



En compliment de l'article 18.3 de la llei de mobilitat i de la disposició transitòria segona del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla parcial urbanístic SUD2 sector Racó Blau, al terme municipal Blanes.

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla parcial urbanístic SUD2 sector Racó Blau de Blanes

Identificació de l'expedient

Assumpte: Planejament derivat
Municipis: Blanes
Petitionari: Ajuntament de Blanes
Referència: I – 45.1/2024

Fonaments de dret

La Llei 9/2003 de la mobilitat, a l'article 18.1, estableix que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o implantació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els desplaçaments a peu i en bicicleta i les mesures per a gestionar aquesta nova mobilitat. A l'article 18.2 estableix que aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipals o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.

El Decret 344/2006 per a la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, de 19 de setembre, estableix a l'article 3.1, que aquests estudis s'han d'incloure en el cas de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitat.

Antecedents

L'ajuntament de Blanes envia el 18 de novembre de 2024 el Pla parcial urbanístic SUD2 sector Racó Blau amb l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada corresponent del seu terme municipal i sol·licita l'informe de mobilitat de la Direcció general de Transports i Mobilitat del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

El Pla Parcial Urbanístic SUD2 – Sector Racó Blau (en endavant PPU SUD2) s'ubica a l'oest del nucli urbà de Blanes, limita pel nord amb la carretera de Malgrat, per l'est amb el carrer de Vicent Andrés Estellés, pel sud amb el barri de la Plantera i per l'oest amb el Molí de la Roca.

La documentació del PPU SUD2 inclou un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

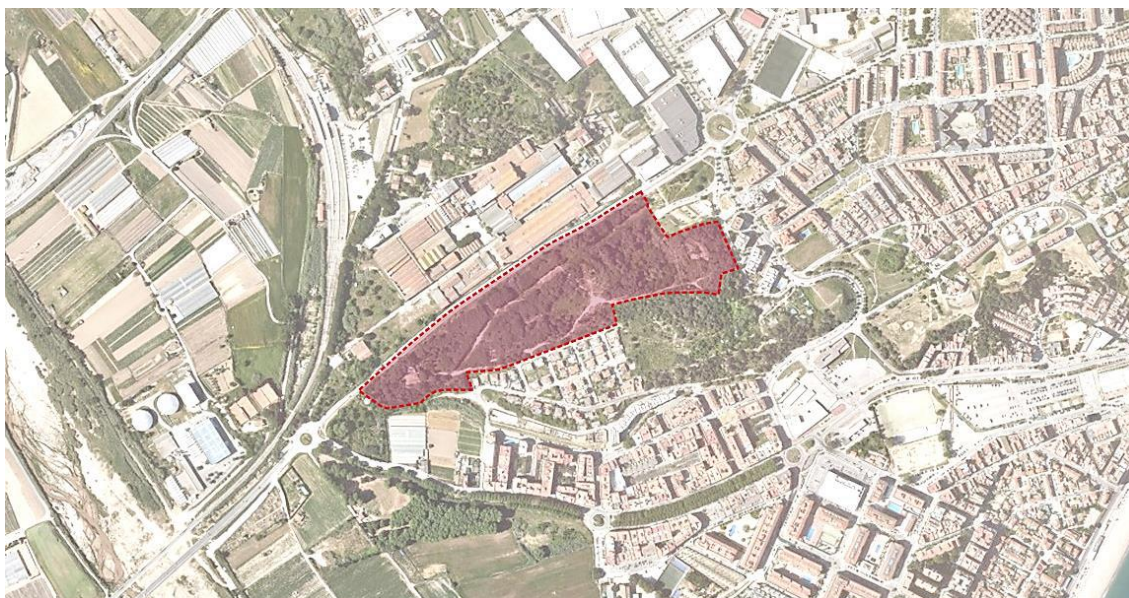


Situació de l'àmbit del PPU SUD2

Objecte

El PPU SUD2 de Blanes ordena una superfície de 96.209 m², situada al sud de la carretera de Malgrat, en un entorn periurbà amb presència de naus comercials, industrials i sectors residencials.

La proposta inclou una zona residencial plurifamiliar amb una superfície de 16.746,68 m² i un sostre edificable de 33.673,15 m², que permetrà la construcció de 365 habitatges. A més, es destina una àmplia àrea d'espais lliures (57.725,40 m²), principalment ocupada per masses de vegetació i camins rurals interiors. També es preveu una superfície comercial de 2.886,27 m², si bé el document no especifica la seva especialització.



Àmbit PPU SUD2 sobre ortofoto



Mobilitat generada

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del PPU SU2 (en endavant, EAMG o l'estudi de mobilitat), estima la mobilitat generada de l'àmbit en base a les ràtios establertes pel Decret 344/2006, que ajusta a la baixa en alguns casos.

Així, per a l'ús residencial, s'aplica una ràtio de 7,5 viatges per habitatge, ajustada segons la densitat d'ocupació de Blanes (2,5 persones per habitatge). Les zones verdes es consideren de baixa atracció de mobilitat, amb 1 viatge per cada 100 m² de sòl, en lloc dels 5 viatges estàndard. Mentre que pel sostre terciari, s'aplica la ràtio comercial per ser la més exigent (50 viatges/m² sostre comercial).

Amb aquests criteris, es calcula que el desenvolupament generarà 4.759 viatges diaris.

MOBILITAT GENERADA PEL PLA PARCIAL				
Sector i usos	Superfície/sostre	Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
SUD 2 Racó Blau	96.209,00 m2			
Espais lliures	57.725,40 m2		1 viatges/100m2 sòl	577
Habitatge	33.673,15 m2st	365	3 viatges/persona	2.738
Comercial	2.886,27 m2st		50 viatges/100m2st	1.443
TOTAL				4.759

En base a la mobilitat generada estimada, l'EAMG aporta la distribució modal i horària dels desplaçaments previstos pel desenvolupament de l'àmbit, utilitzant les distribucions horàries i modals del Pla de mobilitat urbana de Blanes (en endavant, PMUS), aprovat inicialment el setembre de 2023.

Segons el PMUS de Blanes, la distribució modal és la següent: 35% de desplaçaments no motoritzats (a peu o en bicicleta), 62% en vehicle privat i 2,6% en transport públic. A aquests viatges cal afegir la mobilitat generada per no residents, que incrementa en un 30% degut a visitants, turistes i treballadors.

Així, la mobilitat global resultant, que inclou tant residents com no residents, presenta un 38% de viatges en vehicle privat, 59% no motoritzats i 3% en transport públic.

Pel que fa a la distribució horària de la mobilitat, segons l'estudi, els desplaçaments tenen mostra una distribució progressiva al llarg del dia, amb concentracions més elevades entre 7 i 11 h i entre 16 i 19 h, seguint patrons habituals de mobilitat, amb dues puntes de 10 a 11 h (10% del total) i de 16 a 17 h (7,5%).



DISTRIBUCIÓ HORÀRIA				
hora	espais lliures	habitatge	comercial	total
5 a 6	18	89	48	107
6 a 7	22	104	54	126
7 a 8	35	164	86	199
8 a 9	32	153	80	185
9 a 10	40	192	100	232
10 a 11	58	274	143	332
11 a 12	55	260	136	315
12 a 13	27	129	67	156
13 a 14	23	107	55	130
14 a 15	32	153	80	185
15 a 16	35	164	86	199
16 a 17	44	208	109	252
17 a 18	31	145	75	176
18 a 19	40	192	100	232
19 a 20	27	129	67	156
20 a 21	23	110	57	133
21 a 22	15	71	37	86
22 a 23	10	47	24	57
23 a 00	10	47	24	57
TOTAL dia	577	2.738	1.443	3.315

Distribució horària dels desplaçaments del PPU SU2

Valoració de la determinació de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament:

L'EAMG no aplica els ràtios de desplaçaments establerts en l'Annex 1 del Decret 344/2006, sinó que justifica valors inferiors tant per a zones verdes com per a ús residencial. En ambdós casos, la justificació presentada no es considera suficient i comporta una infraestimació de la mobilitat generada.

Pel que fa a les zones verdes, segons el Decret 344/2006, la ràtio ha de ser 5 viatges per cada 100 m² de sòl. No obstant això, l'EAMG aplica una reducció d'1 viatge per cada 100 m², argumentant que no s'espera una afluença significativa de persones a l'espai verd.

Aquesta justificació no es considera vàlida. En primer lloc, es detecta una discrepància en la superfície considerada, atès que l'EAMG indica que les zones verdes tenen una extensió de 57.725 m², mentre que la memòria del Pla Parcial estableix que la superfície destinada a zones verdes és de 64.817 m², fet que ja introdueix una primera divergència en els càlculs.

En segon lloc, la memòria del Pla Parcial especifica que el Parc Racó Blau serà un espai equipat amb pistes esportives i altres serveis per a la població. A més, s'indica que el parc tindrà una funció de centralitat urbana, sent atractiu per als habitants de fins a 500 metres de distància. Així, atès que el parc està concebut com un punt de trobada i equipament recreatiu, l'atracció de desplaçaments serà superior a la d'un simple espai lliure sense usos associats. Per tant, en lloc de reduir la ràtio a 1 viatge/100 m², s'hauria d'aplicar la ràtio completa de 5 viatges/100 m², o fins i tot considerar una possible adaptació cap als 20 viatges/100 m² en la franja específica dels equipaments esportius.

D'altra banda, pel que fa a l'ús d'habitatge, l'EAMG adopta 3 viatges per persona amb una ocupació estimada de 2,5 persones per habitatge, resultant en 7,5 viatges per



habitatge. No obstant això, es considera que el càlcul d'ocupació per habitatge hauria d'utilitzar la xifra d'habitants equivalents proporcionada a la memòria del Pla Parcial, que estableix 985 habitants equivalents per als 365 habitatges.

Per tant, aplicant aquests criteris, s'estima que la mobilitat generada del sector seria un 64% superior a la calculada per l'EAMG. Aquesta diferència és substancial i pot afectar directament l'anàlisi d'impacte sobre les infraestructures de transport, ja que el volum real de desplaçaments serà més elevat del que preveu l'estudi.

Així mateix, l'EAMG presenta dues mancances rellevants en la seva anàlisi de la mobilitat resultant, atès que no fa una distribució modal diferenciada per usos del sòl, i es detecta que la distribució horària no suma el total de viatges estimats.

L'estudi de mobilitat aplica una distribució modal única per a tot el sector, sense diferenciar entre els usos residencials, comercials i d'espais lliures. Això suposa una simplificació excessiva, ja que s'ha de tenir en compte que els patrons de mobilitat residencial solen estar més associats a viatges recurrents en hores punta, amb una proporció elevada de vehicle privat; els espais comercials generen fluxos de mobilitat més dispersos al llarg del dia, amb una proporció més gran de transport motoritzat i menys ús de mobilitat activa; mentre que els espais verds i esportius poden tenir pics de mobilitat en horaris concrets i generar desplaçaments amb patrons molt diferents de la resta d'usos.

També, l'estudi preveu una mobilitat generada de 4.759 viatges diaris, però la taula de distribució horària només suma 3.315 viatges diaris. Això suposa una discrepància de 1.444 viatges que no queden assignats a cap franja horària, fet que genera una manca de coherència en l'anàlisi de l'impacte sobre la xarxa viària i de transport públic.

Aquestes mancances poden comportar una infraestimació de l'ús de determinades infraestructures i a una assignació incorrecta dels fluxos de trànsit, així com una inadequada distribució de les puntes de màxima càrrega de la xarxa.

Xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles

L'estudi de mobilitat realitza una descripció de la xarxa viària existent a Blanes, identificant les seves principals vies de connexió, incloses la GIP-6831, la GI-600, la C-32 i l'N-II. A més, considera l'avinguda Europa i l'avinguda Catalunya com a xarxes principals de connexió amb l'àmbit del PPU SUD2. També es destaca a l'estudi que el punt més crític pel que fa a l'impacte del trànsit és la rotonda de connexió entre la GIP-6831 i l'avinguda Europa, que absorbirà els accessos i sortides principals del sector

L'estudi inclou una valoració del nivell de servei de la xarxa viària en diferents escenaris temporals, extreta del PMUS de Blanes (amb dades 2021). S'observa que la xarxa que envolta l'àmbit presenta un trànsit fluït en temporada baixa, mentre que en època estival s'identifica una situació de tensió viària en els accessos al municipi, especialment a les vies que condueixen cap a Lloret i Tossa, així com a l'entorn de l'Hospital de Blanes, i també es veu afectada la rotonda d'accés a l'àmbit del PPU SUD2.

Valoració de la proposta de xarxa bàsica de vehicles:

L'estudi de mobilitat no compleix amb els requeriments de l'article 13.e) del Decret 344/2006, ja que no incorpora un plànol específic amb la representació de la xarxa



bàsica d'itineraris principals de vehicles, atès que només inclou un plànol de tot el municipi, extret del PMUS de Blanes, ni fa una anàlisi detallada de l'impacte de la mobilitat generada en la capacitat de la xarxa, limitant-se a fer una descripció qualitativa dels nivells de servei extrets del PMUS, amb dades 2021, i per tant, no avalua explícitament la capacitat viària futura en relació amb l'increment de la mobilitat generada pel nou desenvolupament.

Itineraris principals per a vianants i bicicletes

L'estudi de mobilitat inclou una descripció de les xarxes per a vianants i bicicletes basades en el PMUS de Blanes, aprovat inicialment el 2023, però no en detalla els itineraris principals dins l'àmbit del PPU SUD2, no es defineix com es garantirà la connectivitat interna del sector ni amb les parades més properes de transport públic, ni tampoc es representen les propostes en un plànol.

Quant a la xarxa de vianants, l'EAMG assenyala que l'accessibilitat queda garantida a través de l'Avinguda Europa i el carrer Andrés Vicent Estellés, que disposen de voreres d'1,5 a 3 metres, si bé presenten pendent de fins al 8%. També es destaca la presència d'un traçat cívic a la façana del sector en la carretera de Malgrat (GI-6831), compartit amb bicicletes i amb una topografia més favorable.

Pel que fa a la xarxa pedalable, es menciona l'existència d'un carril bici bidireccional a la vorera de la carretera de Malgrat i es fan referències a les connexions previstes pel POUM, com la prolongació de l'Avinguda Europa fins a la Platja de S'Abanell i la finalització del tram de carril bici de l'Avinguda Catalunya.

Valoració de la proposta d'itineraris principals per a vianants i bicicletes:

S'identifiquen diverses mancances respecte als requeriments de l'article 13 c) i d) del Decret 344/2006. En aquest sentit, no es fa una proposta detallada dels itineraris principals dins l'àmbit del PPU SUD2, sinó que es descriuen dins de la xarxa general del municipi, cosa implica que no es garanteix una integració adequada de l'àmbit del PPU SUD2 amb la xarxa de mobilitat existent.

Tampoc es representen la xarxa de vianants i la de bicicletes en un plànol ni es defineixen els itineraris que connectaran el sector amb les parades de transport públic més properes.

Així mateix, no es determina la ubicació de les reserves d'aparcament per bicicletes, tot i que el Decret 344/2006 estableix que han de quedar definides en el plànol de representació de la proposta de xarxa pedalable.

Itineraris principals de transport públic col·lectiu

L'EAMG descriu la xarxa de transport públic de ferrocarril, autobusos urbans i autobusos interurbans existent a Blanes. Pel que fa a l'oferta ferroviària, que connecta la ciutat amb Barcelona i Girona mitjançant les línies R1 i RG1 de Rodalies-Renfe, l'estudi indica que l'estació es troba a 1 km de l'àmbit del PPU SUD2.

Pel que fa als autobusos interurbans, l'estudi de mobilitat exposa que el municipi compta amb serveis que enllacen amb Girona, Barcelona i l'aeroport del Prat i d'altres de connexió amb municipis propers com Lloret de Mar, Tordera i Calella. Quant als serveis

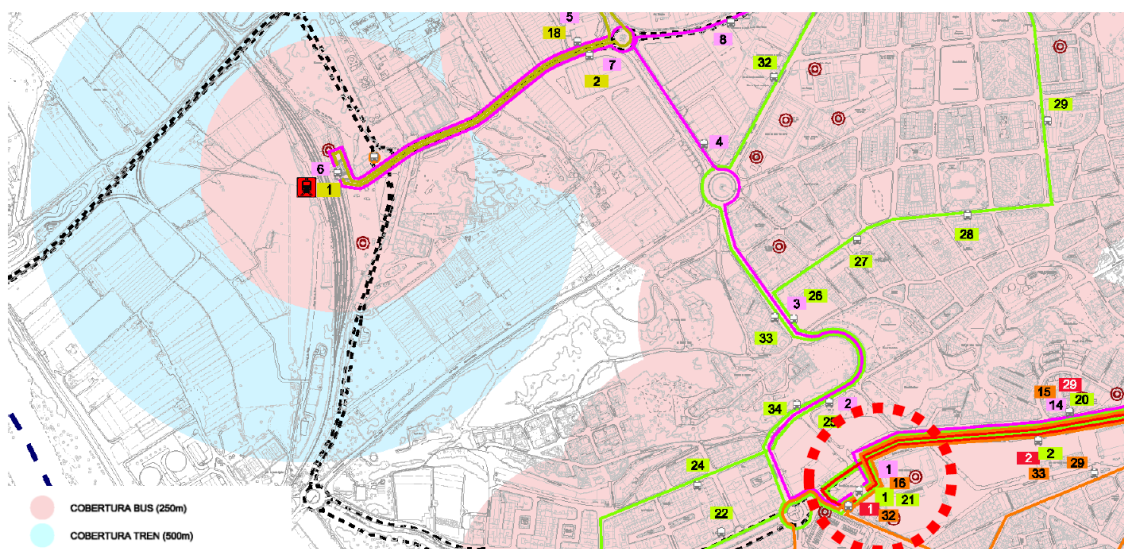
urbans d'autobús, s'indica que consta de sis línies amb intervals de pas de 20 a 30 minuts en dies feiners.



TRANSPORT PÚBLIC BLANES. PMUS BLANES, ABRIL 2021

Amb tot, l'estudi de mobilitat considera que el municipi té una cobertura territorial elevada de transport públic, atès que el 80% de la població de Blanes disposa d'una parada de bus urbà a menys de 5 minuts a peu.

L'EAMG indica la presència de tres parades de bus situades a menys de 500 metres de l'àmbit del PPU SUD2 i la proximitat d'aquest a la terminal d'autobusos de Blanes, a una distància d'1 km.



COBERTURA TRANSPORT PÚBLIC I SITUACIÓ TERMINAL BUSOS

Valoració de la proposta d'itineraris per al transport públic col·lectiu:

Els plànols que aporta l'estudi de mobilitat de les xarxes de transport públic, que inclouen línies, estacions i parades d'autobús, així com també el de la representació de la cobertura del transport públic són extrets del PMUS de Blanes. En aquests no s'aprecia

el detall de l'àmbit del PPU SUD2, ni es defineix com s'integra aquest sector amb la resta de xarxes del municipi.

A més, l'estudi no avalua la capacitat dels serveis de transport públic per absorbir la mobilitat generada pel sector, ni en termes de capacitat i freqüència, limitant-se a identificar les parades més properes i a descriure la xarxa de transport públic existent, però sense realitzar una anàlisi de l'impacte de la nova mobilitat sobre la demanda del transport públic. Així, no estudia si els horaris i freqüències de pas actuals són adequats per donar resposta a l'increment de desplaçaments generats pel nou desenvolupament, ni si caldria una reestructuració o reforç de les línies que donen servei a l'àmbit. Tampoc es planteja si les parades existents són suficients per garantir l'accessibilitat a tot el sector o si seria necessària la creació de noves parades dins l'àmbit del PPU SUD2 per millorar la cobertura del transport públic.

Aparcaments

L'estudi de mobilitat inclou una anàlisi de l'oferta i la demanda d'estacionament en l'àmbit del PPU SUD2 - Sector Racó Blau en base a les dades extretes del PMUS de Blanes. Indica que actualment el sector no disposa d'una oferta significativa d'aparcament, atès que no s'ha desenvolupat urbanísticament, però que el PPU SUD2 preveu la creació de les següents noves places d'aparcament:

- Fora de via pública: Es preveuen 575 places per a ús residencial, comptabilitzant per a cada una, 1 vehicle, 1 moto i 2 bicicletes; En zones verdes es preveuen 577 places d'aparcament per a bicicletes; També es menciona la previsió d'espais per a patinets elèctrics.
- En via pública: El tram de prolongació del carrer Alfonso Costelao fins al parc i la seva connexió amb la carretera de Malgrat permetrà la implantació d'un cordó d'aparcament en tota la seva longitud si s'opta per una circulació en sentit únic. A més, el vial de continuïtat amb el PMU Paradís – Av. Europa inclourà una reserva d'aparcaments destinada a donar servei als establiments comercials en planta baixa.
- S'indica que es disposarà d'1 plaça reservada per a persones de mobilitat reduïda/ 40 places o fraccions, en compliment del codi TMA/851/2021.

D'altra banda, l'estudi de mobilitat calcula les reserves mínimes d'aparcaments de bicicletes i de vehicles i motocicletes fora de via pública, en aplicació dels ràtios del Decret 344/2006:

APARCAMENT BICICLETES				
Usos	Superfície/sostre	Habitatges	Ràtio	Bicicletes
Zona verda	57.725,40 m2		1 plaça/100m2 sòl	577
Ús d'habitatge	33.673,15 m2st	365	2 places/habitatge	730
Comercial	2.886,27 m2st		1 plaça/100m2st	29
Total				1.307

APARCAMENT VEHICLES						
Usos	Superfície/sostre	Habitatges	Ràtio vehicles	Vehicles	Ràtio motos	Motos
Ús d'habitatge	33.673,15 m2st	365	1 plaça/habitatge	365	0,5 plaça/habitatge	183
Total				365		183



Valoració de la reserva d'aparcaments:

S'observa que la proposta de reserva d'aparcaments fora de via pública és inferior al càlcul de places mínimes requerides pel Decret 344/2006, sense que l'estudi de mobilitat justifiqui aquest decrement.

D'altra banda, pel que fa a la reserva de places per a persones de mobilitat reduïda, l'estudi hauria de complir amb el codi d'accessibilitat (DECRET 209/2023, de 28 de novembre), que requereix en el seu article 19 que les zones d'aparcament situades a la via pública o als espais lliures d'ús públic han de disposar de places d'aparcament accessibles d'ús general reservades per a persones titulars d'una targeta d'aparcament per a persona amb discapacitat en una proporció, com a mínim, d'una plaça reservada per cada 30 places o fracció.

Propostes de millora

Pel que fa a la propostes de millora o mesures correctores, l'EAMG incorpora les determinacions del Pla parcial en l'apartat Criteris a considerar i mesures adoptades, que inclou uns quadres que sintetitzen les mesures adoptades en el PPU SUD2 en funció dels criteris de perspectiva de gènere a considerar.

Conclusions

El Pla parcial urbanístic SUD2 sector Racó Blau de Blanes incorpora un estudi d'avaluació de la mobilitat generada que presenta diverses mancances, exposades al llarg del present informe, que caldria esmenar.

De conformitat amb tot el què ha estat exposat, des del punt de vista de mobilitat, informo desfavorablement aquest Pla parcial.

Restem a la vostra disposició,

Benjamí Cubillo Vidal
Subdirector general de Transport Públic per Carretera i Mobilitat
signat electrònicament