

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector residencial a Llevant de Vallserat

Municipi de Sant Esteve Sesrovires

Sol·licitant: Ajuntament Sant Esteve Sesrovires

Promotors: Ajuntament Sant Esteve Sesrovires

Redactors de l'EAMG: Maties Serracant, geògraf

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 de mobilitat del *Pla Parcial Urbanístic del sector residencial a Llevant de Vallserat*, a Sant Esteve Sesrovires.

1. Antecedents

L'Ajuntament en sessió extraordinària del Ple amb data 24 de desembre de 2008 va procedir a verificar favorablement el Text Refós de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana en el sector residencial a Llevant de Vallserat, de Sant Esteve Sesrovires. En data 30 de desembre de 2008, l'Ajuntament procedeix a aprovar inicialment el Pla Parcial Urbanístic del sector residencial a Llevant de Vallserat de Sant Esteve Sesrovires.

En data 23 de febrer de 2009, l'ATM va emetre informe desfavorable respecte a l'estudi de mobilitat rebut de la modificació puntual del Pla General d'Ordenació de Sant Esteve Sesrovires en el sector residencial a Llevant de Vallserat.

El promotor presenta un nou estudi, referit a la figura urbanística de Pla Parcial Urbanístic.

L'àmbit de l'actuació, de 31.548,18m², presenta dos subàmbits: el primer al costat del Vial travessera urbana de Sant Esteve a Ca n'Estella, a l'est del municipi (4.037m²); el segon a llevant de Vallserat (27.511m²).

El planejament és promogut amb l'objectiu de crear nou sostre residencial (subàmbit a llevant de Vallserat) i sòls destinats a equipament públic (subàmbit de Can Domènec). En l'actualitat aquests terrenys no tenen cap ús.

Sant Esteve Sesrovies té una població de 6.903 habitants (any 2008).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi de mobilitat del *Pla Parcial Urbanístic del sector residencial a Llevant de Vallserat* 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 9.638,38 m² de sostre destinat a usos residencials (103 habitatges)
- La creació de 807,4 m² de sostre destinat a equipaments

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 del PPU generarà **900 desplaçaments/dia, 450 per sentit**, considerant els usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios 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)
residencial	8.374,28	9.638,38	103	721	964	721
equipaments	4.037,00	807,40			161	161
zona verda	13.872				694	14
TOTAL	31.548	10.445,78	103	721	1.819	896

Els habitatges poden generar uns 720 viatges/dia, l'equipament uns 160 i quant a la zona verda, l'estudi utilitza una ràtio inferior a la proposada en el Decret, justificant la tipologia d'espai lliure de difícil accessibilitat.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat de l'EMO 2001 i de l'EMQ 2006. Per a la nova mobilitat l'estudi proposa el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	25,0%	10,0%	65,0%
Viatges / dia feiner	224	90	583

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi especifica quina és la xarxa viària supramunicipal (B-224, BV.2293) i la xarxa viària local. Tots els vials que formen la trama urbana estan asfaltats.

El nucli urbà disposa d'una illa de vianants formada per diversos carrers, on no es permet la circulació del trànsit rodat.

Les dades de motorització mostren un elevat component motoritzat en comparació amb el Baix Llobregat o amb el conjunt de Catalunya.

A l'estudi s'aporten dades sobre les IMD de la xarxa supramunicipal.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi:

- Servei d'autobús urbà: amb una expedició cada 50-55 minuts des de les 7:42h a les 20:17h. La parada es localitza a menys de 100m del sector residencial.
- Servei d'autobús interurbà: 2 línies, Hillsa-TBUS entre Martorell i Sant Esteve Sesrovires (comunica amb l'hospital, FGC, l'IES, però té una freqüència baixa; Hispano Igualadina entre Igualada, Martorell i Barcelona, cada 60 minuts (parada llunyana al sector). La parada del TBUS es localitza a 1km del sector, mentre l'altre servei té la parada a 2km.
- Serveis ferroviaris (FGC, línia R6), amb 23 exp/dia sentit Barcelona i 35 sentit Igualada. L'estació es troba entre 0,65km i 1,15km del sector residencial. L'any 2007 van utilitzar l'estació de Sant Esteve unes 71.000 persones.

L'estudi destaca que tant el servei urbà com l'interurbà efectuen parada amb FGC, amb la qual cosa es potencia la coordinació amb FGC. No obstant, la coordinació horària és millorable.

6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que les dimensions del municipi permeten itineraris assequibles per a desplaçar-se a peu.

Tanmateix, l'estudi destaca que les voreres que comuniquen amb l'àmbit de Vallserat són massa estretes i amb obstacles (pals d'electricitat i telèfon). Generalment, les persones caminen per la calçada.

La parada de bus urbà es troba a uns 65-120m, i el pendent entre el sector o la parada és 'feble' o 'moderat'. Cal destacar que el vial que creua el sector té un pendent d'un 8%, arribant en un petit tram al 12,6%.

L'estudi presenta una taula de distàncies des del sector residencial fins als equipaments i parades de transport públic, on també s'indica de forma qualitativa quin és el pendent dels diferents itineraris.

La connexió entre Vallserat i el nucli urbà es fa amb el creuament de la via del tren al final de l'avinguda Montserrat.

7. Mobilitat en bicicleta

A l'estudi es concreta que el municipi no disposa de cap carril bici, i que les bicicletes circulen per la calçada (perillós en especial per l'existència de pendents considerables).

Tot i així, es compta amb una extensa xarxa de camins rurals que poden esdevenir una xarxa ciclable, a més la distància entre el sector residencial i l'estació d'FGC és adequada per a realitzar-se en bicicleta.

Ara per ara, els desplaçaments en bicicleta existents són per motius de lleure.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que donada l'escassa dimensió del sector i les seves característiques (baixa densitat residencial), i el bon funcionament de les xarxes de mobilitat, no es preveu que la nova mobilitat comporti un impacte negatiu, en termes de capacitat de la xarxa viària i de l'oferta de transport públic.

9. 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 només 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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	8.374,28	9.638,38	103	206	155	52
equipaments	4.037,00	807,40		8		
zona verda	13.872			20		
TOTAL	31.548	10.445,78	103	234	155	52

L'estudi de mobilitat concreta les places d'aparcament de bicicleta, turisme i motocicleta necessàries per als usos residencials, tenint en compte una reserva de 1,5 places de turismes per habitatge, superior a la que indica el Decret (1 plaça/habitatge). Les dades de motorització indiquen que és necessari augmentar en aquest cas la ràtio.

Per altra banda, en el vial es contempla 9 places d'aparcament en semibateria al nou vial projectat. Des de la redacció del present informe es recomana també fer una reserva en calçada per a les motos, evitant en tot cas que aparquin sobre les voreres.

Quant a la reserva de places per a bicicleta per l'ús de zona verda, l'estudi proposa fer una reserva de 20 places a les proximitats als habitatges, donat que la zona verda no té un caràcter atractor de mobilitat.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi no planteja cap actuació sobre el servei existent, però sí sobre els itineraris d'accés a les parades i estacions en modes no motoritzats.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi concreta quins seran els itineraris principals per accedir al sector residencial, i proposa mesures reductores de la velocitat (veure apartat següent).

Xarxa de vianants

L'estudi mostra en un plànol quina es preveu la xarxa bàsica per a vianants. Les voreres de disposen d'amplades de 2 i 3m.

L'estudi proposa col·locar dos passos de vianants elevats per tal de reduir la velocitat rodada (als extrems del vial) i una banda rugosa o llom en el tram central, associat a un pas de vianants. Aquests recorreguts tindran suficient il·luminació.

Quant als pendents i les persones de mobilitat reduïda, tot i els pendents destacats es compleix amb el codi d'accessibilitat.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi defineix la xarxa de bicicletes: el nou vial i la via d'accés no motoritzat a l'edifici 1.

S'afirma que tot l'àmbit es troba senyalitzat com a zona 30, per tant seria possible una cohabitació segura amb la circulació motoritzada.

11. Proposta de finançament

No es fa cap proposta de finançament específic per al transport públic, donat que no es proposen actuacions.

Sí que es proposa destinar partides d'urbanització a les actuacions proposades per disminuir la velocitat rodada (passos de vianants elevats) així com per costejar els aparcaments per a bicicletes en la via pública (els associats a les zones verdes).

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Urbanístic del sector residencial a Llevant de Vallserat*, a Sant Esteve Sesrovires, conté 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**.

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, 29 de setembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic