ocupats per l'edificació, que inclouen diversitat de comunitats vegetals.

Una petita part de la urbanització de Cal Batlle forma part de l'àmbit del Parc del Montnegre i el Corredor, comprès dins de la Xarxa de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona, formada per 12 espais naturals d'alt valor paisatgístic, ecològic i cultural.

La superfície total de l'àmbit de la modificació puntual és de 665.656,32 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'àmbit de la modificació

L'Estudi no mostra dades referents a la mobilitat generada que representarà la nova ordenació n'hi determina una distribució modal.

L'EAMG considera que no es produirà cap increment de desplaçaments, ja que es redueix la superfície planificada deixant com a sòl urbà els sòls ocupats actualment per edificació.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la hipòtesi plantejada en l'estudi de mobilitat.

Recomanació 1.

Es recomana calcular quina és la mobilitat màxima prevista per la present MPGO, quin increment pot suposar respecte a la situació actual i establir una proposta de repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa pel vehicle privat existent (bàsica i local) al terme municipi de Sant Celoni.

L'EAMG fa una anàlisi de la caracterització del parc mòbil del 2006 i la mobilitat obligada del municipi segons les dades obtingudes per l'IDESCAT (EMO). Amb aquesta anàlisi l'estudi conclou que Sant Celoni és un municipi generador de llocs de treball, ja que hi ha més desplaçaments d'entrada que de sortida per motius laborals, mentre que la situació s'inverteix pels desplaçaments a raó d'estudis.

L'EAMG no representa gràficament la xarxa viària del municipi.

Recomanació 2.

Es recomana incorporar una anàlisi de les intensitats de trànsit entorn de l'àmbit d'estudi, així com la identificació dels principals accessos en aquest.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic de Sant Celoni i conclou que està ben comunicat mitjançant transport públic.

Descriu l'oferta de bus urbà, detallant les línies, freqüència de pas, horari i nombre d'expedicions diàries.

Pel que fa a l'autobús interurbà, mostra els municipis amb els quals està connectat. I la connexió ferroviària que disposa és mitjançant Renfe i especifica les línies que donen servei al municipi.

A l'estudi no es representa gràficament l'oferta de transport públic existent, ni la localització de les parades.

D'altra banda, no es fa esment de la cobertura que hi ha al municipi referent al transport públic.

Recomanació 3.

Es recomana incorporar informació referent a l'oferta de servei del transport interurbà, la cobertura del transport públic, així com la representació gràfica de l'oferta existent.

6. Mobilitat a peu

L'estudi no fa esment de la mobilitat a peu actual.

Recomanació 4.

Es recomana incorporar la descripció de la xarxa de vianants, així com l'anàlisi de l'accessibilitat de la zona als principals punts generadors de mobilitat (espais lliures i equipaments).

7. Mobilitat en bicicleta

L'EAMG descriu que Sant Celoni disposa d'un carril bici al nord del sector.

L'estudi no especifica l'oferta d'aparcament per a bicicletes, i tampoc representa gràficament l'oferta actual.

Recomanació 5.

Es recomana incorporar informació referent a la identificació de l'oferta d'aparcament de bicicletes i la seva representació gràfica.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG no ha calculat la incidència que tindrà la nova mobilitat generada, si bé esmenta que no es produirà cap increment de desplaçaments, ja que es redueix la superfície planificada deixant com a sòl urbà els sòls ocupats actualment per edificació.

Des de l'equip de redacció del present informe considera que una vegada analitzada la nova mobilitat generada es podrà valorar quina serà la incidència d'aquesta a la mobilitat actual.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 344/2006 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 o propers a estacions de ferrocarril i d'autobús interurbà.

Tot i això, l'EAMG no fa esment de l'oferta d'aparcament actual ni la necessitat futura de places d'aparcament, tant per modes motoritzats com no motoritzats.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que **caldrà donar compliment a les ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes. Així mateix caldrà tenir**

present la previsió de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que fixa el Reial Decret 1053/2014.

10. Mesures correctores

L'EAMG proposa diverses mesures que s'hauran de tenir en compte en el projecte d'urbanització que desenvolupi el nou PAU delimitat.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG defineix algunes directrius a l'hora d'elaborar propostes. Entre elles estableix una limitació de velocitats pels carrers:

- Carrer amb prioritat per vianants 20 km/h
- Carrer principal del sector 30 km/h
- Carrers de la xarxa bàsica (accés a la urbanització Cal Batlle) 50 km/h

Proposa la creació d'encreuaments de carrers amb passos de vianants a nivell de vorera per garantir la seguretat dels diferents modes de transport.

Estableix un únic sentit de circulació pels carrers interns del sector.

Considera que durant els dies feiners el volum de desplaçaments (vehicle privat) s'incrementarà en hora punta i caldrà dissenyar bé l'accés a la urbanització.

Xarxa de transport públic

L'EAMG no fa esment de cap proposta de millora pel que fa al transport públic.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi proposa establir una xarxa de carril bici a l'àmbit d'estudi que connecti els espais lliures i equipaments (generadors de mobilitat). Sempre que sigui possible, l'estudi preveu segregar el carril bici de la calçada.

Pel que fa als desplaçaments a peu, l'estudi preveu la creació d'una xarxa d'itineraris per a vianants en carrers amb prioritat invertida.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera que **les propostes detallades anteriorment caldria localitzar-les i detallar-les gràficament**. D'altra banda, es considera que amb la previsió dels nous desplaçaments es podrà considerar si la capacitat de l'oferta actual (xarxa viària, transports públics, xarxa de bicicletes/vianants) podrà garantir la nova mobilitat generada.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi indica que no es disposa de les quotes de mercat dels modes de transport per gèneres pel municipi de Sant Celoni, però analitza els resultats de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006, les quals mostren que la major part dels desplaçaments

a peu la fan les dones, en canvi l'home ho fa en vehicle privat. El transport públic presenta un major pes relatiu en la mobilitat femenina que en la masculina.

L'equip redactor del present informe considera suficient les dades aportades.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu el finançament de cap proposta d'actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana **quantificar econòmicament les propostes descrites en l'estudi o bé incorporar-les en el projecte d'urbanització que se'n derivi.**

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla General Municipal d'Ordenació de Sant Celoni en l'àmbit de la urbanització Cal Batlle i modificació de la càrrega de connexió a l'EDAR de les urbanitzacions del Montnegre*, 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 diferents **recomanacions** que es descriuen al llarg de l'informe i que caldria tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui. Les més rellevants són:

- Caldria donar compliment a les ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes. Així mateix caldria tenir present la previsió de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que fixa el Reial Decret 1053/2014.
- Caldria representar gràficament i detallar les propostes per cada una de les xarxes.
- Caldria quantificar econòmicament les propostes descrites en l'estudi o bé incorporar-les en el projecte d'urbanització que se'n derivi.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic