

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del Polígon d'actuació 2 del sector Fontvella a Santa Coloma de Cervelló

Municipi de Santa Coloma de Cervelló

Sol·licitant: Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló

Promotor: Llaveneras Marítima SL

Redactor de l'EAMG: EAUX arqt.

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 del *Pla Parcial del Polígon d'actuació 2 del sector Fontvella a Santa Coloma de Cervelló*.

1. Antecedents

El *Pla Parcial del Polígon d'actuació 2 del sector Fontvella a Santa Coloma de Cervelló* té com a objectiu pel que fa a la mobilitat corregir els dèficits dels viaris existents legalitzar i definir urbanísticament el sector, a la vegada que es normativitza el desenvolupament residencial existent .

El Pla Parcial preveu la creació de 50 noves parcel·les i la reurbanització de part del sector.

L'àmbit d'estudi se situa La Modificació delimita el Pla Parcial en un àmbit discontinuo que s'anomena part A i part B, segons es tracti de la zona totalment envoltada de sòl urbà o la zona destinada a parc i que s'uneix amb l'urbanització de Cesalpina amb l'objectiu de crear un parc lineal a llarg de la Riera de Can Via: La part A, de 15.006,85 m² de superfície, limita amb el carrer San Roc, Carrer Esquirol, carrer Camí de Can Via, el carrer de l'Església i amb la mateixa Església i és on es fan els nous habitatges. La part B, de 13.000,00 m² de superfície, és la franja situada entre el Carrer del Compte Ramón Berenguer i la pròpia Riera de Can Via, des del CEIP Montpedrós fins l'esplanada destinada a aparcament, als peus de l'urbanització de Cesalpina. La superfície total del àmbit és de 28.006,85 m²,

A Santa Coloma de Cervelló hi resideixen 13.243 habitants (2008)

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Parcial del Polígon d'actuació2 del sector Fontvella* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen 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 50 nous habitatges.
- Es destinen 628 m² de sostre per a equipament religiós.
- També es destinen 12.005,21 m² a zones verdes.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat del *Pla Parcial del Polígon d'actuació2 del sector Fontvella* estima que es generaran un total de **340 desplaçaments/dia, 170 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)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		3.500,00	50	350	350
equip. cult.-esp.-recre.		628,00		126	32
zona verda	12.005,10			600	12
TOTAL		4.128,00	50	1.076	394

Per al càlcul dels desplaçaments generats pels habitatges, l'estudi aplica la ràtio de 7 viatges/habitatge, amb el que resulta un total de **350 viatges/dia**. Es tracta de l'ús principal del sector, tot i que no és el que genera més mobilitat d'acord amb el Decret.

Les zones verdes generen prop de 600 viatges dia, mentre que l'EAMG en proposa 12 aplicant un rati d'1 viatge/1000 m² que a parer del que subscriu és excessivament baix doncs el consultor diu que la mobilitat serà molt petita perquè els usuaris seran els veïns i nens de l'escola propera, la qual cosa només indica que el mode de transport no serà el vehicle privat però no que no hi haurà desplaçaments bàsicament a peu o en bicicleta. En aquest sentit es recomana que es consideri un rati com a mínim de dos viatges per cada 100 m² que suposa 240 desplaçaments al dia.

Els equipaments generen uns 126 viatges/dia. L'EAMG considera que en tractar-se d'un equipament religiós per al sector el nombre de viatges serà inferior i l'estima en 126 viatges/dia. Seria bo que el consultor expliqués que ha motivat el rati escollit.

L'estudi no estima un repartiment modal per a aquesta mobilitat. Caldria fer una estimació del repartiment modal de la mobilitat generada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu molt vagament la xarxa viària d'accés al sector.

La xarxa interna existent consta de vials de dimensions reduïdes i voreres estretes que el PP pretén eixamplar.

5. Xarxa de transport públic

No es disposa de cap xarxa de transport públic dins l'àmbit d'estudi però sí a tocar del mateix, la L76 que porta fins a l'estació de ferrocarril d'FGC de Santa Coloma de Cervelló. Tanmateix, l'estudi no mostra els horaris de la línia i tan sols diu que caldria millorar-los.

L'estudi descriu l'oferta ferroviària al municipi que correspon a les línies S33, S4, S8 i S7 del metro del Baix Llobregat.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que hi ha dos equipaments veïns que generaran mobilitat a peu per la qual cosa el pla proposa els vials tipus zona 20 i al parc central un vial de passeig per garantir la connectivitat dels diversos punts del municipi.

L'EAMG podria descriure amb més detall les seccions dels vials i haver traçat els itineraris principals que recorren.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi determina que per la mobilitat que es genera i pel disseny del viari i la disposició dels nous habitatges no hi haurà un impacte important sobre les xarxes.

L'estudi, però, no fa referència a la capacitat que actualment té el viari ni el transport públic per a saber si queden afectades per la nova proposta.

8. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		3.500,00	50	100	50	25
equip. cult.-esp.-recr.		628,00		6		
zona verda	12.005,10			120		
TOTAL		4.128,00	50	226	50	25

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi proposa fer una reserva de **50 places**, 1 per a cada habitatge, tal i com indica el Decret i a més proposa 7 places per a l'equipament religiós. 1 per cada 100 m² de sostre.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **25 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge. L'estudi de mobilitat utilitza aquesta mateixa ràtio i a més proposa 4 per a motocicletes 1 per cada 200 m² de sostre.

Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal evitar que les motocicletes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **100 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 50 habitatges).

Per a l'equipament se'n reserven 7.

L'estudi preveu que les **zones verdes** comptin amb un total de 120 places d'aparcament per a bicicletes. Aquest valor pot ser modificat d'acord amb les previsions d'ús de la mateixa a l'apartat de mobilitat generada d'aquest informe que suposaria que en una primera fase s'haurien d'instal·lar a l'entorn de 50 places d'aparcament de bicicletes.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

Només fa referència a la necessitat de reforçar l'actual línia de bus, però no la concreta.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa vials tipus zona 20 que són vials de convivència, per tant els vehicles hauran d'adequar la velocitat al disseny viari. Per indicar l'inici d'aquests vials es recomana que es senyalitzin adequadament o es facin passos elevats.

Es preveu que l'aparcament residencial es realitzi dins les pròpies parcel·les.

Xarxa de vianants

Actualment no existeix cap espai específic per al vianant. La planificació contempla un nou vial de passeig que comunica la zona verda i els equipaments. L'estudi afirma que s'incorporaran elements de mobiliari urbà a tots els itineraris.

Es reconeix que hi ha dificultats topogràfiques, però es concreta que tots els pendents dels vials seran inferiors al 8%.

Xarxa de carrils bicicleta

No es clarifica quina és però per la tipologia de vials les bicicletes compartiran l'espai amb els vehicles pel que es recomana que la senyalització sigui clara i hi hagi elements que evitin les velocitats altes en tot el recorregut dels vials.

10. Proposta de finançament

L'estudi, tot i efectuar una proposta de modificació del recorregut del servei de bus urbà, no efectua cap proposta de finançament.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no incorpora els indicadors de gènere que exigeix el Decret.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *Pla Parcial del Polígon d'actuació2 del sector Fontvella* a Santa Coloma de Cervelló, 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 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 projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Incorporar els aparcaments de motocicletes i bicicletes que resultin de l'avaluació de la mobilitat generada dels habitatges seguint les indicacions del Decret, i no deixar-ho a la voluntat dels projectistes dels habitatges.
- L'estudi fa uns càlculs de la mobilitat generada poc acurats i tampoc aporta el repartiment modal que s'assolirà és convenient rectificar i completar aquests valors tot i que no suposaran canvis en les conclusions sobre la incidència de la mobilitat generada.
- Es convenient analitzar l'impacte sobre la capacitat del viari i la xarxa de transport públic encara que es tracti de polígons de reduïdes dimensions aportant al menys la informació dels nivells de capacitat actuals.

- La informació gràfica del document sobre amplades de vials, seccions proposades i itineraris principals és francament millorable de cara a una més fàcil interpretació de la documentació.
- L'estudi cal que incorpori els indicadors de gènere que exigeix el Decret 344/2006.

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, 17 d'abril de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic