



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana 'Camí Ral (SMU 14)

Municipi d'Esparreguera
Comarca del Baix Llobregat

Sol·licitant: Ajuntament d'Esparreguera

Promotor: BCN SL

Redactor de l'EAMG: Joan A. Paez i Berga

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i 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 de Millora Urbana del Camí Ral (SMU 14)

1. Antecedents

El Pla de Millora Urbana del Camí Ral, dins el terme municipal d'Esparreguera, es formula per iniciativa privada de tots els propietaris de l'àmbit per a possibilitar una nova zona residencial. L'SMU 14 fou aprovat inicialment per la Junta de Govern Local de l'Ajuntament d'Esparreguera en data 17 de maig de 2007, contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe.

La delimitació de l'SMU 14 té per finalitat, d'acord amb la fitxa normativa del POUM, completar i equipar el barri font en relació amb l'autovia. En la memòria del POUM s'indica que aquest sector, junt amb l'SMU 05, l'SMU 06, l'SMU 07 i l'SMU 13 ha de completar la vila pel sud, transformant els usos industrials existents per residencials i terciaris i contribuint a millorar la dotació d'espais lliures i equipaments, així com la previsió d'habitatge de protecció pública a tota aquesta àrea i, concretament, l'SMU 14 ha de millorar les connexions i dotacions del barri font.

La delimitació del Sector, amb una superfície de 11.891,97 m² i amb un desnivell de 7m, té una edificabilitat bruta de 0,60 m² st/m², que s'ha de concretar en zona 6b (ordenació de volums, plurihabitatge) pel que fa a 3.343,5 m² i en zona 2a (residencial formant illa tancada) pel que fa a 2.589 m². Es preveu una densitat màxima de 79 habitatges.

La població d'Esparreguera és de 20.740 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana del Camí Ral als continguts de la llei de la



mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 7.119 m² de sostre residencial, que suposaran 79 habitatges nous
- La nova activitat d'equipaments esportius, de 3.600 m² de sòl.
- Es destinen 601 m² de sostre a ús comercial.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'estudi de mobilitat del pla estima en **1.912 desplaçaments** que es generaran al sector, **956 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el decret i segons l'estudi de mobilitat (darrera columna).

SMU 14	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Núm. habitatges	Viatges generats habitatge (Decret)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		7.119	79	553	712	711
terciari - comerç		601			301	301
equipaments	3.600	4.320			864	900
TOTAL	11.892	12.040	79	553	1.876	1.912

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector és **711 viatges/dia**.

El sostre comercial previst, considerant el rati que planteja el decret (50 viatges/100 m² de sostre) pot generar una mobilitat de **301 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els **equipaments**, aplicant un rati de 20 viatges per cada 100 m² de sostre, és d'uns **900 viatges/dia**.

Es fa una hipòtesi de repartiment modal a partir de les dades de l'EMO 2001 existents a l'Idescat. S'estima que el 20% són desplaçaments a peu, i 1.275 viatges dels nous generats es realitzen en vehicle motoritzat.

4. Mobilitat en vehicle privat

No s'analitza la xarxa bàsica principal d'accés al Camí Ral ni l'estat actual de la mobilitat en vehicle privat al municipi.



5. Xarxa de transport públic

L'estudi inclou els horaris de la xarxa de transport públic actual a la zona del PMU, encara que no els descriu, i explica que les parades de bus urbà i interurbà se situen a un màxim de 350m de l'àmbit d'estudi. No concreta la distància fins a l'Aeri, ni les possibilitats de connexió amb aquest i els FGC.

6. Mobilitat a peu

No es descriu l'estat actual de la mobilitat a peu.

7. Mobilitat en bicicleta

No es descriu l'estat actual de la mobilitat en bicicleta.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no descriu la incidència de la mobilitat generada. Tanmateix, des del present informe es considera que aquesta no ha de ser prou significativa per afectar l'estat actual de les xarxes de mobilitat.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el desenvolupament preveu un total de 79 habitatges. Utilitzant els valors de l'annex II i III del decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim els valors que es presenten a la taula següent,

SMU 14	Aparcaments bicicletes / habitatge	Aparcament bicicletes / segons m ²	Aparcament bicicletes / segons pl. aforament	Total aparcaments bicicleta	Aparcaments turismes / habitatge	Aparcament turismes / segons m ² sostre hab	Total aparcaments turisme (habitatge)	Aparcaments motocicletes / habitatge	Aparcament motocicletes / segons m ² sostre hab.	Total aparcaments motocicleta (habitatge)
residencial	158	142		158	79	71	79	40	36	40
terciari - comerç		6		6						
equipament esportiu (450 pl.)			23	23						
TOTAL				187			79			40

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi proposa una oferta superior a la proposada pel decret, seguint les indicacions del POUM de municipi (1,5 places per habitatge: **119 places**; i una plaça per cada 120 m² de superfície comercial).

D'igual manera, cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública. En aquest cas l'estudi coincideix amb els ratis proposats pel decret. Cal reservar en total **187 places per a bicicletes** (158 per ús habitatge, 6 per usos comercials i 23 per a l'equipament esportiu).

Des del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis.



10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Sí que s'incideix en què cal reservar una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 1.000 m² de superfície de venda o per cada 8 establiments. El sector compta amb 601 m² de sostre destinat a comerç, però tot i així l'estudi proposa fer aquesta reserva, i mostra la localització sobre plànol.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi no proposa cap nova actuació, ja que es considera que la xarxa actual ja dona servei al sector.

Des de la redacció del present informe es recomana que a l'hora de redactar els projectes constructius es garanteixin uns recorreguts segurs i confortables per als vianants fins a les parades de transport públic, tenint present els direccionaments per a invidents, l'alçada de la plataforma d'espera per als autobusos i els factors de seguretat com enllumenat i visibilitat de l'espai a la nit.

Xarxa bàsica per a vehicles

S'assenyala com a xarxa bàsica el vial paral·lel a l'A-2 (al Sud de l'àmbit), i el Camí Ral, tant per connectar amb el nucli urbà com amb la zona industrial i l'A-2.

Segons les dades de mobilitat actual (Idescat) s'estima que es generaran diàriament 1.275 viatges en vehicle motoritzat. D'aquests, el 90% es concentra entre les 6h i les 20h, i el 50% a les hores punta (7-9h i 17-19h). Per tant en **hora punta** s'espera que el sector generi 159 viatges (12,5% de la generació total), dels quals un 80% es distribuïran pel Camí Ral, entre els dos carrils (64 viatges per carril). Per tant la càrrega generada resulta molt baixa.

El càlcul de l'aparcament de vehicles és correcte (supera els requeriments del decret) i respon a les necessitats del sector. També es proposa localització de l'aparcament per a turismes i motocicletes a la via pública, i es mostra sobre plànol.

No es fa cap proposta concreta d'actuació.

Xarxa de vianants

Es mostra sobre plànol les propostes referents a la mobilitat a peu, un itinerari que inclou la perllongació del C/ Pau Font i el nou vial interior que connecta fins al Camí Ral.



No es fa cap proposta concreta d'actuació.

Xarxa de carrils bicicleta

Es proposa que la xarxa per a bicicleta sigui compartida amb la de vianants i fins al vial de tancament del nícli urbà amb l'A-2.

No es fa cap proposta concreta d'actuació.

12. Proposta de finançament

Es conclou que no hi ha costos generats ja que no hi ha noves infraestructures ni serveis a finançar.

13. Conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana del Camí Ral (SMU 14), dins el terme municipal d'Esparreguera, compleix en bona part els aspectes formals que planteja el decret 344/2006, encara que es fa pal·lesa la manca de concreció de les propostes necessàries per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat.

Tenint en compte el compliment dels requeriments formals del decret, i un impacte poc significatiu de la mobilitat generada, s'emet **informe favorable condicionat** pel que fa al seu contingut i propostes.

Per tal que l'informe sigui favorable sense reserves, cal incorporar a l'estudi:

- Descripció bàsica de l'estat actual de les diferents xarxes de mobilitat a l'entorn de l'àmbit d'actuació,
- Definició dels pendents dels vials del nou sector, per tal d'assegurar l'accessibilitat universal,
- Descripció dels itineraris de connexió a peu i en bicicleta proposades entre el sector i els principals indrets atractors de mobilitat propers (parades autobús, parada Aeri-FGC, equipaments escolars -CEIP i IES de la zona de la Creu-, etc.)
- Major concreció de les propostes viàries dins del sector (què implica un 'carrer de convivència', com es distribueix l'espai als carrers -amplades voreres, existència d'arbrat, etc-, per on es té previst que hi circulin les bicicletes (vorera o calçada)
- L'obligatorietat de reservar el 10% del sostre comercial per a magatzem,
- L'informe del departament de mobilitat de l'Ajuntament d'Esparreguera, pel que fa a l'estudi de mobilitat generada o alternativament al document urbanístic.



Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

En qualsevol cas, s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 25 de juny de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic