

2008/34775/13
427-447
12-06-09



Estudi de mobilitat generada en l'àmbit del Pla Parcial Torrent Castells, a Premià de Dalt.

Índex

1. OBJECTIUS.....	4
2. LEGISLACIÓ APLICABLE.....	4
3. ÀMBIT D'APLICACIÓ I JUSTIFICACIÓ	6
4. CRITERIS GENERALS DE MOBILITAT	7
5. DESCRIPCIÓ DEL PLA PARCIAL.....	9
6. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA SEGONS ELS USOS PREVISTOS.....	11
7. ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS	12
7.1. Criteris.....	12
7.2. Proposta	13
8. XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT COL·LECTIU	14
8.1. Criteris.....	14
8.2. Proposta	15
9. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES.....	15
9.1. Criteris.....	15
9.2. Proposta	16
10. XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES	16
10.1. Criteris	16
10.2. Proposta	17
11. ESTACIONS DE FERROCARRIL I AUTOBUSOS EXISTENTS I PREVISTOS	17
11.1. Criteris	17
11.2. Estacions existents i previstes	18
12. PROPOSTA DE RESERVES D'ESPAIS PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA..	18
12.1. Criteris	18

12.2. Proposta 19

13. RESERVES PELS VEHICLES DE TRANSPORT COL·LECTIU I TAXI. 19

14. PROPOSTA DE FINANÇAMENT 20

14.1. Criteris 20

14.2. Proposta 21

15. CONCLUSIÓ..... 22

Estudi de mobilitat generada en l'àmbit del Pla Parcial Torrent d'en Castells

1. OBJECTIUS

Els estudis d'avaluació de mobilitat generada tenen per objecte:

- Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- Definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles.
- Valorar la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

2. LEGISLACIÓ APLICABLE

La legislació de referència per a la redacció del present estudi és la següent:

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada.
- Llei 10/2004, de 24 de desembre, de modificació de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme.
- Decret 1/2005, de 26 de juliol, del Text refós de la Llei d'Urbanisme.

- Decret 305/2006, de 18 de juliol, Reglament de la Llei d'Urbanisme

3. ÀMBIT D'APLICACIÓ I JUSTIFICACIÓ

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els casos següents:

- a. Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
- b. Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c. Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.
- d. Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.
- e. Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.
- f. Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

Es consideren implantacions singulars:

- a. Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m².
- b. Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
- c. Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
- d. Clínicas, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
- e. Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
- f. Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.
- g. Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en el següents supòsits:

- a. Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.
- b. Actuacions que suposin la implantació d'usos comercials o terciaris en sectors d'una superfície de fins a 1 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.
- c. Actuacions que suposin la implantació d'usos industrials en sectors d'una superfície de fins a 5 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.

4. CRITERIS GENERALS DE MOBILITAT

El present estudi fa referència al Pla Parcial Torrent Castells que desenvolupa les previsions del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Premià de Dalt, motiu pel que es redacta el present Estudi d'Avaluació de la Mobilitat.

- a. L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.
- b. L'amplada mínima dels carrers planificats coma xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.
- c. L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.
- d. Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa

bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.

El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

- e. En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.
- f. La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.
- g. El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.
- h. La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes següents:

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge
	2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 placa/100 m ² sostre o fracció
Ús d'ofidnes	1 placa/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 placa/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'forament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 placa/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 placa/100 m ² sòl
Franja costanera	1 placa/10 m de platja
Estacions de ferrocarril	1 placa/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

Ús d'habitatge	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m) màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m) màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m ² sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

- i. En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

5. DESCRIPCIÓ DEL PLA PARCIAL

Els terrenys objecte de l'ordenació constitueixen el Sector Urbanitzable Delimitat (SUD) núm. 5, denominat "Torrent Castells", de tipus discontinu, que el Text Refós del POUM de Premià de Dalt, qualifica i ordena com a tal a l'art. 28.7 de la Normativa del POUM. El sector es troba parcialment urbanitzat, però la urbanització existent no s'ajusta a les necessitats del desenvolupament del present Pla.

El sector discontinu abasta dues zones o subàmbits separats geogràficament que no constitueixen subsectors diferenciats als efectes del desenvolupament del Pla:

- a. El subàmbit 1 té un forma sensiblement rectangular amb una superfície de 6.178,00 m² i queda circumscrita en els següents llinars:

Al nord, amb la parcel·la d'equipament de la finca coneguda com Castelldaura.

A l'oest pel Torrent Castells, que dona nom a l'actuació, torrent que està perfectament encaixonat des de fa anys, i aquest delimita el conjunt residencial d'habitatges adossat conegut com Les Pèrgoles.

Al sud, amb l'autopista i la seva via paral·lela de servei, així com el coixí d'espai de protecció de comunicacions de l'autopista C-32 Montgat – Mataró.

A l'est, amb la finca coneguda com Castelldaura, finca qualificada de 17, o sigui Protecció del Patrimoni Historicartístic i Ambiental, tant en els edificis que la componen com dels elements paisatgístic i naturals.

- b.** El subàmbit 2, amb una superfície de 4.118,00 m², i forma lleugerament trapezoïdal, correspon a un terreny ubicat al nord de l'autopista, en un espai conegut com El Xamorot, enfront de la Carretera d'Enllaç, destinat a actualment a equipaments esportius municipals.

Està previst un ús residencial amb la construcció de 38 habitatges, mentre que el subàmbit 2 es destina a equipaments.

La secció de calçada en manté amb una amplada 6.20 m aquest cas, i en canvi augmenta la vorera dels 1.04 m actuals fins a una amplada total de 4.45 m, dels quals 2.00 m es destinen a aparcaments en línia, deixant un espai específic de vorera de 2.45 m d'amplada neta.

Quant a la vialitat, es proposa la formació d'un espai de gir al l'extrem inferior, per tal de donar un espai de rotació de vehicles el dia que a causa de l'ampliació de les vies de l'autopista C-32 el torrent no tingui sortida.

Existeixen espais previstos a cada parcel·la per l'estacionament de turismes, motocicletes i bicicletes, complint les especificacions anteriors referents a les places mínimes.

En la taula següent es resumeixen les característiques generals d'ordenació:

Sistemes urbanístics	Reserva mínima de sòl destinat a sistemes: Espais Lliures 10 % 1.030 m ² Equipaments 40 % 4.118 m ² Vialitat 5 % 515 m ² Sòl públic mínim 55 % 5.663 m ²
Edificabilitat bruta	0,29 m ² st/m ² sòl 2.965 m ² st, sostre edificable màxim del sector
Densitat màxima	Densitat màxima 37hab/ha Nº màxim d'habitatges 38
Tipus d'ordenació	Tipologia i/o zonificació (indicativa) - Zona semiintensiva en agrupació d'habitatges (13k ² - 4.633 m ²) - El Pla Parcial estudiarà una ordenació global del front Torrent Castells, tot incorporant l'àmbit d'equipaments.

6. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA SEGONS ELS USOS PREVISTOS

Per avaluar la mobilitat generada, els estudis d'avaluació generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, els usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament, així com els generats en una implantació singular.

Als estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que es preveu pot generar aquesta implantació, indicant la distribució temporal al llarg del dia i, si s'escau, dies punta al llarg de l'any, tant pel que fa a entrades com a sortides.

A la següent taula, inclosa al Decret de regulació dels Estudis d'avaluació de la mobilitat, s'indiquen el nº de viatges generats en funció del tipus d'activitat:

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

A continuació es detalla el càlcul efectuat pel al Pla Parcial Torrent Castells (considerant ambdúes subunitats):

Us habitatge	
Nº habitatges	38
Persones/hab	4
Nº total persones	152
Nº viatges	456
Ús residencid	
m2 sostre	2.965
Nº viatges	297
Equipaments	
m2 sostre	1.194
Nº viatges	239
Zones verdes	
superfície m2	1.030
Nº viatges	31
Nº TOTAL DE VIATGES	1.022

7. ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS

7.1. Criteris

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, i s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

La xarxa d'itineraris principals per a vianants, que s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

- a. Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- b. Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- c. Mercats, zones i centres comercials.
- d. Instal·lacions recreatives i esportives.
- e. Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.
- f. Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. A aquests efectes:

- a. Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.
- b. Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.
- c. En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de voreres, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.

Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

7.2. Proposta

Al Pla Parcial es proposa una vorera al llarg del tram de carrer, donant continuïtat a l'existent. Al preveure el carrer sense sortida en cas d'ampliació de l'autopista la vorera dona accés a les vivendes i acaba en la miniglorieta final.

8. XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT COL·LECTIU

8.1. Criteris

La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els següents:

- a. Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- b. Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- c. Mercats, zones i centres comercials.
- d. Instal·lacions recreatives i esportives.
- e. Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.
- f. Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

Alhora s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris

per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

8.2. Proposta

A l'àmbit del Pla Parcial existeix una parada de bus a una distància inferior a 750 m, i no està previst la implantació d'una nova parada, ni la circulació de cap línia de bus per la urbanització.

9. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

9.1. Criteris

La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els següents:

- a.** Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- b.** Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- c.** Mercats, zones i centres comercials.
- d.** Instal·lacions recreatives i esportives.
- e.** Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.
- f.** Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

9.2. Proposta

Al tractar-se d'una zona 30, les bicicletes cohabitiran amb la resta de vehicles.

Referent al número mínim de places d'aparcament de bicicletes que s'hauran de preveure són les següents:

- 2 places/habitatge: $2 \times 38 = 76$ places.
- Equipament esportiu: $5 \text{ places}/100 \text{ m}^2 = 60$ places

TOTAL= 136 places.

Les places dels habitatges és disposaran al sòl privat de cadascun, i les de l'equipament esportiu al seu interior.

10. XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

10.1. Criteris

La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

- Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

- Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

10.2. Proposta

Es distingeixen dues situacions:

- Sense ampliació de l'autopista C-32. La xarxa viària no resulta afectada en aquest cas doncs es manté el vial existent en la seva amplada i les interseccions actuals.
- Amb ampliació de l'autopista C-32. El carrer Torrent Castells deixa de tenir continuïtat d'aquesta banda i es crea una rotonda per al canvi de sentit.

Referent al número mínim de places d'aparcament de vehicles que s'hauran de preveure són les següents:

38 habitatges x 1 plaça / habitatge = 38 places.

Aquestes places es reservaran a l'interior del sòl privat.

11. ESTACIONS DE FERROCARRIL I AUTOBUSOS EXISTENTS I PREVISTOS

11.1. Criteris

En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada que prevegin estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos interurbans s'ha de tenir en compte que l'emplaçament d'aquestes estacions s'ha d'establir, sempre que resulti possible, en una ubicació que compleixi els següents requeriments:

- a. Que sigui propera a emplaçaments de polaritats centrals.

- b. Que estigui ben comunicada, dotada d'accessos viaris ràpids o d'infraestructures i/o elements afavoridors del transport públic, com carrils bus-taxi.
- c. A prop d'estacions d'altres modes de transport, per facilitar la intermodalitat entre diferents sistemes de transport col·lectiu.

En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte que a l'entorn de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans s'han de realitzar reserves d'espai per als usos següents:

- a. Parades de vehicles de transport públic (autobusos urbans, taxis) i col·lectiu.
- b. Aparcament per a bicicletes, d'acord amb els paràmetres fixats a l'annex 2 d'aquest Decret.
- c. Aparcament, fora de les andanes, d'autobusos en espera. L'espai destinat a aquesta funció ha d'estar en funció del volum de serveis d'autobús i de la previsió futura.
- d. Aparcament de vehicles privats a motor amb les proporcions mínimes establertes a l'annex 3 d'aquest Decret.

En l'elaboració dels estudis es pot proposar, en el cas d'estacions situades a les zones centrals de la població i ben comunicades per transport públic, la reducció de les reserves que s'indiquen en aquest article.

11.2. Estacions existents i previstes

Hi ha dues línies d'autobús que passen per Premià de Dalt:

- La línia Premià de Dalt, Premià de Mar
- La línia Mataró-Barcelona (Nord)

12. PROPOSTA DE RESERVES D'ESP AIS PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA

12.1. Criteris

En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i

descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

- a. Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².
- b. A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

- a. Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
- b. Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

12.2. Proposta

Al Pla Parcial Torrent Castells, al tractar-se d'una zona residencial i d'equipaments, no està previst cap superfície comercial ni caldran per tant reserves de places d'estacionament.

13. RESERVES PELS VEHICLES DE TRANSPORT COL·LECTIU I TAXI.

No es preveu cap reserva per transport col·lectiu i taxi, mantenint les existents al municipi.

14. PROPOSTA DE FINANÇAMENT

14.1. Criteris

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les persones promotores d'una implantació singular d'assumir, en els termes fixats per la legislació urbanística, i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el cost de la urbanització de la perllongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i la d'itineraris per a bicicletes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de garantir la continuïtat de totes les xarxes fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda

anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.

Dèficit d'exploració del transport públic de superfície

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D=365 \times r \times p \times 0,7$$

D=dèficit d'exploració del transport públic de superfície.

r=increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada.

p=preu unitari del km recorregut.

El preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície en euros s'obté de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins a l'any en curs. Els valors per a l'any 2004 són els següents:

Preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície (euros).
Any 2004

	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	4,72
Transport urbà	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,41
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,63
Transport interurbà		1,98

14.2. Proposta

Al no produir-se cap dèficit d'exploració del transport públic de superfície, ni es preveu la construcció de cap nova estació de bus o ferrocarril, no es preveu cap finançament apart del previst per la urbanització.

15. CONCLUSIÓ

Amb el contingut d'aquest document, es consideren suficientment descrites i desenvolupades les actuacions que en són objecte i s'eleva a la consideració de l'autoritat competent per a la seva aprovació, si procedeix.

Barcelona, octubre de 2.008

St: Albert Gallego Romero
Enginyer de camins, canals i ports