

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries al sector IES – Camps d'en Castellà, a Sant Pere de Vilamajor

Municipi de Sant Pere de Vilamajor
Comarca del Vallès Oriental

Promotor: Ajuntament de Sant Pere de
Vilamajor

Redactor de l'EAMG: Arda, Gestió i Estudis
Ambientals

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 de les Normes Subsidiàries al sector IES – Camps d'en Castellà*, a Sant Pere de Vilamajor.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sant Pere de Vilamajor promou la *Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries al sector IES – Camps d'en Castellà* amb l'objectiu de dotar el municipi de nous equipaments (un nou Institut d'Educació Secundària), zones comercials i zones verdes.

Els terrenys objecte de la modificació se situen allunyats del nucli urbà, en un punt cèntric respecte de Sant Antoni de Vilamajor i Sant Pere de Vilamajor i propers a un sòl urbà consolidat. Es preveu que el nou IES doni servei als dos nuclis urbans així com a bona part de les seves urbanitzacions. Actualment l'Institut ocupa unes instal·lacions provisionals.

Quant a la resta d'usos diferents al docent, el seu desenvolupament es concretarà mitjançant un pla especial.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 44.921 m², i correspon al sector delimitat per la carretera BP-5107, la Riera de Vilamajor i el límit del terme municipal amb Sant Antoni de Vilamajor.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries al sector IES – Camps d'en Castellà*, a Sant Pere de Vilamajor, 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 20.445 m² de sostre destinat a un equipament d'educació secundària
- La creació de 10.002 m² de sostre destinat a usos comercials
- Es destinen 5.650 m² a zona verda
- L'espai reservat a vialitat ocupa 8.824 m²

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

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual de NNSS estima que el sector generarà un total de **9.400 desplaçaments/dia feiner, 4.700 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	10.001,90	10.001,90	5.001	5.001
equip. docents	20.445,41	20.445,41	4.089	4.089
zona verda	5.649,67		282	282
Vialitat	8.823,57			
TOTAL	44.920,55	30.447,31	9.373	9.373

Quant als usos comercials es preveu una generació de 5.000 viatges/dia.

Per al nou equipament docent s'estima que la mobilitat generada serà de 4.100 viatges/dia.

Per últim, la zona verda podrà generar uns 300 viatges/dia.

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 (53% en els desplaçaments interns i 93% en els interurbans amb destinació Sant Pere de Vilamajor). L'estudi no fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal (carreteres BP-1241, BP-1432 i BP-5107) i la local (Camí de Can Clavell i carrer que limita la urbanització la Sauleda de Sant Antoni)

Quant a la demanda de trànsit l'estudi aporta dades de les carreteres (Diputació de Barcelona, any 2008): la BP-5109 registra 3.400 veh./dia a l'entrada a Sant Pere de

Vilamajor (punt quilomètric 1,0) i la BP-5107 a l'oest del nucli urbà de Sant Antoni té una IMD de 4.000 veh./dia mentre en el tram comprès entre Sant Antoni de Vilamajor i Llinars del Vallès el trànsit augmenta fins a 10.500 veh./dia.

L'estudi afirma que en el marc de l'EAMG s'han realitzat comptatges en alguns camins d'accés a nuclis urbans del municipi: al camí de Can Vila s'estima un trànsit de 3.700 veh./diamentre que al camí de Vallserena la IMD estimada és de 1.300 veh./dia.

L'índex de motorització del municipi és de 837 vehicles per cada 1000 habitants, xifra que supera les mitjanes comarcal i catalana.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi (en un radi de 500m):

- Autobús:
 - 2 línies de transport interurbà: Vilamajor – Granollers – Barcelona (4 expedicions per sentit en dia feiner) i Cànoves – Cardedeu (6 expedicions per sentit en dia feiner)
 - 1 línia interurbana funcionalment urbana, amb 12 parades als diversos nuclis del municipi i també a Sant Antoni de Vilamajor (molt properes a l'àmbit d'estudi) i a Llinars del Vallès. Té diferents recorreguts, amb un total de 21 expedicions per sentit.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els horaris i freqüències.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que l'orografia, les dimensions i l'estructura del nucli de Sant Pere de Vilamajor afavoreix els desplaçaments a peu, però la manca de connexions segures amb els altres nuclis provoca un ús destacat del vehicle privat.

Tan sols hi ha un tram ciclable al municipi, per on també es desplacen vianants, paral·lel a la carretera BP-5109, que uneix els nuclis urbans de Sant Antoni de Vilamajor i Sant Pere de Vilamajor. Aquest tram segregat per a modes no motoritzats, i amb il·luminació, possibilita accedir a l'àmbit d'estudi d'una forma segura.

L'estudi afirma que el nucli urbà de Sant Pere disposa de voreres adequades per als vianants, no obstant a la resta de nuclis (urbanitzacions) hi ha voreres sense pavimentar, en mal estat, amb amplades insuficients i amb obstacles.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat. Tanmateix estima que, tenint en compte la capacitat i la demanda de trànsit de les vies actuals, no es detectaran problemes de congestió. Quant al transport públic es troba a faltar una valoració de la relació entre oferta actual i demanda futura.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial	10.001,90	10.001,90	100		
equip. docents	20.445,41	20.445,41	204		
zona verda	5.649,67		56		
Vialitat	8.823,57				
TOTAL	44.920,55	30.447,31	361	0	0

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios que proposa el Decret per als diferents usos, i conclou que cal reservar 361 places d'aparcament per a bicicletes.

Des de la redacció del present informe se sol·licita que el projecte constructiu de l'Institut reservi espai suficient a l'interior del recinte per tal d'aparcar les bicicletes de forma segura, en llocs de fàcil accés.

Quant a l'aparcament de vehicles motoritzats, caldrà garantir que els turismes i motocicletes no envaeixen l'espai destinat als modes no motoritzats. En aquest sentit, des de la redacció del present informe es recomana senyalitzar places per a motocicletes en calçada, evitant en tot cas l'ocupació de les voreres per part d'aquests vehicles.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa crear una nova parada d'autobús al costat de la carretera BP-5109, a l'alçada del CEIP Sant Antoni Vilamajor, per tal d'acostar el servei al nou IES.

Segons s'observa al plànol, aquesta nova parada estaria a poc més de 100m del nou centre educatiu.

Des de la redacció del present informe es recomana, una vegada estigui en construcció l'institut, analitzar els horaris del servei d'autobús i d'entrades i sortides dels alumnes a l'institut per intentar coordinar-los i així minimitzar la despesa del servei de transport escolar, sempre i quan es garanteixi un bon servei als usuaris actuals d'autobús. Caldrà posar èmfasi en aquelles relacions que no es poden efectuar a peu o en bicicleta.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi explica les noves connexions viàries previstes pel planejament, que completen l'accessibilitat al sector i milloren la mobilitat del municipi, gràcies a la creació d'una connexió directa entre les carreteres BP-5109 i BP-5107, evitant la circulació per dins del nucli de Sant Antoni Vilamajor.

Per altra banda, l'EAMG del POUM proposa dues noves rotondes a les cruïlles que donen accés al sector, per ordenar el trànsit procedent de totes direccions. Aquest estudi del POUM també contempla que el sector objecte d'estudi tingui una limitació de velocitat de 30km/h.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi afirma que les voreres previstes pel futur pla parcial del sector tindran amplades suficients i pendents adequats i accessibles. Els itineraris connectaran amb els previstos per l'EAMG del POUM, actualment en tramitació.

L'estudi proposa crear un itinerari comú per a vianants i bicicletes paral·lel a la riera, que uneixi el centre urbà amb el nou sector d'una forma més directa que el vial paral·lel segregat a la carretera. Aquest nou itinerari connectaria amb els ja existents.

Per altra banda, l'EAMG del POUM preveu connectar amb carrils bici els diferents equipaments del municipi, dotant-los d'aparcament per a bicicletes.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi indica que el col·lectiu de dones té un comportament diferenciat pel que fa a la mobilitat. Les dones tenen menys accés al carnet de conduir, tot i que a Sant Pere de Vilamajor tant homes com dones es desplacen a altres municipis per motius de feina. No obstant, les dones es desplacen amb més freqüència als municipis més pròxims (Sant Antoni de Vilamajor i Llinars del Vallès).

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries al sector IES – Camps d'en Castellà*, a Sant Pere de Vilamajor, 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 proposar un repartiment modal per a la nova mobilitat, per tal d'obtenir dades de demanda per mode que permetin comprovar l'adequació de l'oferta actual i prevista als nous desplaçaments generats i així poder ajustar l'oferta a la demanda que generarà l'IES.

- A l'informe es fan una sèrie de propostes de millora que cal incorporar en els projectes constructius.

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 Sant Pere de Vilamajor 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, a 2 de març de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic