

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector 'Les Roques'

**Municipi de Sant Esteve
Sesrovires**

Sol·licitant: Ajuntament de Sant Esteve Sesrovires

Promotor: COLREN,SLU

Redactor de l'EAMG: Mileto Consultors Urbanistes S.L.P.

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 *Pla Parcial Urbanístic del sector 'Les Roques'* a Sant Esteve Sesrovires.

1. Antecedents

El POUM de Sant Esteve Sesrovires data de l'any 1990. L'any 2005 es va aprovar una modificació d'aquest, amb objectius de transformar usos industrials de l'eixample sud en residencials. El Pla Parcial del sector 'Les Roques' és el resultat d'aquesta modificació del POUM.

En data 1 d'agost l'ATM va emetre informe favorable condicionat al l'EAMG del sector. En data 24 de gener de 2012 s'ha rebut un nou EAMG que vol atendre les condicions imposades per l'ATM.

L'àmbit de l'actuació ocupa una superfície total de 139.682 m², delimitada pel torrent del Llop, el carrer Martorell i el camí del Cementiri. El sector es troba en contacte amb el sòl urbà consolidat i en una posició molt central respecte del nucli històric de la vila.

Les dimensions del sector són d'uns 250m x 580m.

L'ús dels terrenys objecte del planejament és fins ara industrial: s'hi allotgen les indústries Chupa Chups i Plantenvas.

Segons la memòria d'ordenació, el relleu del terreny és suau i adequat al desplegament de l'eixample residencial al sud de la població.

La població de Sant Esteve Sesrovires l'any 2007 és d'uns 6.700 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Pla Parcial Urbanístic del sector 'Les Roques'*, 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 àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 94.889 m² de sostre destinat a un ús residencial que inclou 949 habitatges,
- Un sostre de 7.164 m² destinat a usos comercials,
- Una superfície de 20.410 m² destinada a equipaments,
- Uns espais lliures de 40.820 m²
- Una superfície de 27.425 m² destinada a vialitat.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat estima un total de **14.324 desplaçaments/dia** en dia feiner, 6.100 per sentit.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb un resultat inferior per part de l'estudi de mobilitat.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats	viatges generats (EAMG)
residencial	51.026,89	94.889,48	949	6.643	9.489	6.643
comercial		7.164,30			3.582	3.582
equip. sanitaris	16.375,00	2.117,00			423	423
equip. docents	4.234,00	8.187,00			1.637	1.634
zona verda	40.820,00				2.041	2.041
Vialitat	27.425,00					
TOTAL	139.880,89	112.357,78	949	6.643	17.173	14.324

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **6.643 viatges/dia** segons l'estudi de mobilitat i aplicant les ràtios referents a 7 viatges/habitatge i 3 viatges/habitant.

Quant als **usos comercials**, aplicant la ràtio proposada al Decret (50 viatges/100m²), la mobilitat generada és d'uns **3.582 viatges/dia**.

L'**equipament docent** pot generar prop de **1.634 viatges/dia** aplicant les ràtios del Decret per a un equipament d'aquest tipus.

El volum estimat de viatges que pot generar l'**equipament sanitari** és d'uns **423 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **2.041 viatges/dia**.

L'estudi considera incorpora la distribució modal de Sant Esteve Sesrovires, en base a l'EMO 2001 disponible a l'Idescat:

	Quota modal
Vehicle privat	78,0%
TPC	12,0%
Altres	10,0%

I per al conjunt del sector manté les pautes de la mobilitat obligada resultant de l'EMO 2001 quant als viatges generats per usos residencials, quant a la resta d'usos pren els valors que es mostren a la taula següent:

Repartiment modal proposat	A PEU i BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal RESIDENCIAL	10,0%	12,0%	78,0%	
Viatges / dia feiner ÚS RESIDENCIAL	664	797	5.182	6.643
% quota modal COMERCIAL	65,0%	5,0%	30,0%	
Viatges / dia feiner ÚS COMERCIAL	2.328	179	1.075	3.582
% quota modal ESCOLAR	85,0%	5,0%	10,0%	
Viatges / dia feiner ÚS ESCOLAR	1.389	82	163	1.634
% quota modal SANITARI	75,0%	5,0%	20,0%	
Viatges / dia feiner ÚS SANITARI	318	21	85	423
% quota modal Espai verds	95,0%	0,0%	5,0%	
Viatges / dia feiner ESPAIS VERDS	1.939	0	102	2.041
	6.638	1.079	6.606	14.324

Es considera correcta la proposta de distribució modal presentada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés des de les autopistes AP-7 i AP-2, mitjançant la C-224 i el tram de la BV-2293. La xarxa interna és majoritàriament de sentit únic, i segons esmenta l'estudi es detecten situacions de 'major afluència'.

No es concreten dades d'IMD.

Recomanació 1

Es considera necessari que es calculi l'impacte de la nova mobilitat e hora punta, sobre tot en les interseccions que es proposen. Si aquest valor ja està

calculat en el Pla Parcial caldria esmentar-ho en l'estudi. El projecte d'urbanització hauria d tenir especial cura en aquest punt.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic existent a l'àmbit d'estudi, que inclou:

- línia d'FGC, que comunica Igualada amb Martorell i Barcelona, amb una freqüència de 30 minuts. L'estació se situa a 800m del centre del sector 'Les Roques'.
- servei d'autobús T-BUS, que comunica el nucli urbà de Sant Esteve Sesrovires amb les urbanitzacions, Masquefa i Martorell. Aquest servei funciona de dilluns a divendres amb 11 expedicions (aproximadament una cada 60 minuts)

Es mostra un plànol on es visualitza l'itinerari de la línia T-BUS i on se situen les parades.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca les facilitats de desplaçar-se a peu dins del nucli urbà de Sant Esteve Sesrovires, a causa de les distàncies curtes (inferiors a 600m) entre els punts d'interès.

La descripció de l'estat de les xarxes existents per a vianants i bicicletes hauria de ser més detallada.

Recomanació 2

És important garantir que es xarxes estan ben connectades per a garantir la seva utilització. De nou el projecte d'urbanització hauria de fer aquesta tasca.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi assumeix que la mobilitat motoritzada serà absorbida sense problemes per la xarxa viària proposada, donat que amb l'actuació es milloren notablement els accessos al municipi i la seva capacitat.

Quant a si l'oferta existent de transport públic pot absorbir la nova mobilitat generada, l'estudi esmenta que la mobilitat en transport públic serà d'uns 800 viatges/dia i que aquests viatges seran absorbits pel servei d'FGC. Tanmateix segons les dades aportades la nova mobilitat en transport públic serà de 1.068 viatges/dia (534 per sentit), i des de la redacció del present informe es creu convenient aportar dades

també quant al servei de T-BUS, donat que ofereix un servei complementari al d'FGC i que pot servir per apropar els habitants del sector a l'estació.

Recomanació 3

A l'estudi no queda clar si l'actual xarxa té capacitat en les hores punta de rebre els passatgers que es calculen a l'EAMG. Tot i que es preveu un finançament per a l'allargament és necessari que quan es posi el servei en funcionament es prevegi aquesta possible incidència.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	51.026,89	94.889,48	949	1.898	1424	475
comercial		7.164,30		72		
equip. sanitaris		16.375,00		21		
equip. docents		4.234,00		409		
zona verda		40.820,00		408		
Vialitat	27.425,00					
TOTAL	139.880,89	112.357,78	949	2.808	1424	475

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **949 places, una per a cada habitatge** o per cada 100m² de sostre. Tanmateix la normativa del planejament té un dimensionament propi quant a places d'aparcament (cada 60m², 1,5 places, o per habitatge 1,5 places). Per tant es disposarà de **1.424 places per a turismes** fora de la via pública.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **475 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge. Per altra banda cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per garantir que aquestes aparquen en tot moment fora de les voreres.

Quant a als **equipaments sanitari i educatiu**, l'estudi reservar **200 places** de turismes. Es recomana que alguna de les places de turisme es facilitin per a les motos.

Pel que fa a les **activitats comercials** l'estudi habilita **400 places en la via pública**. De nou es recomana que alguna de les places de turisme es facilitin per a les motos

Tal i com indica l'estudi cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **1.898 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 949 habitatges). Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe. **L'estudi proposa 2.847, xifra molt superior a la que indica el Decret.**

Quant als usos per als equipaments, l'estudi de mobilitat especifica habilitar **200 places d'aparcament de bicicletes que es recomana es reparteixin també amb l'activitat comercial en aquest cas** localitzades a la via pública i als accessos als establiments.

Per als **espais lliures, l'estudi proposa 409 places. Es recomana** disposar inicialment d'un **centenar de places** distribuïdes arreu del sector, amb el compromís d'ampliar-les en cas que la demanda així ho requereixi.

9. 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.

Tot i això fa la previsió de la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç (el sector objecte d'estudi compta amb 7.164 m² de sostre destinat a activitats comercials). Així, serà necessari localitzar 7 places destinades a C/D, al voltant dels carrers del sector.

L'estudi de mobilitat proposa **10 places destinades a C/D**, que segons indica l'Ajuntament haurà de materialitzar en el moment de senyalitzar els trams de carrer ja urbanitzats.

10. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

Es proposa allargar la xarxa de transport públic en un recorregut de 600m i la localització de dos noves parades.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi exposa que amb la implementació del pla parcial de Les Roques es crea una nova infraestructura viària que ha de permetre en el futur la diversificació del trànsit local que arriba a la població via BV-2293 i via Can Amat i Abrera. De fet el sector inclou una connexió de 'ronda sud', per evitar el pas per la BV-2293 per l'interior del

nucli. L'estudi esmenta que *amb les actuacions previstes desapareixerà qualsevol circumstància de congestió, tot i la consolidació dels 950 habitatges.*

Sobre plànol s'observa la distribució d'espai dels vials. Els carrers interiors entre edificacions seran de plataforma única, amb una amplada de 10m, per permetre cohabitació de vianants, bicicletes i vehicles motoritzats. La resta de vials disposen d'una calçada de 6m. Es configuren 3 noves rotondes distribuïdores i un viaducte (segons el plànol sembla un túnel, per donar continuïtat a la zona verda) damunt el torrent de Ca n'Estela.

Xarxa de vianants i bicicleta

A totes les vies del sector l'espai de vorera és com a mínim de 2m (generalment de 3m, en algun tram de 6m).

La xarxa viària serà de plataforma única en alguns carrers interns del sector. Per la resta de vialitat del sector, exceptuant el vial de ronda, es concreta que la velocitat màxima permesa serà de 30 km/h, permetent la cohabitació de bicicletes i vehicles motoritzats.

11. Indicadors de gènere

L'estudi exposa que el fet de tractar-se d'un desenvolupament residencial amb oferta adreçada a *un territori obertament metropolità (...), els perfils dels residents tendirà a l'equilibri en la capacitat d'utilitzar els vehicles a motor.* Per tant s'assumeix que no hi haurà diferències de gènere quant a l'accés al vehicle privat.

Tot i així, s'expliciten tres punts per no discriminar la població per raons de gènere:

- recorreguts a peu amb distàncies assequibles a totes les edats
- seguretat en els itineraris per a vianants
- integració dels usos comercials i de serveis en l'estructura dels teixits urbans

12. Proposta de finançament

L'estudi de mobilitat fa una proposta de finançament per al perllongament de 600 metres i 12 expedicions al dia. L'aplica per a tot l'any, el que suposa un dèficit 8.015 €/any. Als 10 anys serà de 80.154€. Tanmateix es vol fer notar que poder no calen les 12 expedicions en diumenge.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Urbanístic del sector 'Les Roques'*, a Sant Esteve Sesrovires, 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.

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.

Barcelona, 6 de febrer de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic