

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació del Pla Parcial Urbanístic del sector Can Valls a Palau Solità i Plegamans**

**Municipi de Palau Solità i Plegamans**

Promotor: Solvia Development, S.L.

Redactor de l'EAMG: EGI

---

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 *PP Urbanístic del sector Can Valls a Palau Solità i Plegamans*.

## **1. Antecedents**

El *Pla Parcial Urbanístic del sector Can Valls a Palau Solità i Plegamans*, té com a objectiu el desenvolupament del Sòl Urbanitzable Delimitat inclòs dins de l'àmbit del sector Can Valls, com a desenvolupament i segons les prescripcions definides en la Modificació Puntual del Pla General de la Comarca de Sabadell, document amb el qual es tramita conjuntament.

En data 10 de novembre de 2009 l'ajuntament de Palau Solità i Plegamans va enviar a l'ATM un primer EAMG del Pla Parcial del sector de Can Valls. En data 15 de desembre de 2009 l'ATM va emetre informe desfavorable atenent que es considerava que calia completar determinats aspectes de l'EAMG.

Aquest nou informe respon, doncs, al nou document presentat per l'ajuntament de Palau Solità i Plegamans amb data 7 d'octubre de 2009.

El polígon de Can Valls es troba situat a l'est del municipi de Palau Solità i Plegamans, allunyat 1'5 km del nucli urbà. Es tracta d'una finca originàriament agrícola dividida per la carretera C-155, amb relleu suau tot i que s'hi presenten ondulacions significatives amb un pendent mitjà del 10%.

L'àmbit d'actuació té una superfície total de 230.085 m<sup>2</sup>.

L'Ajuntament va aprovar inicialment el Pla Parcial del Sector Can Valls el 18 de juliol de 2006 (DOGC de 7/08/2006 i BOP de 3/08/2006)

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial Urbanístic del sector Can Valls a Palau Solità i Plegamans 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 pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- Ús industrial: 49.406,37 m<sup>2</sup> de sostre
- Ús mixt industrial - comercial: 34.920,10 m<sup>2</sup> de sostre
- Ús d'equipaments: 11.504,25 m<sup>2</sup> de sostre
- Espais lliures: 79.642,70 m<sup>2</sup> de sòl

El sector es completa amb 27.509,61 m<sup>2</sup> destinats a vialitat i estacionaments, i amb 8.927,66 m<sup>2</sup> destinats a aparcament.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat del Pla Parcial Urbanístic del sector Can Valls a Palau Solità i Plegamans estima que es generaran un total de **17.483 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 <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			0	
comercial (industrial)		34.920,10	8.730	<b>8.730</b>
industrial	101.166,73	49.406,37	2.470	<b>2.470</b>
equipaments	11.504,25		2.301	<b>2.301</b>
espais lliures	79.642,70		3.982	<b>3.982</b>
<b>TOTAL</b>	<b>192.313,68</b>	<b>84.326,47</b>	<b>17.483</b>	<b>17.483</b>

A destacar l'àrea industrial comercial on el promotor estima un 40% de sostre comercial i un 60% d'industrial pel que ha estimat un rati intermedi de 25 viatges cada 100 m<sup>2</sup> i que generarà uns 8.730 viatges diaris. L'àrea industrial generarà prop de 2.470 viatges/dia, els espais lliures, prop de 3.982 viatges/dia, mentre els equipaments generarien uns 2.300 viatges/dia (no es concreta l'ús de l'equipament).

L'estudi distingeix entre els viatges de mobilitat obligada (71,7%) i no obligada (28,3%), a partir de dades generals de l'EMQ 06 per a la comarca del Vallès Occidental. Els viatges en mobilitat no obligada s'entén respondran sobretot al l'espai dedicat a l'activitat comercial.

Per al càlcul del repartiment modal de la futura mobilitat generada, l'EAMG utilitza les dades del "Pla d'accessibilitat dels polígons industrials de Polinyà i Palau Solità i Plegamans" (2005), resultant:

Repartiment modal proposat	PEU - BICICLET	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	3,0%	4,0%	93,0%
Viatges / dia feiner	524	699	16.259

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària bàsica de l'àmbit d'estudi, les carreteres C-155 i B-142, caracteritzades amb la IMD i de la resta de vies que poden ser afectades pel sector.

En general la xarxa viària actual no es troba en condicions de congestió.

Per a determinar la carrega futura de la xarxa, l'estudi estima el tràfic a l'any 2018, aplicant un creixement anual del 1%. Per a l'hora punta, estima un 10% dels viatges per mobilitat obligada. A partir d'aquestes dades l'estudi fa la proposta de nova xarxa viària.

#### 5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi, que es concreta amb la línia d'autobús que uneix Caldes – Palau - Polinyà (pol. industrials) fins a Sabadell, i que transcorre per la carretera C-155 amb una freqüència de 10 viatges diaris per la ruta A (Avinguda Catalunya) i de 14 viatges diaris per la ruta B (Centre)

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

L'estudi assenyala que la mobilitat en mitjans no mecànics dins del sector delimitat és actualment inexistent.

S'apunta la necessitat futura d'una via segregada per a la mobilitat a peu i en bicicleta dins el sector, degut a la perillositat que suposarà l'alt nombre de vehicles pesants a la xarxa interna.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi fa una previsió de carrega a totes les carretes de l'entorn, C-143, B-142 i C-155 i C-59 per a l'any 2018 sense el sector i amb el sector.

L'estudi fa una proposta de repartiment de la mobilitat generada en hora punta i calcula els nivells de servei de la xarxa futura que en cap cas arriben al nivell E.

Es troba a faltar una anàlisi detallada de la capacitat de la nova rotonda en el seu enllaç a la C-155.

De tota manera es considera que seria bo haver precisat la mobilitat en divendres a la tarda, moment en què la mobilitat obligada i la ocupacional solen coincidir. Es recomana que es faci aquest supòsit de cara a determinar que també els nivells de servei són acceptables o alternativament prendre alguna mesura de tipus senyalització variable que millori la gestió de la demanda en aquesta franja horària.

D'altra banda, tot i que el decret no ho preveu, atès que es tracta d'un polígon industrial és necessari que totes les vies tinguin en compte el percentatge de pesants que es poden donar, quina és la seva hora punta i si hi pot haver alguna coincidència amb la dels turismes, de nou per analitzar quina ha de ser la gestió més eficient de les vies en aquestes circumstàncies.

Quant al transport públic, l'estudi estima el nombre de viatges diaris (699) i fa una estimació del seu repartiment en les xarxes que hi circulen, canviant els autobusos d'una de les línies de 35 a 55 places, calculant la capacitat disponible i conclouent que és suficient llevat d'en hora punta. De tota manera diu que com es tracta d'una estimació no cal fer res.

Lògicament no es pot estar d'acord amb la conclusió de l'estudi, de manera que és necessari preveure un reforç en aquesta franja horària o trobar una solució alternativa amb el titular de la xarxa que garanteixi un marge de capacitat més ampli al servei, doncs qualsevol nou usuari obligaria a posar un reforç al seu titular.

## 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 resultarien per a bicicletes com a mínim els valors de la següent taula:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial			0	0	0
comercial (industrial)		34.920,10	349		
industrial	101.166,73	49.406,37	494	906	
equipaments	11.504,25		115		
espais lliures	79.642,70		796		
<b>TOTAL</b>	<b>192.313,68</b>	<b>84.326,47</b>	<b>1.755</b>	<b>906</b>	<b>0</b>

L'EAMG proposa fer una reserva de **906 places** destinades a **aparcament de turismes**. Cal que un percentatge dels aparcaments de turismes es destini a la moto, per evitar que aquests vehicles aparquin en les voreres. En aquest sentit es recomana que prop dels accessos de la zona comercial, dels equipaments i de les parcel·les més grans se'n reservin un nombre com a mínim a l'entorn del 2% de la mobilitat en vehicle privat amb un factor de coincidència del 50%. Això suposaria com a mínim 82 places.

Pel que fa al **aparcament per a bicicletes**, l'EAMG recomana seguir les determinacions del Decret, però no defineix l'emplaçament de l'aparcament per a bicicletes que per als establiments industrials es recomana que sigui al seu interior en llocs segurs i coberts i per als equipaments repartides a l'exterior i a l'interior adaptant-se al seu ús definitiu. Pel que fa les zones verdes, l'EAMG fa una proposta de punts a l'entorn de les vies verdes ciclables i l'equipament que sembla ben distribuïda.

## 9. Mesures correctores

### Xarxa Transport públic

L'estudi proposa la modificació del recorregut de la línia d'autobús entrant al sector, i canviat la tipologia d'autobús de 35 a 55 places però sense augmentar la freqüència en la hora punta de manera que en la proposta de finançament no es considera cap servei addicional. Atès que cal que sigui l'administració titular del servei, en aquest cas la direcció general de transport terrestre de la Generalitat de Catalunya qui determini quina és la millor solució, i atès que la xarxa quedaria gairebé al 100% de la seva capacitat en hora punta, cal reestudiar la proposta dimensionant més acuradament el servei necessari a realitzar.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no defineix cap actuació en aquest sentit més enllà de la descripció de la xarxa futura. El projecte d'urbanització haurà de recollir totes les prescripcions que inclou l'informe de la Direcció General de Carreteres.

## **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'estudi proposa una xarxa de ciclovies i una xarxa d'itineraris de vianants dins la xarxa interna. El plànol presentat no permet detectar si en els espais on pot haver més concentració de vianants les voreres tenen un disseny adequat a aquesta demanda.

Tot i que les voreres d'1,4 metres d'ample lliure poden ser suficients en la majoria dels vials del polígons, cal que es detalli l'ample en la zona comercial i prop dels accessos de l'equipament en els que aquest ample pot quedar clarament insuficient.

A més, es proposa la creació de dos pistes verdes, amb una longitud total de 1.400 metres, que connectarien el sector industrial de Can Valls amb les àrees industrials de Riera de Caldes i Can Maiol, i amb les àrees residencials de Can Riera i Santa Magdalena.

## **10. Proposta de finançament**

L'estudi estima en 40.000€ el condicionament dels camins per on han de transcórrer les pistes verdes. Aquest cost ha de ser assumit per part del promotor.

Pel que fa al transport públic, estima en 4.000€ el cost de la marquesina de la nova parada proposada, a més dels 18.900€ any durant 10 anys que suposa la modificació del recorregut proposada (no considera cap cost associat a l'increment de serveis en hora punta)

L'estudi considera que el cost del canvi de vehicle seria assumit pels ingressos generats pel servei, però en aquest supòsit no es pot utilitzar el coeficient de 0,7 en la modificació de la xarxa que fa referència a la cobertura per majors ingressos al fer les modificacions.

De tota manera es torna a reiterar que la proposta i el cost associat a la mateixa ha de ser validada per l'informe de l'administració titular del servei.

## **11. Indicadors de gènere**

L'estudi indica que la majoria dels treballadors als polígons de la zona són homes amb vehicle propi, mentre que les dones que accedeixen als polígons ho fan majoritàriament com a acompanyants en vehicle privat.

L'EAMG proposa la creació d'un òrgan gestor de mobilitat al polígon de Can Valls que coordini la creació de línies de transport col·lectiu d'empresa, que garanteixi l'accés als treballadors que ho desitgin evitant problemes d'exclusió social. El finançament d'aquest òrgan aniria a càrrec de les empreses que s'instal·lin al sector. Es considera una molt bon proposta que caldrà desenvolupar en els documents posteriors de gestió del planejament.

## 12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del **Pla Parcial Urbanístic del sector Can Valls a Palau Solità i Plegamans**, no conté una 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 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:

- Cal analitzar **la capacitat de la xarxa de carreteres en divendres a la tarda**, tenint present les IMD corresponents i sumant-li la mobilitat generada del sector en aquest període, suma de la ocupacional i la personal així com, en l'hora punta del matí, **l'impacte de la mobilitat dels camions en la rotonda de l'accés de la C-155**, incorporant en els projectes constructius les conclusions que se'n derivin d'aquestes anàlisis.
- Cal **posar els recursos necessaris per a garantir una millor cobertura de l'hora punta del matí amb transport públic** atès que la cobertura prevista pel promotor és insuficient. Per aquest motiu caldrà validar la proposta per part de l'administració titular del servei i concretar la necessitat de posar serveis addicionals en l'hora punta i la tipologia de vehicle més adequada. El finançament que en sigui precís haurà de ser garantit pel promotor.
- Cal fer una reserva d'**aparcament per a motocicletes en la via pública**.
- Pel que fa a **la xarxa de vianants** cal clarificar les condicions geomètriques en els espais on es preveu un major nombre de persones sobretot a l'entorn de les zones comercials i l'equipament.

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 Palau Solità i Plegamans que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 28 d'octubre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic