

PROJECTE DE DECRET DE REGULACIÓ DELS ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La llei 9/2003 de 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 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 planificació, com ara els estudis d'avaluació de la mobilitat generada entre altres, que necessiten d'una concreció addicional per tal d'esdevenir completament operatius. Inicialment, aquesta concreció no prendrà forma de reglament global de la llei, sinó de decrets que desenvolupen aspectes parcials amb tota la profunditat necessària. És el cas del Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat.

En concret, l'article 18 de la llei 9/2003 de Mobilitat determina que els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determini per reglament hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa llei determina que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió superior a 25 M € no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Per desenvolupar adequadament aquesta previsió legal, l'objecte d'aquest decret és determinar el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i concretar la seva tramitació.

Aquesta regulació s'emmarca en un context social molt determinant: després d'un llarg període en el que el disseny i la gestió del viari han tingut com a prioritat màxima el trànsit de vehicles automòbils, s'observa un inici de canvi de tendència de forma que els 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 noves que fins ara no tenen reflex en la normativa. Conceptes nous com el de carrer de convivència, o la definició i establiment d'itineraris segurs i còmodes per a vianants i bicicletes, necessiten 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 consistents 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 hi permetin fer aquestes operacions al seu interior, i establir un mínim de superfície comercial dedicada a magatzem amb la finalitat de 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. En aquest sentit, el decret determina que totes les noves promocions urbanístiques residencials han de preveure un mínim de places d'aparcament per a automòbils, determinació que majoritàriament recullen els plans d'ordenació urbana però que el decret fa universal, i introdueix la novetat de preveure també aparcaments per a bicicletes en aquells habitatges plurifamiliars de nova planta.

En canvi, no s'ha considerat necessari que el decret estableixi cap mínim de places d'aparcament per a automòbils en les zones d'atracció de mobilitat (zones comercials, d'oci, de serveis, ...) per tal de fer possibles instal·lacions que basin la seva accessibilitat en la marxa a peu, la bicicleta i el transport col·lectiu.

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

- a) els associats a la planificació urbanística, que formaran part del pla, tindran una base de càlcul basada en l'aplicació de ràtios i serviran per a establir les xarxes de vianants, bicicletes i transport col·lectiu. Aquestes xarxes hauran de ser contínues i enllaçar els principals nuclis d'atracció de mobilitat. La tramitació d'aquests estudis d'avaluació de la mobilitat generada anirà completament lligada als plans urbanístics ;
- b) 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 que solament es prenia en consideració l'impacte sobre la xarxa viària. La llei 9/2003 de 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. L'òrgan de tramitació i aprovació d'aquests estudis serà la secretaria per a la Mobilitat de la Generalitat de Catalunya.

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 dels ciutadans, i en la que 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.

TÍTOL I. DISPOSICIONS GENERALS

Article 1 - Objecte

L'objecte d'aquest decret és determinar el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i concretar la seva tramitació.

Article 2 - Àmbit d'aplicació

- 2.1 D'acord amb el que estableix l'article 18.2 de la Llei de mobilitat, els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada s'han d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o de serveis, en els plans directores urbanístics, en els plans d'ordenació urbanística municipal, o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.
- 2.2 S'estableix, per tant, l'obligatorietat de l'elaboració dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada en les següents figures de planejament:
 - a) els plans territorials d'equipaments o de serveis
 - b) els plans urbanístics
 - c) les implantacions singulars

- 2.3 En el cas dels plans urbanístics, es consideraran incloses les següents figures de planejament:
- a) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
 - b) Planejament urbanístic derivat. Serà preceptiu redactar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en la tramitació de les figures de planejament urbanístic derivat, o llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació d'usos o activitats que, ja sigui per raó del municipi on s'emplacen, o bé per raó de la naturalesa de l'activitat proposada, es preveu que tinguin una repercussió significativa en la mobilitat generada
- No serà 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 2.4 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 2.4 d'aquest decret.
- 2.4 En el cas de les promocions de nova planta que tinguin la consideració d'implantació singular i dels edificis i instal·lacions existents, que com a conseqüència d'una reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular, així com a les ampliacions de les implantacions singulars existents, també és exigible l'elaboració d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada. A tal efecte, es consideraran implantacions singulars:
- a) Superfícies comercials de més de 5.000 m² de superfície de venda.
 - b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
 - c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
 - d) Clínicas, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
 - e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
 - f) Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.
 - g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.
- 2.5 Els projectes d'urbanització s'ajustaran al que es determini als estudis d'avaluació de la mobilitat generada corresponent, a més de tenir en consideració la normativa de disseny urbà que sigui aplicable.

Article 3 - Definicions

- 3.1 Als efectes del que regula aquest Decret es defineixen els conceptes següents:
- a) **vianant**: la persona que es desplaça a peu o amb mitjans auxiliars tipus cadira de rodes, cotxet per infants i altres de característiques similars.

b) tipologia de carrers:

- **carrer de xarxa bàsica urbana:** aquell en el que la calçada està destinada preferentment a la circulació de vehicles a excepció dels passos per a vianants degudament senyalitzats. La limitació genèrica de la velocitat màxima és de 50 km/h i tenen la missió d'assegurar la mobilitat dels vehicles a motor dins la trama urbana.
- **carrer de zona 30:** aquell situat en zones de circulació destinades en primer lloc als vianants. La limitació de velocitat màxima es de 30 Km/h i els vianants tenen la prioritat.
- **carrer de convivència:** aquell en el que els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació i tenen prioritat en tota la calçada. La limitació de velocitat màxima es de 20 Km/h i preferiblement no ha de tenir voreres i per tant la calçada es trobarà al mateix nivell.
- **carrer d'ús exclusiu per a vianants:** aquell en el que de forma permanent o amb una certa distribució horària restarà prohibida la circulació de vehicles a motor.

c) **via ciclista:** via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes amb la senyalització horitzontal y vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles.

- **Carril-bici:** via ciclista que adossada la calçada, en un sol sentit en doble sentit.
- **Carril-bici protegit:** carril-bici amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada així com de la vorera.
- **Vorera-bici:** via ciclista senyalitzada sobre la vorera.
- **Pista-bici:** via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.
- **Senda ciclable:** via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos.

d) **infraestructura fixa de transport col·lectiu:** instal·lació de caràcter permanent destinada a la concentració de serveis de transport col·lectiu. Aquesta definició inclou les estacions de ferrocarril, metro, tramvia o autobús.

Article 4 - Paràmetres de la planificació

- 4.1 S'estableix que l'amplada mínima dels carrers que es planifiquin coma a carrers de zona 30 en sòl urbanitzable sigui de 10 metres.
- 4.2 En el cas dels carrers planificats coma xarxa bàsica urbana en sòl urbanitzable, així com als trams de carretera definits com a trams urbans, per tal de garantir una adequada circulació dels vehicles, cal disposar d'un ample mínim de carrer d'11 metres.
- 4.3 Els 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.
- 4.4 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 a l'establert als apartats anteriors.

- 4.5 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, i es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres.
- La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a que hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.
- 4.6 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%.
- 4.7 Els Ajuntaments podran proposar pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors contigus o amb les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en aquest decret sempre que s'ajustin als objectius del mateix.
- 4.8 La Secretaria General de la Mobilitat pot admetre dimensions diferents a les fixades en aquest Decret si es justifica adequadament en la memòria del document urbanístic corresponent la impossibilitat física d'aplicar els paràmetres generals.
- 4.9 Els requeriments mínims no establerts en aquest Decret relatius a la supressió de barreres arquitectòniques, i als paràmetres per atendre les servituds de les persones amb mobilitat reduïda, nombre i dimensions d'aparcaments, accessibilitat a transports col·lectius,... s'ajustaran al que determinen el Decret 135/95, de 24 de març, codi d'accessibilitat i el Decret 241/1994, de 26 de juliol, sobre condicionants urbanístics i de protecció contra incendis en els edificis.

TÍTOL II. ELS ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Capítol I. Objecte i contingut

Article 5 - Objecte dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

- 5.1 D'acord amb el que estableix l'article 18.1 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçament 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.
- 5.2 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada també, valoren 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 satisfacció d'aquesta nova mobilitat generada.
- 5.3 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada hauran d'incloure l'avaluació i la viabilitat dels projectes des del punt de vista de la seguretat viària.

Article 6 - Contingut dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

- 6.1 Els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada que s'han d'incloure als plans territorials d'equipaments o de serveis han d'avaluar l'increment de mobilitat que representen les actuacions previstes en els àmbits territorials dels esmentats plans i la seva incidència sobre les xarxes generals de transport amb la inclusió de les possibles mesures correctores per al bon funcionament de la mobilitat.
- 6.2 Els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada que s'han d'incloure en 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:
- a) Avaluació de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.
 - b) Xarxa d'itineraris principals per a vianants, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent.
 - c) Xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent.
 - d) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent.
 - e) Xarxa d'itineraris per a bicicletes, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.
 - f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.
- 6.3 Els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada que s'han d'incloure en les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir la documentació següent:
- a) Avaluació de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a escala 1:5.000.
 - b) Xarxa d'itineraris principals per a vianants, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent. S'incorporarà la informació gràfica necessària, pendents, amplexos útils, etc... que determini el compliment d'aquest Decret i del Codi d'Accessibilitat de Catalunya.
 - c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície i de la implantació de les noves línies o perllongament de les existents, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent.
 - d) Xarxa d'itineraris per a bicicletes, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent i determinació de les reserves per aparcaments de bicicletes. S'incorporarà la informació gràfica necessària, pendents, amplexos útils, etc... que determini el compliment d'aquest Decret.
 - e) Xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles representada en el plànol de la xarxa viària del document urbanístic corresponent, determinació de les reserves per aparcaments de vehicles i anàlisi d'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 modificacions del Pla Local de Seguretat Viària a l'efecte d'ajustar-ho a la nova situació generada.
 - f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans, indicant les reserves d'espai

establertes en aquest Decret.

- g) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les reserves d'espai per càrrega i descàrrega de mercaderies d'acord amb l'article 13 d'aquest Decret.
- h) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació.

6.4 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars han d'incloure, a més dels que els hi corresponguin per aquest Decret si estan compreses en un planejament urbanístic, els aspectes següents :

- a) Distància a l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu: cal mesurar la distància, sobre la xarxa viària, entre la implantació singular i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu que , amb caràcter general, ha de ser inferior a 500 metres.

La infraestructura fixa pot ser existent o planificada per l'administració mitjançant un pla aprovat definitivament.

En el cas que no sigui possible ubicar la implantació singular en les proximitats d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu caldrà justificar-ho i sotmetre-ho a la conformitat de la Secretaria de la Mobilitat.

En qualsevol cas, cal que la implantació singular tingui al menys una parada de la xarxa de transport col·lectiu de superfície.

- b) Descripció de les xarxes existents: 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) Mobilitat actual: dades del trànsit que suporten 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.
- Xarxa ferroviària : nombre de trens i de viatgers per dia.
- Xarxes de bicicletes i vianants : fluxos d'usuaris per dia i en hores punta.
- Xarxa de transport públic: oferta, recorreguts i freqüències.

- d) Càlcul de la mobilitat generada: avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular indicant la distribució temporal al llarg del dia i en el seu cas dies punta al llarg de l'any, tant pel que fa a entrades com a sortides de la implantació.

- e) Reserva d'espai per a vianants al voltant de la implantació singular: aA partir de la generació de viatges en hora punta s'han de dimensionar els espais necessaris per absorbir el trànsit de vianants.

- f) Distribució de la mobilitat generada: estimació de l'origen i destí del trànsit generat per la implantació singular a partir d'estudis de mercat, enquestes, etcètera.

- g) Repartiment modal de la mobilitat generada: repartiment de la mobilitat generada entre els diferents sistemes de transport: a peu, en transport col·lectiu, en vehicle privat, en bicicleta, etcètera.

- h) 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) Milliores a les xarxes i mesures correctores: l'estudi ha de determinar clarament les mesures que hauran d'executar i finançar els promotors de la implantació singular:
 - Construcció de noves parades en sistemes d'infraestructura fixa i de transport públic de superfície.
 - Previsió de noves línies de transport públic o perllongament de les existents.
 - Urbanització i/o ampliació d'itineraris per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes.
 - Milliores 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 milliores i un cop dissenyades les milliores 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, indicant clarament les inversions en les xarxes viària, d'itineraris principals per a vianants, de transport col·lectiu i d'itineraris per a bicicletes i la comparació entre els nivells de servei a les diferents xarxes abans i després de l'entrada en servei de la implantació singular.

Capítol II. Metodologia

Article 7 - Determinació de la mobilitat generada.

- 7.1 Per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de fer una estimació del nombre de desplaçaments que genera 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 podran utilitzar valors inferiors als que es fixen a l'annex I d'aquest Decret.
- 7.2 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. En el mateix plànol s'ha de dibuixar les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (ferrocarril, metro, tramvia, autobús amb carril propi, funiculars, telefèrics, escales mecàniques i estacions d'autobusos interurbans) existents en el moment de redacció del pla i les infraestructures de transport col·lectiu previstes amb pla aprovat definitivament, identificant les estacions.

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. Els punts de màxima generació de mobilitat han de quedar connectats per aquestes xarxes.

Article 8 - La xarxa d'itineraris principals per a vianants

- 8.1 Els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, en la projecció de la qual cal donar-los prioritat sobre la resta de modes de transport.
- 8.2 Aquests itineraris principals han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu 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) Altres indrets anàlegs que es consideri adequat.
- 8.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha d'incorporar en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent.
- 8.4 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) 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.
 - b) en rambles i passejos centrals destinats a la circulació de 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 dels vianants.
- 8.5 Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de forma complementària amb la resta de voreres, doni una total accessibilitat al municipi per als vianants. Aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns a fi i efecte d'establir una xarxa que cobreixi tot el territori.
- 8.6 Els itineraris principals han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.
- 8.7 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.

Article 9 - Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

- 9.1 La xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, 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. Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin un nombre de desplaçaments molt elevat:
 - 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) Altres indrets anàlegs que es consideri adequat.
- 9.2 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu les parades de les línies s'han de situar de forma coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes.
- 9.3 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu d'un municipi s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns a fi i efecte d'establir una xarxa que cobreixi tot el territori.
- 9.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu les parades de les línies s'han de situar de forma que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres. En el cas que això no sigui possible caldrà la conformitat de la Secretaria de la Mobilitat.
- 9.5 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície s'ha de reflectir en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent. En aquest plànol ha de figurar també la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies o perllongament de les existents i totes les actuacions previstes.
- 9.6 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat dels vianants i dels ciclistes.
- 9.7 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus a partir de 20 circulacions 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 10 - Xarxa d'itineraris per a bicicletes

- 10.1 La xarxa d'itineraris per a bicicletes 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.
 - 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) Altres indrets anàlegs que es consideri adequat.
- 10.2 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa.
- 10.3 Els punts de generació de trànsit i els itineraris per a bicicletes s'han de reflectir en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent.
- 10.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes d'un municipi s'ha de coordinar amb la dels

municipis veïns a fi i efecte d'establir una xarxa que cobreixi tot el territori.

- 10.5 Els itineraris per a bicicletes han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.
- 10.6 Els plans urbanístics han de preveure places per aparcament de bicicletes, d'acord amb les reserves mínimes establertes a l'annex II d'aquest Decret.
- 10.7 Quan no es tracti d'un espai tancat, el nombre de places per aparcament de bicicletes exigides correspon al nombre de barres o dispositius que garanteixin un estacionament còmode i segur de la bicicleta.
- 10.8 Els edificis de nova planta s'han de projectar de manera que comptin amb espais fàcilment accessibles i coberts per a l'aparcament de les bicicletes, amb les reserves mínimes establertes a l'annex II d'aquest Decret.
- 10.9 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 3000 vehicles. En aquests casos, els itineraris per a bicicletes s'hauran de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.
- 10.10 Els itineraris de bicicletes que circulin per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles hauran de detallar en el plànol de la xarxa les mesures que garanteixin que els vehicles circularan com a màxim a aquesta velocitat.

Article 11 - Xarxa bàsica per a vehicles

- 11.1 La xarxa bàsica per a vehicles 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.
- 11.2 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i s'ha de reflectir en el plànol de xarxa viària del document urbanístic corresponent.
- 11.3 La xarxa bàsica per a vehicles d'un municipi s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns per tal de mantenir la continuïtat dels itineraris.
- 11.4 Els plans urbanístics han de preveure places per aparcament de vehicles, d'acord amb les reserves mínimes establertes a l'annex III d'aquest Decret.

Article 12 - Estacions de ferrocarrils i autobusos interurbans

- 12.1 L'emplaçament de les estacions d'autobusos interurbans s'ha de determinar, quan així resulti possible, a prop de les estacions ferroviàries, per facilitar la intermodalitat entre diferents sistemes de transport col·lectiu.
- 12.2 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 II d'aquest Decret.
 - c) Aparcament, fora de les andanes, d'autobusos en espera. L'espai destinat a aquesta

funció ha d'estar en funció en funció del volum de serveis d'autobús i de la previsió futura.

- 12.3 A l'entorn proper de les estacions de ferrocarril s'ha de reservar també espai per l'aparcament de vehicles privats a motor amb les proporcions mínimes establertes a l'annex III d'aquest decret.
- 12.4 Les estacions situades a les zones centrals de la població i ben comunicades per transport públic podran reduir les reserves que s'indiquen en aquest article previ informe de la Secretaria per a la Mobilitat.
- 12.5 Pel que fa a les places reservades per a discapacitats s'observarà l'establert al decret 135/1995 Codi d'Accessibilitat de Catalunya

Article 13 - Càrrega i descàrrega de mercaderies

- 13.1 A fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, 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. Aquesta reserva mínima d'espai no serà d'obligat compliment per a aquelles activitats comercials, que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.
- 13.2 Els comerços de més de 1.300 m2 de superfície de venda 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. Cada 1.300 m2 addicionals de superfície de venda, o fracció, cal augmentar en 1 el nombre de molls o espais de càrrega i descàrrega. S'exceptuen d'aquesta obligació els edificis existents que per les seves característiques arquitectòniques i de situació urbana no es puguin adaptar.
- 13.3 Per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans els plans urbanístics han de realitzar les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies, de forma permanent o amb un règim horari :
 - a) ús comercial : 1 plaça per cada 1.000 m2 de superfície de venda
 - b) ús d'oficines : 1 plaça per cada 2.000 m2 de sostre

Article 14 - Finançament

- 14.1 D'acord amb l'establert als articles 44 i 45 de la llei d'Urbanisme, el promotor restarà obligat a costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació d'automòbils i transport públic o el reforçament de les mateixes quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.
- 14.2 D'acord amb el que estableix l'article 18.5 de la Llei de Mobilitat, les obres de infraestructura relatives al transport públic de superfície, aniran a càrrec del promotor, així com l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex IV d'aquest decret.

Article 15 - Implantacions singulars

- 15.1 Les implantacions singulars han de connectar-se a les xarxes d'itineraris principals per a vianants, viària, d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i d'itineraris per a bicicletes.
- 15.2 En el cas que el nou pla d'ordenació urbanística municipal o el pla derivat corresponent no contempli el pas d'aquestes xarxes per les implantacions singulars, caldrà modificar-lo perquè ho faci. Les despeses originades per aquesta modificació aniran a càrrec del promotor.
- 15.3 Els promotors d'una implantació singular estan obligats a assumir, el cost de la urbanització de la prolongació d'aquestes xarxes des d'on estiguin urbanitzades fins la implantació singular. Com a mínim s'ha de garantir la continuïtat de totes elles fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins el centre del nucli urbà.
- 15.4 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 dels promotors de la implantació singular.

Capítol III. Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 16 - Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials d'equipaments o de serveis.

- 16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials d'equipaments o de serveis s'han de tramitar conjuntament amb el pla corresponent.
- 16.2 En el cas que el pla territorial territorial d'equipaments o de serveis estigui dins l'àmbit d'actuació d'una autoritat territorial de la mobilitat constituïda legalment, o d'un ens local supramunicipal amb competències en matèria de transport, el pla ha de ser sotmès al seu informe pel que fa a l'avaluació de la mobilitat generada, d'acord amb l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat. En el cas d'inexistència d'aquesta autoritat, l'informe anirà a càrrec de la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, s'ha de considerar favorable.

Article 17 - Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada en el planejament urbanístic

- 17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en el planejament urbanístic formen part del pla urbanístic corresponent i, per tant, s'han de tramitar conjuntament amb el pla urbanístic. En conseqüència l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada en el planejament urbanístic s'ha de sotmetre a informació pública conjuntament amb el pla urbanístic i durant el mateix període de temps.
- 17.2 Simultàniament al tràmit d'informació pública, en el cas que el pla urbanístic estigui dins l'àmbit d'actuació d'una autoritat territorial de la mobilitat constituïda legalment, o d'un ens local supramunicipal amb competències en matèria de transport, el pla urbanístic ha de ser sotmès al seu informe pel que fa a l'avaluació de la mobilitat generada,

d'acord amb l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat. En el cas d'inexistència d'aquest autoritat, l'informe anirà a càrrec de la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, s'ha de considerar favorable.

Article 18 - Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars

- 18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars s'han de tramitar conjuntament amb el projecte de la implantació a que facin referència.
- 18.2 En el cas que el projecte de la implantació singular es correspongui amb un pla especial urbanístic, és a dir, que el pla especial urbanístic faci referència única i exclusivament a la implantació singular, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular es tramitarà d'acord amb el procediment que s'estableix a l'article 17 d'aquest Decret.
- 18.3 En el cas que el projecte de la implantació singular afecti a zones urbanes consolidades o amb el pla urbanístic corresponent desenvolupat, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular es tramitarà prèviament a l'aprovació del projecte o atorgament de la llicència. Si l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular ja s'ha incorporat en l'elaboració del pla especial urbanístic corresponent, podrà ser substituït per una certificació emesa per l'òrgan competent del Departament de Política Territorial i Obres Públiques en el que es deixarà constància de que la mobilitat generada per la implantació singular ja ha estat objecte d'estudi durant la tramitació del Pla Especial.
- 18.4 En el cas que el projecte de la implantació singular, en raó de la seva tramitació, s'hagi de sotmetre a informació pública, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular se sotmetrà a informació pública conjuntament amb el projecte de la implantació i durant el mateix període de temps.
- 18.5 Simultàniament al tràmit d'informació pública, en el cas que el projecte de la implantació singular estigui dins l'àmbit d'actuació d'una autoritat territorial de la mobilitat constituïda legalment d'acord amb l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat, o d'un ens local supramunicipal amb competències en matèria de transport, el projecte de la implantació singular serà sotmès, per part de l'òrgan competent per l'aprovació definitiva del projecte de la implantació singular, al seu informe pel que fa a l'avaluació de la mobilitat generada, que l'haurà d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, s'ha de considerar favorable. En el cas d'inexistència d'aquest autoritat, l'informe anirà a càrrec de la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

Disposicions Addicionals

Primera

Les prescripcions que es contenen en aquest Decret s'han d'entendre fixades sense perjudici que altres disposicions sectorials, especialment en matèria urbanística, puguin establir uns estàndards més exigents, per la delimitació dels àmbits de la mobilitat.

Segona

En el cas d'actuacions en sol urbà no consolidat que prevegin nous usos residencials superiors a 250 habitatges, s'hauran de complir els paràmetres de planificació previstos en l'article 4 d'aquest decret.

Disposicions Finals

Primera

Es faculta el conseller o consellera del Departament de Política Territorial i Obres Públiques per adoptar les mesures necessàries per al desenvolupament i l'execució d'aquest Decret.

Segona

Aquest Decret entrarà en vigor l'endemà de la seva publicació al Diari Oficial de Generalitat de Catalunya.

ANNEX I. 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:

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/ml de platja

ANNEX II. APARCAMENT DE BICICLETES

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes en funció de les activitats i usos del sòl:.

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes	
Ús d'habitatge	máx de { 1 plaça/habitatge 1 plaça/100m 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

ANNEX III. 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 de mín 4,5 x 2,2m ²)	Motocicletes
Ús d'habitatge	máx de { 1 plaça/habitatge 1 plaça/100m ² sostre o fracció	-
Estacions de ferrocarril	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

ANNEX IV. 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 RECORREGUTS DIARIÀMENT ESTABLINT 6 CIRCULACIONS MÍNIMES A CADA PARADA

p = PREU UNITARI DEL KM DE RECORREGUT

El preu unitari del Km de recorregut pel transport públic de superfície en euros s'obté de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins 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 (€). Any 2004.		
Transport urbà	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	4,72
	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,41
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,63
Transport interurbà		1,98