

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Gallifa

Municipi de Gallifa
Comarca: Vallès Occidental
Promotor: Ajuntament de Gallifa
Redactor de l'EAMG: Direcció General
d'Urbanisme

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 Gallifa*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Gallifa* es redacta amb l'objectiu de crear sostre residencial i nous equipaments per al municipi.

L'àmbit d'estudi comprèn 4 plans d'actuació urbana (PAU) en sòl urbà i un pla parcial urbanístic (PPU) en sòl urbanitzable no delimitat. Aquests sectors ocupen un total de 101.160 m².

La major part del municipi té pendents superiors al 20%.

El municipi de Gallifa té una dimensió de 16,34 km². La població del municipi és de 213 habitants (any 2009).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Gallifa* 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 POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 108 habitatges nous
- La creació de 2.814 m² de sostre destinat a equipaments

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del POUM generarà **1.500 desplaçaments/dia feiner, 750 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			108,00	756		972
equipaments	4.121,00	2.814,00			563	563
zona verda						0
TOTAL	101.160,00	2.814,00	108	756	563	1.535

Els nous habitatges generaran prop de 1.000 viatges/dia (considerant 3 viatges per persona i una mitjana de 3 persones per habitatge, és a dir, 9 viatges/habitatge), i els nous equipaments uns 600 viatges/dia (utilitzant la ràtio de 20 viatges/100 m²).

L'estudi de mobilitat no considera les zones verdes com a generadors de mobilitat, ja que tenen molt pendent i el conjunt del municipi es troba envoltat de natura.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat (EMO 2001) de Gallifa. Per a la nova mobilitat l'estudi estima que el vehicle privat tindrà una quota del 56%. Per a la resta de modes no concreta una proposta de repartiment modal. Tanmateix, des de la redacció del present informe s'ha procedit a estimar, en base a les dades de l'EMO aportades per l'estudi, una proposta de repartiment modal per al conjunt de la nova mobilitat:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	39,0%	5,0%	56,0%
Viatges / dia feiner	598	77	860

4. Mobilitat en vehicle privat

La carretera BP-1241 és la carretera d'accés al nucli urbà, que uneix Sant Feliu de Codines amb Sant Llorenç de Savall. Aquesta carretera té una IMD de 435 veh./dia, molt per sota de la seva capacitat.

L'estudi concreta la jerarquització viària del municipi: xarxa bàsica local (carretera BP-1241), xarxa complementària de camins, xarxa urbana i carrers de convivència.

El POUM preveu l'obertura de nous vials dins la xarxa urbana per millorar la connectivitat interna. L'amplada mínima d'aquests vials serà de 8 m.

L'índex de motorització oficial del municipi és molt alt, de 1.230 veh./1000 habitants, de pràcticament el doble que el de la comarca.

5. Xarxa de transport públic

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

- Servei d'autobús interurbà: hi ha una línia que connecta el municipi amb Sant Feliu de Codines, amb una expedició al matí i una altra al migdia, les dues d'anada i tornada, de dilluns a dissabte. El diumenge només disposa d'una expedició a les 15h. Hi ha una única parada a l'entrada del poble.

S'aporta documentació gràfica amb la localització de la parades dins del nucli urbà. Tots els sectors es troben a una distància inferior a 750 m de la parada.

L'estudi destaca que la utilitat del servei és només per anar a comprar i pel servei domèstic.

6. Mobilitat a peu

L'estudi no descriu la situació actual sinó la proposada pel POUM, que aposta pels carrers de convivència al nucli urbà, donant preferència als vianants.

Es destaca que el municipi compta amb pendents molt pronunciats.

No es concreta si els itineraris per a vianants disposen d'il·luminació, arbrat, passos de vianants, guals adaptats, etc.

7. Mobilitat en bicicleta

Actualment el municipi no disposa de cap espai destinat exclusivament per a la bicicleta, a més els pendents no conviden a utilitzar aquest mode.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera una ocupació mitjana de 2,2 pers./veh., i conclou que al llarg del dia hi haurà un total de 391 vehicles, que no afectaran negativament la capacitat viària.

Quant al transport públic, l'estudi considera que com que la demanda actual és molt baixa no es requereix augmentar les expedicions per tal d'absorbir la nova demanda.

9. 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)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial			108,00	216	108	54
equipaments	4.121,00	2.814,00		28		
zona verda						
TOTAL	101.160,00	2.814,00	108	244	108	54

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials i els equipaments. En concret, cal reservar en total **216 places per a bicicletes dins dels sòls residencials** (2 places per a cada habitatge) i **28** per als equipaments, en llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública.

Des de la redacció del present informe es desconeix l'ús definitiu dels equipaments. Caldrà assegurar que s'ofereix un nombre de places suficient i que l'oferta s'ajustarà a la demanda en cas necessari.

Quant als turismes i motocicletes, l'estudi aplica les ràtios referents al sostre residencial, i conclou que seran necessàries 108 places per a turismes i 54 per a motocicletes.

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 les dones es desplacen principalment en modes no motoritzats i en transport públic, mentre els homes es desplacen més en vehicle privat. Tanmateix, en el cas concret de Gallifa les dones també utilitzen principalment el vehicle privat.

11. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi considera amb l'oferta actual hi ha prou capacitat.

Des de la redacció del present informe es creu necessari que els horaris de transport públic permetin fer ús d'aquest mode per a la mobilitat ocupacional (per feina o estudis), per tant es troba a faltar una tercera expedició a la tarda (18-19h) des de Sant Feliu de Codines.

Xarxa bàsica per a vehicles

El POUM preveu nous vials que milloraran la mobilitat interna del municipi. L'estudi justifica que l'amplada mínima haurà de ser de 8 m, mentre en el cas de les reurbanitzacions de vials existents les amplades seran de mínim 6 m.

L'estudi de mobilitat proposa senyalitzar el nucli amb una limitació de velocitat màxima de 20 km/h, indicant que es dóna prioritat al vianant a tot el nucli urbà.

Xarxa de vianants i bicicletes

El POUM qualifica els vials del nucli urbà com a carrers de convivència, donant prioritat als vianants. Aquesta xarxa representa 1 km de vials.

Els itineraris projectats utilitzen principalment aquests carrers de convivència, que uneixen els principals equipaments i la parada d'autobús.

Quant a la bicicleta, pot utilitzar aquesta mateixa xarxa de convivència, tot i que l'estudi destaca que en alguns punts el pendent és superior al 5%.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Gallifa* 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**.

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, 25 de maig de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic