

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

Municipi de Sant Esteve Sesrovires

Comarca: Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Sant Esteve

Sesrovires

Redactor de l'EAMG: AIM

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 Esteve Sesrovires*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Esteve Sesrovires* es redacta amb l'objectiu de reordenar l'estructura urbana del municipi, tot incorporant l'ordenació d'11 sectors, 4 d'ells ja tenen estudi d'avaluació de la mobilitat generada. L'estudi no inclou les previsions de creixement de població que fa el POUM.

L'àmbit d'estudi de l'EAMG comprèn el conjunt del municipi, ja que els sectors a desenvolupar es troben a diversos emplaçaments del terme municipal, mitjançant 11 sectors de planejament parcial en sòl urbanitzable delimitat (SUD), 1 polígons d'actuació (PAU) en sòl urbà, 2 sectors en sòl urbanitzable no delimitat i un en sòl no urbanitzable. En conjunt, aquestes figures urbanístiques afecten aproximadament un total de 187 hectàrees. L'estudi efectua una anàlisi global de la mobilitat al municipi i de les seves connexions amb l'exterior.

El municipi de Sant Esteve Sesrovires té una dimensió de 18,6 km². La població del municipi és de 7.256 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 Sant Esteve Sesrovires* 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 336.739 m² que suposen la construcció de 3.314 habitatges nous, dels quals 150.275 m² de sostre que suposen 1.396 habitatges nous no estan en un sector amb EAMG ja aprovat.
- Noves zones industrials amb 817.984 m² de sostre dels quals 490.389 m² de sostre no es troben en un sector amb EAMG ja aprovat.
- La creació de 213.573 m² de sostre destinat a equipaments dels quals 112.074 m² de sostre no es troben en un sector amb EAMG ja aprovat.
- La creació de 25.544 m² de sostre destinat a comerç dels quals 15.208 m² de sostre no es troben en un sector amb EAMG ja aprovat.
- La creació de 6.370 m² de sostre destinat a oficines dels quals 3.038 m² de sostre no es troben en un sector amb EAMG ja aprovat.
- Es destinen 903.972 m² a zones verdes dels quals 624.858 m² no es troben en un sector amb EAMG ja aprovat.

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 **110.838 desplaçaments/dia feiner, 55.419 per sentit d'aquests no pertanyen a un sector amb EAMG aprovat 63.599 desplaçaments/dia feiner, 31.800 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 no són coincidents sobretot en la zona verda on l'EAMG rebaixa molt els viatges que genera per considerar que són zones verdes que no tenen la vocació d'atreure viatges:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		366.739	3.314	23.198	36.674	23.463
comercial		25.544			12.772	13.362
oficines		6.370			955	955
industrial		817.984			40.899	34.347
equip. hotelers		5.000			1.000	750
equipaments	208.573				41.715	34.296
zona verda	903.972				45.199	3.664
Vialitat						
TOTAL	3.776.687	1.221.636	3.314	23.198	179.214	110.838

L'estudi calcula els viatges per l'ús residencial mitjançant el valor de 7 viatges per habitatges que dona força més baix que per m² de sostre. L'estudi, però, calcula tots

els valor tenin en compte el 100 % del sostre, sense restar el sostre que ja té EAMG, la qual cosa permet dimensionar correctament les xarxes.

Els nous habitatges generaran 23.463 viatges/dia concentrant-se bona part en els sectors Can Poch, La Gleva II i Can Tobelleta i els usos industrials 34.347 viatges/dia bona part dels quals es concentren al sector del Maset 2 i a l'ampliació del polígons de Sesrovires.

Les zones verdes també generaran una nova mobilitat de 3.644 viatges/dia, utilitzant una ràtio excessivament baixa en alguns sectors, de manera que caldrà revisar-la en el moment que es desenvolupin i s'aclareixi la seva funció. De tota manera en general els desplaçaments en zona verda no són coincidents amb els laborals de manera que no cal que s'acumulin per al càlcul de la capacitat de les xarxes.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat del municipi (EMO 2001). Per a la nova mobilitat l'estudi proposa el següent repartiment modal, en base a una elaboració pròpia:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	18,0%	5,0%	75,0%
Viatges / dia feiner	19.951	5.542	83.129

Des de la redacció del present informe es vol incidir en què es tracta d'un repartiment modal amb una quota del vehicle privat molt alta, per tant per complir-lo serà necessari garantir un fort impuls al transport públic i als modes no motoritzats.

4. Mobilitat en vehicle privat

Les principals vies d'acostament al municipi són l'autopista AP-7 i l'autovia A2 per accedir després per la carreteres B-244 (de Capellades a Martorell), BV-2.293 (de connexió del nucli amb la B-244) i l'Av. de Ca n'Amat que transcorre pel municipi d'Abdera connectant el municipi amb l'A2.

Quant a la xarxa viària interna, està formada per algunes vies que serveixen de connexió entre el nucli urbà i les urbanitzacions del municipi.

El document no aporta cap informació sobre la capacitat d'aquestes vies i el seu nivell de servei.

5. Xarxa de transport públic

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

- Servei d'autobús urbà format per una línia que té un recorregut fix pel nucli urbà i enllaça amb les urbanitzacions de Vallserat i Ca n'Amat i un altra variable que enllaça amb les urbanitzacions de Can Bargalló o Pou de Merlí. El servei funciona de dilluns a divendres amb 11 expedicions. No es descriu l'ocupació mitjana.

- Servei d'autobús interurbà format per 4 línies que es complementen entre si i amb el servei de ferrocarril. Aquesta oferta cobreix algunes de les urbanitzacions del municipi però amb intervals de pas baixos. Hi ha la línia de Igualada a Barcelona per Capellades que presta 16 serveis (1 a l'hora) i la resta que presten tan sols entre 4 i 9 expedicions.
- FGC: La línia R6 té parada a Sant Esteve Sesrovires i a La Beguda, amb 37 expedicions diàries.
- Rodalies RENFE: no hi ha estació al municipi. De tota manera les 4 línies interurbanes passen per l'estació de Martorell donant un nombre de 35 expedicions al dia.
- Servei urbà nocturn: No es precisa si n'hi ha cap.

S'aporta documentació gràfica amb la localització de les parades dins del terme municipal. No hi ha plànol de cobertura.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que la mobilitat en modes no motoritzats no és favorable al municipi amb excepció de la zona de vianants i alguns carrers renovats .

L'orografia del municipi implica que bona part dels vials, especialment a algunes urbanitzacions , presenti desnivells importants amb valors superiors al 5%. És molt difícil d'establir una relació entre el plànol de pendents que s'adjunta i els terrenys objecte d'aquest EAMG. Per altra banda, hi ha molts carrers sense voreres, i allà on n'hi ha són majoritàriament estretes. Les connexions amb les urbanitzacions des del nucli urbà són deficientes.

Les cruïlles generalment no disposen de guals per a vianants rebaixats.

Quant al nucli urbà, l'estudi destaca la zona de vianants, l'Av. Vallserat i el carrer del Migdia com els més favorables per a aquests modes.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no descriu per a cap de les xarxes la incidència de la mobilitat generada sobre les mateixes.

Pel que fa al vehicle privat l'estudi explica les propostes del POUM però no fa cap referència al seu estat actual, nivells de servei ni a les problemàtiques que presenta. Hagués estat necessari aportar dades que permetin entendre si la xarxa resol correctament els dèficits que presenta. Tampoc es donen dades sobre on es preveu que circulin els nous viatges generats.

Quant al transport públic, proposa millores en la xarxa, algunes de la quals provenen dels EAMG ja informats favorablement per l'ATM. Aquestes propostes genèriques no es dimensionen per a la nova mobilitat.

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 i comparant-los amb la proposta de l'EAMG es pot comprovar que els valors són molt coincidents.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments turismes (Decret)	Total aparcaments motocicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)	Total aparcaments turismes (EAMG)	Total aparcaments motocicleta (EAMG)
residencial		366.739	6.628	3.314	1.657	6.558	3.725	1.865
comercial		25.544	255			255		
oficines		6.370	64			64		
industrial		817.984	8.180			8.180		
equip. hotelers		5.000	50			50		
equipaments	208.573		10.429			7.865		
zona verda	903.972		9.040			455		
Vialitat								
TOTAL	3.776.687	1.221.636	34.645	3.314	1.657	23.428	3.725	1.865

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials, els equipaments, els usos industrials i les zones verdes.

L'estudi utilitza valors inferiors als que indica el Decret per a les zones verdes i l'equipament.

Per als equipaments l'estudi proposa fer una reserva total de 7.865 places per a bicicletes quan caldria 10.429. Atesa la tipologia dels equipaments sembla correcta la proposta de l'EAMG.

Per a la zona verda, des de la redacció del present informe es proposa que totes disposin d'un nombre de places per a bicicletes inicial (20 places, per exemple), garantint un mínim de 10 en cadascun dels accessos connectats a la xarxa de bicicletes i carrers segurs, i que aquest s'augmenti de forma progressiva a la demanda

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 3.725 places per a turismes i 1.865 per a motocicletes. Per als usos industrials l'estudi no proposa cap tipus d'aparcament pel que caldrà que els diferents sectors al desenvolupar-se estableixin un criteri en funció de la tipologia d'indústria. Pel que fa al comerç, també caldrà aplicar els valors que estableix la normativa comercial.

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.

Per tal de donar compliment al codi d'accessibilitat (Llei 20/1991), es recorda a l'estudi que cal establir una ràtio mínima en zones verdes i equipaments, així com facilitar reserves en cas que es facin demandes particulars a l'Ajuntament.

9. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta dades per conèixer els indicadors de gènere relatius als aspectes de mobilitat.

10. Mesures correctores

Xarxa de vianants

L'orografia de Sant Esteve Sesrovires genera alguns problemes per als desplaçaments a peu. Tot i així, el POUM proposa una xarxa d'itineraris que connecti tots el nucli històric amb les urbanitzacions que par ser el més planers possibles a cops han de fer volta. Defineix una vorera d'ampla útil mínim 2 m. L'estudi estableix que no es superi el 8% de pendent en els itineraris de vianants.

L'estudi proposa que els carrers que no formin part de la xarxa viària bàsica siguin zona 30, és a dir que permetin una cohabitació segura de la bicicleta i els modes motoritzats.

Xarxa de bicicletes

L'orografia de Sant Esteve Sesrovires no convida als desplaçaments en bicicleta. Tot i així, el POUM proposa una xarxa d'itineraris que connecti tots el nucli històric amb les urbanitzacions, mitjançant una xarxa de vies parc segregats de la xarxa viària bàsica.

L'estudi proposa que els carrers de les urbanitzacions i dels nous sectors que desenvolupa el POUM siguin zona 30, és a dir que permetin una cohabitació segura de la bicicleta i els modes motoritzats.

La xarxa proposada s'ha aprofitat al màxim les diferents tipologies de carril bicicleta en funció dels condicionants urbanístics dels itineraris.

A banda de la reserva d'aparcaments del Decret l'EAMG proposa localitzar aparcaments en els punts més destacats de la població.

Xarxa transport públic

Es proposa:

- implementar els serveis estudiat en els EAMG ja informats favorablement i allargar la línia urbana de manera que doni servei a algun dels nous sectors. També proposa que més endavant s'analitzin els serveis necessaris fent un canvi important amb el servei actual que inicialment s'allargaria.
- Millorar l'accessibilitat a parades: Les parades hauran de comptar amb la infraestructura adient i el creuament segur quan es troben a la carretera.
- L'estudi explica les millores previstes per a la xarxa ferroviària que en el cas de l'estació de Martorell garanteix la connexió amb la xarxa d'autobusos interurbans.

Xarxa bàsica per a vehicles

La xarxa viària d'accés proposada en el POUM recull la que es proposa en el PTRMB.

En l'àmbit més proper destaca la creació de la ronda sud-est i un vial que uneix la ronda amb la BV-2293.

Per a les urbanitzacions i els nous sectors i vials que no pertanyen a la xarxa viària bàsica proposa la transformació en zones 30.

L'estudi fa una proposta de jerarquització viària on com a tercer nivell apareixen les vies locals secundàries.

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Esteve Sesrovires* 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 dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Es convenient detallar la capacitat de les xarxes, en especial dels accessos de vehicle privat i dels serveis actuals de transport públic. Si bé la primera el planejament ha de contenir l'informe de l'administració titular de la via que l'ha de garantir, en el cas del transport públic la nova demanda pot exigir en un futur ampliar el nombre d'autobusos l'horari.
- Es convenient afegir un plànol de cobertura territorial del transport públic.
- Fora necessari aportar indicadors de gènere que considerin els diferents patrons de mobilitat per a homes i dones.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Sant Esteve Sesrovires que tingui present les recomanacions d'aquest informe i en el cas que les incorpori envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

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, 7 de setembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic