

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla General d'Ordenació a l'àmbit del P.E.1-Plaça Central**

**Municipi de Polinyà**  
**Comarca del Vallès Occidental**  
Promotor: Ajuntament de Polinyà  
Redactor de l'EAMG: Greccat

---

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 Pla General d'Ordenació a l'àmbit del P.E.1-Plaça Central*.

## **1. Antecedents**

El Ple de L'Ajuntament de Polinyà va aprovar inicialment la Modificació puntual del PGO en l'àmbit del Pla Especial 1 Plaça Central el 26 de novembre de 2008.

Els objectius del planejament són aconseguir un espai urbà dotat de centralitat al municipi, que serveixi de connector entre els diversos sectors del poble, cobrir i urbanitzar la riera de Polinyà, garantir una comunicació sense barreres arquitectòniques entre el carrer Major i el nucli urbà, definir les àrees d'edificació privada i resoldre l'aparcament privat i en concessió.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 21.895 m<sup>2</sup>. Limita al nord amb el carrer Cadí i la riera de Polinyà, al sud amb la bifurcació del carrer Major amb el ramal de la carretera de Sabadell, a l'est amb el ramal de la carretera de Sabadell i el teixit d'eixample existent, i a l'oest amb el carrer Major.

Polinyà compta amb una població de 7.105 habitants (any 2008).

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General d'Ordenació a l'àmbit del P.E.1-Plaça Central*, a Vilassar de Mar, 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 15.706 m<sup>2</sup> de sostre destinat a ús residencial (180 habitatges)
- Nou sostre comercial de 2.000 m<sup>2</sup>
- Es creen equipaments que ocupen 390 m<sup>2</sup> de sòl
- Es destinen 4.900 m<sup>2</sup> a zona verda, incloent la cobertura de la riera
- La vialitat del sector ocupa 1.280 m<sup>2</sup>

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

L'estudi de mobilitat de la modificació de PGOU estima que el sector generarà un total de **2.700 desplaçaments/dia feiner, 1.350 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 <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	14.279,00	15.706,00	180	1.260	1.571	<b>1.466</b>
comercial		2.000,00			1.000	<b>0</b>
equipaments		390,00			420	<b>852</b>
zona verda	4.900,00				245	<b>350</b>
Vialitat	1.280,00					
<b>TOTAL</b>	<b>21.895,00</b>	<b>19.806,00</b>	<b>180</b>	<b>1.260</b>	<b>3.236</b>	<b>2.668</b>

L'estudi utilitza les ràtios que indica el Decret per a tots els increments d'usos que suposa la nova planificació. Tot i que les dades quant a superfícies i sostres dels usos residencial, comercial i d'equipaments difereixen de la memòria urbanística, les dades de mobilitat generada en conjunt són del mateix ordre.

En concret per a l'habitatge s'aplica la ràtio relativa al nombre d'habitatges, i per als equipaments la ràtio genèrica per a equipaments. Es troba a faltar l'ús comercial, sostre que l'estudi aplica sobre l'equipament.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta en base a les dades de mobilitat de Catalunya de l'any 2006 (en base a l'EMQ 2006) i de Polinyà de l'any 2001 (EMO 2001). En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	44,3%	12,6%	43,2%
Viatges / dia feiner	1.181	335	1.153

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés al municipi (AP-7, N-150, C-58, C-17, C-59, C-155 i B-142) i concreta les dades de demanda de les diferents vies (dades dels anys 2005 i 2006). L'AP-7 enregistra les IMD més elevades, amb 126.000 veh./dia. La B-142 presenta IMD de 12.600 veh./dia en el tram proper a l'àmbit d'estudi, amb un 12% de vehicles pesants.

La carretera BV-1421 connecta el ramal de la C-155 fins a Sabadell. Ambdues vies passen pel centre de Polinyà. Es detallen les característiques de les vies que travessen el municipi (B-142, C-155 i B-140).

Es concreten les propostes viàries que recull el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, entre les quals s'inclou la variant de Polinyà, que unirà la carretera de Sentmenat (B-142) amb la carretera de Sabadell a Granollers (C-155). Es tracta d'una variant d'iniciativa privada, per tal de donar accés al nou polígon industrial de Llevant, però que permetrà que l'actual carretera de Sentmenat es converteixi en via urbana, alliberant el nucli urbà del trànsit de pas.

#### **5. Xarxa de transport públic**

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

- Autobús interurbà:
  - Línia Barcelona – Sentmenat (per autopista)
  - Línia Barcelona – Sentmenat (per carretera)
  - Línia Granollers – Polinyà
  - Línia Caldes – Palau – Polinyà (polígons industrials) – Sabadell
  - Línia nocturna N70: Barcelona – Santa Perpètua – Caldes.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús, però no es concreten els horaris ni els intervals de pas.

La parada del carrer Balmes amb Av. Lluís Companys es localitza al centre del sector, per tant queda garantida una bona accessibilitat des del sector fins al transport públic.

L'estudi informa que l'Avantprojecte del Pla Territorial Metropolità contempla el pas d'una línia ferroviària per Polinyà, dins la xarxa de metro comarcal d'FGC.

#### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'estudi concreta els itineraris que connecten el sector amb els diferents punts atractors de mobilitat al municipi (equipaments, centre, Rambla, zones verdes...). No

se superen pendents del 8%. Es troba a faltar una concreció de les característiques de la xarxa existent per al vianant a l'àmbit d'estudi (amplitud útil de voreres, existència d'il·luminació i d'arbrat...).

Quant a la bicicleta, dins del terme municipal existeix una ruta ciclable de 4km, que recorre diferents llocs d'interès. Dins del nucli urbà no es disposa de carrils bici.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi exposa la distribució horària i territorial de la mobilitat i concreta que l'hora punta serà entre les 17 i les 18h, amb un 8,7% del total de la mobilitat diària. Així, durant l'hora punta, aplicant aquestes dades, tindran lloc, segons la redacció del present informe, 30 desplaçaments en transport públic i 100 en vehicle privat (equivalent a 78 turismes si s'aplica una ocupació mitjana de 1,28 persones/vehicle). Tanmateix, l'estudi presenta dades diferents a les exposades en l'hora punta: 11 desplaçaments en transport públic i 144 turismes.

L'estudi conclou que la mobilitat generada pel sector tindrà poc impacte sobre la xarxa viària existent i planificada..

Quant al transport públic, no s'aporten dades per tal de valorar si l'oferta existent podrà absorbir la nova mobilitat generada.

## 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)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	14.279,00	15.706,00	180	360	180	90
comercial		2.000,00		20		
equipaments	390,00	2.100,00		21		
zona verda	4.900,00			49		
Vialitat	1.280,00					
<b>TOTAL</b>	<b>21.895,00</b>	<b>19.806,00</b>	<b>180</b>	<b>450</b>	<b>180</b>	<b>90</b>

L'estudi de mobilitat exposa les ràtios del Decret 344/2006, i conclou que cal reservar 576 places d'aparcament per a bicicletes: 293 per als habitatges, 213 per als equipaments i 70 per a les zones verdes.

Per la qual cosa, cal ajustar els valors a les xifres exposades a la taula (aplicació directa del Decret), tot destinant més reserva per als habitatges (2 places per cada habitatge) i menys per a la resta d'usos, amb un total de 450 places.

Caldrà que els espais destinats a aparcament de bicicletes se situïn en espais de fàcil accés des de la via pública, per tal de promoure els desplaçaments en aquest mode.

L'estudi no detalla quina és la reserva de places d'aparcament per a turismes i motocicletes per als usos residencials. Caldrà tenir en compte les ràtios que indica el Decret (1 plaça turisme i 0,5 places motocicleta per habitatge), o bé justificar l'adopció de ràtios diferents.

Quant a l'aparcament destinat a motocicletes, caldrà crear una oferta suficient (en soterrani i a la via pública) que garanteixi que en cap cas les motocicletes ocupen l'espai destinat als vianants.

## **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'estudi esmenta la necessitat de donar compliment a l'article 6 del Decret però afirma que no es preveu sostre comercial. Tanmateix, la memòria urbanística indica que es comptarà amb 2.000 m<sup>2</sup> de sostre comercial. Caldrà efectuar, per tant, una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, caldrà reservar 1 plaça de 3mx8m per cada 1000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos comercials (2.000 m<sup>2</sup>). Per tant, caldrà reservar 2 places per al conjunt del sector, ubicades sobre la via pública el més properes possibles als comerços.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no proposa cap millora sobre la xarxa de transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

El planejament no planteja la creació de cap nou vial,

L'estudi afirma que les connexions viàries amb els carrers existents es duran a terme a partir d'interseccions, regulades amb semàfor o amb la senyalització adient, de manera que no presentin problemes de seguretat.

Es mostra una jerarquització del viari.

El planejament preveu la construcció d'un aparcament soterrat a la Plaça Central per a 150 vehicles.

### **Xarxa de vianants**

La secció de la Rambla dins del sector es preveu amb amplades de vorera de 17m i un pendent inferior al 2%.

La gran Plaça Central preveu esdevenir node d'unió dels carrers existents, configurant una zona d'ús preferent per als vianants. Al voltant del sector es disposa de passos de vianants que garanteixen una connectivitat segura amb els itineraris del municipi.

El carrer Cadí restarà elevat a la mateixa cota que la Plaça Central, essent de prioritat invertida.

### **Xarxa ciclable**

L'estudi proposa un disseny de xarxa ciclable en zones 30 i vials amb un trànsit inferior als 3.000 veh./dia. La nova plaça i els carrers del sector es configuren amb una prioritat per als modes no motoritzats.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi indica que els patrons de mobilitat són diferents segons el gènere. S'afirma que el sector es dissenya tenint present la mobilitat dels vianants i la connectivitat amb el transport públic, amb la qual cosa s'evitarà l'exclusió del món laboral o social derivada de la manca de vehicle o de carnet de conduir.

## **12. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Modificació puntual del Pla General d'Ordenació a l'àmbit del P.E.1-Plaça Central*, a Polinyà, 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 del planejament derivat, dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És convenient concretar més detalladament l'oferta de transport públic, per tal de poder comprovar que l'oferta existent pot absorbir la demanda generada.
- És convenient homogeneïtzar les dades de superfícies i sostres destinades a cada ús amb la memòria d'ordenació i, en conseqüència, aplicar l'article 6 del Decret quant a la distribució urbana de mercaderies.
- També cal adequar la reserva per a aparcament de vehicles, en coherència amb les dades de la memòria urbanística i els valors establerts al Decret.

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 Polinyà que una vegada disposi de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 30 de novembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic