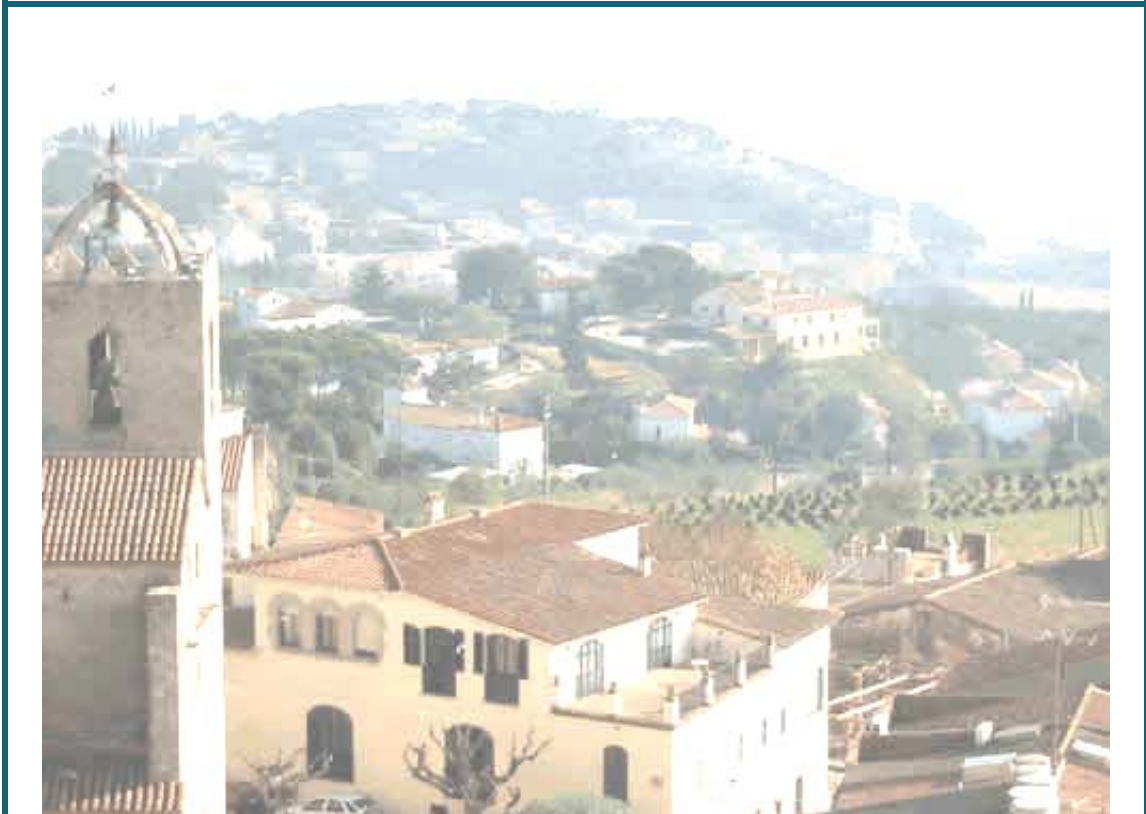


ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del
Pla General d'Ordenació Municipal de Sant
Vicenç de Montalt**

EQUIP REDACTOR

Jytte Thomsen
Enginyer de camins, canals i ports

Laura Amador
Geògrafa

Raúl Rodríguez
Delineant

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA i sota la direcció d'Ole Thorson, Dr. Enginyer de camins, canals i ports.



Empresa certificada
ISO-9001:2000



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	
Data	

ÍNDIX DE CONTINGUTS

1. INTRODUCCIÓ.....	5
1.1. ANTECEDENTS I OBJECTIUS	5
1.2. ÀMBIT D'ESTUDI.....	6
1.3. ÀMBITS DEL POUM	9
2. DADES BÀSIQUES.....	13
2.1. DADES DEMOGRÀFIQUES.....	13
2.2. DADES DE MOBILITAT	13
3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	5
3.1. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA VIÀRIA.....	5
3.2. ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA ACTUALS	6
3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	6
3.4. MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA	9
3.5. INDICADORS DE GÈNERE.....	11
4. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	12
4.1. GENERACIÓ DE DESPLAÇAMENTS.....	12
4.2. DISTRIBUCIÓ MODAL	13
4.3. REPARTIMENT TERRITORIAL.....	15
5. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA	17
6. PROPOSTES DE MESURES CORRECTORES	21
6.1. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	21
6.2. XARXA BÀSICA.....	27
6.3. XARXA DE VIANANTS I DE BICICLETES.....	28
7. RESUM I CONCLUSIONS.....	32

ANNEX: TEXT DEL DECRET 344/2006

PLÀNOLS

PLÀNOL 1: ÀMBITS D'ACTUACIÓ DEL POUM

PLÀNOL 2: XARXA VIÀRIA BÀSICA

PLÀNOL 3: XARXA ACTUAL DE TRANSPORT PÚBLIC

PLÀNOL 4: MOBILITAT GENERADA PER TIPUS D'ÚS

PLÀNOL 5: REPARTIMENT TERRITORIAL DELS DESPLAÇAMENTS EN VEHICLE PRIVAT

PLÀNOL 6: PROPOSTES EN LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

PLÀNOL 7: PROPOSTES EN LES XARXES D'ITINERARIS

1. INTRODUCCIÓ

La *Llei 9/2003 de la mobilitat* estableix un nou marc que afecta les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i la planificació de l'ús del sòl. Aspectes com el transport públic, les externalitats de la mobilitat i la seguretat viària són exigències ja en el moment de realitzar o revisar els plans urbanístics.

La seva formalització es troba en l'*Estudi d'avaluació de la mobilitat generada*, que ha d'avaluar l'increment potencial de desplaçaments 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 en bicicleta o a peu. Així mateix, ha de valorar la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

El decret 344/2006, de 19 de setembre, complementa la llei de la mobilitat i regula els continguts dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

També el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona marca una línia d'actuació, remarcant un creixement menor de l'ús del vehicle privat.

1.1. ANTECEDENTS I OBJECTIUS

El present estudi és un avanç, fruit de l'aprovació feta l'any 2003 del POUM de Sant Vicenç de Montalt, el qual es troba en procés d'adaptació al nou marc legal i a les directives que d'aquest se'n desprenen.

En aquest sentit, un dels àmbits sectorials a contemplar en el planejament és el de la mobilitat, en una doble vessant:

- Adequació a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- Diagnosi de mobilitat encaminada a la confecció de propostes d'actuació amb l'objectiu d'optimitzar el sistema de mobilitat en tots els seus aspectes.

És particularment necessària la valoració de les possibilitats de la vialitat (capacitat, accessibilitats, aparcament, etc.) per al disseny de les alternatives d'ordenació aplicables en clau de sostenibilitat i eficiència.

En definitiva, aquesta diagnosi del planejament municipal implica diverses novetats de gran transcendència per a la mobilitat futura: noves zones d'expansió urbana i llurs equipaments, així com les peces encara no desenvolupades o pendents d'aprovació, que generaran una sèrie de nous fluxos

de desplaçaments i una potencial demanda de serveis de transport als quals cal donar la millor possible de les solucions.

Per tant, els objectius principals són:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència del POUM, tant de la part consolidada com dels nous sectors residencials, comercials, industrials i d'equipaments a desenvolupar.
- Estimar la mobilitat que generarà.
- Identificar els principals recorreguts d'accés i de sortida a les diverses àrees principals de generació de desplaçaments, que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Valorar la distribució modal dels desplaçaments per a una possible major implicació del transport públic i d'altres mitjans sostenibles no contaminants (a peu, bici, etc.).
- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat del diversos sectors del municipi i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat.
- Dissenyar les propostes d'actuació convenients.

Per a assolir aquests objectius es consideraran les dades a disposició i es durà a terme un estudi de les condicions actuals de la mobilitat: desplaçaments, repartiment modal, oferta de transport públic, etc.

Aquest treball es planteja des d'una visió sostenible del creixement urbà i de l'ordenació del territori. Així, es proposaran mesures que conjuguin les necessitats atenent a criteris de sostenibilitat i a la satisfacció de les demandes de mobilitat.

El POUM de Sant Vicenç proposa diversos sectors de creixement densificant alguns usos de sòl.

1.2. ÀMBIT D'ESTUDI

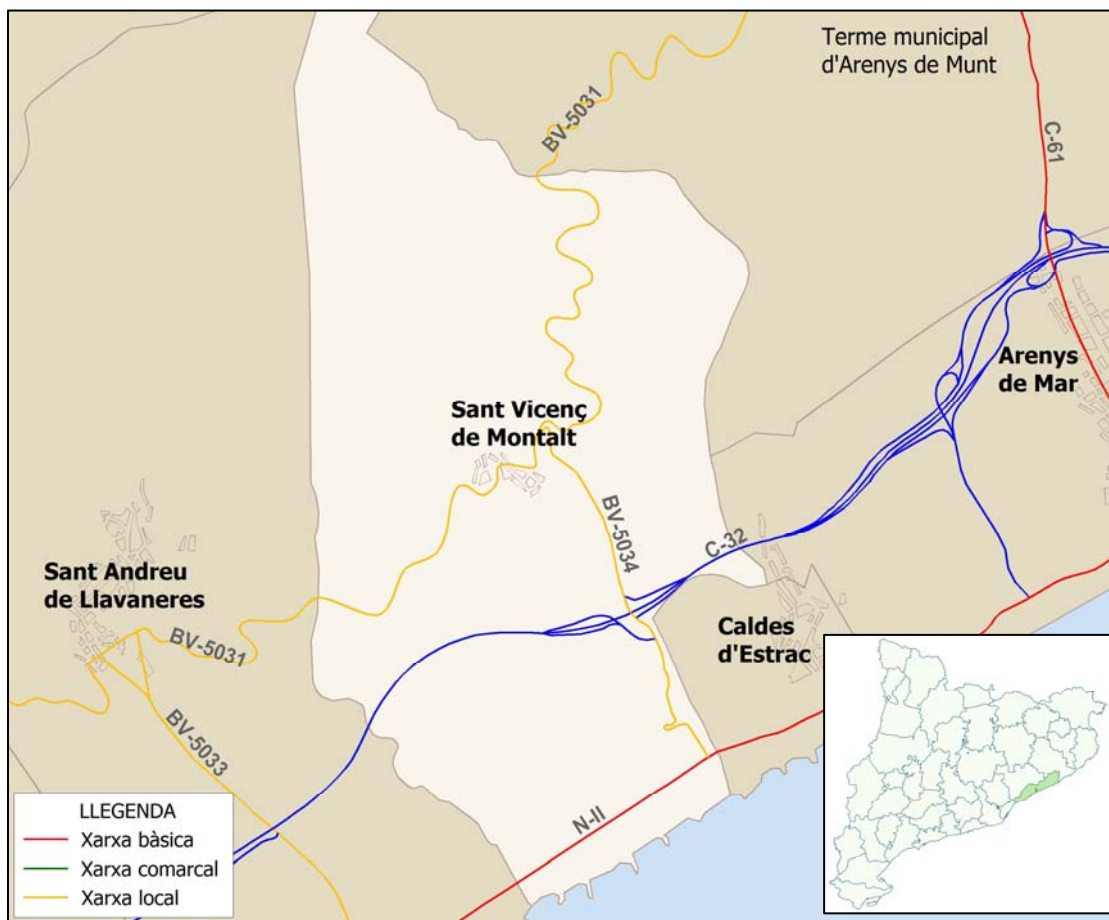
Sant Vicenç de Montalt se situa a la comarca del Maresme, a 35 Km de Barcelona dins de la província de Barcelona. S'ubica a la banda meridional de la Serralada Litoral, essent un municipi costaner d'aproximadament 2 Km de front marítim i 8 km² de superfície.

El terme municipal està format per 8 entitats de població: les Ànimes, Baix Poble, Apartaments el Balís, el Passeig del Marqués de casa Riera, la Plana d'en Manent,

Apartaments la riera de Caldetes, Sant Vicenç de Montalt, Supermaresme i la Ferrera.

Sant Vicenç de Montalt limita amb els termes municipals de Sant Andreu de Llavaneres, Dosrius, Arenys de Munt, Arenys de Mar i Caldes d'Estrac.

Imatge 1. Situació de Sant Vicenç de Montalt



L'evolució demogràfica de Sant Vicenç de Montalt està estretament lligada a la de la Regió Metropolitana de Barcelona. L'escenari màxim que es preveu per al 2015 segons l'actualització del "pla estratègic de Sant Vicenç de Montalt" és de 7.500 habitants, xifra que suposa un creixement global del 5,2% anual.

Pel que fa a la població, l'any 2006 Sant Vicenç de Montalt tenia empadronats 5.129 habitants, el que suposa una densitat de població de 654,3 habitants per km².

Segons les projeccions realitzades en la memòria social del document del POUM, les necessitats d'habitatges principals per l'any 2017 han d'oscil·lar entre els 3.360 i els 4.000 habitatges.

El potencial d'habitatges que el POUM avalua en els sòls urbans no subjectes a actuacions de remodelació és de 4.397 habitatges, i els sòls de nova creació suposen 1.058. El potencial total d'habitatges en sòl urbà i urbanitzable previst al POUM és de 5.207, dels quals s'estima que 1.750 es podran destinar a segona residència.

La població de Sant Vicenç es distribueix en diferents entitats de població, aproximadament el 54% resideix al Casc Antic i els seus voltants, el 20% viu al Baix Poble i un 14% a les Ànimes, la resta de la població, el 12%, resideix a altres nuclis.

En quant a la seva localització, el municipi es troba ubicat entre dues importants vies de comunicació: La carretera N-II i l'autopista C-32, vies que transcorren longitudinalment per la banda sud del nucli històric.

Com a vies de comunicació amb els municipis veïns de Sant Andreu de Llavaneres i Arenys de Munt hi ha la carretera BV-5031. D'altra banda també existeix la carretera BV-5034 que uneix la N-II i l'autopista C-32 amb la part nord del municipi.

1.3. ÀMBITS DEL POUM

Les diferents actuacions que es delimiten en aquest POUM s'esdevindran en sòl urbà i en sòl urbanitzable.

Un nombre important d'aquestes actuacions fan referència a antigues figures de planejament urbanístic definitivament aprovades, i que en alguns casos no s'han materialitzant en la seva totalitat.

Així doncs, durant el període d'elaboració d'aquest POUM s'ha cregut convenient incloure una valoració del possible potencial de creixement d'aquests sectors urbanitzables no edificats i que es troben en una fase intermitent d'execució.

1.3.1. Sòl urbà i urbanitzable

Les actuacions en **sòl urbà no consolidat** pretenen completar o millorar el sòl urbà existent per tal de donar coherència i continuació a la trama urbana i adequar-la per tal de tenir una bona gestió i funcionament de la mateixa. El diferents tipus de pla a desenvolupar en sòl urbà són:

Pla de millora urbana: orientats a completar el teixit urbà o bé millorar-lo mitjançant actuacions de remodelació, urbanització, etc.

Polígons d'actuació urbanística (PA): destinats a aquelles àrees amb deficiències d'accessibilitat, dotacions o nivell d'urbanització.

El POUM proposa els següents PMU i Polígons d'Actuació:

Taula 1. Actuacions en Sòl Urbà al POUM de Sant Vicenç

Plans de Millora Urbana	Superfícies	Equipaments	Zones Verdes
PMU 1 - Ca l'Arqué	12.898,68	1.150	
PMU 2 - Zona Hotelera Golf	19.117,76	5.735,3	

Polígons d'actuació urbanística	Superfície total	Equipaments	Zones Verdes
PA-1 Bellesguard	75.226		
PA-2 Carrer Avets	10.946		
PA-3 Can Ripoll	28.642		
PA-4 Baix Poble	14.755		1.909,53
PA-5 Riera del Balís	83.994		9.962,00
PA-6 Camí del Mig	2.565		287,00
PA-7 Camí del Transformador 1	12.881		
PA-8 Camí del Pedró Nord	25.910		
PA-9 Camí del Pedró Sud	43.022		
PA-10 Camí del Transformador 2	13.995		3.500,00
PA-11 Supermaresme	510.341		
PA-12 Carrer de Carles Buhigas	67.850		10.764,00
PA-13 Residencial Can Canal	83.963,81	5.457,60	10.075,00
PA-14 El Rocar Sud	63.893		5.729,00
PA-15 El Rocar Nord	40.007		7.390,00
PA-16 Les Ànimes	2.575,84		734,00
PA-17 Riera del Gorg	16.994,00	16.994,00	
PA-18 La Puntaire	61.142		
PA-19 Passeig de Sant Joan	1.162		

De tots els PA en sòl urbà no consolidat proposats en el POUM només 3, el 13, 16 i 17 falten per desenvolupar, la resta han estat creats per acabar infraestructures (vials, clavegueram, etc.), però ja existeixen i són residencials.

Per al **sòl urbanitzable** el POUM classifica 6 sectors d'ordenació a desenvolupar dins el període de vigència del mateix. D'aquests 8 sectors 4 són de nou desenvolupaments i els 4 restants tenen aprovat ja el Pla Parcial i provenen de sectors de les antigues Normes Subsidiàries determinades en plans d'ordenació anteriors.

Taula 2. Actuacions en sòl urbanitzable

Sector	Superfícies	Equipaments	Zones Verdes
Sector residencial 1 La Costa Nord	25.536,91		5.589
Sector residencial 2 Can Manent	92.303,26	3.692	23.075
Sector residencial 3 Vila Blanca	183.063,63	15433	27.459
Sector residencial 4 El Sot del Camp	101.200,00	10.120	10.120
Sector residencial 5 Can Mora	53.400,00	2.670	5.340
Sector residencial 6 Rosalmar	59.978,29	2.990	5.998

Pel que fa al potencial d'habitatges, a part dels 810 habitatges previstos en el POUM, es valora que resten 140 habitatges pendents de desenvolupar en el teixit urbà, i 524 previstos en sòl urbanitzable dins d'antics plans urbanístics amb un percentatge elevat de parcel·les no edificades.

1.3.2. Sistema d'equipaments, zones verdes i espais lliures

Amb la clau d'**equipaments** el POUM proposa diverses parcel·les destinades a acollir equipaments del tipus docent, cultural, esportiu i socio- sanitari.

En el futur està previst construir un centre d'ensenyament mitjà i una guarderia, un nou centre d'atenció primària, l'ampliació de la biblioteca, un nou centre geriàtric i una nova zona esportiva.

En total es destinarà una superfície de 49.598 m² a **equipaments públics**.

El nou POUM també qualifica noves superfícies destinades a **zones verdes**, en total 127.932 m² de sòl.

Les zones verdes i espais lliures previstos al planejament, permeten configurar un gran parc central, així com una seguit de zones de descans i lleure situades a l'entorn dels diferents barris que actuen com àrees de relació i centralitat i que atorguen al conjunt del municipi aquesta imatge d'esponjament i baixa densitat.

1.3.3. Actuacions en les infraestructures

Donat que l'eix conductor d'aquest estudi és la consecució d'una gestió sostenible de la mobilitat, cal parar una atenció especial a les propostes referents al **sistema d'infraestructures**.

El POUM de Sant Vicenç de Montalt estableix la redacció de 3 plans especials urbanístics per al desenvolupament del sistema viari. En concret, defineix els àmbits que es defineixen a continuació:

1. *Pla Especial urbanístic de la carretera N-II:* que té com a finalitat fixar les característiques d'aquesta travessia urbana, per a millorar la seva integració dins la trama urbana, fixant els criteris de tractament paisatgístic per a millorar la imatge i la qualitat urbana de l'entorn de la mateixa, i fixant les mesures de millora de la connectivitat i seguretat viària entre ambdós costats de la mateixa.

2. *Pla Especial urbanístic del Passeig marítim:* a desenvolupar mitjançant pla especial o directament a través d'un projecte d'urbanització complementari, amb la finalitat d'establir una àrea de passeig per a vianants en front de mar, i regular la circulació de les àrees adjacents, així com facilitar el seu accés des de l'altre costat de la carretera N-II a on es situa la major part de l'àrea urbana de Sant Vicenç.

3. *Pla Especial urbanístic dels Passeigs per a vianants:* que té com a finalitat fixar les característiques i constructives en les diferents situacions i àmbits per on

discorren els passeigs per a vianants, per tal que s'incorporin els diferents Plans Parcials o projectes que els desenvolupin.

Els diferents tipus de secció, tractament, arbrat, plantacions i materials, han de defugir la imatge i tractament de les voreres pavimentades urbanes, per adequar-se a les diferents àrees a on es situen, amb paviments tous, pavimentacions parcials, cunetes sense vorada, arbrat i plantacions abundants.

1.3.4. Resum d'actuacions

Partint de la informació que apareix al document de la memòria social del POUM de Sant Vicenç de Montalt, es defineix una taula de treball on es contemplen els nous desenvolupaments que tindran lloc al municipi.

Aquests creixements configuren les variables sobre les quals es realitzaran els càlculs de generació de la nova mobilitat al municipi.

Taula 3. Actuacions recollides al nou POUM

Habitatges*	lliures	HPP	Total habitatges	Zones verdes	Equipaments
Pendents en teixit urbà			140		5.735
Previstos en planejament vigent			524	72.692	9.150
L'Arqué	69	47	116		
Les Ànimes	10		18		3.500
Riera del Gorg	18		10	734	
Costa Nord	10	20	30	5.589	
Vila Blanca	70	113	183	27.459	15.433
Sot del Camp	126	147	273	10.120	10.120
Can Mora	71	89	160	5.340	2.670
Rosalmar	20		20	5.998	2.990
Qualificat de nou en el POUM			1.474	127.932	49.598

* A efectes pràctics de càlcul de mobilitat d'ús d'habitatge residencial, es considera el nombre d'habitatges enlloc de la superfície de sostre construïda.

Els àmbits estan repartits en àrees molt determinades del Terme Municipal i no es detecta cap gran sector de creixement, però sí una densificació del desenvolupament residencial.

La major part de les actuacions amb més habitatges es localitzen a la banda sud del municipi.

Així doncs, els nous sectors es troben molt propers al teixit urbà existent i a les principals àrees urbanitzades, tant sols el sector 2 de Can Manent resta allunyat de les construccions preexistents del municipi. Al plànol 1 es mostren els sectors en desenvolupament del POUM.

2. DADES BÀSIQUES

2.1. DADES DEMOGRÀFIQUES

Sant Vicenç de Montalt, en termes relatius, ha estat un dels municipis que més nous residents ha anat acollint. En el període 1994-2002, l'increment anual mitjà va ser del 13'9%. Estadísticament, l'any 2003 i fins el juny de 2004 l'augment percentual de població ha sofert un retrocés, tot i que ja es superen els 5.000 habitants.

En general, aquest creixement s'ha donat al llarg de la comarca del Maresme i és degut a l'arribada de persones que provenen de la regió metropolitana de Barcelona. Cal destacar que una part important d'aquests nous residents són antics estiuejants que han transformat la segona residència a residència principal. Aquest fet ha provocat que la proporció de segones residències des del 1991 al 2000 s'hagi vist reduïda del 75% al 57%.

Òbviament la millora de les comunicacions, com la construcció el 1992 de l'autopista A-19 (actualment C-32) o la millora de la xarxa de ferrocarril han funcionat com a catalitzador d'aquest fenomen.

Taula 4. Evolució del parc de vehicles i de l'índex de motorització de Sant Vicenç de Montalt

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Escenari màxim 2015
Població	3.334	3.709	4.123	4.326	4.549	4.771	5.127	5.267	7.300

Font: Elaboració pròpia a partir de dades extretes del Institut d'Estadística de Catalunya

2.2. DADES DE MOBILITAT

2.2.1. Motorització

En l'actualitat Sant Vicenç de Montalt presenta un parc mòbil de 3.528 vehicles, cosa que suposa un índex de motorització (IdM), o dit d'una altra manera, una ràtio de 688 vehicles per cada 1.000 habitants. Els turismes representen el 65% del total de vehicles del parc, establint-se una relació de 454 turismes per cada 1.000 habitants. Mentre que a la resta de la comarca del Maresme és de 441 vehicles/1000 habitants.

Taula 5. Evolució de l'índex de motorització de Sant Vicenç de Montalt

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Índex motorització turismes	557	455	453	462	475	481	454
Índex motorització motos	130	104	100	103	104	109	108

Font: Elaboració pròpia a partir de dades extretes del Institut d'Estadística de Catalunya

2.2.2. Mobilitat quotidiana al municipi

Les darreres dades disponibles sobre elecció modal són de 2006, corresponen a l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ), que investiga la totalitat de desplaçaments de dies festius i feiners. Un cop avaluat si el volum d'enquestes realitzades al municipi és suficient com a mostra representativa¹, s'observa que l'error no és assumible. Per tant, ha estat necessari utilitzar dades a nivell d'àmbit territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

En la determinació de la distribució modal a la Regió Metropolitana de Barcelona, s'ha estudiat la distribució modal mitjana de tots els desplaçaments intramunicipals (els realitzats a l'interior de cada municipi de la Regió Metropolitana de Barcelona), i els intermunicipals (els que connecten dos municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona).

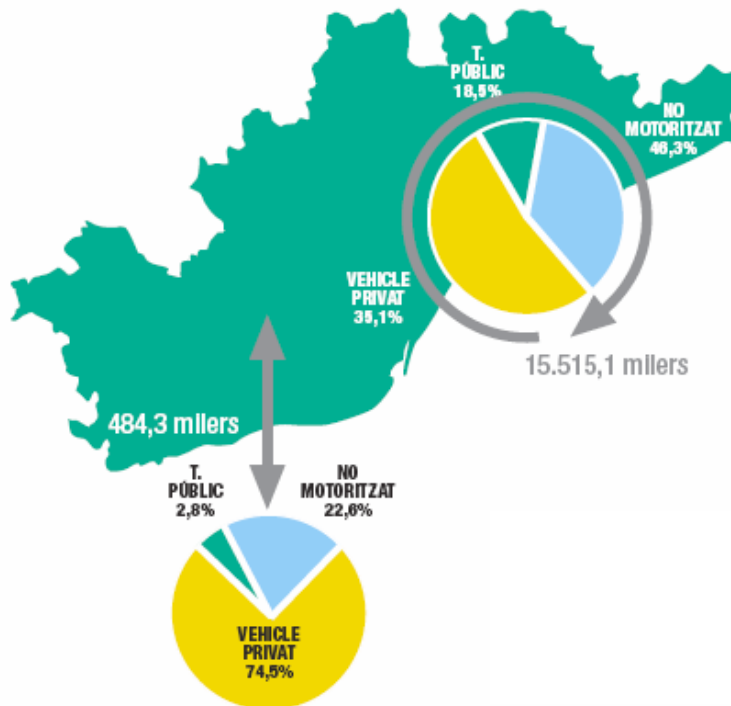
Els resultats de repartiment modal, tant per dies feiners com per festius, indiquen:

- Un gran percentatge dels desplaçaments interns a cada municipi, es realitzen amb modes no motoritzats (un 45% en mitjana entre tots els municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona). Tot i així, al només un 18,8% es realitzen amb transport públic.
- Els desplaçaments intermunicipals i de connexió es realitzen majoritàriament en vehicle privat (74,5%). Aquesta dependència s'accentua durant el cap de setmana i festius.
- En els desplaçaments externs en dies feiners el percentatge de viatges realitzats amb transport públic representa el 2,8%.

¹ S'ha determinat l'error de mostreig fixat per la mesura de la mostra, amb un nivell de confiança del 98%. A Sant Vicenç de Montalt s'han realitzat 30 enquestes. El percentatge d'error és del 21,2%, per tant, no assumible.

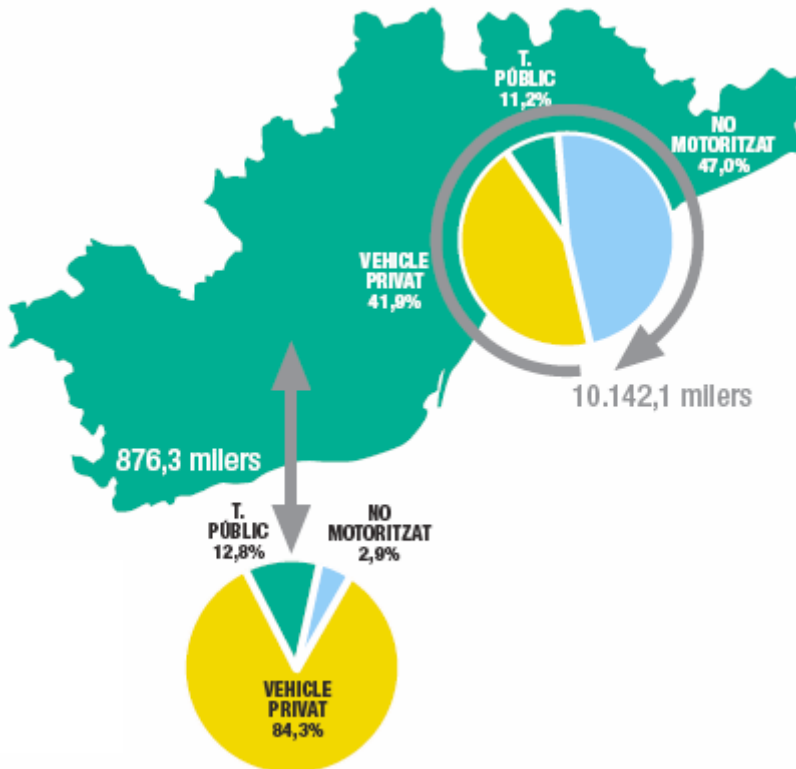
Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
 Planejament Urbanístic General de Sant Vicenç de Montalt

Gràfic 1. Distribució modal desplaçaments quotidians en dia feiner, a la RMB (2006)



Font: Dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2006)

Gràfic 2. Distribució modal desplaçaments quotidians en dissabte i festiu, RMB (2006)



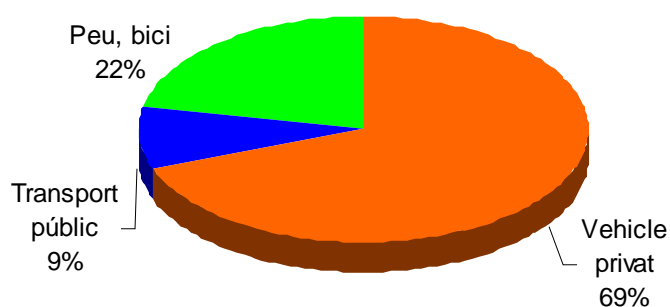
Font: Dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2006)

2.2.3. Mobilitat Obligada

2.2.3.1. Mobilitat interna Obligada al municipi

Les dades disponibles més recents de detall municipal relatives a la mobilitat obligada (EMO 2001) indiquen que els desplaçaments interns arriben a ser 555 i que l'ús del vehicle privat en el municipi de Sant Vicenç de Montalt té un pes del 69%, mentre que els desplaçaments realitzats a peu arriben al 22%. Els desplaçaments en transport públic suposen un 9% del total (aquestes dades no inclouen la població en edat escolar).

Imatge 2. Distribució modal dels viatges interns (EMO'01)

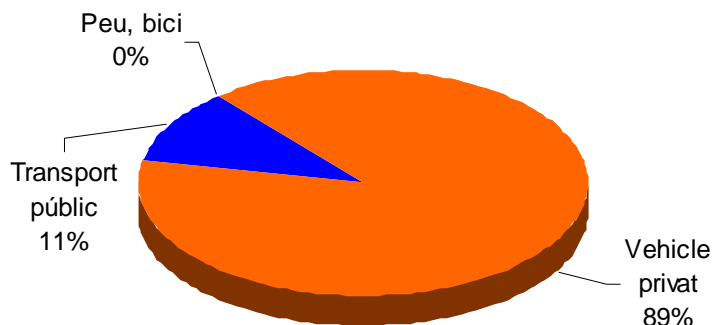


Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001.

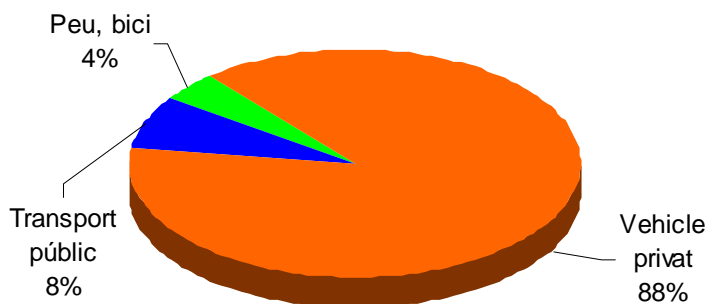
2.2.3.2. Mobilitat externa obligada al municipi

La xifra de viatges que relacionen el municipi de Sant Vicenç de Montalt amb altres municipis és de 1.643 i es realitzen essencialment en automòbil (89% en els generats i 88% en els atrets). Tanmateix, el transport públic té un pes més important en els viatges generats en el mateix municipi (11%) que en els atrets (8%).

Imatge 3. Distribució modal dels viatges generats (EMO'01)



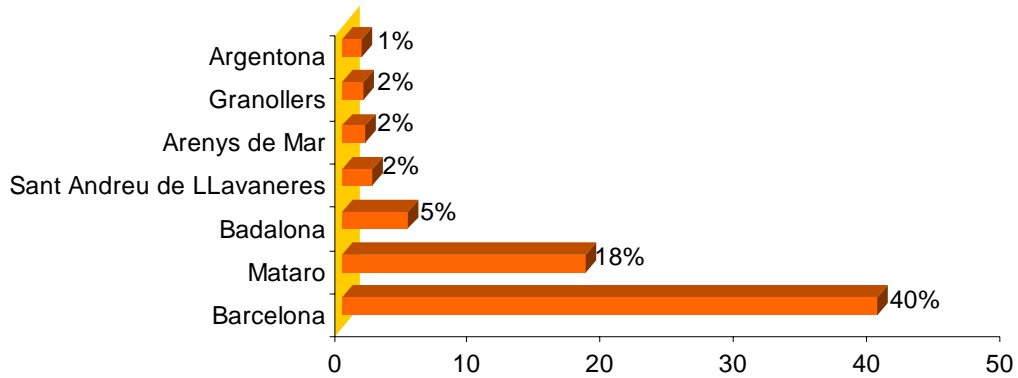
Imatge 4. Distribució modal dels viatges atrets (EMO'01)



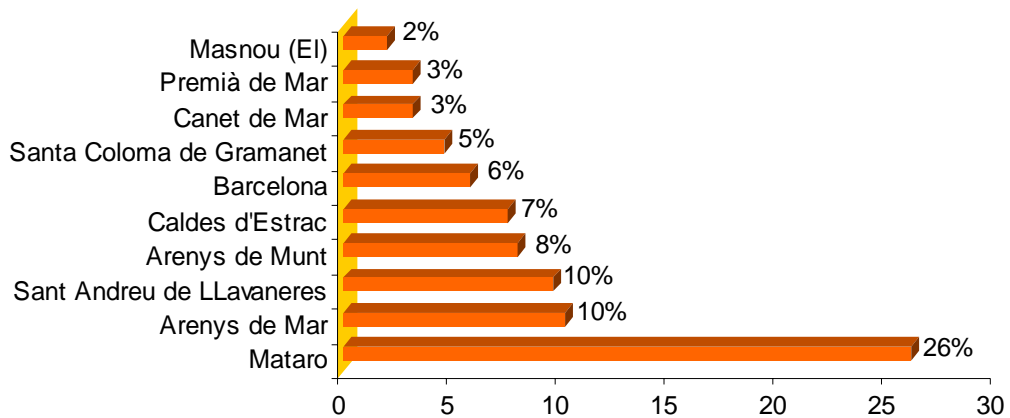
Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001.

Respecte de les relacions amb els municipis de l'entorn, el municipi més important en quant a generació de viatges és la capital de la província, Barcelona. En segon terme queda Mataró, seguit de Badalona.

Imatge 5. Distribució territorial dels viatges generats (EMO'01)



Imatge 6. Distribució territorial dels viatges atrets (EMO'01)



En relació a la mobilitat atreta, destaca els treballadors procedents de Mataró i seguidament Sant Andreu de Llavanes i Arenys de Mar ambdós amb un percentatge 10%.

3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

3.1. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA VIÀRIA

L'entramat de carrers de Sant Vicenç de Montalt tot i tenir alguns sectors estructurats de forma ortogonal, en general es pot definir com a irregular.

D'aquesta xarxa irregular destaquen l'avinguda Montalnou que creua el nucli interior del municipi en direcció perpendicular a la costa i que funciona com a eix vertebrador, la Riera/torrent del Gorg i per últim, el Camí del Pedró i les seves prolongacions Carrer Sant Antoni i Carrer Major que travessen el centre històric de Sant Vicenç de Montalt longitudinalment en direcció nord – sud. En direcció paral·lela al mar, exceptuant la carretera BV-5031 no existeix cap altre vial que permeti la connexió transversal dins la zona centre del municipi, tot i això podem destacar el carrer arboç que uneix l'Avinguda Montalnou amb c/Torrent del Gorg en direcció oest-est i el carrer romaní que uneix aquests dos mateixos carrers en direcció inversa (est-oest).

En quant a la zona de les Ànimes i Baix Poble trobem el Passeig del Marqués Casa Riera (passeig marítim) que ressegueix el litoral i articula l'àrea meridional de la localitat, paral·lels a aquest passeig discorren els carrers Montseny i Maresme, carrers que es poden considerar com a vies principals dins de les Ànimes – Baix Poble.

Es disposa de dades d'aforaments de trànsit per a les carreteres N-II, BV-5031 i BV-5034.

	IMD
Carretera N-II	25.848
BV-5031	731
BV-5034	4.379

3.1.1. Xarxa bàsica principal (vies ràpides)

- Bàsicament l'autopista de peatge C-32, el corredor del mediterrani que enllaça el Maresme amb Barcelona
- La carretera N-II de França a Madrid discorre paral·lelament a la costa en aquesta població.

3.1.2. Xarxa bàsica secundària

- Vies que connecten els nuclis urbans de Sant Vicenç de Montalt amb les principals poblacions veïnes i altres vies de la xarxa bàsica principal.

- Cap al Oest, la BV-5031 connecta Sant Vicenç de Montalt amb Sant Andreu de Llavaneres i cap al nord-est amb Arenys de Munt.
- La BV-5034, que enllaça amb la C-32 i la N-II. Tanmateix aquesta via també connecta amb la part costera del municipi.

3.1.3. Xarxa local principal

- A més de les vies que connecten amb les poblacions veïnes cal destacar en la xarxa viària interior del municipi:
 - Camí del Pedró, Passeig dels Pins, Avinguda Montalnou, Riera i Torrent del Gorg.

3.1.4. Xarxa veïnal

- En un darrer estatus jeràrquic es troben els vials que formen la xarxa viària veïnal i donen accés als garatges i edificis del casc urbà.

El plànol 2 mostra la xarxa viària principal del municipi.

3.2. ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA ACTUALS

Els principals accessos al municipi en vehicle privat es realitzen mitjançant la sortida 108 de l'autopista C-32, per la carretera Nacional II i per la carretera BV-5031.

L'accés als sectors de creixement del POUM són fàcilment accessibles des de les principals vies de comunicació esmentades.

Les propostes dels nous sectors del POUM creen, sobretot, nous desplaçaments al sud i a l'oest del nucli urbà existent. Conseqüentment, les xarxes d'aquesta banda del municipi tindran un cert nombre de desplaçaments nous, de la mateixa manera que altres carrers i avingudes d'aquesta zona.

Les més destacades són a la carretera N-II i a la C-32 en els desplaçaments externs i en els vials nord- sud que connecten els nous sectors amb les preexistències del municipi.

3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Els principals mitjans de transport públic que serveixen el nucli de Sant Vicenç de Montalt són dues línies d'autobús interurbanes (una d'elles amb dos recorreguts), una línia interurbana nocturna i el ferrocarril. Al plànol 3 es mostra la cobertura en transport públic.

3.3.1. Autobús urbà

La línia C-21 uneix Sant Vicenç de Montalt amb l'estació de ferrocarril de Caldes d'Estrac. El servei d'autobús efectua parades al llarg del seu recorregut

a diferents punt del municipi de Sant Vicenç, enllaçant-los amb l'estació de ferrocarril.

La línia C-21 té dos recorreguts que realitza de manera alterna a cada una de les seves 31 expedicions.

Els dos recorreguts passen pel nucli antic de Sant Vicenç i baixen fins a la part baixa del municipi passant pel Camí del Pedró, la Plaça dels Germans, la Plaça de les Mèlies i el Parc dels Pins. A partir d'aquest punt divergeixen els dos itineraris de retorn al nucli antic de Sant Vicenç:

1. Itinerari de pujada per Montalpark i el Museu Picasso, que passa pel Passeig Marítim i arriba fins l'estació de Ferrocarril.
2. Itinerari de pujada per la riera Torrentó, que passa pel carrer Montseny i arriba fins a l'estació de ferrocarril.

La línia efectua la seva primera sortida a les 6:39 mentre que l'última surt a les 21:50 hores, amb una freqüència de pas de 30 minuts.

Aquesta línia, operada per l'empresa Casas S.A., circula pel nucli urbà comunicant Sant Vicenç de Montalt amb l'estació de ferrocarril i el municipi de Caldes d'Estrac.

Taula 6. Oferta de transport públic urbà a Sant Vicenç de Montalt

Línia	Dia feiner			
	Expedicions dia	Horari	Freqüència	Poblacions
C-21 Sant Vicenç de Montalt – Caldes d'Estrac	31	6:39 – 21:50	30 minuts	Sant Vicenç de Montalt, Caldes d'Estrac

Font: www.mobilitat.net.

3.3.2. Autobús Interurbà

Existeixen dues línies d'autobús interurbà que donen servei al municipi de Sant Vicenç de Montalt, la línia C-20 i la línia nocturna N-82. Aquestes són gestionades per les empreses Casas S.A. i Sagalés respectivament i, tant una com altra, circulen diàriament per la N-II.

La línia C-20 uneix els municipis de Mataró, Sant Andreu de Llavaneres i Sant Vicenç de Montalt.

La línia efectua les tres darreres parades del seu recorregut dins del municipi de Sant Vicenç, a Supermaresme, Montalmar i el centre urbà.

La línia N-82, efectua un recorregut nocturn unint Barcelona amb els municipis de la costa nord del Barcelonès fins a Pineda de Mar. La Parada a Sant Vicenç de Montalt es troba a la carretera N-II a l'alçada de Montalpark.

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
 Planejament Urbanístic General de Sant Vicenç de Montalt

A la taula següent es recull l'oferta que permet la connexió del nucli de Sant Vicenç de Montalt amb altres municipis veïns.

Taula 7. Oferta de transport públic a Sant Vicenç de Montalt

Línia	Dia feiner			
	Exp/sentit	Horari	Freqüència	Poblacions
C-20 Mataró- Sant Vicenç de Montalt	15	7:15 – 21:15	60'	Mataró, Llaveneres, Sant Vicenç de Montalt
N82 Barcelona – Pineda de Mar (nocturn)	6	23:27 – 4:27	60'	Barcelona, Mataró, Sant Andreu de Llaveneres, Sant Vicenç de Montalt, Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Pol de Mar, Calella i Pineda de Mar.

Font: www.mobilitat.net.

3.3.3. RENFE Rodalies C1

La línia C1 de Rodalies RENFE, que connecta amb Barcelona, ofereix 51 expedicions diàries en sentit Barcelona/Hospitalet i 33 en direcció Blanes/Maçanet – Massanes.

Aquesta línia té parada a gairebé tots els municipis costaners del Maresme, Sant Vicenç de Montalt n'és una excepció.

El municipi no disposa de parada de Ferrocarril, de tota manera, la parada de Caldes d'Estrac és troba entre 600 i 700 metres dels sectors de la franja sud de Sant Vicenç i dóna servei als dos municipis.

Imatge 7. Estació de ferrocarril de Caldes d'Estrac



Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

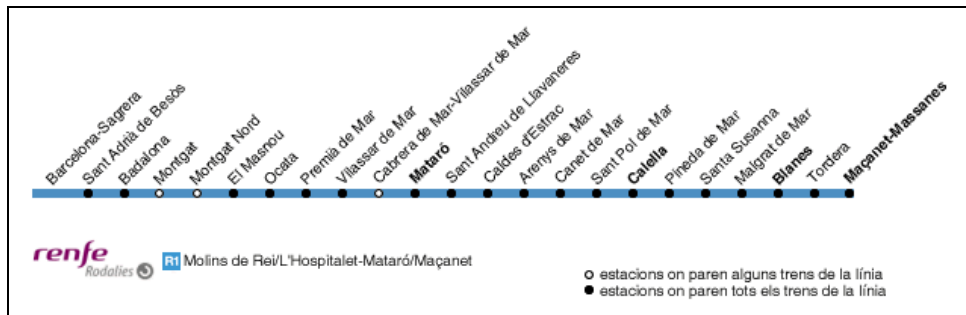
Planejament Urbanístic General de Sant Vicenç de Montalt

Taula 8. Oferta de transport públic a Sant Vicenç de Montalt

Ferrocarril				
C-1 RENFE				
L'Hospitalet - Blanes	51	5:46 – 22:25	20'	Poblacions de la costa

Font: www.mobilitat.net.

Imatge 8. Esquema de la línia C-1 de ferrocarril



3.4. MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA

Tot i no disposar actualment d'una trama de carrers destinats exclusivament a vianants, ni d'una xarxa d'itineraris per a bicicletes, si que es troben diversos espais amb aquestes característiques.

- El Passeig dels Geranis té restringit el pas a vehicles motoritzats, esdevenint un espai d'ús per a vianants i bicicletes. El Passeig realitza un recorregut des de l'Avinguda de Nostra Senyora de Montserrat fins al carrer de la Ginesta. L'itinerari uneix la zona de les escoles amb altres entorns més residencials del nucli urbà.

Imatge 9. Passeig dels Geranis en sentit mar i en sentit muntanya



Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
Planejament Urbanístic General de Sant Vicenç de Montalt

- Un altre tram destinat a vianants i bicicletes és el Passatge de les Heures, connectant el Carrer de l'Arboç amb el Carrer de la Ginesta.

Imatge 10. Passeig de les Heures en sentit mar i en sentit muntanya



- El Passatge Can Gasull connecta el Passatge de les Heures amb el carrer del Torrent del Gorg. El Passatge de les Mimoses a continuació de l'anterior també és d'ús exclusiu per a vianants i bicicletes.

Imatge 11. Passatge Gasull i el Passatge Mimoses



- El Passatge dels Rosers i el Carrer del Puniol no són d'ús exclusiu per a vianants, però es conformen com a carrers de prioritat invertida, on els vehicles només hi accedeixen per entrar als aparcaments de les residències.

Imatge 12. Passatge Rosers i el Carrer Puniol



A més, es coneix la intenció de dissenyar una xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes.

3.5. INDICADORS DE GÈNERE

Un altre aspecte a destacar és el fet que la distribució de la mobilitat segons el mitjà de transport mostra diferències importants depenent del sexe de l'individu. L'enquesta de la mobilitat quotidiana de la regió metropolitana de Barcelona (EMQ) per a l'any 2001 mostra que el 44,8% dels desplaçaments dels homes es realitzen en transport privat davant del 28% dels les dones, el 42,7% dels desplaçaments de les dones es realitzen caminant. S'observa doncs que l'home i la dona realitzen un tipus de mobilitat diferent. Cal tenir en compte aquest fet en la planificació de les xarxes i, com la dona realitza moviments a peu o per mitjans no privats, és recomanable actuar sobre els elements principals dels itineraris que realitza: bona il·luminació als carrers, bon estat dels ferms, parades de bus confortables i ben situades, uns horaris i freqüències de les línies de bus que s'ajustin a les demandes de mobilitat de la dona, etc. Cal destacar que aquest tipus d'actuacions sobre la xarxa faciliten i ajuden no només a la mobilitat de les dones sinó als col·lectius que es desplacen en transport públic i que en són captius: els joves i la gent gran .

4. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Per a l'estimació de la mobilitat que les noves activitats seran capaces de generar/atraure s'utilitzen els paràmetres que determina el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquests paràmetres de càlcul es mostren a continuació:

Taula 9. Paràmetres de càlcul de la mobilitat generada

Viatges generats/dia	
Ús d'habitatge	el valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100m ² sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Terciari	15 viatges/100 m ² de sostre
Industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl

Font: Decret 344/2006, de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

4.1. GENERACIÓ DE DESPLAÇAMENTS

Cal esmentar que, tal i com s'explicita a l'annex 1 del Decret 344/2006, aquests ràtios mínims podran modificar-se en aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció d'altres valors.

Així doncs, l'aplicació dels paràmetres anteriors a les dades previstes de superfície, i habitatges en l'àmbit estudi dona una mobilitat total com segueix:

Taula 10. Mobilitat generada per usos al projecte d'ampliació de Sant Vicenç de Montalt

Activitat	Superfícies	Habitatges	Viatges totals	Viatges generats
Sostre Residencial		1.474	10.318	5.159
Equipaments	49.598		9.920	4.960
Zones verdes	127.932		6.397	3.198
TOTAL			26.634	13.317

En no disposar de les tipologies específiques, ni del sostre, dels equipaments relacionats amb cada sector, es calculen els desplaçaments amb un rati genèric per aquest ús.

S'estima la mobilitat generada en un dia tipus seguint les recomanacions del Decret. Així, el nombre total de desplaçaments diaris associats al increment de superfícies edificables de diversa tipologia serà de **26.634**, esdevenint els

desplaçaments generats la meitat d'aquests, **13.317**. Al plànol 4 de mobilitat generada per tipus d'ús es mostren els desplaçaments diaris generats per la nova implantació.

Els desplaçaments generats per cada sector es detallen a continuació.

Taula 11. Mobilitat generada per usos al projecte d'ampliació de Sant Vicenç de Montalt

Sector	Habitatges	Superfícies Equipaments	Superfície Zona verda	Viatges totals	Viatges generats
Pendents en teixit urbà	140		5.735	2.127	1.064
Previstos en NNSS	524	72.692	9.150	9.133	4.566
L'Arqué	116			812	406
Riera del Gorg	18		3.500	826	413
Les Ànimes	10	734		107	53
Costa Nord	30	5.589		489	245
Vila Blanca	183	27.459	15.433	5.741	2.870
Sot del Camp	273	10.120	10.120	4.441	2.221
Can Mora	160	5.340	2.670	1.921	961
Rosalmar	20	5.998	2.990	1.038	519
TOTAL	1.474	127.932	49.598	26.634	13.317

S'observa que els sectors que van ser aprovats en el planejament vigent, i que encara no han estat executats totalment són els que generaran més desplaçaments.

4.2. DISTRIBUCIÓ MODAL

Un cop es determina el volum global de desplaçaments per la zona en estudi, cal observar quina és la distribució modal d'aquesta mobilitat. Resulta evident que els mitjans de transport que s'utilitzen, com l'índex d'ocupació dels vehicles i el repartiment al llarg del dia, són diversos per a cadascun dels usos i motius de desplaçament.

La tipologia de les actuacions del POUM de Sant Vicenç fa valorar aquest repartiment intern/extern de la següent manera:

L'autocontenció en els desplaçaments motivats per la feina és menor que en els desplaçaments quotidians.

Les tipologies d'usos que es promouen al POUM poden incidir tant en desplaçaments quotidians com obligats.

L'enquesta de la mobilitat quotidiana, al englobar ambdós tipus de desplaçaments ens serveix de punt de partida per valorar el repartiment dels desplaçaments.

A partir dels resultats d'autocontenció dels desplaçaments de la Regió Metropolitana de Barcelona de la EMQ'06, es valora que el repartiment dels desplaçaments interns que pot arribar a créixer fins a un **65% de desplaçaments interns i un 35 dels desplaçaments externs**. L'excepció són les tipologies d'equipaments i espais lliures on no es considera una generació/atracció de viatges d'origen extern tan elevada.

Taula 12. Distribució modal utilitzada en els desplaçaments interns

Activitat	% A peu	% Bici	% Bus	% Cotxe	% Moto	% Total
Residencial	55	5	6	30	4	100
Equipaments	90	2	1	5	2	100
Zona Verda	86	5	1	5	3	100

Taula 13. Distribució modal utilitzada en els desplaçaments externs

Activitat	% A peu	% Bici	% Bus/Tren	% Cotxe	% Moto	% Total
Residencial	2	2	32	61	3	100
Equipaments	1	1	6	85	7	100
Zona Verda	20	3	30	40	7	100

De l'aplicació d'aquestes distribucions modals a la mobilitat generada s'obté un flux de desplaçaments generats per a cada mitjà de transport com segueix:

Taula 14. Viatges interns diaris per mitjà de transport

Mitjà de Transport	Residencial	Equipaments	Zones verdes	Total per mitjà
A peu	3.689	7.588	4.676	15.953 despl/dia
Bici	335	169	272	776 despl/dia
Bus	402	84	54	541 despl/dia
Cotxe	2.012	422	272	2.705 despl/dia
Moto	268	169	163	600 despl/dia
Total per usos	6.707	8.432	5.437	20.575 despl/dia

Taula 15. Viatges externs diaris per mitjà de transport

Mitjà de Transport	Residencial	Equipaments	Zones verdes	Total per mitjà
A peu	72	15	192	279 despl/dia
Bici	72	15	29	118 despl/dia
tren	722	30	192	944 despl/dia
bus	433	60	96	589 despl/dia
Cotxe	2.203	1.265	384	3.851 despl/dia
Moto	108	104	67	280 despl/dia
Total per usos	3.611	1.488	959	6.059 despl/dia

Nota: A aquesta valoració de mobilitat li correspon una d'igual de desplaçaments de tornada, considerant l'esquema de la matriu total de viatges com a simètrica.

En el cas dels desplaçaments en cotxe i en moto, per el càlcul de la demanda i l'anàlisi de fluxos, cal aplicar un factor d'ajustament per convertir els desplaçaments en nombre total de vehicles/dia: es tracta de l'ocupació en unitats de persones/vehicle.

Tal com succeeix amb el repartiment modal, s'apliquen diferents índexs per a la mobilitat generada per a cada ús. Els índexs d'ocupació aplicats per cotxe són:

- Ús residencial: 1,3 persones/cotxe
- Zones verdes: 1,8 persones/cotxe

I per moto:

- Ús residencial: 1,15 persones/moto
- Zones verdes: 1,3 persones/moto

El resultat d'aplicar aquests índexs, dona una mobilitat de **4.409 cotxes/dia**, i **726 motos/dia**, d'accés al sector.

La incidència de la mobilitat generada en l'àmbit d'estudi i en àrees properes es va definint amb la posada en marxa del mateix i amb l'anàlisi de les diferents xarxes que articulen el sector.

4.3. REPARTIMENT TERRITORIAL

A partir de les dades de la EMO'01 podem diferenciar entre els desplaçaments realitzats per residents i per no residents. S'observa que aproximadament un 35% dels desplaçaments són interns i que la resta seran externs.

Aquesta informació ens permet fer una hipòtesi de distribució territorial dels desplaçaments generats per les noves implantacions. El plànol 5 ens mostra aquest repartiment i les possibles vies de sortida/arribada.

Els principals nuclis de població relacionats amb Sant Vicenç de Montalt són Mataró, Barcelona, Badalona, Arenys de Mar, Sant Andreu de Llavaneres, Arenys de Munt i Caldes d'Estrac.

Aquesta informació és útil per a saber quines seran les vies més utilitzades per tal d'entrar/sortir dels sectors en desenvolupament.

Taula 16. Repartiment territorial de la demanda atreta i generada

Sant Vicenç de Montalt	
Origen/ destinació	%
Interns	35
Cap a Barcelona, Badalona, Mataró, Llavanes per N-II	20
Cap a Barcelona, Badalona, Mataró, Llavanes per C-32	30
Cap a Arenys de Mar, Caldes d'Estrac per N-II	5
Cap a Arenys de Mar, Caldes d'Estrac per C-32	5
Cap a Arenys de Munt i el Vallès per BV-5031	2,5
Cap a Llavanes per BV-5031	2,5

5. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

En el cas de l'ampliació dels sectors del nucli de Sant Vicenç de Montalt, el fet que les noves implantacions arribin a un àmbit amb ús actual similar i que, per tant, ja existeix una mobilitat que es veurà poc modificada per una altra, contribuirà a que els canvis tinguin un mínim impacte respecte de la situació actual.

Es pot esperar un increment en termes de viatges, però en definitiva no hi haurà un canvi d'ús marcat que generi un tipus de mobilitat diferent.

Desplaçaments en transport públic

En total s'esperen prop de 1.130 desplaçaments realitzats en autobús i un 944 més en ferrocarril. On més viatges es generaran serà a la banda sud est del municipi. Aquests sectors de generació són els més propers al servei de ferrocarril i d'autobús.

Tots aquests nous desplaçaments requereixen, com a mínim, parades properes als sectors en desenvolupament.

Tenint en compte l'actual oferta d'autobús i ferrocarril s'estudia la cobertura resultant del transport públic.

La majoria de sectors en desenvolupament queden coberts per les parades d'autobús de les línies C-20 i C-21 de l'avinguda Montalmar, carrer Major, Supermaresme, Jacint Verdager, Montalnou, Turó del Sol, Camí del Pedró, Parc del Germans, Montalpark, etc. Totes aquestes parades es poden relacionar amb un sector del POUM.

Hi ha sectors com la Plana de l'Andreu, Can Manent i Rosalmar que queden allunyats a més de 500 metres de l'oferta de transport públic actual.

Desplaçaments en vehicle privat

Els prop de 7.437 nous viatges en vehicle privat (cotxe + moto) que s'han estimat com a associats a les noves zones suposen un nombre de **4.409 cotxes/dia** i de **726 motos/dia**.

Els vehicles generats pels usos residencials suposen:

Taula 17. Càlcul de repartiment de vehicles (excepte zones verdes)

	Cotxes totals	Cotxes generats	Motos totals	Motos generades
Pendants en teixit urbà	271	135	50	25
Previstos en NNSS	1.163	581	216	108
L'Arqué	103	52	19	10
Riera del Gorg	105	53	20	10
Les Ànimes	14	7	3	1
Costa Nord	62	31	12	6
Vila Blanca	731	365	136	68
Sot del Camp	566	283	105	53
Can Mora	245	122	46	23
Rosalmar	132	66	25	12
Totals	4.409	2.205	726	363

A grans trets, la incidència de la mobilitat generada pel POUM es formalitza en un creixement dels desplaçaments que suposarà un increment de la mobilitat en vehicle privat.

La banda sud del municipi és la que rebrà, en major manera, l'impacte d'aquesta nova mobilitat.

Aplicant el repartiment territorial anteriorment explicat, es considera que 1.543 vehicles es mouran internament (35%) i que la resta anirà a buscar les vies de connexió intermunicipals. Així doncs, les vies de connexió externes que més trànsit rebran són la C-32, la N-II i la BV-5031.

Taula 18. Repartiment territorial dels vehicles totals

Sant Vicenç de Montalt Origen/ destinació	%	Cotxes circulant
Interns	35	1.543
Cap a Barcelona, Badalona, Mataró, Llavanes per N-II	20	882
Cap a Barcelona, Badalona, Mataró, Llavanes per C-32	30	1.323
Cap a Arenys de Mar, Caldes d'Estrac per N-II	5	220
Cap a Arenys de Mar, Caldes d'Estrac per C-32	5	220
Cap a Arenys de Munt i el Vallès per BV-5031	2,5	110
Cap a Llavanes per BV-5031	2,5	110

Amb la superposició dels trànsits previstos sobre la mobilitat actual s'assoleix una aproximació a la situació de demanda futura.

Tenint en compte que els volums màxims es repartiran entre els diferents itineraris principals (veure plànol 5) l'efecte que tindrà la nova demanda (en vehicle privat) sobre la xarxa viària de la zona no suposarà un increment notori en els actuals nivells de servei.

Taula 19. Vehicles generats a les hores punta del matí i de la tarda

Sant Vicenç de Montalt					
Origen/ destinació	Viatges generats/dia	Entrada de 8 a 9 h	Sortida de 8 a 9 h	Entrada de 19 a 20 h	Sortides de 19 a 20 h
Interns	1.543	19	185	208	102
Cap a Barcelona, Badalona, Mataró, Llaveneres per N-II	882	11	106	119	58
Cap a Barcelona, Badalona, Mataró, Llaveneres per C-32	1.323	16	159	179	87
Cap a Arenys de Mar, Caldes d'Estrac per N-II	220	3	26	30	15
Cap a Arenys de Mar, Caldes d'Estrac per C-32	220	3	26	30	15
Cap a Arenys de Munt i el Vallès per BV-5031	110	1	13	15	7
Cap a Llaveneres per BV-5031	110	1	13	15	7

El nombre màxim de vehicles sobre una via serà poc superior a 650 vehicles per sentit al llarg de tot el dia a la C-32, un vial de la xarxa bàsica de carreteres per al qual hi ha previstes una sèrie de millores, amb la inclusió de carrils laterals.

Un cop arribats al municipi els vehicles es dirigiran cap als diferents sectors, per repartir-se per la xarxa viària local.

L'actual capacitat de la via i les millores previstes fan concloure que l'absorció del trànsit generat no presentarà problemes de capacitat.

Desplaçaments a peu o en bicicleta

Els desplaçaments que es realitzaran a peu o en bicicleta en l'àmbit d'estudi han de disposar d'un suport adient amb la xarxa d'itineraris a peu o en bici que es dissenyi, sobretot en els sectors de connexió amb els nuclis ja consolidats de Sant Vicenç (camins cap a les urbanitzacions).

Això requerirà d'una inversió en espai públic: des de la creació d'itineraris per a desplaçaments a peu de qualitat, adaptats a totes les persones, fins a parades d'autobús, i vers el centre de Sant Vicenç.

La bicicleta també haurà de disposar d'una xarxa d'itineraris que permeti moure's lliurement entre els centres generadors/attractors de viatges més

importants, intentant potenciar l'ús d'aquest vehicle no mecanitzat allà on les condicions del terreny i l'orografia ho permetin.

L'extensió i ubicació dels sectors proposats al POUM implicaran que les distàncies mitjanes dels moviments interns creixin, fet que perjudica la competitivitat relativa dels desplaçaments a peu.

Per a evitar un augment futur dels desplaçaments amb vehicle privat, cal una estructura que permeti un transport públic competitiu, a més de la creació de xarxes per a ciclistes i vianants.

El POUM de Sant Vicenç de Montalt mitjançant la figura del Pla especial, inclou la necessitat de tenir cura d'aquells punts on els itineraris de vianants i bicicletes queden interromputs per les infraestructures:

1. Pla Especial urbanístic de la carretera N-II: que té com a finalitat fixar les característiques d'aquesta travessia urbana, per a millorar la seva integració dins la trama urbana, fixant els criteris de tractament paisatgístic per a millorar la imatge i la qualitat urbana de l'entorn de la mateixa, i fixant les mesures de millora de la connectivitat i seguretat viària entre ambdós costats de la mateixa.

2. Pla Especial urbanístic del Passeig marítim: a desenvolupar mitjançant pla especial o directament a través d'un projecte d'urbanització complementari, amb la finalitat d'establir una àrea de passeig per a vianants en front de mar, i regular la circulació de les àrees adjacents, així com facilitar el seu accés des de l'altre costat de la carretera N-II a on es situa la major part de l'àrea urbana de Sant Vicenç.

3. Pla Especial urbanístic dels Passeigs per a vianants: que té com a finalitat fixar les característiques i constructives en les diferents situacions i àmbits per on discorren els passeigs per a vianants, per tal que s'incorporin els diferents Plans Parcialis o projectes que els desenvolupin.

Els diferents tipus de secció, tractament, arbrat, plantacions i materials, han de defugir la imatge i tractament de les voreres pavimentades urbanes, per adequar-se a les diferents àrees a on es situen, amb paviments tous, pavimentacions parcials, cunetes sense vorada, arbrat i plantacions abundants.

6. PROPOSTES DE MESURES CORRECTORES

6.1. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Tal com s'ha assenyalat abans, s'espera que es realitzin uns 2.074 nous desplaçaments/dia en transport públic. Aquest nou volum de viatges requerirà d'una bona oferta en transport públic.

La connexió del nuclis amb la banda sud i amb la població veïna de Caldes d'Estrac (estació de ferrocarril) de la costa està garantida amb la línia C-21 d'autobús, que ofereix una freqüència mitjana de 30 minuts.

La connexió amb les poblacions veïnes interiors està servida per la línia C-20 d'autobús interurbà, amb una freqüència mitjana de 60 minuts. Aquesta línia cobreix també l'enllaç amb l'estació de ferrocarril de Mataró.

Ara bé, el serveis de connexió i transport públic cap als sectors proposats més al nord-est no seran suficients. Es calcula que el sector de Can Móra pot generar més de 100 nous desplaçaments en autobús al llarg del dia que no queden resolts amb l'oferta actual d'autobús del municipi.

Segons estableixen les recomanacions per al desenvolupament del planejament general, els nous sectors hauran de disposar de transport públic de superfície, i com a mínim una parada situada a una distància inferior a 500 metres.

Així doncs es considera necessari augmentar el nombre d'expedicions de transport públic en les hores punta de demanda de transport i instal·lar 3 nous punts de parada de l'autobús C-21 propers a les àrees residencials.

Els costos de les millores lligades al transport públic es detallen a continuació.

6.1.1. Proposta de finançament del transport públic

L'Article 19 de la *secció tercera del capítol III, sobre Finançament* dicta que els estudis han d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova implantació.

Cal fer entendre al promotor que té una responsabilitat en la participació de fomentar una justícia social i ambiental més equitativa entre les persones i pel medi ambient. I que aquesta participació no li ha de suposar pèrdues econòmiques, sinó tot el contrari: reducció de necessitat d'espai d'aparcament, reducció dels índexs d'accidentalitat associats a viatges de mobilitat obligada, etc.

Una gran part de les propostes implica la intervenció de més d'un agent social o econòmic. Està clar que per a desenvolupar un projecte comú en la mobilitat sostenible s'ha de partir de la col·laboració i cooperació de tots els ens implicats.

El paper dels promotors/propietaris

- Assumir una part dels costos socials, econòmics i ambientals, subvencionant el cost de l'augment de freqüència de la línia d'autobús i de les noves parades.
- Assumir una part percentual dels costos socials, econòmics i ambientals de la incorporació d'una expedició de matí i una de tarda en la línia interurbana C-21.

El paper de les administracions

- Incorporar la política de transport en l'ordenació territorial i en la planificació urbanística.
- Exigir la incorporació dels cost del transport en el cost d'urbanització i obligar a que les actuacions urbanístiques incloguin una xarxa de transport públic eficient.
- Assolir un repartiment més just de les subvencions a la mobilitat, incentivant la utilització del transport públic en relació al transport privat.
- Fomentar la creació d'aparcaments de dissuasió a les estacions de tren o autobús d'origen.
- Realitzar campanyes d'informació i sensibilització sobre els impactes socials i ambientals i les repercussions per a l'economia familiar de l'ús del vehicle privat.
- Aprofundir en l'estudi de les relacions entre l'accidentalitat laboral i el creixement econòmic. Portar un major control sobre les estadístiques referents als accidents "in itinere".

De l'estudi de l'actual oferta de transport públic al municipi neix la present proposta d'ampliació de l'abast del mateix.

S'analitza la coordinació horària del servei d'autobús de la línia C-21 amb l'arribada dels combois de ferrocarril a l'estació de Caldes d'Estrac.

L'actual horari de l'autobús s'ajusta bé a l'arribada de trens procedents del nord (des de Blanes), ara bé, no passa el mateix amb els trens que arriben del sud (procedents del Barcelonès i Maresme sud).

S'estudia els temps d'espera, entre expedició i expedició, de les persones que arriben en tren a Caldes d'Estrac i es detecten dos franges horàries en hora punta on cal millorar la connexió amb l'autobús C-21.

A la següent taula s'observa la coordinació entre tren i autobús que es dona a la parada de l'estació de ferrocarril de Caldes d'Estrac.

Taula 20. Taula d'oraris del ferrocarril i de l'autobús C-21 a l'estació de tren de Caldes d'Estrac

Arribada tren des de Barcelona	Bus	Arribada a tren des de Blanes
		06.35
		06.55
06.48	7.06	07.05
07.08		
07.17	7.20	07.24
07.37	7.40	07.35
07.47		
08.07	8.10	08.05
08.17		
08.37	8.40	08.35
08.47		
09.07	9.10	09.05
09.17		
09.37	9.40	09.35
09.47		
10.07	10.10	10.05
10.38	10.40	10.35
11.06	11.10	11.05
11.36	11.40	11.36
12.06	12.10	12.06
12.36	12.40	12.36
13.06	13.10	13.06
13.36	13.40	13.36
14.08	14.10	14.06
14.17		
14.37	14.40	14.35
14.48		
15.07	15.10	15.05
15.17		
15.37	15.40	15.35
16.08	16.10	16.05
16.36	16.40	16.35
17.06	17.10	17.06
17.36	17.40	17.36
18.06	18.10	18.06
18.38	18.40	18.36
18.46		
19.07	19.10	19.05
19.17		
19.37	19.40	19.35
19.47		
20.07	20.10	20.05
20.17		
20.37	20.40	20.35
20.47		
20.56	21.00	
21.07	21.10	21.05
21.17		
21.37	21.40	21.35
21.41	22.10	22.12
22.19		
22.53		
23.28		

Les dues expedicions proposades apareixen en **negreta i fons de color verd**, i corresponen a una expedició al matí a les 7:20 i una a la nit a les 21:00.

Les expedicions realitzaran l'itinerari normal amb el recorregut de retorn al nucli de Sant Vicenç que passa per Montalpark i el Museu Picasso.

Es proposa la ubicació de 3 nous punts de parada que garantiran un punt de connexió al transport públic a 3 nous sectors desenvolupats pel POUM.

Les noves parades proposades s'ubiquen a la carretera de Sant Vicenç a l'alçada del PMU-1 Ca l'Arqué, a la carretera de Sant Vicenç a l'alçada del sector Sot del Camp i a l'avinguda de Nostra Senyora de Montserrat a l'alçada del sector Residencial Can Mora. Aquestes propostes es mostren gràficament al plànol 7.

Així doncs, a continuació es detallen les millores que haurien d'anar a càrrec del promotor/propietari en matèria de mobilitat i accessibilitat, per a un període mínim de 10 anys.

Taula 21. Augment de les expedicions en hores punta de les línies interurbanes d'autobús

Actuació	Concepte	Preu unitari	Pressupost
Ampliació amb 2 noves expedicions per l'itinerari de Montalpark i Museu Picasso	2 expedicions al dia de 8,15 Km	2,27 €/Km	9.454 €/any*
TOTAL 10 anys			94.538 €

* Nota: el càlcul del càlcul del dèficit del transport públic de superfície (per tant costos anuals d'implantació de l'increment de serveis) es farà d'acord amb la següent fórmula:

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

D= dèficit d'explotació del transport públic de superfície

r= increment dels Km totals de recorregut diàriament

p= preu unitari del Km recorregut per a autobusos urbans/interurbans(segons el Departament d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, actualitzat segons l'augment de l'IPC).

El cost unitari de cada marquesina es valora en 8.000 €, resultant un total per a les **3 noves parades de 24.000 €**.

Globalment, el promotor de cada sector a desenvolupar serà responsable del cost puntual de la instal·lació de cada nova marquesina (8.000 euros), més la part proporcional dels costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic a 10 anys (94.538 € per l'augment de freqüència en una línia d'autobús interurbà).

Recordar que els costos a assumir pel promotor seran proporcionals a la seva participació en l'ús de les línies afectades, i que aquesta part percentual dels costos haurà de ser establerta per l'administració competent.

Un aspecte addicional a tenir en compte és assegurar condicions de seguretat i de confort a les parades d'autobús a l'àrea en estudi. Aconseguir nous usuaris del transport públic té a veure amb altres qüestions apart de freqüències i nombre d'expedicions. Cal tenir cura en termes de qualitat de l'entorn de la parada, accessibilitat, confortabilitat, informació, etc.

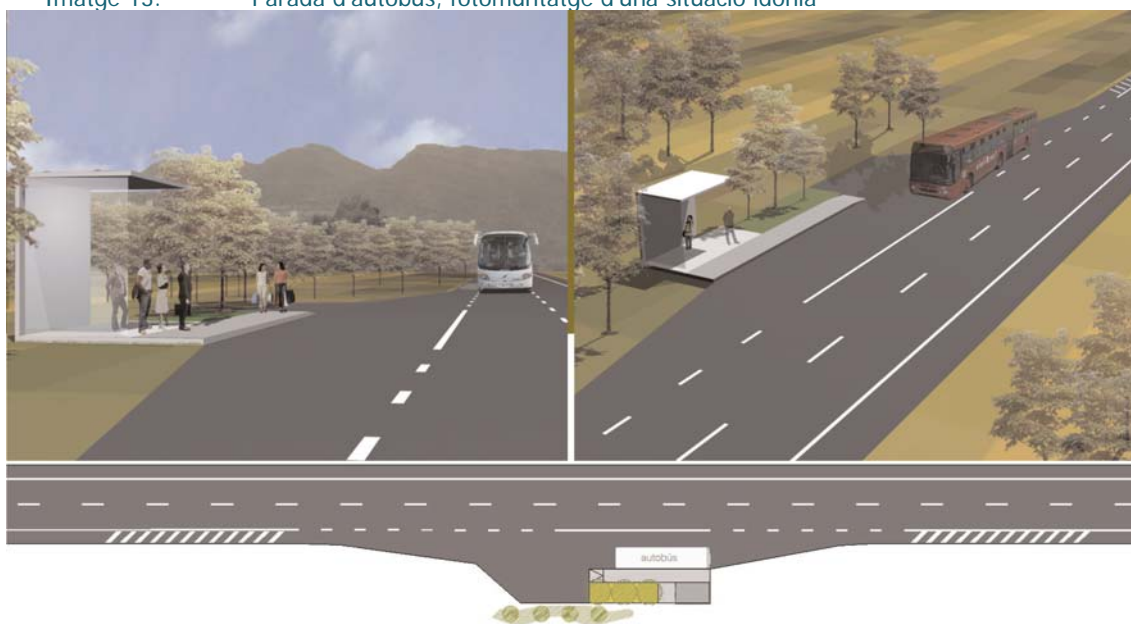
De manera general i per tal d'assegurar que aquestes millores en el transport públic tinguin una bona acollida han d'arribar a la població. Aquestes mesures han d'anar acompanyades de la corresponent campanya d'informació sobre les línies, parades i recorreguts. Una campanya de divulgació sobre l'accessibilitat en altres mitjans de transport que no sigui el cotxe s'ha d'iniciar paral·lelament a la implantació dels nous sectors. Una vegada assolits certs hàbits de mobilitat és més complicat canviar de mode.

Aquests treball de divulgació de també haurà d'anar acompanyat de la millora progressiva de les condicions dels itineraris a peu i en bicicleta. Ja que, si s'imposen també aquestes millores en la xarxa de transport públic, es pot anar transvasant una part de desplaçaments cap a aquests mitjans més sostenibles.

Cal que les parades estiguin equipades amb marquesina, un espai còmode i segur per al desplaçament a peu i per a ubicar als elements d'informació i identificació de línies adients. Una oferta i una cobertura suficient són les millors armes contra els hàbits associats a l'ús del cotxe. Evidentment, no es pot esperar una gran quota d'utilització de transport públic si no es donen unes condicions mínimes. Tot i així, l'ús d'aquests mitjans en contraposició als vehicles privats requereix d'un cert temps, sobretot en àrees de nova implantació.

El fet que molts punts de parada de la línia C-21 es trobin en zones d'urbanització més dispersa, no tan encaixada en el teixit urbà i la trama de carrer pot esdevenir un aspecte favorable a l'hora de realitzar millores. Situar la parada fora dels carrils de circulació facilita que l'autobús no suposi un obstacle per als vehicles que circulen per la carretera i per tant, suposa un increment de la seguretat, també per als vehicles que hi circulen.

Imatge 13. Parada d'autobús, fotomuntatge d'una situació idònia



Font. Llibre d'estil de les carreteres catalanes, DPTOP, Generalitat de Catalunya

En conjunt, millorant el servei d'autobús urbà i garantint uns bons itineraris a peu i en bicicleta, es pot suplir part de la llunyania dels àmbits més desprotegits del transport públic. Ara bé, les mancances detectades als nous sectors del POUM de Rosalmar, Plana de l'Andreu i Can Manent fan necessari plantejar la reflexió de la necessitat d'un transport a la demanda en les urbanitzacions.

Aquest sistema de transport serà recomanable si, un cop executats els sectors en desenvolupament del POUM es detecta una mobilitat captiva del transport públic ja sigui en direcció al nucli de Sant Vicenç, al municipi de Llavanes o Mataró o cap a l'estació de ferrocarril de Caldes d'Estrac.

El transport a la demanda a les urbanitzacions és un sistema de transport públic flexible que ofereix un servei que tendeix a cobrir les deficiències d'oferta en els períodes vall o de baixa demanda de transport, amb la qual cosa funciona com a complement dels sistemes de transport públic col·lectiu regular que actuen en els períodes punta o de major demanda.

Els usuaris poden o bé utilitzar el servei des de la seva pròpia casa o bé des d'una parada. Això depèn normalment de les normes particulars d'operació que s'estableixin per aplicar a cada cas. El servei es pot oferir a una hora fixa o bé dintre d'una franja horària amb una periodicitat que pot variar des de la diària a la setmanal. El transportista actua d'acord amb les sol·licituds de servei rebudes. Normalment es poden emprar diversos mitjans tecnològics per a realitzar aquesta petició: telèfon fix a la residència, telèfon mòbil, telèfon fix a la parada i Internet. Aquesta petició s'ha de fer per avançat segons el tipus

d'operació dels sistema i segons la utilització de sistemes d'informació eficients per a la gestió de les sol·licituds i de sistemes d'optimització d'itineraris. Això pot reduir tant el temps d'avançament que cal per a realitzar la sol·licitud del servei com el temps de viatge des de l'origen fins a la destinació sol·licitats.

El cost d'aquest servei per als usuaris ha de ser, en tot cas, semblant (i preferentment igual) al d'un viatge en una línia regular de transport públic col·lectiu.

Aquest tipus de solucions de transport públic alternatiu solen ser adequades sobretot per suplir les mancances de transport a les zones de baixa demanda, a zones exclusivament residencials (polígons residencials a l'extrarradi d'una ciutat), comercials (centres comercials al perímetre de la ciutat que ofereixen la possibilitat d'accedir a ells solament amb transport privat, o industrials (polígons industrials situats a la perifèria de les ciutats). La idea és oferir un transport públic, al qual tenen dret per llei, amb condicions de bona qualitat.

6.2. XARXA BÀSICA

Les noves actuacions als sectors i a la xarxa viària donaran com a resultat l'acabament d'obres d'urbanització no finalitzades, nous sectors amb una ordenació viària i de regulació de les interseccions que milloraran la situació actual i nous esquemes de mobilitat esponjaran la zona un cop s'hi afegeixi un nou trànsit generat.

Pel que fa a la mobilitat en la xarxa viària del POUM i per tal de millorar el seu funcionament es proposa un seguit d'intervencions al sistema de comunicacions:

Donat que una part important dels nous sectors de creixement s'ubiquen a la franja sud del municipi, la demanda de trànsit augmentarà, sobretot, vers la carretera nacional II. Una bona alternativa de comunicació amb el centre pot absorbir la demanda però caldrà una bona connexió amb els laterals de la C-32, per tant es proposa:

- La construcció de calçades laterals a la C-32 permetria absorbir part del trànsit de la N-II, aquests carrils laterals millorarien les comunicacions entre els diferents municipis, que no han de ser una via ràpida per travessar la comarca de punta a punta. El proposa la reserva d'espai a banda i banda d'una franja destinada a la construcció d'aquests laterals.
- Com a alternativa fins que no s'executi aquesta obra, es recomana la prioritització del transport públic, la instal·lació d'un carril VAO i la gratuïtat de l'autopista entre determinats municipis veïns.

A més, per a la carretera N-II es valora positivament la redacció del ja citat pla:

- El *Pla Especial urbanístic de la carretera N-II* té com a finalitat fixar les característiques d'aquesta travessia urbana, per a millorar la seva integració dins la trama urbana, fixant els criteris de tractament paisatgístic per a millorar la imatge i la qualitat urbana de l'entorn de la mateixa, i fixant les mesures de millora de la connectivitat i seguretat viària entre ambdós costats de la mateixa.

Al plànol 7 es mostra la proposta de mobilitat per a la xarxa bàsica principal.

6.2.1. Aparcament

En referència a l'aparcament de vehicles el Decret 344/2006 de regulació dels Estudis d'avaluació considera que:

"es fa necessari que totes les noves promocions urbanístiques residencials prevegin un mínim de places d'aparcament per a automòbils..."

No obstant, en la documentació relacionada amb els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, no es requereix incloure el càlcul de la reserva de places d'aparcament per a vehicles.

No és objecte de les figures de planejament general quantificar el nombre de places d'aparcament necessàries en l'etapa de planificació a gran escala del municipi, aquest requeriment queda recollit en la redacció del planejament derivat de cada sector a desenvolupar.

D'altra banda, el POUM proposa un tipus d'habitatge prou dotat d'aparcament permet mantenir l'objectiu sostenible de guanyar espai viari per al vianant.

Aquesta dotació d'aparcament fora de la via pública en les noves promocions residencials suposa una possible millora en l'eixugament del dèficit que pateixen punts concrets del nucli de Sant Vicenç.

6.3. XARXA DE VIANANTS I DE BICICLETES

El trànsit de persones per la via pública requereix disposar d'uns espais que garanteixin la seguretat i el confort en les activitats diàries d'aquells que es desplacen a peu.

En un àmbit global, s'ha de crear i promoure una xarxa d'itineraris principals per als desplaçaments a peu i en bicicleta. Aquesta xarxa ha de connectar els indrets més importants del municipi d'una manera segura i còmoda. Al plànol 7 s'exposen les xarxes mínimes proposades que s'han de garantir per a vianants i que han de connectar amb els principals eixos cívics i pols d'atracció del nucli urbà.

En el decret 344/2006 dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada es proposen directrius per al disseny d'aquestes xarxes per a vianants i bicicletes:

- *Donar prioritat del vianant respecte de la resta de mitjans de transport a la xarxa*
- *Assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments (estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu, equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius, mercats i centres/zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives, espais lliures amb una forta freqüentació i àrees d'activitat laboral com polígons industrials o parcs tecnològics.*
- *Formar la xarxa preferentment de carrers de vianants (en aquest ordre), de convivència o de carrers en zona 30. La xarxa per a bicicletes haurà de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.*
- *Donar als eixos en planta el traçat més directe possible*
- *Ser continuus i dotar d'una total accessibilitat al municipi. Si s'escau, coordinats amb la xarxa dels municipis veïns. Han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.*
- *Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada o d'IMD>3.000, llevat que se segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció. En zones 30 poden cohabitar amb la resta de vehicles.*
- *Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.*
- *Els itineraris han de ser adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat*
- *Cal assegurar que els passos per on vianants i bicicletes circularan són suficients i segurs. També s'ha de considerar com a amplada mínima lliure d'obstacles, allà on físicament sigui possible, 2'5 metres de vorera.*

En aquests aspectes cal garantir **una millora en la permeabilitat per a vianants en l'encreuament de la carretera N-II per accedir al ferrocarril i al front marítim, i en la carretera C-32** per tal de connectar la banda nord amb la banda sud del municipi.

Es proposa realitzar reformes en aquells passos subterranis existents a ambdues carreteres que poden millorar aspectes com la il·luminació, amplades mínimes que garanteixin el pas de persones amb bicicleta/cotxet d'infants, etc.

Aquestes mesures haurien d'anar acompanyades d'una millora de la connexió litoral pel passeig fins a Caldes d'Estrac i Sant Andreu de Llavaneres, i es preveu que quedin contemplades en els pertinents plans especials requerits en el POUM.

D'altra banda, cal tenir present que l'ús de la ciutat ha de contemplar les necessitats específiques de mobilitat de determinats col·lectius, especialment les persones de tercera edat i les persones amb disminucions físiques o sensorials. Afavorir la seva condició de vianants exigeix suprimir les barreres arquitectòniques existents i facilitar un trànsit còmode per la via pública amb la instal·lació de guals de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de semàfors sonors per a persones invidents, etc.

Els itineraris de carril bici hauran de contemplar la reserva d'espai per a aparcaments de bicicleta, ubicant-los preferentment en localitzacions properes al lloc d'atracció generació que en faci còmode el seu ús.

El Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, estableix reserves mínimes d'aparcament de bicicletes en sòl públic com segueix:

Taula 22. Paràmetres pel càlcul de reserva d'aparcament de bicicletes

Aparcaments per a bicicletes	
Equipaments docents	5 places /100 m ² de sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals, recreatius	5 places /100 m ² d'aforament de l'equipament
Altres equipaments	1 plaça /100 m ² de sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça /100 m ² de sòl
Franja Costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/ 30 places ofertes de circulació

Font: Decret 344/2006 de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Seguint l'aplicació del Decret caldria afegir **496 places d'aparcament** per a bicicletes relacionades amb els usos d'equipaments i **1.279 places** relacionades amb les zones verdes.

Les ràtios que marca el Decret són, per una banda ambicioses i pensades per a un escenari de mobilitat sostenible al qual es vol arribar en alguns anys, i per l'altra, estan pensades per tal que satisfacin un entorn de màxima demanda de bicicletes, com podria ser el centre de Barcelona.

En el cas del POUM de Sant Vicenç de Montalt és difícil que s'assoleixi aquest nivell de demanda en l'ús de la bicicleta. Primer de tot, s'han estimat uns desplaçaments en bicicleta que no superen les 892 persones dia, fet que ja fa que les places marcades pel Decret quedin sobredimensionades. D'altra banda,

els condicionants de l'entorn i els impediments físics de la resta d'infraestructures fan que calgui un procés d'adaptació i de consolidació d'aquest mitjà de transport que pot allargar-se uns anys.

Així doncs, es proposa garantir les places d'aparcaments per a bicicletes lligades als usos d'equipaments, en una ubicació òptima i propera a aquest ús. Però, pel que fa a les places restants relacionades amb els usos de zona verda es proposa iniciar la dotació d'aparcaments per a bicicletes amb una primera fase de **250 aparcaments**, la ubicació dels quals ja es detallarà en el planejament corresponent de cada actuació.

A la vegada, un cop es coneguin les dades relacionades amb els equipaments i altres usos caldrà avaluar la mobilitat que generaran aquests usos.

Encara que inicialment l'ús pot ser reduït es recomana un nombre d'elements per a l'aparcament de bicicletes no inferior al proposat. Si es produís un augment de la demanda la incorporació de nous mòduls no presentaria dificultats tècniques ni inversions d'envergadura.

Per tant, es recomana seguir les pautes en aquest capítol indicades per a la construcció de la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes que es representa gràficament al plànol 7.

7. RESUM I CONCLUSIONS

Per assolir un bon funcionament dels nous sectors en desenvolupament proposats pel POUM i de la mobilitat Sant Vicenç de Montalt és cabdal estudiar, durant l'etapa de planificació, la mobilitat que es generarà amb la seva posada en marxa. Tot seguit s'indiquen de forma resumida els resultats més importants obtinguts al present estudi d'avaluació de la mobilitat generada:

- Aquest estudi s'ha redactat tenint en compte el que determina el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Les dades d'atractivitat estimades indiquen que la mobilitat generada total serà de 26.634 desplaçaments al dia, la generada serà de 13.317 desplaçaments.
- Es valora que la distribució de la mobilitat generada al POUM serà d'un 65% de viatges interns i d'un 35% de viatges externs, exceptuant els usos d'equipaments i d'espais lliures, on seran superiors els desplaçaments interns.
- La distribució modal variarà segons la tipologia d'ús que generi els viatges, mentre que en els espais lliures primarà l'anar a peu i en bicicleta, en els usos residencials tindrà més pes l'ús del vehicle privat.
- Els sectors de nou desenvolupament generaran 4.409 moviments de cotxes/dia i 726 de moto.
- L'increment de mobilitat farà que a les hores punta hi hagi una major afluença de vehicles a les principals vies d'entrada. La construcció de les vies laterals de la C-32 suposarà un bon reforç a aquesta situació.
- Es dona suport a les actuacions concretes a la xarxa viària que proposa el POUM per millorar la mobilitat en vehicle motoritzat.
- A la vegada, també es recomana realitzar noves actuacions respecte a l'aparcament.
- Es recomana pacificar el trànsit als centres urbans, garantint una mobilitat satisfactòria per la xarxa viària circumdant. Es recalca la importància de tenir bones connexions entre les diferents vies de la xarxa viària principal.
- La cobertura que proporcionen els serveis de transport públic serà satisfactòria, amb l'ampliació de la cobertura i freqüència proposades.
- Es recomana valorar la possibilitat d'instaurar en servei a la demanada a les urbanitzacions més desprevistes de transport públic, si amb el pas del temps, s'observa un increment notable dels desplaçaments en vehicle privat vers el nucli urbà, l'estació de ferrocarril o la població veïna de Sant Andreu de Llavaneres.

- Es dóna suport al requeriment de la redacció de diversos *Plans especials* dels àmbits del front marítim, carretera nacional II i Passeigs de vianants, on:
 - Caldrà tenir especial cura en els punts de connexió amb la xarxa per a vianants i bicicletes i amb les connexions amb la resta del municipi.
 - La permeabilitat cap al front litoral ha de quedar garantida millorant l'encreuament de la N-II amb noves connexions sota la N-II i RENFE i millorant la connexió litoral pel passeig fins a Caldes d'Estrac i Sant Andreu de Llavaneres.
 - Cal millorar la permeabilitat per a vianants i bicicletes és la carretera C-32. Aquesta connexió nord-sud ha de quedar garantida millorant els passos actuals existents, fent-los hàbils per al pas de persones i bicicletes.
- Es preveu la necessitat de crear 496 estacionaments per a bicicletes relacionades amb l'ús d'equipaments, la proposta del present estudi pel que fa a l'estacionament lligat amb les zones verdes passa per crear 250 places de bicicletes en una primera fase, repartides entre els diferents sectors per aquests usos que preveu el POUM.
- Es recomana que en la redacció del planejament derivat i dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest estudi.
- En aquest sentit, **en la redacció del planejament derivat serà necessari avaluar la generació de desplaçaments relacionats amb altres usos** (equipaments, terciari, comercial, industrial, etc.) que puguin tenir lloc a cada pla parcial. Ja que la manca de dades d'altres usos que no siguin els residencials ha deixat una mancança en el present estudi.

c) Adquisicions destinades a incrementar el patrimoni públic de sòl sempre que formin part d'una actuació per a intervencions paisatgístiques en sòl no urbanitzable del sistema costaner.

d) La reconstrucció de terrasses, marges i altres elements construïts.

e) La millora de la coberta vegetal.

f) L'enderroc d'instal·lacions o edificacions obsoletes o il·legals.

g) L'adaptació paisatgística d'accessos, instal·lacions o edificacions.

Article 28

Quantia de la subvenció

L'import màxim de la subvenció i el límit quantitatiu es fixarà en la convocatòria anual, d'acord amb les disponibilitats pressupostàries.

Article 29

Compatibilitat dels ajuts

29.1 La percepció de les subvencions concedides és compatible amb la percepció de les subvencions procedents d'altres fonts, públiques o privades, sempre que no se superi el cost total del projecte.

29.2 En aquest supòsit es reduirà la quantia de la subvenció per tal de no superar el cost esmentat.

Article 30

Convocatòria

En funció de les disponibilitats pressupostàries i per resolució del conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques, anualment es publicaran al DOGC les convocatòries amb les bases per les quals s'han de regir i que han d'indicar, com a mínim, el model de sol·licitud, el termini de presentació, els criteris d'avaluació dels projectes, l'aplicació pressupostària a la qual s'ha d'imputar, la quantia màxima destinada, el termini d'execució de les actuacions, la forma de pagament i justificació i les obligacions de les persones beneficiàries.

Article 31

31.1 Documentació dels projectes susceptibles de rebre finançament

El projecte s'ha d'adreçar a la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, per triplicat i, com a mínim, ha de contenir:

Memòria explicativa de les actuacions objecte de la subvenció.

Pressupost total de les actuacions detallat per unitats d'obra i, en el cas d'adquisició de terrenys, les referències cadastrals.

Informació gràfica i, si escau, projecte tècnic. El finançament previst.

El calendari de desplegament de les actuacions.

31.2 Els ens locals poden sol·licitar l'assistència tècnica de l'Administració de la Generalitat per a l'elaboració dels projectes a presentar.

Article 32

Tramitació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, a través de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, és l'encarregat d'instruir i impulsar el procediment de concessió d'ajuts. També correspon a aquesta Direcció General, a través de la Subdirecció de Paisatge i Acció Territorial la gestió i el seguiment dels ajuts.

Article 33

Procediment de concessió

33.1 El procediment per a l'atorgament del finançament es tramitarà en règim de concurrència competitiva.

33.2 Correspon a la comissió, la creació i la composició de la qual s'ha de fixar en les convocatòries anuals, l'anàlisi de les sol·licituds, de la documentació i dels projectes presentats i formular la proposta de resolució corresponent, la qual ha d'indicar quins projectes poden ser finançats pel fons i la quantia que cada cas en proposa.

33.3 La proposta de resolució serà elevada per la comissió al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques a qui correspon la resolució sobre l'atorgament o denegació del finançament.

Els terminis per adoptar la proposta i la resolució es fixaran en la convocatòria.

El conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques pot revisar el finançament atorgat i modificar la resolució de concessió en el cas d'alteració de les condicions o de l'obtenció concurrent d'altres ajuts, d'acord amb el que s'assenyala a l'article 35.

Article 34

Execució de les actuacions finançades

34.1 Correspon als ens o a les persones sol·licitants dels ajuts la realització de les actuacions.

34.2 És obligació de les persones beneficiàries de les subvencions executar les actuacions amb estricta compliment del que prevegi la legislació urbanística, ambiental i la resta que en cada cas resulti d'aplicació.

Article 35

Revocació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, d'acord amb el procediment establert a l'article 100 del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya, pot revocar els ajuts quan s'incorri en alguna de les causes que preveuen l'article 99 del text refós esmentat, i l'article 37 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

Article 36

Règim jurídic

El fons regulat en aquest decret es regeix, a més de l'establert en aquest capítol, pels preceptes del títol IX del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya i els preceptes bàsics de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

—1 Creació o ampliació de línies d'actuació

Es faculta al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques per a crear, en el marc que es defineix a l'article 8 de la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, noves línies d'actuacions específiques per ser finançades amb càrrec al Fons, així com per ampliar mitjançant les convocatòries anuals les línies a que es refereixen els articles 26 i 27 d'aquest decret.

—2 L'Administració vetllarà per tal que les bases cartogràfiques i la informació georeferenciada necessària per a l'elaboració dels instruments previstos en aquest decret sigui accessible en els termes que estableix la Llei 16/2005, de 27 de desembre, de la informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

—3 Consorci Observatori del Paisatge

3.1 El Consorci Observatori del Paisatge es regeix pels Estatuts aprovats per acord del Govern de la Generalitat de 30 de novembre de 2004.

3.2 L'Observatori del Paisatge, si s'escau, ha d'adaptar els seus Estatuts a l'establert en aquest decret en un termini de sis mesos des de l'entrada en vigor.

DISPOSICIÓN TRANSITÒRIA

Incorporació de les directrius de paisatge en els plans aprovats

Les directrius del paisatge que s'hagin d'incorporar al planejament territorial aprovat definitivament s'han de tramitar i aprovar seguint el mateix procediment establert a l'article 17 del Decret 142/2005, de 12 de juliol, d'aprovació del reglament pel qual es regula el procediment d'elaboració, tramitació i aprovació dels plans territorials parcials.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA

President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

(06.255.087)

DECRET

344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Exposició de motius

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. Durant les últimes dècades el model de mobilitat s'ha basat en els vehicles automòbils com a mitjà principal. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social en el nou model de mobilitat. A més, aporta la conveniència de lligar desenvolupament urbanístic i previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic. Aquesta Llei aporta un conjunt d'eines de seguiment i anàlisi, com ara els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, entre altres, que necessiten d'una concreció addicional per tal d'esdevenir completament operatius.

En concret, l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directores, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determi-

na que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió superior a 25 M euros no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Per desenvolupar adequadament aquesta previsió legal, aquest Decret determina quin és el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i en concreta la tramitació.

Aquesta regulació s'emmarca en un context social molt determinant: després d'un llarg període en el qual el disseny i la gestió del viari han tingut com a prioritats màxima el trànsit de vehicles automòbils, s'observa un inici de canvi de tendència de manera que les persones vianants i el transport col·lectiu comencen a estar presents. Aquest canvi en les prioritats juntament amb la consolidació de la bicicleta com a eina de mobilitat quotidiana han donat lloc a conceptes i situacions nous que fins ara no tenen reflex en la normativa i que requereixen d'un esforç normatiu que unifiqui criteris per tal de prendre en consideració les necessitats de totes les parts implicades.

D'altra banda, la distribució urbana de mercaderies és un dels usos importants del viari i les tendències del comerç, amb lliuraments a domicili, comerç electrònic, i altres fórmules anàlogues, fan preveure que s'incrementarà fortament en el futur proper. Per això, convé preveure en les noves implantacions unes condicions mínimes consistentes a delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies, establir quins comerços han de disposar de molls de càrrega i descàrrega que els permetin fer aquestes operacions al seu interior, i establir un mínim de superfície comercial dedicada a magatzem amb la finalitat que les operacions de càrrega i descàrrega no es multipliquin.

No es pot obviar tampoc que la política d'aparcament de vehicles és una eina bàsica en la política de mobilitat. Per tant, es fa necessari que totes les noves promocions urbanístiques residencials prevegin un mínim de places d'aparcament per a automòbils, determinació que majoritàriament recullen els plans d'ordenació urbana però que el Decret generalitza, i introdueix la novetat de preveure també aparcaments per a bicicletes en aquells habitatges plurifamiliars de nova planta.

En les noves promocions urbanístiques de caire no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, el Decret no estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils per tal de fer possibles promocions l'acces a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu).

Pel que fa, en concret, als estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el Decret en preveu dues categories:

- Els associats a la planificació, que formaran part del pla, tindran una base de càlcul basada en l'aplicació de ràtios i serviran per establir les xarxes de vianants, bicicletes i transport col·lectiu.
- Els associats a implantacions singulars, que hauran d'avaluar la mobilitat generada d'una manera acurada, preveure l'impacte en les xarxes de mobilitat (vianants, bicicletes, transport col·lectiu i automòbils) i establir les mesures

correctores corresponents. Durant els últims anys, aquests estudis han pres la forma d'estudis de trànsit en els quals solament es prenia en consideració l'impacte sobre la xarxa viària. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i aquest Decret de desplegament, pretenen superar aquests estudis de trànsit, per tal que prenguin en consideració totes les xarxes de mobilitat i les noves implantacions no es basin en un accés majoritàriament pensat per a la utilització del vehicle privat.

Finalment, el Decret desenvolupa també la participació dels promotors en el finançament dels costos generals per l'increment de la mobilitat, en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

En definitiva, aquest Decret pretén donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en la qual també els valors de qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

En conseqüència, d'acord amb el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora, a proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques i d'acord amb el Govern,

DECRET:

CAPÍTOL I Disposicions generals

Article 1 Objecte

L'objecte d'aquest Decret és determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

Article 2 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen 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.

2.2 També valoren 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.

2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és 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, i així complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Article 3

Àmbit d'aplicació

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística 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.

3.2 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 següent supòsit:

1. Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.

2. 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.

3. 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.

3.3 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada també s'han d'incorporar en els projectes següents:

a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.

b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.

c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

3.4 Als efectes de l'apartat anterior, 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) Clíniques, 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.

CAPÍTOL II

Elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

SECCIÓ PRIMERA

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació

4.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

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.

e) 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%.

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.

La construcció d'escalas 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.

f) 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%.

g) 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 establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

4.2 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.

Article 5

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos interurbans

5.1 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'accés 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.

5.2 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.

5.3 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.

Article 6

Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies

6.1 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.

6.2 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.

6.3 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.

SECCIÓ SEGONA

Avaluació de la mobilitat generada

Article 7

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis han d'avaluar l'increment de mobilitat que representen les actuacions previstes en aquest pla en els seus àmbits territorials i la seva incidència sobre les xarxes generals de transport.

Article 8

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a planejament urbanístic

8.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. En cap cas es poden utilitzar valors inferiors als que es fixen a l'annex 1 d'aquest Decret.

8.2 L'avaluació de la mobilitat generada referent al planejament urbanístic ha de complir el següent:

a) Els viatges generats s'han de grafiar en un plànol a l'escala adient on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.

b) En el mateix plànol s'han de dibuixar: Les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (ferrocarril, metro, tramvia, autobús amb carril propi, funiculars, telefèrics, escalas mecàniques i estacions d'autobusos interurbans) existents en el moment de redacció del pla i les infraestructures de transport col·lectiu previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent, identificant les parades i estacions.

Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes existents en el moment de redacció del pla i les previstes

En el seu cas, els espais reservats per a les parades de transport col·lectiu de superfície i de taxis.

c) Aquest plànol ha de servir de base per l'establiment de les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes, amb les característiques previstes als articles 15, 16 i 17 d'aquest Decret. Els punts de màxima generació de mobilitat han de quedar connectats per aquestes xarxes.

Article 9

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a implantacions singulars

Els 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.

Article 10

Indicadors de gènere

Per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

CAPÍTOL III

Contingut dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

SECCIÓ PRIMERA

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 11

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada que s'han d'incloure als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis han de contenir la documentació següent:

- Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.
- Incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes generals de transport.
- Proposta de possibles mesures correctores sobre la xarxa viària i els sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de mobilitat de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

Article 12

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl, han de contenir la documentació següent:

- Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 8, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient. Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als que es refereix l'article 10 d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.
- Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'article 16 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17 re-

presentada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.

- Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.

Article 13

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir la documentació següent:

- Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala 1:5.000.
- Proposta de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície en els termes establerts a l'article 16, i proposta d'implantació de les noves línies o perllongament de les existents, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de bicicletes.
- Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de la xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de vehicles. En el seu cas, anàlisi de l'impacte en la capacitat i en la seguretat viària de les carreteres, amb atenció especial als accessos i, si s'escau, propostes d'actuació per garantir-les i propostes de modificacions del Pla local de seguretat viària a l'efecte d'ajustar-ho a la nova situació generada.

- Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i d'aquelles previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.
- Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves d'espai per càrrega i descàrrega de mercaderies d'acord amb l'article 6.

- Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves per als vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi.
- Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viària, de vianants, de bicicletes i de transport públic).

j) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

Article 14

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada d'implantacions singulars han d'incloure, a més de l'establert en els apartats anteriors d'aquest article, si estan compreses en un planejament urbanístic subjecte a avaluació de la mobilitat generada, els aspectes següents:

- Determinació de la distància entre la implantació singular i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu. Aquesta distància s'ha de mesurar sobre la xarxa viària i, amb caràcter general, ha de ser inferior a 500 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

En qualsevol cas, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha de preveure que la implantació singular tingui, almenys, una parada de la xarxa de transport col·lectiu de superfície i especificar si es tracta d'una parada existent, prevista en una planificació aprovada per l'administració competent o proposada per l'estudi.

- Descripció de les xarxes existents que incorpori les característiques de la xarxa viària, de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, de les infraestructures fixes de transport col·lectiu, de la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i de la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

c) Dades sobre la mobilitat actual i sobre la prevista amb un horitzó de 10 anys, amb especificació de les dades del trànsit i nivells de servei de les diferents xarxes existents, expressades amb els valors següents:

Xarxa viària: intensitat mitjana diària dels itineraris principals, amb percentatge de vehicles pesants, i intensitat d'hora punta en feiner i cap de setmana. Anàlisi dels nivells de servei.

Xarxa ferroviària: nombre de trens i de viatgers per dia. Percentatge d'ocupació.

Xarxes de bicicletes i vianants: fluxos d'usuaris per dia i en hores punta. Detecció de problemes de capacitat puntuals.

Xarxa de transport públic i taxi: oferta, recorreguts, freqüències i viatgers/dia. Percentatge d'ocupació dels vehicles.

d) Càlcul de la mobilitat generada, d'acord amb el que estableix l'article 9.

e) Reserva d'espai per a les persones vianants al voltant de la implantació singular dimensionada a partir de la generació de viatges en hora punta per absorbir el trànsit de les persones vianants.

f) Distribució de la mobilitat generada: estimació de l'origen i destinació del trànsit generat per la implantació singular a partir d'estudis de mercat, enquestes o mecanismes similars.

g) Proposta de repartiment modal de la mobilitat generada entre els diferents sistemes de transport.

h) Proposta d'assignació de la mobilitat a les diferents xarxes: assignació conjunta de la mobilitat existent i de la mobilitat generada per la implantació singular a les diferents xarxes existents per a les hores punta de càlcul.

i) Proposta de millores a les xarxes i mesures correctores referents a:

Construcció de noves parades en sistemes d'infraestructura fixa i de transport públic de superfície i de taxis.

Previsió de noves línies de transport públic, perllongament o canvi de traçat de les existents.

Urbanització i/o ampliació d'itineraris per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes.

Millores en la xarxa viària, especialment pel que fa a la garantia de la capacitat i de la seguretat als accessos i en els vials.

Altres mesures correctores.

j) Comprovació del funcionament: cal descriure les capacitats de les diferents xarxes sense fer les millores i un cop dissenyades les millores i s'ha de verificar que les xarxes millorades podran absorbir raonablement la mobilitat generada per la implantació singular.

k) Funcionament de la distribució urbana de mercaderies: en el cas que s'escaigui, cal descriure el funcionament de les operacions de càrrega i descàrrega en relació amb la implantació singular.

l) Sistemes de control i informació de trànsit: en funció de les possibles afectacions a la capacitat de la xarxa viària, caldrà recollir les definicions d'infraestructures, canalitzacions i equipaments que garanteixin la informació (vídeo i dades) en temps real, dels fluxos i les incidències de trànsit als accessos cap al centre de control de trànsit competent de la xarxa viària afectada per la nova implantació.

m) Resum i conclusions: cal fer un resum de l'estudi de mobilitat generada, en termes fàcilment comprensibles, d'itineraris principals per a vianants, de transport col·lectiu, d'itineraris per a bicicletes i d'itineraris per a vehicles i la comparació entre els nivells de servei a les diferents xarxes abans i després de l'entrada en servei de la implantació singular.

n) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

SECCIÓ SEGONA

Xarxes d'itineraris

Article 15

La xarxa d'itineraris principals per a vianants

15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual 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.

15.3 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.

15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de vores, 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.

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

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

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

Article 16

Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

16.2 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.

16.3 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 assenyalats a l'article 15.2 i 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.

16.4 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.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de confi-

gurar 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.

16.6 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.

Article 17

Xarxa d'itineraris per a bicicletes

17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

17.2 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 assenyalats a l'article 15.2.

17.3 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.

17.4 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.

17.5 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.

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

Article 18

Xarxa bàsica per a vehicles

18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

18.2 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:

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.

18.3 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.

SECCIÓ TERCERA

Contribució al finançament

Article 19

Finançament

19.1 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finan-

çament 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.

19.2 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'exploració 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.

19.3 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.

19.4 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.

CAPÍTOL IV

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 20

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en el planejament urbanístic

20.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en els plans urbanístics s'han d'incorporar al pla i tramitar i sotmetre a informació pública conjuntament amb aquest.

20.2 Simultàniament al tràmit d'informació pública, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.

Article 21

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars

21.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars s'han de tramitar conjuntament amb el projecte, d'acord amb el procediment que en cada cas correspongui.

21.2 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent simultàniament al tràmit d'informació pública del projecte.

21.3 Si l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular ja s'ha incorporat en l'elaboració del pla urbanístic corresponent, serà suficient la certificació emesa per l'administració competent per a l'aprovació de l'esmentat pla en la qual es faci constar que la mobilitat generada per la implantació singular ja ha estat objecte d'estudi durant la tramitació del Pla.

21.4 Correspon a l'autoritat territorial de la mobilitat l'emissió de l'informe sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Article 22

Termini i efectes de l'informe sobre l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada

22.1 L'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, es poden continuar les actuacions.

22.2 Les conclusions de l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'han de valorar i prendre en consideració per a l'aprovació definitiva dels plans o projectes corresponents o, si s'escau, per a l'autorització d'aquests. En el supòsit que no se segueixin les conclusions de l'informe, s'ha de justificar.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera

Les prescripcions que es contenen en aquest Decret que determinen característiques, reserves mínimes o d'altres paràmetres s'han d'entendre fixades sense perjudici que altres disposicions sectorials, especialment en matèria urbanística o de trànsit, puguin establir uns estàndards i paràmetres més exigents.

Segona

En el cas d'actuacions en sòl urbà no consolidat que suposin la transformació global d'un àmbit i la creació d'un nou teixit residencial, es prendran en consideració els paràmetres de planificació previstos en aquest Decret, sempre que prevegin nous usos residencials superiors a 250 habitatges.

Tercera

Aquest Decret és d'aplicació sense perjudici del que determina la normativa vigent sobre accessibilitat i sobre condicionants urbanístics i de protecció contra incendis en els edificis.

Quarta

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantaci-

ons singulars de municipis declarats pel govern com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera

Les especificacions d'aquest Decret s'aplicaran als instruments de planejament que no hagin estat aprovats inicialment en la data d'entrada en vigor i als projectes d'implantacions singulars que no disposin de projecte visat en la data d'entrada en vigor.

Segona

Mentre no es constitueixin les autoritats territorials de la mobilitat a què fan referència els articles 20 i 21 d'aquest Decret, correspon emetre l'informe sobre els estudis d'avaluació de la mobilitat generada a la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA

President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

ANNEX 1

Viatges generats

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Viatges generats/dia

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

ANNEX 2

Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/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'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

(06.261.091)

ANNEX 3

Aparcament de vehicles

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

Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	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

ANNEX 4

Dèficit d'explotació 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'explotació 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'obindrà 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

**DEPARTAMENT
DE JUSTÍCIA****DECRET**

345/2006, de 19 de setembre, de reestructuració del Gabinet del Conseller o Consellera de Justícia.

El Decret 284/2002, de 12 de novembre, d'estructuració i de reestructuració parcial de diversos departaments de l'Administració de la Generalitat va ser anul·lat per la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya de 29 de desembre de 2005, la part dispositiva de la qual es va publicar a la Resolució PRE/978/2006, de 6 d'abril (DOGC núm. 4613, de 12.4.2006). El Títol 1 del Decret esmentat va establir l'organització general del llavors Departament de Justícia i Interior.

Posteriorment, el Decret 68/2004, de 20 de gener, d'estructuració i de reestructuració de diversos departaments de l'Administració de la Generalitat, va establir, al seu títol 3, l'organització general del Departament de Justícia.

Pels decrets 321/2004, de 6 de juliol i 176/2005, de 30 d'agost, s'ha reestructurat la Secretaria General del Departament de Justícia.

El Decret 425/2004, de 9 de novembre, de reestructuració parcial del Departament de Justícia, fixa l'estructura i funcions de la Secretaria de Serveis Penitenciaris, Rehabilitació i Justícia Juvenil, la Direcció General de Dret i d'Entitats Jurídiques i la Direcció General de Relacions amb l'Administració de Justícia.

Finalment, el Decret 272/2005, de 27 de desembre, estableix l'organització territorial del Departament de Justícia.

Aquest Decret té per objecte substituir els preceptes que restarien afectats per la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya abans esmentada, pel que fa a les unitats d'assistència i suport al conseller o consellera de Justícia.

D'altra banda, per l'Acord de 20 de gener de 2004 es regulen determinats aspectes del règim del personal eventual al servei de l'Administració de la Generalitat i pel Decret 2/2005, d'11 de gener, es regula el règim jurídic del personal eventual de l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

Per això, de conformitat amb el que estableix la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, a proposta del conseller de Justícia i d'acord amb el Govern,

DECRETO:**Article únic**

Òrgan d'assistència i suport al conseller o consellera de Justícia

1. El Gabinet del Conseller o Consellera és l'òrgan d'assistència i suport del conseller o consellera de Justícia, del qual depèn directament.

2. El Gabinet del Conseller o Consellera i les unitats que l'integren es regeixen pel que estableix l'Acord del Govern de 20 de gener de 2004,

pel qual es regulen determinats aspectes del règim del personal eventual al servei de l'Administració de la Generalitat.

DISPOSICIONS DEROGATÒRIES

—1 Es deroga el capítol 2 del títol 3 del Decret 68/2004, de 20 de gener, d'estructuració i de reestructuració de diversos departaments de l'Administració de la Generalitat.

—2 Queda igualment derogada qualsevol disposició de rang igual o inferior que contradigui aquest Decret o que s'hi oposi.

DISPOSICIÓ FINAL

Aquest Decret entra en vigor el mateix dia de la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA
President de la Generalitat de Catalunya

JOSEP M. VALLÈS
Conseller de Justícia
(06.248.090)

DECRET

346/2006, de 19 de setembre, de concessió del Premi Justícia de Catalunya.

El Decret 77/2003, de 18 de març, pel qual es regulen les distincions en matèria de justícia a Catalunya, modificat pel Decret 320/2004, de 6 de juliol, va crear el Premi Justícia de Catalunya, establint els requisits que ha de reunir la persona física o jurídica guardonada.

L'Institut de Reinserció Social (IRES) és una organització no governamental que es va constituir l'11 de juny de 1969 com associació sense ànim de lucre d'àmbit estatal i que l'any 2006 s'ha constituït com a Fundació amb l'objectiu de potenciar més la seva organització. És membre de la Conferència Europea per a la llibertat condicional, *probation* (CEP), organització que integra representants governamentals, entitats i particulars amb la finalitat de promoure l'extensió de les mesures penals alternatives en el conjunt de tota Europa com a sistema eficaç i proporcionat de resposta penal diferent de l'emprisonament.

En el moment de la seva creació el terme "reinserció social" era desconegut al nostre país mentre que ja era una realitat als països democràtics de l'Europa Occidental. L'actuació de l'IRES va fer possible des de bon començament l'aplicació pràctica de la reinserció social, que es va adreçar principalment a l'atenció social, psicològica i educativa de persones i col·lectius en situació de risc social amb dificultats socioeconòmiques.

En aquest sentit, l'atenció professionalitzada per tal d'afavorir la reintegració social del conjunt de persones, joves i adults, sotmeses a mesures d'execució penal ha estat un dels

principals àmbits d'actuació de l'IRES des de la seva fundació.

Així, des de l'inici de l'exercici de competències en l'àmbit de l'execució penal per part de la Generalitat de Catalunya, l'IRES ha col·laborat estretament amb el Departament de Justícia en l'assoliment de la funció constitucional de reinserció i reeducació de les persones sotmeses a mesures penals o de justícia juvenil. Des de l'any 1984 i amb aquest objectiu, l'IRES ha subscrit convenis de col·laboració amb la Generalitat, adreçats a la gestió de l'execució de les mesures penals alternatives, de mediació intercultural, de gestió d'acollida de joves sotmesos a mesures de medi obert, d'execució de programes formatius en medi obert per a joves menors que han comès delictes violents, entre d'altres.

A més l'IRES és membre de la Mesa de Participació Social del sistema penitenciari català i participa activament en la difusió i sensibilització pública de la funció rehabilitadora de l'execució penal mitjançant l'edició d'estudis i investigacions de camp.

Per això, de conformitat amb el que disposen els articles 1 i 2 del Decret 77/2003, de 18 de març, modificat pel Decret 320/2004, de 6 de juliol, a proposta del conseller de Justícia i d'acord amb el Govern,

DECRETO:**Article únic**

Atorgar el Premi Justícia de Catalunya a la Fundació Institut de Reinserció Social (IRES).

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA
President de la Generalitat de Catalunya

JOSEP M. VALLÈS
Conseller de Justícia
(06.251.026)

DECRET

347/2006, de 19 de setembre, de concessió del Premi Justícia de Catalunya.

El Decret 77/2003, de 18 de març, pel qual es regulen les distincions en matèria de justícia a Catalunya, modificat pel Decret 320/2004, de 6 de juliol, va crear el Premi Justícia de Catalunya, i establí els requisits que ha de reunir la persona física o jurídica guardonada.

L'excel·lentíssim senyor Carlos Jiménez Villarejo, nascut a Màlaga l'any 1935, es va llicenciar en dret per la Universitat de Granada. Ingressà a la carrera fiscal l'1 de abril de 1962, quan va ser destinat a la Fiscalia de Barcelona, data des de la qual ha estat sempre professionalment i personal relacionat amb Catalunya. L'any 1973 va ser sancionat durant dos anys amb un trasllat forçat a la Fiscalia d'Osca per la seva intervenció en la defensa dels drets humans i de les llibertats polítiques de ciutadans de Catalunya i per la seva