

## **Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla General Metropolità a la Porta Sud**

### **Municipi de Molins de Rei**

Sol·licitant: Ajuntament de Molins de Rei

Promotor: Ajuntament de Molins de Rei

Redactor de l'EAMG: Mancomunitats de  
Municipis AMB

---

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 Metropolità a la Porta Sud*.

### **1. Antecedents**

La *Modificació puntual del Pla General Metropolità a la Porta Sud* s'ha redactat des de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a petició de l'Ajuntament de Molins de Rei, amb l'objectiu d'ordenar els sòls situats al sud del municipi, entre la zona industrial, els barris residencials del nucli urbà i les infraestructures viàries previstes.

L'àmbit d'estudi es localitza en un tram de ciutat inacabada, ja que està pendent la prolongació del carrer del Pla i la concreció dels enllaços amb l'autopista (B-23/AP-2). Aquesta modificació del planejament haurà de donar una solució concreta a les reserves de planejament vigent, fent compatible les necessitats de les zones residencials amb la ubicació d'una escola i el pas d'infraestructures que milloren la mobilitat global.

Els sòls objecte d'estudi limiten amb la zona agrícola de la plana fluvial del riu Llobregat. forma part del front urbà de la carretera N-II, al llarg del carrer Garbí, entre el carrer de Conca de Barberà i el carrer Elisenda Montcada. La superfície del sector és de 5,62 ha, de les quals un 50% aproximadament es troba consolidat amb edificacions.

Molins de Rei té una població de 23.828 habitants (any 2009).

### **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 Metropolità a la Porta Sud* 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 8.041 m<sup>2</sup> de sostre destinat a un nou institut, part del sostre del qual prové de la reordenació del CEIP Pont de la Cadena
- Un diferencial de 2.892 m<sup>2</sup> de superfície destinada al Parc Agrari
- Es manté la mateixa superfície que en l'actualitat destinada al camp de futbol, que ja existeix en l'actualitat tot i que el planejament vigent no el contempla.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, el desenvolupament del sector generarà **1.600 desplaçaments/dia feiner, 800 per sentit**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, 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)
equip. docents		7.340,16	1.468	1.468
zona verda	2.892,38		145	145
<b>TOTAL</b>	261.900,64	7.340,16	1.613	1.613

L'increment de sostre destinat a equipaments previst, considerant la ràtio que planteja l'estudi i el decret per a **equipaments docents** (20 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre) pot generar una mobilitat de **1.500 viatges/dia** feiner.

El **parc agrari** també generarà una nova mobilitat de 150 viatges/dia, utilitzant la ràtio de 5 viatges/100 m<sup>2</sup>, relativa a zones verdes.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat (EMO 2001) de Molins de Rei, i exposa que la nova mobilitat seguirà els patrons de la mobilitat actual per motius d'estudis, ja que es tractarà bàsicament d'estudiants del nou institut. Així, per a la nova mobilitat l'estudi proposa el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	67,6%	15,4%	17,0%
Viatges / dia	1.090	249	274

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi destaca la discontinuïtat de la xarxa viària en l'àmbit d'estudi. S'exposen les previsions del Pla General Metropolità, quant a la connectivitat amb la B-23, la intersecció amb l'antiga N-340 al pont de Molins de Rei i la intersecció amb la xarxa viària local, que l'estudi considera poc integrada amb el territori.

L'estudi també mostra les alternatives de traçat per a la prolongació del tramvia (any 2003), així com els resultats de l'estudi de viabilitat del vial de circumval·lació oest de Molins de Rei (any 2004).

Per últim, quant a altres estudis, es concreta la proposta de carril bus – VAO sobre la B-23 i l'AP-2.

Sobre la xarxa viària de l'àmbit d'estudi es comptabilitzen 382 places d'aparcament en calçada.

## **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi:

- Servei de rodalies de RENFE: L'estació més propera és la de Molins de Rei, a 500 m de l'àmbit d'estudi. La freqüència del servei és de 15 minuts.
- Servei d'autobús urbà: 3 línies (MB1, MB2 i MB3), dues de les quals tenen parada a l'àmbit d'estudi.
- Servei d'autobús interurbà: hi ha 7 línies que connecten el municipi amb Barcelona i altres municipis de la comarca
- Servei d'autobús nocturn (N50 i N51): que comunica amb Barcelona, Esparreguera i Martorell.

## **6. Mobilitat a peu**

L'estudi afirma que la zona objecte d'estudi presenta uns pendents suaus, ja que es troben a la plana del riu.

No es concreten les característiques de les voreres de l'àmbit d'estudi, ni si els itineraris entre el sector i els nuclis urbans són correctes (amplades de vorera, existència de passos de vianants i guals, existència d'arbrat, il·luminació suficient, etc). Cal que el planejament derivat defineixi clarament els detalls que permeten valorar l'accessibilitat del sector.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

Actualment el municipi disposa d'1 km de carril bici segregat, a l'Av. Barcelona (zona del polígon el Pla), que arribarà al Parc Mariona de Molins. Aquest carril continuarà amb el de Sant Feliu de Llobregat, de manera que s'establirà una connexió segura en bicicleta entre els dos municipis veïns.

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

L'estudi afirma que l'impacte dels nous viatges sobre el transport públic tindran una incidència poc significativa.

Quant als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi determina que es realitzaran 274 viatges/dia, xifra que es considera que tindrà un baix impacte sobre la xarxa viària existent i proposada.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

Per al càlcul d'oferta d'aparcament són aplicables els valors de l'annex II del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, sobre aparcament per a bicicletes.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. docents		7.340,16	367		
zona verda	2.892,38		29		
<b>TOTAL</b>	261.900,64	7.340,16	<b>396</b>	<b>186</b>	<b>0</b>

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als equipaments i zones verdes. En concret, cal reservar en total **396 places per a bicicletes** (5 places d'aparcament per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre per als equipaments educatius i 1 plaça per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl destinat a zona verda).

L'estudi aplica aquestes ràtios sobre el total d'usos del sector, considerant també els equipaments ja existents (que es dedueix que no disposen de places d'aparcament per a bicicletes). En total, per al sector, considera necessari fer una reserva de **937 places per a bicicletes**.

Quant als turismes, l'estudi afirma que s'incrementarà l'oferta en calçada en 186 places, aconseguint un total de 568 places. S'aporten seccions que mostren la distribució de l'espai de calçada.

En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

## 10. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones tenen menys mobilitat per motius ocupacionals que els homes.

Quant al repartiment modal, les dones es desplacen principalment en modes no motoritzats, mentre els homes es desplacen més en vehicle privat.

L'estudi afirma que en el sector objecte d'estudi hi haurà una mobilitat major de dones que acompanyen nens i nenes als centres educatius i al parc, i que les actuacions per augmentar l'espai destinat al vianant afavoriran la mobilitat de les dones.

## **11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Molins de Rei) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi afirma que es complirà amb els objectius de qualitat de l'aire establerts al Pla Director de Mobilitat de l'RMB. No obstant, no s'aporten dades per tal d'avaluar la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

S'incideix en què el nou planejament comportarà una eliminació del trànsit de pas per l'antiga N-340, amb les millores que això implica.

## **12. Mesures correctores**

### **Xarxa transport públic**

L'estudi considera que l'oferta actual és suficient per tal d'absorbir la mobilitat futura, per tant no planteja cap actuació.

Les parades d'autobús i de tren es troben a una distància assequible per al vianant. La reurbanització del carrer Felip Canalias tindrà present la ubicació de la parada d'autobús, de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris de vianants i que es garanteixi la seva seguretat.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi proposa mantenir la velocitat màxima a 30 km/h als carrers Felip Canalias i Menéndez Pelayo.

Es descriuen les diferents mesures:

- perllongament del carrer Pla fins al pont de Molins, resolent l'enllaç en totes les direccions, segons l'Estudi del vial de circumval·lació oest de Molins de Rei
- intersecció amb l'antiga N-340 mitjançant dues noves rotondes, seguint les indicacions del Ministerio de Fomento
- una altra rotonda per resoldre l'enllaç amb la xarxa viària urbana
- intersecció amb la B-23, amb nous accessos des del pont de Molins, des de les rotondes d'entroncament amb l'antiga N-340.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi planteja crear eixos d'ús exclusiu per a vianants entre els 3 equipaments (dos centres docents i el camp de futbol). També proposa voreres que oscil·len entre 2,2 m i 7 m, donant continuïtat a les voreres ja existents.

### **Xarxa de bicicleta**

L'estudi proposa que la velocitat a la xarxa viària es limiti a 30 km/h als carrers Felip Canalias i Menéndez Pelayo, per tal de permetre una cohabitació segura entre modes motoritzats i la bicicleta. A partir d'aquests carrers es connecta amb el Parc Mariona, des del qual neix el carril bici de l'Av. Barcelona fins a Sant Feliu de Llobregat.

Des de la redacció de l'informe es vol incidir en què l'article 4 del Decret 344/2006 determina que l'amplada mínima dels carrers senyalitzats com a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.

Cap dels carrers del sector té un pendent superior al 5%.

## **13. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General Metropolità a la Porta Sud*, a Molins de Rei, 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**.

Cal que el planejament derivat detalli els aspectes de detall que es consideren no reflectits en el document de planejament general.

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, a 9 de març de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic