



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 – 45.2/2024

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.

La Direcció general de Transports i Mobilitat informa desfavorablement l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada (en endavant EAMG) presentat (I.45.1/2024).

El 3 de juny de 2025 l'ajuntament de Blanes envia un nou EAMG del el Pla parcial urbanístic SUD2 sector Racó Blau, en esmena de les mancances identificades a l'informe de mobilitat I.45.1/2024.



Context

El present informe recull l'anàlisi tècnica del nou EAMG presentat per al PPU SUD2 "Racó Blau" de Blanes, elaborat a l'abril de 2025. Aquesta nova versió de l'estudi respon a les prescripcions formulades en l'informe de mobilitat desfavorable emès anteriorment i es valora el grau de compliment respecte al Decret 344/2006 i altres normatives aplicables.

Anàlisi tècnica

Respecte a la prescripció de l'informe de mobilitat relativa al càlcul de la mobilitat generada, el nou estudi dona compliment als criteris establerts pel Decret 344/2006. Concretament, s'apliquen els coeficients de generació de viatges recollits a l'annex 1 del Decret, de manera adequada segons els usos previstos, i s'estima una mobilitat generada total de 8.184 viatges diaris.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi incorpora una proposta ajustada a les característiques del sector SUD2 "Racó Blau". A partir de dades del PMUS de Blanes (2023) i d'altres fonts, s'estableix una distribució modal diferenciada per usos, amb una estimació global del 44% de viatges en vehicle privat, 6% en transport públic i 50% en modes actius. Aquesta distribució es justifica en funció de la tipologia dels habitatges (primera i segona residència, habitatge protegit), dels usos terciaris i dels espais lliures, i s'alinea amb les tendències observades al municipi.

Quant a la distribució horària dels desplaçaments, el nou estudi resol adequadament les mancances detectades a l'informe anterior, presentant una anàlisi desagregada per ús del sòl i mode de transport, que inclou tant dies feiners com escenaris de cap de setmana i període estival.

Tot i això, caldrà tenir present que, en fases posteriors del desenvolupament urbanístic, especialment en relació amb l'ús comercial, podria ser necessari ajustar els paràmetres de generació, les distribucions modals i les franges horàries. En aquest sentit, s'hauran de considerar les recomanacions metodològiques de la Direcció General de Comerç recollides en el seu document d'indicadors de mobilitat.

Respecte a la xarxa bàsica de vehicles el nou estudi de mobilitat aporta una anàlisi detallada de la capacitat viària de l'entorn, identificant les principals vies de connexió amb l'àmbit —carretera de Malgrat (GIP-6831), avinguda d'Europa, avinguda de Catalunya i avinguda d'Extremadura— i estimant els volums de trànsit generats pel desenvolupament.

Es preveu un total de 3.628 viatges diaris en vehicle privat, equivalents a 2.448 cotxes, considerant un ús del cotxe del 85% i una ocupació mitjana de 1,26 persones per vehicle, distribuïts entre anades i tornades. Segons l'estudi, aquest trànsit es canalitzarà majoritàriament per les vies principals esmentades, les quals disposen, segons el PMUS de Blanes (abril 2021), d'una capacitat viària suficient: més de 15.000 vehicles/dia en el cas de la carretera de Malgrat i la rotonda d'encreuament, i entre 10.000 i 15.000 vehicles/dia a l'avinguda d'Europa. D'acord amb aquesta estimació, l'increment previst de 1.715 vehicles respecte al POUM es considera assumible dins els marges admissibles d'intensitat mitjana diària.



El nou estudi de mobilitat també destaca que la futura execució de la ronda Oest, prevista al POUM de Blanes, actuarà com a variant urbana de gran valor funcional, alliberant càrrega de l'avinguda d'Europa i de la carretera de Malgrat, i millorant la connexió amb la GI-600 i la GI-682, cosa que, segons l'estudi, contribuirà a redistribuir els fluxos de trànsit i reforçarà l'accessibilitat general al sector.

En aquest sentit, es considera que l'anàlisi efectuada és globalment correcta i justifica que la xarxa viària existent pot absorbir la mobilitat generada pel desenvolupament. Tot i així, es recomana fer-ne un seguiment un cop el sector entri en funcionament, per verificar la validesa de les hipòtesis i, si escau, aplicar mesures correctores, especialment en funció del tipus d'activitat comercial que finalment s'hi implantí.

Respecte als itineraris de vianants i bicicletes, el nou estudi dona compliment a la prescripció formulada a l'informe de mobilitat. Es descriuen els itineraris principals per a vianants i bicicletes, de manera que el sector queda integrat amb la xarxa urbana mitjançant una estructura d'eixos que garanteixen la connectivitat i la continuïtat amb les vies de l'entorn, i també, es preveuen opcions de convivència amb el trànsit rodat en zones 30, i vies segregades allà on sigui necessari.

Pel que fa a la reserva d'aparcaments de bicicletes, l'estudi preveu dues ubicacions concretes vinculades als equipaments i espais lliures, amb condicions d'accessibilitat adequades. A més, els aparcaments vinculats a usos comercials i residencials s'implantaràn dins de l'espai privat, segons l'ordenació urbanística prevista.

Respecte als itineraris de transport públic col·lectiu, el nou estudi dona resposta a les prescripcions formulades a l'informe de mobilitat, detallant la xarxa de transport públic existent i la seva cobertura respecte a l'àmbit del PPU SUD2, i fent una anàlisi comparativa entre la demanda estimada del nou sector i la capacitat dels serveis disponibles.

En base a això, l'estudi descarta la implantació d'una nova línia específica d'autobús per manca de massa crítica suficient per garantir la viabilitat econòmica i operativa, però acredita que l'àmbit disposa d'accessibilitat funcional a les línies urbanes i interurbanes existents, amb parades properes (menys de 500 metres) i possibilitat d'integració futura de nous serveis si la demanda ho justifiqués.

Així l'estudi indica que el traçat viari del sector és compatible amb la possible implantació futura d'un servei de transport públic amb autobús, ja que presenta les condicions geomètriques i de maniobrabilitat necessàries. Aquesta apreciació es considera rellevant en cas que, a mesura que es desenvolupin els usos comercials previstos, sigui necessari reforçar la cobertura de transport públic com a mesura correctora per absorbir increments puntuals de mobilitat.

Respecte a les reserves d'aparcament, el nou estudi dona compliment a les prescripcions formulades a l'informe de mobilitat i als mínims exigits pel Decret 344/2006 per als diferents usos previstos (residencials, comercials i d'equipaments). També aplica les ràtios establertes pel Decret 378/2006 per als usos comercials i preveu espais específics per a bicicletes en zones verdes, amb capacitat mínima per a 625 bicicletes vinculades a la zona verda i 80 més per als equipaments, a definir en el projecte d'urbanització mitjançant ancoratges adequats.



Pel que fa a les places accessibles per a persones amb mobilitat reduïda, s'acredita l'adequació al Decret 209/2023, que fixa una plaça reservada per cada 30 places o fracció. L'estudi indica que el projecte d'urbanització concretarà la seva distribució, garantint-ne el compliment tant a la via pública com als espais lliures d'ús públic i en l'entorn dels edificis rellevants.

Conclusions

El nou estudi d'avaluació de la mobilitat generada presentat dona compliment a les prescripcions recollides a l'informe desfavorable I.45.1/2024 i s'ajusta als requeriments tècnics establerts pel Decret 344/2006. L'estudi incorpora una metodologia coherent amb les característiques urbanístiques i funcionals del sector, aplica els coeficients de generació de viatges recollits al decret i presenta una estimació desagregada per usos, franges horàries i modes de transport. També justifica la capacitat d'absorció de la xarxa viària existent i dels serveis de transport públic en relació amb la mobilitat generada pel desenvolupament del sector.

Pel que fa a la proposta de xarxes, es defineixen els itineraris principals de connexió per a vianants i bicicletes, amb integració a la xarxa urbana i reserves específiques d'aparcament per a bicicletes. L'estudi acredita la cobertura funcional del transport públic col·lectiu existent i la compatibilitat del traçat viari amb la possible implantació de nous serveis si la demanda futura ho requereix. També es verifica el compliment de les reserves d'aparcament exigides per a cada ús, incloses les places accessibles regulades pel Decret 209/2023.

Tot i això, es recomana fer un seguiment del funcionament real de la mobilitat un cop es desenvolupi el sector, especialment pel que fa a l'activitat comercial i les seves implicacions sobre el sistema de transport. Aquest seguiment haurà de permetre valorar la necessitat de reforç del transport públic o d'altres mesures correctores, si s'escau.

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

Restem a la vostra disposició,

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