



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGOUM al sector ampliació de les Ginesteres (Ginesteres II) de Collbató

Municipi de Collbató
Sol·licitant: Ajuntament de Collbató
Promotors: Ajuntament de collbató
Redactors de l'EAMG: AIM

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 de la Modificació puntual del PGOUM al sector ampliació de les Ginesteres (Ginesteres II) de Collbató

1. Antecedents

La Modificació puntual del Pla General d'Ordenació al sector ampliació de les Ginesteres (Ginesteres II) de Collbató va ser aprovada inicialment el 3 de maig de 2007 i es formula per tal d'aconseguir sòl industrial per al municipi.

Amb el document de l'aprovació inicial hi constava un primer document relatiu a la mobilitat generada del sector del qual es va demanar la seva compleció. El document que s'informa respon a la petició formulada per l'ATM.

L'àmbit de l'actuació ocupa una superfície de 209.599 m² i es localitza a l'extrem sud est del municipi, tocant a l'actual zona industrial de les Ginesteres.

Es destaca que la infraestructura viària adjacent, autovia A-2, esdevé en l'actualitat una barrera física, per la qual cosa caldrà tractar acuradament la mobilitat de connexió amb el municipi.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGOUM al sector ampliació de les Ginesteres (Ginesteres II) de Collbató 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:

- 85.397 m² de sòl industrial



- 11.881, destinat a equipaments comunitaris,
- Una zona verda amb una superfície total de 63.571 m²

La resta de superfície correspon a vialitat, sistema hidràulic i una masia existent.

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 de la modificació puntual estima un total de **11.188 desplaçaments/dia**. L'estudi proposa, però, fer l'anàlisi de capacitats tenint present que els espais verds no coincidiran durant el dia amb la resta d'usos, de manera que proposa de cara als dimensionaments de viaris i de transport públic considerar la xifra de **8.645 desplaçaments/dia**. Els criteris proposats pel redactor de l'estudi es consideren correctes.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratios que indica el Decret i continguda a l'Estudi de mobilitat.

Zones i sistemes	Superfície parcel·la (m ²)	Coef. edific. bruta	Sostre edificable total (m ²)	Ús	Rati viatges generats diaris (segons Decret 344/2006)	Viatges diaris generats (Decret 344/2006)	Viatges diaris generats (estimació)
Parcel·la A	16.936	1,68	28.380	Industrial	5 viatges/100m2 sostre	1.419	1.419
Parcel·la B	11.098	1,33	14.775	Industrial	5 viatges/100m2 sostre	739	739
Parcel·la C	5.095	1,07	5.475	Industrial	5 viatges/100m2 sostre	274	274
Parcel·la D	10.444	1,41	14.700	Industrial	5 viatges/100m2 sostre	735	735
Parcel·la E	23.464	1,64	38.475	Industrial	5 viatges/100m2 sostre	1.924	1.924
Parcel·la F	4.625	0,53	2.470	Industrial	5 viatges/100m2 sostre	124	124
Parcel·la G	9.594	0,65	6.260	Industrial	5 viatges/100m2 sostre	313	313
Parcel·la H	4.141	0,51	2.128	Industrial	5 viatges/100m2 sostre	106	106
Equipaments públics	11.881	1,00	11.881	Equipament	20 viatges/100m2 sostre	2.376	2.376
Zona verda	63.571			Zona verda	5 viatges/100m2 sòl	3.179	636
Masia existent	5.506					-	-
Espais viaris	35.222					-	-
Sistema hidràulic	8.020					-	-
TOTAL modificació PGOU	209.599		124.544			11.188	8.645

De cara a la resta de consideracions de l'espai destinat a zona verda, aplicant els ratios del Decret, s'aplicarà una mobilitat d'uns **3.179 viatges/dia**.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat de l'EMO 2001 per a Collbató: el 30% dels desplaçaments interns són a peu i el 61% en vehicle privat motoritzat. En desplaçaments externs el transport públic representa un 14% mentre que el vehicle privat representa un 84%.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària de l'entorn de l'actuació, bàsicament és l'A-2, però no incorpora les intensitats viàries ni de la via, ni dels diferents accessos, ni l'impacte de la mobilitat que genera el sector sobre els mateixos.



Caldrà que en el moment de redactar el planejament derivat es descrigui amb major detall l'impacte de l'ampliació sobre els vials d'accés, tant el lateral Sud de l'autovia com la B-112 i també les sortides 576 i 576 A de l'autovia.

5. Mobilitat en transport públic

L'estudi detalla la xarxa de transport públic existent a l'entorn del sector:

- 2 línies d'autobús urbanes amb 8 expedicions diàries en feiner.
- 5 línies interurbanes, les més importants són Barcelona –Igalda amb 36 expedicions cap a Igalada i 31 cap a Barcelona i Martorell – el Bruc amb 17 expedicions per sentit.
- No té estació de ferrocarril. La més propera és la d'Olesa de Montserrat d'FGC.

6. Mobilitat a peu

La urbanització dispersa del municipi no ajuda al foment del caminar. L'accés al nou sector a peu és actualment força insegur tant des de l'avinguda Nostra Senyora de Núria com des del túnel de la B-112.

Analitza l'accés des de les parades d'autobús i conclou que és força deficient.

En qualsevol cas, els itineraris hauran de complir el codi d'accessibilitat.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi precisa que a Collbató no existeix cap xarxa de carrils bicicleta. A més l'orografia del propi municipi dificulta l'ús d'aquest mode de transport.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza el càlcul de la mobilitat del sector però no aporta el nombre de vehicles que suposarà.

Respecte dels desplaçaments en cotxe, no s'estimen els índexs d'ocupació.

Caldrà que en el moment de redactar el planejament derivat es descrigui amb major precisió el nombre de vehicles que generarà el nou sector i se'n derivi una conclusió de l'estudi pel que fa a si el trànsit generat pel desenvolupament urbanístic causarà o no algun punt de congestió a la xarxa viària.



9. Estimació de la demanda d'aparcament

Utilitzant els valors del l'annex II del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta l'estudi presenta els valors següents:

Zones i sistemes	Superfície parcel·la (m²)	Coef. edific. bruta	Sostre edificable total (m²)	Ús	Rati reserva mín aparcament bici (segons Decret 344/2006)	Places P bici (Decret 344/2006)	Places P bici (estimació)
Parcel·la A	16.936	1,68	28.380	Industrial	1 plaça/100m2 sostre	284	284
Parcel·la B	11.098	1,33	14.775	Industrial	1 plaça/100m2 sostre	148	148
Parcel·la C	5.095	1,07	5.475	Industrial	1 plaça/100m2 sostre	55	55
Parcel·la D	10.444	1,41	14.700	Industrial	1 plaça/100m2 sostre	147	147
Parcel·la E	23.464	1,64	38.475	Industrial	1 plaça/100m2 sostre	385	385
Parcel·la F	4.625	0,53	2.470	Industrial	1 plaça/100m2 sostre	25	25
Parcel·la G	9.594	0,65	6.260	Industrial	1 plaça/100m2 sostre	63	63
Parcel·la H	4.141	0,51	2.128	Industrial	1 plaça/100m2 sostre	21	21
Equipaments públics	11.881	1,00	11.881	Equipament	1 plaça/100m2 sostre	119	119
Zona verda	63.571			Zona verda	1 plaça/100m2 sòl	636	127
Masia existent	5.506						
Espais viaris	35.222					-	-
Sistema hidràulic	8.020					-	-
TOTAL modificació PGOU	209.599		124.544			1.881	1.373

L'estudi proposa espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos industrials. En concret, cal reservar en total **1.127 places per a bicicletes**.

Respecte les places d'aparcament per a bicicletes destinades a la **zona verda** (636) es poden situar a la mateixa zona verda. L'estudi proposa en primera fase col·locar-ne 127. (S'accepta considerar valors inferiors als previstos pel Decret, en funció de la tipologia dels espais verds). Tot i això, cal preveure que siguin ampliables en un futur.

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret no proposa cap valor per a les zones industrials. Tot i això fóra bo que en el moment de redactar el planejament derivat, l'estudi en faci una proposta per als redactors del planejament.

En relació als **aparcaments per a motocicletes**, el Decret no proposa cap valor, però es recomana que en el moment de redactar el planejament derivat es tingui present aquest vehicle.

10. Directrius referents a la planificació

L'estudi esmenta les directrius del Decret contingudes en el seu article 18.



11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi proposa allargar la línia de bus urbà fins al sector i millorar les connexions amb les parades. Totes les propostes es consideren correctes. Es troba a faltar l'anàlisi de l'espai entre la parada i l'itinerari de vianants.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa la millora de les connexions i alhora pacificar la xarxa secundària de carrers, de cara a una millor circulació de la bicicleta.

Es troba a faltar una anàlisi de capacitat dels accessos que caldrà incorporar amb el planejament derivat i una millor representació gràfica de les seccions dels carrers que el propi estudi recomana.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa la xarxa connectora del sector amb el municipi de Collbató. Les apreciacions que es fan són correctes.

Xarxa de carrils bicicleta

Tot i la dificultat d'assolir un ús de la bicicleta important, l'estudi proposa la xarxa connectora del sector amb el municipi de Collbató. Les apreciacions que es fan són correctes.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual de/* PGOUM al sector ampliació de les Ginesteres (Ginesteres II) de Collbató conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al seu contingut i propostes.

Tanmateix es fan unes consideracions de cara al planejament derivat que s'hauran d'incorporar:

- Una millor precisió en els aspectes de capacitat dels accessos al sector
- Una informació gràfica de les seccions dels carrers més detallada que permeti comprovar les recomanacions que fa el propi estudi.
- Un major detall en les especificacions dels **indicadors de gènere** que constatin els diferents patrons de mobilitat.



Quan es procedeixi a la redacció del planejament derivat caldrà incorporar 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.

Barcelona, 21 de febrer de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic