

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Rellinars

Municipi de Rellinars

Sol·licitant: Ajuntament de Rellinars

Promotor: Ajuntament de Rellinars

Redactor de l'EAMG: LAVOLA

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 pel *POUM de Rellinars*.

1. Antecedents

Rellinars és un municipi de 658 habitants (2007) situat al nord-oest de la comarca del Vallès Occidental i té una extensió de 18,04 km².

Pel que fa als criteris d'actuació que defineix el POUM, aquells que tenen una incidència amb la mobilitat són:

- La definició i millora de la xarxa viària actual, completant i facilitant al màxim els recorreguts respecte els principals pols d'atracció del nucli.
- Afavorir la connexió de les diferents parts del nucli urbà allunyades del centre amb la proposta d'un nou traçat del vial que connecta la Crta. B-122 amb el Planet i la Farinera.
- Establir espais d'aparcament.

El POUM conté un total de 2 PAU, 2 PMU, 5 PPU i 1 PEU ocupant una superfície total de 244.714 m² (24,5 Ha) amb un màxim de 377 nous habitatges.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Rellinars*, 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 POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- 84.245 m² d'habitatge, per incloure 377 habitatges.
- 21.234 m² de sòl industrial.
- 18.772 m² d'equipaments.
- 7.812 m² per al PEU de l'Església Vella.
- 59.680 m² d'espais lliures.
- 3.875 m² de serveis tècnics.
- 45.719 m² de sistema viari.

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 del POUM estima que el sector generarà un total de **7.418 desplaçaments/dia**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	84.245,00	57.412,21	377	2.639	5.741	2.639
industrial	21.234,00	27.975,00			1.399	1.399
equipaments	18.772,00	9.386,00			1.877	1.877
zona verda	59.680,00				2.984	1.503
Vialitat	45.719,00					
TOTAL	244.714,00	94.773,21	377	2.639	10.602	7.418

L'estudi de mobilitat ha aplicat les ràtios del decret per al càlcul dels viatges/dia excepte en el cas de les zones verdes, en què l'EAMG considera que per la situació i el pendent de les zones verdes la mobilitat generada és de considera de 2,5 viatges per cada 100 m² de superfície, la meitat del que proposa el Decret.

L'estudi aporta les dades de mobilitat actual del municipi. Per a la nova mobilitat proposa un nou repartiment modal, que augmenta la quota del transport públic i els modes no motoritzats. A continuació es mostra aquest repartiment modal.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	13,0%	1,4%	85,5%
Viatges / dia	967	106	6.344

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés. La principal carretera del municipi és la B-122 que permet arribar a Terrassa, a la C-16, a la C-55 i a la C-58. Per altra banda, hi ha altres vies secundàries que passen pel municipi, la BV-1212 i la BP-1121.

S'aporten les intensitats diàries de les tres carreteres que passen pel municipi (B-122, BV-1212 i BP-1121) i s'afirma que en tot el municipi la IMD és menor a 2.000 vehicles/dia.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi mostra l'oferta de transport públic existent a l'àmbit d'estudi. A Rellinars hi ha dues parades de bus interurbà per on passa la línia de bus M12 que connecta Terrassa, Rellinars i Castellbell. Aquesta línia oferta dues expedicions diàries en cada sentit. Tant a Castellbell com a Terrassa hi ha oferta de transport ferroviari.

6. Mobilitat a peu

L'estudi especifica les característiques de la xarxa de vianants al municipi, fent pal·lesa la manca d'itineraris de vianants existents, a causa principalment de la baixa densitat del municipi, de la falta d'urbanització en alguns trams i del fort pendent de la majoria del vials.

Excepte alguns casos, no hi ha voreres amb amplada lliure superior a 90cm.

Es mostra gràficament la xarxa de vianants actual i es mostren els pendents que hi ha en els diferents vials.

L'estudi conclou que per una banda la pròpia estructura del municipi la mobilitat a peu és difícil però, per una altra banda hi ha problemes que s'haurien de resoldre com millorar la permeabilitat per a vianants de la carretera B-122 (que pertany a la Diputació de Barcelona) i la millora d'altres itineraris que es troben en el nucli urbà.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi especifica que no hi ha cap vial exclusiu per a bicicletes, tot i que la intensitat de vehicles al dia és inferior a 3.000 a tots els vials del municipi, cosa que permetria la cohabitació de modes, si s'instal·lés la senyalització pertinent.

Per altra banda, el pronunciat pendent dels vials i la seva bidireccionalitat són els principals factors que dificulten la mobilitat en bicicleta.

L'estudi mostra la xarxa principal per a bicicletes on s'indiquen els vials de cohabitació amb el vianant i els vials de cohabitació amb el vehicles.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi conclou que la mobilitat generada serà fàcilment absorbida per les infraestructures actuals i proposa bàsicament noves freqüències en el transport col·lectiu per promocionar-ne el seu ús i avançar cap a un model de mobilitat més sostenible.

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 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	84.245,00	57.412,21	377	754	377	189
industrial	21.234,00	27.975,00		280		
equipaments	18.772,00	9.386,00		94		
zona verda	59.680,00			597		
Vialitat	45.719,00					
TOTAL	244.714,00	94.773,21	377	1.724	377	189

L'estudi de mobilitat proposa aplicar unes ràtios molt similars per a l'aparcament de bicicletes (només disminueix els corresponents a la zona verda) i augmenta els de l'oferta de vehicle privat i motocicleta:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	84.245,00	57.412,21	377	1.151	577	291
industrial	21.234,00	27.975,00		280		
equipaments	18.772,00	9.386,00		97		
zona verda	59.680,00			119		
Vialitat	45.719,00					
TOTAL	244.714,00	94.773,21	377	1.647	577	291

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi proposa fer una reserva de **577 places**.

Quant a la **motocicleta**, l'estudi proposa una reserva d'aparcament fora de la via pública de **291 places** per a usos residencials.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a ús residencial. En concret, cal reservar en total **1.151 places per a bicicletes** tal com s'indica a la taula anterior.

Els **equipaments** hauran de disposar de 97 places per a bicicletes, aplicant la ràtio genèrica per a equipaments. En aquest cas caldrà que el projecte constructiu de cada equipament, una vegada es conegui l'ús definitiu, torni a avaluar les necessitats quant a aparcament de bicicletes, tenint en compte les ràtios que proposa el Decret i la demanda futura.

Els **usos industrials** hauran de disposar de 280 places en conjunt, aplicant la ràtio proposada a l'estudi, que és la meitat que la proposada pel Decret.

L'estudi preveu que les **zones verdes** ubicades en sectors residencials i industrials comptin amb 119 places d'aparcament per a bicicletes, nombre molt menor al que suposa l'aplicació de les ràtios del Decret.

Per als usos industrials i zones verdes des de la redacció del present informe es considera adequada aquesta mesura per a l'inici de l'activitat, tanmateix es requereix que els promotors prenguin el compromís d'ampliar l'oferta en cas que la demanda així ho requereixi.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa instal·lar dos punts de parada més per a disminuir el llinar de la distància a les parades fins als 750 metres o inclús a 500 en la majoria dels casos. Un punt de parada es troba en el mateix recorregut de la línia i un altre faria variar el recorregut (augmentant en 2,4 km la longitud del mateix). El cost aniria a càrrec dels sectors que s'anessin desenvolupant.

Una altra proposta és l'augment de les freqüències de pas de 2 a 5 expedicions diàries. El cost d'aquest augment es carregaria en un 80% al DPTOP ja que és una millora que consta al PTV 2008-2012 i el 20% restant als sectors desenvolupats. El cost d'augment de freqüència pel canvi de recorregut (a causa del nou punt de parada) aniria integrament als sectors del POUM.

Xarxa bàsica per a vehicles

Es realitzen diferents propostes de millora de la vialitat en vehicle privat que van en el sentit de millorar la seguretat, augmentar l'accessibilitat, establir les amplades mínimes que indica el decret, jerarquitzar més la xarxa actual, dotar de prous aparcaments i no sobredimensionar els vials per a vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

El POUM millora diferents itineraris de vianants i bicicletes i connecta nous punts a través de noves rutes adaptades per a vianants i bicicletes.

Es fan diferents propostes per a millorar la permeabilitat i seguretat dels vianants i bicicletes al voltant de la carretera B-122.

Es prenen mesures per fer disminuir la velocitat dels vehicles a diferents carrers per a millorar la seguretat de les bicicletes i els vianants.

11. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Rellinars*, 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** 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, 23 de febrer de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic