

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Fost de Campsentelles**

**Municipi de Sant Fost de Campsentelles**  
**Comarca del Vallès Oriental**

Promotor: Ajuntament de Sant Fost de  
Campsentelles

Redactor de l'EAMG: UPC

---

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 *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Fost de Campsentelles*.

## **1. Antecedents**

En data 19 de gener de 2010 l'ajuntament de Sant Fost de Campsentelles va sotmetre a informe de l'ATM, l'EAMG del POUM del seu municipi. En data 15 de febrer de 2010 l'ATM va emetre informe desfavorable.

En data 7 de setembre de 2011 es va rebre un nou EAMG que fa referència al text refós del POUM de Sant Fost de Campsentelles. En data 18 d'octubre de 2011 l'ATM va emetre informe desfavorable.

En data 23 d'octubre de 2012 es va rebre un informe d'aclariments elaborat pel consultor EHARA relatiu als aspectes que l'ATM va demanar que fossin ampliat i modificats de l'EAMG referent al text refós del POUM de Sant Fost de Campsentelles i del que és objecte el present informe.

El POUM de Sant Fost de Campsentelles té com a objectiu crear 5 sectors de sòl urbanitzable (quatre delimitats i un no), que incloguin desenvolupaments residencials, industrials i terciaris, a la vegada que es protegeix el medi ambient i s'implanten noves infraestructures.

Sant Fost de Campsentelles compta amb diferents àmbits urbans: la plana residencial i industrial del Besòs, el centre residencial, els xalets en el paisatge i La Conreria. Es tracta d'una estructura urbana principalment residencial de baixa densitat (habitatges unifamiliars). El municipi també disposa d'un polígon industrial, Can Baliarda, que conté unes 70 empreses i 1.000 llocs de treball.

El nou planejament comporta un total de 4 plans parcials i 19 polígons d'actuació urbanística (3 dels quals comporten nous habitatges).

La població de Sant Fost de Campsentelles supera els 8.300 habitants.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Sant Fost de Campsentelles* als continguts de la Llei de la Mobilitat, i s'aplicaran com a criteris aquells 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:

- La creació de 80.868 m<sup>2</sup> de sostre destinat a habitatges.
- Nou sostre destinat a equipaments de 16.262 m<sup>2</sup>.
- Es creen noves zones industrials amb un sostre de 82.299 m<sup>2</sup>.
- Es destinen 5.646 m<sup>2</sup> de sostre a activitats comercials i 4.222 m<sup>2</sup> de sostre a oficines.
- Les noves zones verdes ocupen 41.225 m<sup>2</sup> de superfície.

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

L'estudi de mobilitat estima que el sector generarà un total de **20.900 desplaçaments en dia feiner, 10.450 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		80.258,00	8.026	<b>8.025</b>
comercial		5.646,00	2.823	<b>2.823</b>
oficines		4.222,00	633	<b>633</b>
industrial		82.299,00	4.115	<b>4.115</b>
equipaments	16.262,00	16.262,00	3.252	<b>3.270</b>
zona verda	41.225,00		2.061	<b>2.061</b>
<b>TOTAL</b>	<b>415.172,00</b>	<b>188.687,00</b>	<b>20.911</b>	<b>20.927</b>

L'estudi aplica les ràtios que proposa el Decret 344/2006, i conclou que els desenvolupaments residencials poden generar uns 8.000 viatges/dia, mentre els nous comerços poden generar 2.800 viatges/dia, les oficines uns 600 viatges/dia, les noves naus industrials uns 4.100 viatges/dia, els equipaments poden generar uns 3.300 viatges/dia i les zones verdes uns 2.000 viatges/dia.

El desenvolupament que genera més mobilitat correspon al sòl urbanitzable no delimitat (SUND), amb 9.610 viatges/dia (prop d'un 50% del total de la mobilitat generada pel POUM).

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de mobilitat del municipi de l'any 2001, en base a l'Enquesta de Mobilitat Obligada. En la mobilitat del municipi hi predomina el vehicle privat (52% en els desplaçaments interns i 75% en els de interurbans). L'estudi no fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat, per tant no es pot dimensionar l'impacte de la nova mobilitat sobre les xarxes de transport. Per aquest motiu pel que fa a les xarxes viàries destinades al trànsit de vehicles caldrà que el planejament compti amb l'informe favorable dels titulars de les vies.

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

L'estudi destaca que les xarxes de mobilitat del municipi són molt limitades, arribant a precàries en alguns casos. La xarxa viària principal consta de dues vies bàsiques que comuniquen Badalona amb Mollet del Vallès (B-500) i Badalona amb la Roca del Vallès (B-5001). Aquestes vies són els accessos als municipis a la vegada que estructuraven internament el viari del municipi. La B-500, eix vertebrador del nucli de Sant Fost, és una connexió molt important entre les comarques del Vallès Occidental i el Maresme.

L'estudi destaca com a problema la confluència dels dos eixos supramunicipals, en un encreuament amb semàfor en el centre urbà de Sant Fost, amb una capacitat insuficient per canalitzar la intensitat del trànsit que les dues vies absorbeixen.

La resta de vies tenen caràcter totalment local i secundari, i conformen la xarxa de distribució veïnal del municipi. Aquests vials no presenten cap tipus de problema pel que fa a capacitat.

Pel que fa a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'aforaments automàtics efectuats per la Diputació de Barcelona (BV-5001, 11.400 veh./dia) i la Generalitat de Catalunya (B-500, 19.600 veh./dia), que mostren que el percentatge de vehicles pesants arriba a un 12% de la demanda de trànsit a la carretera de la Roca (BV-5001).

L'índex de motorització de Sant Fost de Campsentelles és de 877 vehicles per cada 1.000 habitants.

#### **5. Xarxa de transport públic**

Es descriu l'oferta actual de transport públic al municipi:

- Autobús:
  - Línia urbana: comunica els nuclis del municipi (excepte la zona industrial i La Conreria) amb l'estació de Mollet – Sant Fost. Compta amb un únic vehicle que triga prop d'una hora en realitzar el recorregut i amb una interrupció del servei durant el migdia.
  - Línies interurbanes: 2 línies que circulen per la B-500

- Badalona – Mollet – Sabadell (per Tiana), amb intervals de pas variables entre 15 i 70 minuts.
- Barcelona – Sant Adrià – Granollers, amb només 4 expedicions per sentit en dia feiner.
- Rodalies: l'estació més propera és la de Mollet – Sant Fost, per on circula la línia C2 de Rodalies Renfe, que comunica Sant Vicenç de Calders amb Sant Celoni, cada 20 minuts entre les 5 i les 23h.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades d'autobús, i es considera que fa una proposta més eficient que la actual. La cobertura territorial del servei respecte dels nous pols de desenvolupament que proposa el POUM es considera acceptable.

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

L'estudi destaca que el municipi no disposa d'itineraris senyalitzats per a vianants o bicicletes. La manca de seguretat en les vies principals, així com les pendents pronunciades de molts dels sectors del municipi, desincentiven els desplaçaments en modes no motoritzats.

Es troba a faltar una descripció més detallada de l'estat de les connexions (amplades útils de vorera, pendent dels vials, etc) entre els nous sectors a desenvolupar i els centres atractors de mobilitat del municipi.

### **Recomanació 1**

De cara a una major comprensió de l'estudi de mobilitat generada seria convenient que els plànols del viari actual i proposta que conté el planejament tinguessin una escala de major detall, si més no els que es considera xarxa estructurant del municipi. També seria adequat detallar els aspectes que actualment suposen problemes de connexió per a cadascuna de les xarxes

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi no fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat. En conseqüència no concreta els viatges/dia per cada mode ni quina afectació poden tenir sobre les xarxes actuals de mobilitat.

En aquest sentit cal insistir que pel que fa al viari cal que hi hagi els informes favorables dels titulars de les vies de manera que es garanteix els aspectes que hi puguin haver d'afectació i pel que fa al transport públic, la nova proposta des d'un punt de vista territorial es considera correcte i caldrà adequar el nombre de vehicles a la demanda futura.

## Recomanació 2

De cara a tenir una avaluació inicial de les necessitats de transport públic del municipi cal fer una hipòtesi de demanda futura en aquest mode i determinar quin pot ser el nombre de vehicles necessari per a servir-la. Això facilita després quina serà la carrega a repartir en cada planejament parcial com a càrregues de transport públic.

## 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 en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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
residencial		80.258,00	1.605	803	401
comercial		5.646,00	56		
oficines		4.222,00	42		
industrial		82.299,00	823		
equipaments	16.262,00	16.262,00	163		
zona verda	41.225,00		412		
<b>TOTAL</b>	<b>415.172,00</b>	<b>188.687,00</b>	<b>3.102</b>	<b>803</b>	<b>401</b>

L'estudi de mobilitat concreta els paràmetres relacionats amb l'aparcament de turismes i motocicletes per als usos residencials i per a la futura estació intermodal que el POUM proposa al municipi. No obstant, no s'efectua el càlcul del nombre d'aparcaments necessari.

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes, l'aplicació de les ràtios del Decret indica que cal reservar 3.100 places. L'estudi no fa cap càlcul ni cap referència al respecte.

## Recomanació 3

Es recomana que s'incorpori aquest càlcul dels aparcaments de bicicletes i se'n faci a valoració necessària, sobretot relativa a la tipologia de zones verdes que generen necessitats molt diferents.

En cas que s'adoptin paràmetres diferents als proposats pel Decret 344/2006, caldrà aportar una justificació al respecte.

L'estudi destaca que les zones on es detecten les necessitats de places d'aparcament són les ja consolidades. Es preveu que el desenvolupament dels sectors de creixement i/o transformació proposats pel POUM permetran reservar certs espais per a l'estacionament de vehicles o bé reserves en la via pública.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç i 2.000 m<sup>2</sup> dedicat a oficines (la planificació objecte d'estudi compta amb 5.600 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç i 4.200 m<sup>2</sup> de sostre destinat a oficines). L'estudi no fa cap referència a la reserva de places per a la distribució urbana de mercaderies.

Tanmateix en els aclariments que s'han rebut queda palès que si s'incorporen els requeriments del Decret.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'estudi concreta els criteris considerats per tal d'establir una xarxa d'itineraris per al transport públic i col·lectiu de superfície:

1. Garantir la connectivitat amb els indrets del municipi on es generi un major nombre de desplaçaments.
2. Garantir la connexió amb el transport col·lectiu interurbà.
3. Garantir la coordinació entre el transport col·lectiu urbà i els itineraris per a vianants i bicicletes.
4. Garantir que l'oferta de transport públic existent pugui satisfer la nova mobilitat generada.
5. Garantir l'existència de carrils bus-taxi als carrers amb molt trànsit de vehicles.

Pel que fa al servei urbà, l'estudi proposa:

- Augmentar la freqüència de pas actual, sense deixar de cobrir cap franja horària.
- Garantir l'accessibilitat en transport col·lectiu als polígons industrials. Pel que fa a aquest segon punt l'estudi proposa:
  - Crear una estació intermodal –en el sector de sòl urbanitzable no delimitat previst pel POUM– que connecti el transport col·lectiu municipal amb l'intermunicipal i permeti que ambdós mitjans de

transport guanyin en eficàcia. Evitar el solapament de línies i coordinar els horaris entre els diferents transports contribuiran a aquesta millora.

- Millorar la connexió de Sant Fost amb l'estació de RENFE, Mollet-Sant Fost, de manera que es garanteixi la mateixa freqüència de pas que ofereix el ferrocarril (aproximadament una sortida cada 20 minuts).

L'estudi apunta que s'haurà d'aconseguir que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 m, així com garantir que l'actual oferta de transport col·lectiu tingui prou capacitat per absorbir la demanda que generarà el desenvolupament previst pel POUM.

L'estudi preveu el manteniment de la línia existent i la creació d'una nova línia en forma de 8 que, des de la nova estació intermodal, connecti amb els principals sectors del nucli urbà, donant cobertura també als sectors industrials.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi concreta dues infraestructures que es plantegen en el planejament municipal i sectorial:

- la variant de la carretera B-500, que evita la visió i la incidència sonora de l'autovia des del nucli urbà i minimitza l'impacte sobre l'entorn.
- la carretera del marge esquerra del riu Besòs, alternativa a la carretera de la Roca. Per a l'actual BV-5001 el POUM proposa convertir-la en 'via parc': via de doble calçada que s'adapti a l'espai de ribera del riu i que faciliti la permeabilitat transversal. Es dissenya com un espai públic lineal que millora les relacions entre els ciutadans i el riu, a la vegada que permet la circulació de tots els modes de transport.

L'estudi també proposa altres mesures i criteris:

- Aconseguir una correcta jerarquització de la xarxa viària del municipi, incorporant mesures per pacificar el trànsit en vies secundàries i veïnals,
- Garantir que tots els vials principals previstos en aquesta xarxa tinguin amplada suficient, superior a 10 m tal i com determina el Decret 344/2006.
- Assegurar que aquesta xarxa bàsica de vehicles prevista connecti amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments, i com a mínim amb els diferents nodes de transport col·lectiu i amb els equipaments comunitaris.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'estudi destaca que algunes actuacions d'urbanització que s'han realitzat en els darrers anys, així com les propostes del POUM de pacificació dels dos eixos

estructurants principals ( B-500 i BV-5001) poden significar un impuls per a la mobilitat en modes no motoritzats.

La xarxa per a modes no motoritzats que es proposa és coincident per al vianant i la bicicleta, ja que discorre pels vials més adients (que representen una major connectivitat amb els principals focus generadors de mobilitat).

L'estudi apunta que alguns d'aquests vials proposats tenen pendents superiors a les màximes concretades al Decret per a la circulació de bicicletes (5%), tanmateix no es disposa de vials alternatius a causa de la topografia del municipi.

Es mostra un plànol on es concreten els itineraris principals per a vianants i bicicletes, tanmateix es troba a faltar una major descripció del disseny previst per als mateixos.

#### **Recomanació 4**

Tot i que les propostes de xarxes es consideren correctes es troba a faltar uns plànols amb major detall com els que s'han proporcionat per a l'ampliació de la carretera de Barcelona i els SUND 1 i 2 amb la documentació complementària.

### **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi aporta dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 que evidencien els diferents patrons de mobilitat en funció del gènere: les dones són usuàries principalment del transport públic i dels desplaçaments a peu mentre els homes són usuaris majoritàriament del vehicle privat.

L'estudi afirma que els projectes que es derivin del desenvolupament del POUM de Sant Fost de Campsentelles afavoriran els desplaçaments dels col·lectius més fràgils: gent gran, dones i infants, i principalment aquells que es realitzen de forma no motoritzada.

### **12. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Fost de Campsentelles* no compta amb els elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, 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:

- Cal que les xarxes viàries destinades al trànsit de vehicles **comptin amb l'informe favorable dels titulars de les vies.**

0



Tanmateix se sol·licita al promotor del planejament que atengui les recomanacions que es fa des d'aquest informe. En particular també es recomana que es faci un document únic o refós que incorpori la documentació que ha aportat el consultor i si s'escau resolgui les recomanacions que es fan des de l'ATM. 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.

S'annexa la documentació complementària rebuda del consultor UPC.

Barcelona, 29 d'octubre de 2012

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat