

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGOU de Martorell a l'àmbit del 'Complex Solvay'. PAU 21/2 Industrial Solvay

Municipi de Martorell
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Martorell
Redactor de l'EAMG: TEC Engineering

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 per la Modificació puntual del PGOU de Martorell a l'àmbit del 'Complex Solvay'.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Martorell promou la Modificació puntual del PGOU de Martorell al Complex Solvay, amb l'objectiu de transformar la classificació de l'actual sòl urbanitzable N-5 en sòl urbà 21/2d. L'estudi afirma que aquest canvi de classificació no generarà mobilitat perquè no es desenvoluparà sostre. Tanmateix, la resta de zones incloses en la modificació puntual (21/2a, 21/2b i 21/2c) sí que generaran mobilitat, ja que contenen sostre industrial, un equipament i zones verdes.

La Modificació puntual va ser aprovada inicialment pel Ple Corporatiu de l'Ajuntament en data 16 de febrer de 2009.

L'estudi especifica que s'ha realitzat un altre estudi de mobilitat en paral·lel, acompanyant el Pla Parcial Urbanístic de SUD P-7 Industrial Solvay.

L'àmbit de la modificació, de 11,7 Ha de superfície, es divideix en quatre subàmbits independents. L'àmbit 1, amb 0,07 Ha, es troba entre el torrent de l'Arena, el riu Llobregat i el complex Solvay, i contempla espais lliures. L'àmbit 2, de 0,06 Ha, se situa entre el Complex Solvay, l'avinguda Montserrat i la línia de fcc d'FGC, i contempla la creació d'espais lliures i un equipament. L'àmbit 3, de 4,04 Ha, es localitza entre el Complex Solvay i la línia d'FGC, i consta de sòl industrial, com l'àmbit 4, que és el més gran (6,32 Ha) i que es troba entre el riu Llobregat i altres indústries (segons l'estudi no s'hi desenvoluparà sostre).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGOU de Martorell al Complex Solvay, a

Martorell, 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 2.273,58 m² de sostre industrial.
- Un nou equipament amb 2.526,05 m² de sostre
- Nous espais lliures que ocupen 10.574,12 m².

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat de la modificació de PGM estima que el sector generarà un total de **725 desplaçaments/dia feiner, 363 per sentit**.

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)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
industrial		2.273,58	114	114
equipaments		2.526,05	505	505
zona verda	10.574,12		529	106
TOTAL	116.670,65	4.799,63	1.148	725

Per al càlcul dels desplaçaments generats pel sostre industrial, l'estudi aplica la ràtio que indica el Decret (5 viatges/100m²), amb el que resulta un total de **114 viatges/dia**.

Les zones verdes generen prop de 529 viatges dia aplicant les ràtios del Decret, tot i que l'estudi justifica que les característiques d'aquests espais provoquen una atracció menor, d'uns 100 viatges/dia.

L' equipament genera uns 500 viatges/dia (no es concreta l'ús de l'equipament).

L'estudi no aporta dades del repartiment modal del municipi. Tot i així, fa una estimació del repartiment modal de la mobilitat generada:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	10,1%		30,1%	59,9%
Viatges / dia feiner	73		218	434

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi afirma que els accessos a les zones d'estudi es realitzaran pels actuals carrers dels polígons adjacents Can Cases i Can Sunyol.

No es descriu la xarxa d'accés al municipi.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús urbà:
 - 4 línies, dues de les quals connecten el sector amb l'estació d'FGC Martorell Enllaç.
- FGC: 4 línies que comuniquen amb Barcelona
- Rodalies de RENFE: 2 línies amb parada a Martorell
- Bus interurbà: 6 operadors:
 - Hispano Igualadina: 6 línies
 - Alsina – Graells: 2 línies
 - TGO: 1 línia
 - Soler i Sauret: 5 línies, una de les quals (N50) nocturna
 - La Vallesana: 1 línia
 - Hispano Llacunense: 1 línia

L'estudi mostra l'esquema de recorregut de les línies d'autobús i afirma que l'estació d'FGC Martorell Enllaç i les parades de bus urbà es troben molt properes a l'àmbit d'estudi. No es concreten les distàncies a peu.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no descriu l'estat actual de la mobilitat a peu i en bicicleta al voltant de l'àmbit objecte d'estudi.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima una ocupació de vehicles de 1,1pers/veh. per als usos industrials i de 1,6 per als espais lliures i equipaments, amb el que resulta un total de 358 veh/dia. Per a calcular el trànsit en l'hora punta s'apliquen FHP del 11 -13%, amb el que es conclou

que en l'hora punta de la tarda hi haurà 16 vehicles d'entrada i 31 de sortida. L'estudi afirma que aquest nombre de vehicles no suposa cap problema per als vials d'accés, que actualment tenen IMD baixes i capacitat estimada de l'ordre de 800 veh/h.

Quant al transport públic, l'estudi afirma que el bus urbà i el servei d'FGC podran absorbir els 218 desplaçaments/dia.

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 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)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial		2.273,58	23		
equipaments		2.526,05	25		
zona verda	10.574,12		106		
TOTAL	116.670,65	4.799,63	154	0	0

Quant als aparcaments per a bicicletes, l'estudi realitza el càlcul utilitzant les ràtios que indica el Decret, i afirma que a les zones objecte de la modificació puntual no es detecta problemes d'espai per a poder localitzar aquestes places.

Des de la redacció del present informe es puntualitza que les places destinades als usos industrials i l'equipament hauran de trobar-se en espais segurs i coberts, fora de la via pública.

9. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi no preveu cap actuació sobre la xarxa de transport públic existent.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no preveu cap actuació sobre la xarxa de vialitat existent.

Xarxa de vianants

L'estudi concreta que els vianants podran circular de forma segura per les voreres existents, però no es concreta les característiques d'aquestes quant a amplada lliure d'obstacles, estat del paviment, pendent dels vials, etc.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi afirma que les bicicletes podran circular per la calçada, compartint espai amb el vehicle motoritzat.

Tanmateix, des de la redacció del present estudi es posa de manifest que la xarxa viària no comprèn les característiques adients per tal de permetre una cohabitació segura entre modes motoritzats i no motoritzats, ja que es preveu circulació de vehicles pesants i a més no es fan actuacions per tal de limitar la velocitat a 30 km/h.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi afirma que l'indicador de gènere no es considera representatiu perquè el motiu principal de mobilitat al sector és el d'anada i tornada de la feina.

No obstant, des de la redacció del present informe es vol aclarir que en la mobilitat per motius de feina també és important considerar els indicadors de gènere, ja que la no consideració podria tenir com a conseqüència la diferència d'oportunitats entre homes i dones a l'hora d'accedir a un lloc de feina.

11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Martorell) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi afirma que les emissions dels vehicles generats serà de 1,43 Tn de partícules anualment.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGOU de Martorell a l'àmbit del 'Complex Solvay'*, a Martorell conté una bona part dels elements necessaris per 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de

tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Pel que fa a la situació actual, manca una descripció de la xarxa viària d'accés per al trànsit rodat, així com dels itineraris de vianants i bicicletes propers als sectors, i que enllacen aquests amb el nucli urbà i les estacions i parades de transport públic.
- Quant a les propostes sobre les xarxes de mobilitat, cal descriure més acuradament els itineraris a peu i en bicicleta (amplades, pendents, paviment, etc), tenint en compte els requeriments del Decret 344/2006 quant a cohabitació de vehicles motoritzats i no motoritzats. Cal grafiar aquests itineraris sobre plànol.
- Els indicadors de gènere cal que es tinguin en consideració en tota planificació urbanística, de forma independent als motius que generen la 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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Martorell que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 27 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic