

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla de Millora Urbana "La Mina d'Or" de Tordera

Municipi de Tordera
Comarca del Maresme

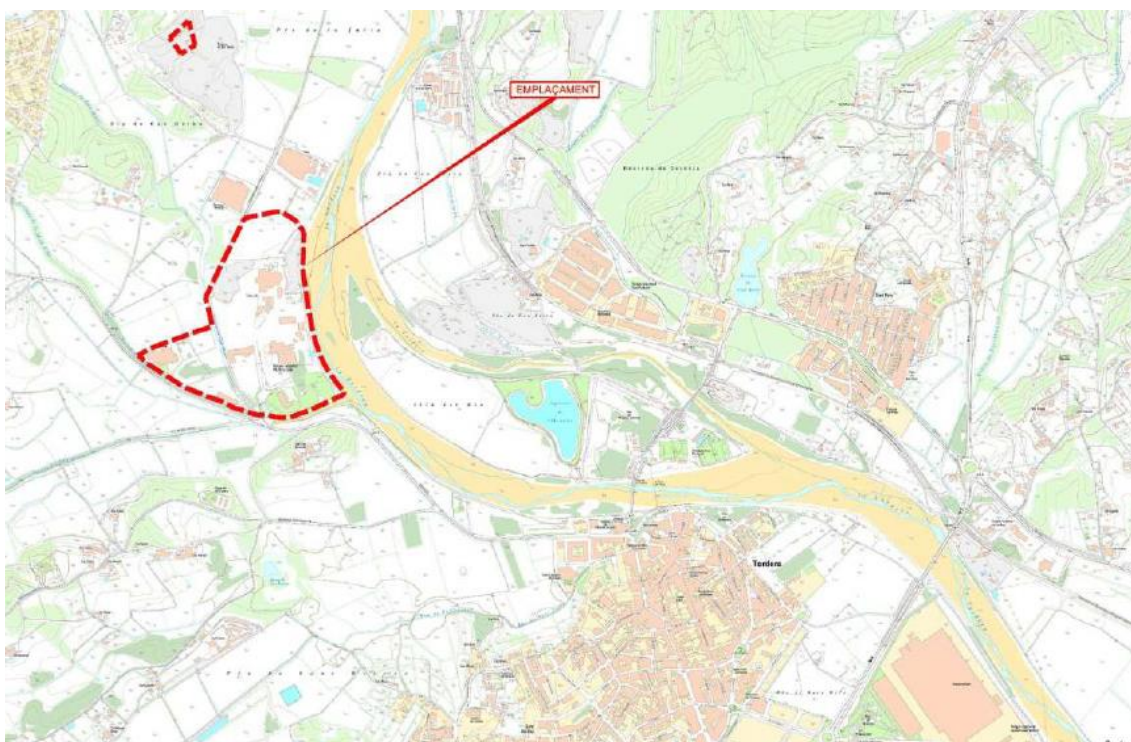
Promotor: Ajuntament de Tordera
Redactor de l'EAMG: CRITERI.EU

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 del Pla de Millora Urbana "La Mina d'Or" de Tordera*.

1. Antecedents

El Pla de Millora Urbana "La Mina d'Or" se situa al Terme municipal de Tordera, i s'emplaça al marge dret del riu La Tordera, a l'oest del municipi, i al costat de la carretera BV- 5122.

En aquest àmbit es pretén implementar fonamentalment usos industrials, i en concret activitat logística.



En data a 28 de juny de 2011, l'ATM va emetre informe referent Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGOU per a la definició dels accessos al sector industrial de la Mina d'Or i Can Buscà, que correspon al mateix àmbit d'estudi, i que comptava amb un informe favorable amb condicions (Exp. G 69/2011).

El 2019, l'ATM va rebre la documentació referent a l'EAMG del Pla de Millora Urbana "La Mina d'Or" de Tordera on, a data del 15 de març del 2019, es va emetre informe **desfavorable**, ja que es considerava que no complia amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del mateix Decret 344/2006. A setembre de 2019, l'ATM he rebut nova documentació per tal de tornar a emetre el corresponent informe.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'*Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla de Millora Urbana "La Mina d'Or" de Tordera*, 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.

El desenvolupament d'aquest PMU suposarà un increment de la mobilitat actual, vinculat a la implementació d'usos industrials (amb 138.448 m² de sostre), d'equipaments (14.816,70 m² de sostre) i de zona verda (amb 23.263 m² de sòl). En el cas de la zona verda, aquesta constitueix un espai de protecció del nou canal de laminació i de la mota del Tordera, per la qual cosa, s'espera que no generarà un increment notori de mobilitat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi, per tal de calcular la nova demanda de la mobilitat generada, segueix les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

En el cas de les zones verdes, l'estudi considera que, al ser una zona verda constituïda per un espai de protecció no generarà un increment notori de mobilitat, però si que afegirà interès al camí fluvial del Tordera, fent que es generin viatges. Per això, l'estudi proposa la reducció de la ràtio del Decret 344/2006 a 2 viatges cada 100 m² de sòl. Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reducció de la ràtio per als usos d'espais lliures.

L'estudi estima que el PMU generarà un total de **10.351 desplaçaments diaris**.

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

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Increment Àrea (m ²)	Increment Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Industrial	184.597,33	138.448,00	6.922	6.922
Equipaments	16.463,00	14.816,70	2.963	2.963
Zones verdes	22.263,00	--	1.113	465
TOTAL	223.323,33	153.264,70	10.999	10.350

L'equip de redacció del present informe considera vàlida la reducció de la ràtio de l'ús de zones verdes i per tant, accepta la nova mobilitat generada, tot i que si es considera una ràtio de 2 desplaçaments/100 m² de sòl, les zones verdes generaran un total de 445 desplaçaments/dia i no els 465 que s'indiquen en l'estudi.

L'estudi també incorpora un repartiment modal a base dels percentatges actuals de repartiment de la mobilitat al nucli de Tordera.

L'EAMG considera que el 70% dels desplaçaments seran interns dins del municipi de Tordera, dels quals el 70% es realitzaran en vehicle privat, el 20% en transport públic i el 10% en bicicleta, i que el 30% dels desplaçaments seran intern-extern, dels quals el 76% seran en vehicle privat, el 16% en transport públic i el 8% en bicicleta.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	9%	19%	72%
Viatges / dia	932	1.967	7.452

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat, tot i que es considera que s'hauran d'anar potenciant els modes més sostenibles en detriment de l'ús del vehicle privat.

4. Mobilitat en vehicle privat

El sector connecta amb la carretera BV-5122 i l'antic camí de Fogars a Tordera, que passa per dins del sector i es convertirà en el vial vertebrador d'aquest.

La carretera BV-5122, que és de tipus convencional amb 1 carril per sentit, sense voral i amb una amplada de carril de 3 metres amb una separació entre ells d'1 metre, connecta, per una banda, amb la BV-5121 i per l'altra, amb la BV-5123. L'IMD d'aquesta via, no arriba als 6.000 vehicles/dia, amb un factor de vehicles pesants proper al 10%.

Pel que fa al camí antic de Fogars a Tordera, és una carretera secundària que vertebrava els polígons industrials de la vora dreta del Tordera, situats a l'est del municipi, i connecta amb Tordera i Fogars. Es tracta d'un camí asfaltat de calçada única i de 5 metres d'amplada sense senyalització horitzontal. Per aquest vial també transcorre el sender de la Ruta de la Tordera i té una IMD inferior a 500 vehicles/dia, amb un important percentatge de vehicles pesants.

La intersecció entre la BV-5122 i el camí vell de Fogars a Tordera és en forma de "T" i es permeten els girs a l'esquerra, fent que sigui un accés dificultós, especialment per a la sortida de vehicles pesants.

5. Xarxa de transport públic

S'indica que el municipi disposa d'un servei de bus urbà i tres línies interurbanes que connecten amb les urbanitzacions, a més de tres línies interurbanes amb parada al municipi, una línia de bus nocturn i una estació de la línia C1 de Renfe Rodalies de Barcelona.

La línia d'autobús urbà compta amb 25 parades i 10 expedicions diàries amb freqüències de pas d'1 hora.

L'estudi incorpora informació detallada sobre els horaris de les línies d'autobús urbà, així com informació del nombre d'expedicions i el nombre de parades dins del municipi de les diferents línies interurbanes.

L'EAMG no aporta informació sobre la capacitat de la línia ni el nombre actual de viatgers que presenta. Tampoc s'incorpora cap informació sobre les línies interurbanes que passen prop del sector (per exemple la línia 620 de Blanes a Hostalric).

Tot i que amb moltes limitacions, l'equip de redacció del present informe considera suficient la informació aportada, si bé es recomana completar la informació referent a la xarxa de transport públic d'acord amb els requeriments de l'article 16 del Decret 344.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit d'estudi se situa a més d'1 km del nucli de Tordera. La connexió no motoritzada entre el sector i el nucli s'efectua per mitjà de la 'Ruta de la Tordera', i és un sender terror al costat de la carretera BV-5122. Aquest itinerari connecta els diferents municipis propers a la Tordera (Malgrat, Blanes, Palafolls, Tordera, Hostalric...).

L'EAMG també indica que hi ha un carril bici que connecta Tordera amb Blanes (s'inicia a l'encreuament amb la carretera Gi-682), el qual avui dia no connecta amb el sector.

Si bé la informació resulta molt millorable, des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

Es recomana detallar quines són les condicions actuals de la xarxa de vianants i bicicletes que connecten el sector amb l'àmbit d'estudi, indicant amplades, condicions d'accessibilitat, d'acord amb els requeriments de l'article 15 i 17 del Decret 344. També cal fer-ne la seva representació gràfica.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera que, en relació a la xarxa de vehicle privat, per les característiques de la carretera BV-5122, no hi haurà cap problema significatiu derivat de l'augment de la mobilitat en la zona. En canvi, sí que es preveu que hi haurà problemes en l'antic camí de Fogars a Tordera, ja que l'actual infraestructura no és capaç d'absorbir, igual que en la intersecció de la BV-5122 i el camí vell de Fogars a Tordera, ja que actualment ja és un punt difícil.

Pel que fa al transport públic, l'estudi considera que l'actual xarxa no està preparada per absorbir la nova mobilitat generada pel desenvolupament del PMU, ja que aquesta és deficitària en parades i freqüència.

L'estudi no aporta informació de la demanda actual i del nivell de servei del servei de transport públic per això, es recorda que cal **valorar correctament la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa de transport públic, tenint en compte la mobilitat actual i la nova mobilitat generada pel sector.**

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.

L'estudi preveu una reserva de places d'aparcament per a bicicletes per a tots els usos, amb **294 places** i una reserva de places per a turismes i motocicletes per als usos

industrials i d'equipaments amb una reserva de **1.532 places per a turismes i 766 per a motocicletes**.

La taula que s'inclou a continuació indica el nombre de places d'aparcament segons els càlculs de l'EAMG i segons els càlculs inicials del Decret 344/2006 (entre parèntesis).

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Increment Àrea (m ²)	Increment Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Industrial	184.597,33	138.448,00	123 (1.384)	1.384 (0)	692 (0)
Equipaments	16.463,00	14.816,70	148 (148)	148 (0)	74 (0)
Zones verdes	22.263,00	--	23 (223)	0 (0)	0 (0)
TOTAL	223.323,33	153.264,70	294 (1.755)	1.532 (0)	766 (0)

En el cas de la reserva de places d'aparcament per a bicicletes en les zones verdes, l'estudi preveu una reserva del 10% inferior, ja que considera que per les característiques de protecció de la zona verda no es preveu un impuls turístic, més enllà de parades intermèdies dins d'un trajecte més llarg. Tot i així, l'estudi remarca que aquesta reserva de places d'aparcament serà ampliable en funció de la demanda i a càrrec dels propietaris.

En el cas de la reserva de places d'aparcament per a bicicletes per a l'ús industrial, hi ha un error a l'estudi i pren com a superfície els m² d'equipaments.

En el cas de la reserva de places d'aparcament per a turismes i motocicletes, a part d'aquesta reserva, l'estudi preveu una reserva complementària d'aparcament per a 120 cotxes al llarg del camí vell de Fogars a Tordera (la resta de la dotació s'ubicarà a dins de les parcel·les). L'estudi, tot seguint el Reial Decret 1053/2014, preveu una reserva de **3 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics**, així com una reserva d'**1 plaça PMR per cada 40 places d'aparcament**.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva de places d'aparcament.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'estudi indica com a millora es proposa una parada d'autobús intermèdia entre la de la Pista de l'Amistat i la de Niàgara Parc, a l'entrada del nou sector, just abans de la rotonda en cada sentit de circulació.

Per tal de poder garantir el correcte encreuament del vial en condicions de seguretat i accessibilitat òptimes, l'estudi preveu la implantació d'un pas de vianants a l'àmbit de la parada del sentit procedent d'Hostalric i així, poder garantir l'accés des de la parada fins al nou pont d'accés al sector.

L'estudi però, no estableix quantes expedicions s'aturaran en aquestes noves parades i només indica que la freqüència de pas s'haurà de definir en funció de la progressiva implantació de noves activitats al sector, augmentant la freqüència horària per tal d'adaptar-se a l'horari laboral dels treballadors/es i a la nova demanda, que es considera que serà de 500 viatges/sentit i dia.

Des de l'equip redactor del present informe no es considera suficient la proposta de mesura correctora. **Cal que l'estudi concreti el nombre d'expedicions (urbanes i interurbanes) que s'aturaran al nou punt de parada i que aquestes, tinguin prou capacitat per absorbir amb escreix la nova mobilitat generada, o en cas contrari, ampliar l'oferta de transport públic.**

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG contempla la construcció d'una rotonda a la carretera BV-5122, que facilitarà l'accés al sector en millors condicions de seguretat respecte a la situació actual. A partir d'aquesta rotonda sortida el camí vell de Fogars a Tordera, que serà el principal eix viari del sector, i comptarà amb una amplada de 15 metres, dels quals 3 i 2,5 seran destinats a voreres, 7 a calçada i 2,5 a aparcaments.

Tractant-se d'un document de planejament és de suposar que contindrà l'informe del titular de la via corresponent (que en aquest cas és la Diputació de Barcelona) que avaluï la capacitat de la via i accepti el nou enllaç proposat.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG preveu unes voreres de 2,5-3,0 m en la nova vialitat (Camí de Fogars a Tordera). Es preveu la circulació de bicicleta en convivència amb el vianant per la vorera.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que **les voreres dels itineraris de vianants haurien de tenir amplades mínimes d'1,8 m (lliure de pas), i el nou pont hauria de contenir espai segur per als modes no motoritzats, per tal de connectar amb el punt d'accés al transport públic.**

Així mateix, tenint en compte la proximitat amb l'itinerari ciclable de la Tordera, resulta recomanable capil·laritzar aquest recorregut dins del sector en condicions de màxima seguretat per als ciclistes.

També es vol destacar la necessitat d'instal·lar una il·luminació adequada per als vianants i bicicletes dins del sector i en la connexió amb el nucli urbà i les parades de transport públic.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora una mínima informació relacionada amb la mobilitat i gènere de l'EMO de 2001, però no estableix cap altra mesura complementària.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi inclou una valoració econòmica de les mesures vinculades a la millora de la mobilitat, amb un pressupost general total de **298.200,59€**.

12. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació *del Pla de Millora Urbana "La Mina d'Or" de Tordera*, compta amb bona part dels 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:

- Cal valorar correctament la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa de transport públic, tenint en compte la mobilitat actual i la nova mobilitat generada pel sector.
- Cal que l'estudi concreti el nombre d'expedicions (urbanes i interurbanes) que s'aturaran al nou punt de parada i que aquestes, tinguin capacitat suficient per absorbir amb escreix la nova mobilitat generada, o en cas contrari, ampliar l'oferta de transport públic.
- Les voreres dels itineraris de vianants haurien de tenir amplades mínimes d'1,8 m (lliure de pas), i el nou pont hauria de contenir espai segur per als modes no motoritzats, per tal de connectar amb el punt d'accés al transport públic.

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 de l'Àrea de
Mobilitat