

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic SUD-6 "Sector industrial d'activitats econòmiques i industrials"

Municipi de Sant Esteve de Sesrovires

Comarca: Baix Llobregat

Sol·licitant: Ajuntament de Sant Esteve de Sesrovires

Promotors: Ajuntament

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 a l'àmbit de Can Margarit, del Pla General d'Ordenació Municipal de Sant Esteve de Sesrovires.

1. Antecedents

La Modificació Puntual a l'àmbit de Can Margarit, del Pla General d'Ordenació Municipal de Sant Esteve de Sesrovires s'ha aprovat inicialment en data 4 de desembre de 2008, amb l'objecte d'implantar un parc d'activitats industrials.

El polígon se situa al sud oest del municipi de Sant Esteve Sesrovires i s'emmarca entre la B-224 al nord i l'AP-7 al sud i entre la BV-2293 a l'oest i la BV-2433 a l'est i té una superfície de 704.920 m²

El polígon es troba a una distància similar dels casc urbà de Sant Esteve de Sesrovires i de Martorell. La implantació del sector industrial es planteja per tal de vertebrar diferents peces ja existents (centres penitenciaris de Can Brians I i II, els polígons industrials de Sesrovires i Anoia a Sant Esteve Sesrovires, la urbanització de Can Bargalló, els futurs polígons industrials de Casa Gran i nou centre penitenciar per a dones a Sant Llorenç d'Hortons).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual a l'àmbit de Can Margarit, del Pla General d'Ordenació Municipal de Sant Esteve de Sesrovires als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/ 2006 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 361.287 m² de sostre industrial,
- Equipaments amb una superfície total de 8.812 m²
- Es destinen 123.766 m² a espais lliures.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament de la MPPGOM generarà **17.515 desplaçaments/dia**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat:

| Usos | Àrea (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Nre. Habitatges | Viatges generats habitatge | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------|----------------------------|---|-------------------------------|
| industrial | | 361.287,00 | | | 18.064 | 14.515 |
| equipaments | 35.246,00 | 8.812,00 | | | 1.762 | 1.762 |
| zona verda | 123.766,00 | | | | 6.188 | 1.238 |
| Vialitat | 99.784,00 | | | | | |
| TOTAL | 1.825.865,00 | 370.099,00 | 0 | 0 | 26.015 | 17.515 |

El volum estimat de viatges que poden generar les noves **activitats industrials** del sector és **14.515 viatges/dia** valor inferior al de Decret i que es justifica per la tipologia d'indústria del sector.

Per altra banda els **equipaments** poden generar **1.762 viatges/dia**.

Respecte el volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, representa **6.168 viatges/dia**, però l'Estudi de mobilitat els ha considerat en 1.238, justificant que aquestes zones verdes no són generadores de desplaçaments per les seves característiques, en no estar pensades com a zones d'esbarjo.

L'estudi considera que la nova mobilitat generada es comportarà d'una manera similar a la de la resta de polígons que presenten un 97% de quota pel vehicle privat, però fa una proposta de millorar aquest valor proposant que la quota en vehicle privat sigui del 85%.

| Repartiment modal proposat | A PEU | BICICLETA | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT |
|----------------------------|-------|-----------|------------------|----------------|
| % quota modal | 0,0% | | 15,0% | 85,0% |
| Viatges / dia feiner | 0 | | 2.627 | 14.888 |

L'estudi només estudia la mobilitat generada interna – externa però no diu com es comportarà la mobilitat interna del polígon.

L'estudi calcula l'increment de vehicles, segons una ocupació mitjana d'1,2 pers/veh. El càlcul dels vehicles corresponents als desplaçaments interns torna a no ser clar. En qualsevol cas, l'ordre de magnitud és el més alt que es podria tenir en compte.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi defineix la xarxa viària d'accés als sectors. Fa una descripció detallada de les actuacions previstes fora del sector. Destaca l'estudi informatiu per a la millora de l'enllaç 2 del sector Casa Gran amb la carretera B-224 i la reserva realitzada per a una futura variant de la B-224 que serviria també per a millorar la zona de Can Brians.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta el pas pel municipi de la línia d'FGC Barcelona – Anoia , i les estacions més properes són la de Sant Esteve de Sesrovires i Martorell enllaç.

No existeix una oferta propera de bus urbà, però si a 500 metres del sector hi circula la línia interurbana Igualada – Barcelona per Capellades.

6. Mobilitat a peu

L'estudi fa referència a la gran dificultat d'accedir al sector a peu. Proposa una xarxa interior accessible i connectada fins a les parades d'autobús i els polígons propers Anoia, Sesrovires i la urbanització de Can Bargalló.

De tota manera, es recomana que en redactar el planejament derivat es contempli l'anàlisi i inclusió, si és possible, dels itineraris per a vianants i bicicletes a l'estació Renfe de Gelida (2,06 km.) passant pel poblament aïllat que hi ha de camí.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi fa referència a la gran dificultat d'accedir al sector a peu. Proposa una xarxa que connecta amb els polígons més propers i fa la reflexió sobre la necessitat que es tingui en compte en les futures actuacions viàries el disseny d'una xarxa de bicicleta de caire comarcal.

De tota manera es recomana que en redactar el planejament derivat es contempli l'anàlisi i inclusió, si és possible, dels itineraris per a bicicletes a l'estació Renfe de Gelida (2,06 km.) passant pel poblament aïllat que hi ha de camí.

8. Incidència de la mobilitat generada

Segons el càlcul de l'estudi, hi haurà un increment de 3.824 vehicles/dia: 2.046 vehicles/dia per desplaçaments interns i 1.778 vehicles/dia per desplaçaments externs.

L'estudi considera que els desplaçaments externs es repartiran equitativament entre les dues principals vies d'accés al municipi: l'N-II i l'autopista.

No s'analitza la incidència de la mobilitat generada sobre el transport públic.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

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

| Usos | Àrea (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Total aparcaments bicicleta |
|--------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|
| industrial | | 361.287,00 | 3.613 |
| equipaments | 35.246,00 | 8.812,00 | 88 |
| zona verda | 123.766,00 | | 1.238 |
| Vialitat | 99.784,00 | | |
| TOTAL | 1.825.865,00 | 370.099,00 | 4.939 |

L'estudi disminueix el nombre d'aparcament de bicicletes a la zona verda fins a 248, que d'acord amb el caràcter de la mateixa es considera correcte, de manera que el nombre **total d'aparcaments de bicicleta és de 3.949**.

Pel que fa a l'aparcament de turismes i motos, l'estudi assenjala que el planejament estableix la reserva d'una plaça per a turismes per a cada 100 m² de sostre.

L'estudi prescriu que en el planejament derivat es definirà amb precisió el nombre de places d'aparcament. Es recomana que es tingui en compte un cert nombre de places d'aparcament de motos, que podria ser substituïnt algunes de les de cotxe.

Quant a **càrrega i descàrrega** l'estudi esmenta que cada parcel·la ha de resoldre en el seu interior aquesta activitat. De tota manera, caldria analitzar en el planejament derivat si no cal posar alguna plaça de càrrega i descàrrega propera a les instal·lacions dels equipaments.

10. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi proposa un nou servei d'autobús urbà que connecti amb el nucli urbà de Sant Esteve de Sesrovires (estació d'FGC) i Can Bargalló.

La definició detallada de la línia es deixa per a l'EAMG del planejament derivat.

De tota manera seria convenient analitzar una línia alternativa fins a l'estació de Martorell d'FGC, a on a més hi arriben les línies de Renfe i algunes d'autobusos interurbans i urbans d'aquesta ciutat. Si més no, atenent que s'està redactant el pla de mobilitat específic de l'àmbit penitenciari de Can Brians, es podria trobar una solució combinada entre les propostes d'un i l'altre projecte. Serà en el moment del planejament derivat quan es defineixi el recorregut definitiu.

En el moment de definir la xarxa, es recomana que se sol·liciti informe a l'administració titular del servei que es proposi, de cara a garantir la màxima coherència amb d'altres propostes que es puguin analitzar en l'àmbit del sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi defineix quina serà la nova vialitat. El sector estableix un eix principal que en sortir del sector esdevé element connector amb altres sectors propers i possibilita l'establiment de la xarxa per a vianants i bicicleta. S'estableix també una anella perimetral que dona servei directe a les plataformes industrials. Deixa per al planejament derivat la definició més detallada de la resta de vials.

Es grafia en un plànol.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi fa una proposta per a aquestes dues xarxes que caldrà definir amb més detall en el planejament derivat, però que la seva estructura és força correcte. La xarxa de bicicletes interna es conforma per un carril de doble sentit en vorera a l'eix central i la resta del viari en cohabitació.

Pel que fa a la xarxa externa fins a la B-224, caldrà detallar alguns aspectes en la redacció del planejament derivat, sobretot pel que fa a la senyalització que s'esmenta i detallant que serà executat pel sector.

11. Indicadors de Gènere

L'estudi fa unes consideracions de tipus genèric pel que fa a tenir en compte els aspectes de gènere en el disseny de les xarxes de mobilitat.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual a l'àmbit de Can Margarit, del Pla General d'Ordenació Municipal de Sant Esteve de Sesrovires conté els 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 del planejament derivat i 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, 30 de gener de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic