

## **VI.07 . Avaluació de la mobilitat generada.**

---



## VI.07.01. INTRODUCCIÓ.

### VI.07.01.1 OBJECTE.

L'objecte del present document és la determinació de la innecessarietat de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) en relació al Pla especial urbanístic per a la implantació d'un càmping i parc de cabanes als arbres a la finca la noguera, a Viladrau, ateses les determinacions que marca el Decret 344/2006, de 19 de setembre, el qual regula el contingut i la redacció d'aquest tipus d'estudis, en compliment del que estableix la Llei d'Urbanisme i la Llei de mobilitat.

En qualsevol cas, l'objectiu principal dels estudis d'avaluació de 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 acomplir amb el canvi de model promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

### VI.07.01.2 MARC LEGAL I PLANIFICACIÓ DE REFERÈNCIA.

L'article 94 del Reglament de la Llei d'urbanisme, en referència a la documentació mínima que han d'incorporar els plans especials urbanístics, indica el següent:

*Els plans especials urbanístics estan integrats per la documentació escrita i gràfica adequada a llur naturalesa i finalitat. En qualsevol cas, hauran de contenir una memòria descriptiva i justificativa de la necessitat o conveniència del pla i de l'ordenació que aquest preveu i els plànols d'informació i d'ordenació que corresponguin. En els casos en què ho exigeixi la legislació sobre mobilitat, serà necessari incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb el contingut que determini aquesta legislació.*

Si analitzem la legislació vigent sobre mobilitat, bàsicament la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, ens trobem que és en l'article 3r. d'aquest últim on s'estableix quin ha de ser l'àmbit d'aplicació d'aquest tipus d'estudis.

*Art. 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 següents supòsits:

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 m<sup>2</sup>.
  - b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m<sup>2</sup>.
  - 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.

### **VI.07.01.3 CARACTERÍSTIQUES DE LA PRINCIPAL VIA D'ACCÉS.**

Tal i com s'ha pogut observar en els diferents plànols d'informació i ordenació els accessos al càmping i parc de cabanes que es vol implantar deriven directament de la carretera local GIP.5251 amb la qual connecta en dos punts: al sud en l'accés al Mas d'Osor i al nord en l'accés compartit entre la Noguera i el CRT Riera Major.

Aquesta és una carretera local que condueix en sentit nord de Viladrau a l'Eix transversal (C25), més concretament a la sortida 194 de Sant Sadurní d'Osormort. Es tracta d'una via d'àmbit local popularment coneguda com a "la Fullaca", amb corbes molt tancades en algun punt, trams de pendent considerable (de l'orde del 14%) i amplada escassa especialment en el tram més proper a la C25 que depèn de la Diputació de Barcelona.

Si bé aquestes condicions de via poc apte van motivar que en l'informe del Consell Comarcal d'Osona sobre l'Avanç de Pla es fes constar que "caldrà fer un estudi respecte els efectes de la mobilitat, atès que la carretera és estreta i poc recomanable pel trànsit rodat", cal assenyalar que en data 22 de juny de 2017 i mitjançant el Decret núm. 6378 la Diputació de Barcelona va adjudicar a l'empresa Agustí Masoliver SA les obres contingudes en el projecte de CONDICIONAMENT I EIXAMPLAMENT DE LA CARRETERA DE LA FULLACA per un import total, IVA inclòs, de 1.714.99,47 euros.

Aquestes obres contemplen una nova secció amb carrils de 3 mts. d'amplada per als dos sentits de circulació, amb vorals de 0,25 mts. i drenatges longitudinals alhora que preveuen l'eliminació d'algun tram de corbes.

Per tant, atesa la realitat d'aquestes obres (en fase d'execució actualment), cal entendre que no té sentit la preocupació del Consell Comarcal d'Osona i que la carretera GIP.5251 reformada serà sobradament apte per assumir l'increment de trànsit derivat de la posada en funcionament de l'activitat de càmping i parc de cabanes als arbres a la finca "la Noguera" i, en conseqüència, no resulta necessari realitzar cap estudi de detall al respecte.

## VI.07.02. CONCLUSIONS.

Atesa la tipologia i dimensió del càmping que es vol implantar (amb una capacitat màxima de 225 persones), atès que el municipi de Viladrau té una població inferior a 5.000 habitants i ateses les obres de condicionament i eixamplament de la carretera de la Fullaca que està realitzant la Diputació de Barcelona, hem d'entendre que el present Pla especial no s'ha d'acompanyar de cap estudi d'avaluació de la mobilitat generada en ser innecessari d'acord amb la normativa sectorial vigent.

En qualsevol cas cal tenir en compte també, tal i com ja s'ha detallat a l'apartat corresponent de la memòria, que per als futurs accessos al càmping que es vol implantar s'aprofitaran els accessos ja existents tant per a la finca del Mas d'Osor com per la finca de la Noguera (aquest compartit amb el CRT Riera Major), els quals deriven directament des de la carretera GIP.5251, es troben degudament pavimentats i responen a una dimensió suficient per assumir l'increment de mobilitat que es pugui derivar d'un càmping de només 75 unitats d'acampada.

Viladrau, gener de 2018