

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana parcel·la 100 Les Minetes

Municipi de Santa Perpètua de Mogoda
Comarca del Vallès Occidental

Promotor: Ajuntament de Santa Perpètua
de Mogoda

Redactor de l'EAMG: Estudi
Tecnoambiental

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 de Millora Urbana parcel·la 100 Les Minetes*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda impulsa el Pla de Millora Urbana de la zona coneguda com a Parcel·la 100 del Camí de l'aplec o 'Les Minetes' per tal de crear un nou sector de serveis i dotacions privats, de forma que es consolidi un nou pol d'atracció que finalitzi la Rambla i que esdevingui porta d'entrada del Parc de Gallecs.

L'àmbit del planejament se situa a l'est del nucli urbà, i limita al nord-est amb els terrenys del PPU CIM Vallès destinats a sistema viari, al nord-est amb una parcel·la del CIM Vallès, al sud-est amb terrenys del PPU CIM Vallès destinats a vialitat i al sud-oest amb el carrer de Les Minetes i amb la rotonda del Pont Vell.

L'àmbit ocupa una extensió total de 13.246 m², dels quals 2.200 corresponen a vialitat.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana parcel·la 100 Les Minetes*, a Santa Perpètua de Mogoda, 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 3.051 m² de sostre comercial.
- Un nou equipament hotel·ler de 5.665 m² de sostre.

- Un total de 4.565 m² destinats a zona verda.
- Es destinen 2.238 m² a vialitat.

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

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector atraurà un total de **2.700 desplaçaments / dia feiner, 1.350 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		3.051,00	1.526	1.525
oficines	-1.205,25		-181	
industrial	-4.126,79		-206	
equip. hotelers		5.665,00	1.133	1.133
zona verda	4.565,00		228	0
vialitat	2.238,00			
TOTAL	13.246	8.716,00	2.500	2.658

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios proposades pel Decret 344/2006 per als usos previstos. En el cas de l'hotel s'ha aplicat la ràtio referent a equipament, donat el desconeixement del nombre d'habitacions previst. Quant als espais lliures, tot i contemplar-los inicialment en el càlcul, l'estudi considera que la localització d'aquests (en una zona industrial) no generarà nova mobilitat.

Respecte dels usos comercials, des del present informe es posa de manifest que la generació de mobilitat dels centres comercials en dissabtes pot arribar a triplicar la ràtio que proposa el Decret, segons s'ha constatat de l'experiència d'altres equipaments comercials. Caldrà que es tingui en compte la relació entre l'oferta i la demanda de mobilitat durant els dissabtes i festius comercials, en especial pel que fa a la relació amb el transport públic i els accessos viaris.

L'estudi aporta dades sobre els usos actuals del sector: es localitzen 5.332,04 m² de sòl industrial (destinat a oficines i usos industrials). Segons l'estudi, l'actual ocupació genera una mobilitat de prop de 1.800 viatges/dia. Des de la redacció del present informe es considera que, suposant una edificabilitat de 1 m² sostre / 1 m² de sòl, la generació de mobilitat de les indústries podria ser de l'ordre d'uns 400 viatges/dia. Per tant, es considera que l'estudi fa una estimació sobredimensionada de la mobilitat actual. També cal destacar que la memòria d'ordenació afirma que en l'Ajuntament no consta cap llicència d'activitats vigent en les edificacions existents. No obstant, finalment, l'estudi no resta aquests usos del càlcul de la mobilitat generada.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 per al conjunt del Vallès, així com també dades de l'EMO 2001 per al municipi de Santa Perpètua de

Mogoda. En base a aquestes dades l'estudi fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	23,9%	11,2%	64,9%
Viatges / dia feiner	638	298	1.728

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta la jerarquització de la xarxa viària de l'àmbit d'estudi, segons indica l'Estudi de mobilitat de Santa Perpètua de Mogoda (2006).

L'estudi descriu les vies d'accés al municipi (AP-7, C-33, B-140, C-59, B-152a, BV-1401), així com l'accessibilitat al polígon de Les Minetes.

Es mostra la localització de les bosses d'aparcament a distàncies de fins a 420 m. A una banda del carrer del Camí de l'Aplec hi ha espai d'aparcament en cordó per a 23 turismes.

No s'aporten dades de demanda de la xarxa viària.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús
 - 1 línia urbana L1, circular, amb parada a 300 m del sector. La línia connecta amb el servei ferroviari a La Llagosta i Santa Perpètua de Mogoda
 - Serveis interurbans: 8 línies, amb parada al Camí de l'Aplec (al sector) o bé a Rambla / Mossèn Jacint Verdaguer (a 300 m)
- Tren: línia de rodalies R3 a Santa Perpètua de Mogoda, a la que es pot arribar des del sector amb el servei urbà. L'estudi destaca les mancances de la infraestructura actual.
- Taxi: 12 llicències de taxi amb 2 parades fixes (Rambla i carrer Pau Picasso)

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts, els horaris i freqüències i la localització de parades de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que la connexió del sector amb el nucli urbà es pot efectuar a peu per la poca distància que els separa. Els carrers de la Rambla i Mossèn Jacint Verdaguer, els principals eixos cívics del municipi, amb voreres superiors a 1,5 m d'amplada, es localitzen molt a prop del sector. L'estudi destaca que hi ha un tram de la connexió amb amplada insuficient per al vianant: el pont que creua la Riera de Caldes, que té una amplada lliure que no supera els 90 cm.

El municipi disposa d'una xarxa de camins que enllaça amb el sector, que compta amb una senyalització específica que indica les distàncies als diferents punts d'interès del municipi.

L'estudi destaca que els vianants travessen la rotonda del pont vell (que dona accés al sector des del nucli urbà) pel mig, sense utilitzar els passos per a vianants. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que, segons la informació fotogràfica disponible al google maps, els vianants no disposen de passos de vianants senyalitzats per travessar la rotonda, per la qual cosa convindria que l'estudi indiqués la seva posició i que fins i tot afegís un petit reportatge fotogràfic que permetés valorar les seves condicions de seguretat de cara als vianants i les bicicletes.

Quant a la bicicleta, l'estudi destaca que l'accessibilitat al sector és molt bona, ja que es disposa de carrils bici segregats amb xarxes municipals i interurbanes. La principal limitació es troba, novament, al pont de la riera de Caldes, ja que cal utilitzar la calçada.

7. Incidència de la mobilitat generada

Respecte del vehicle privat, s'efectuaran 1.728 viatges els dies feiners. Amb ocupacions mitjanes de 1,28 persones/vehicle l'estudi conclou que hi haurà 1.329 nous turismes en circulació.

L'estudi considera que en l'hora punta (amb un factor d'hora punta molt elevat, del 83%) hi podrà haver 1.103 nous vehicles, en tots dos sentits. L'estudi considera que no s'afectarà l'actual nivell de servei de la xarxa actual de vehicles. Es troben a faltar dades de l'ocupació actual de les vies, per tal de valorar la relació entre l'oferta i la demanda. En qualsevol cas, es considera un FHP desproporcionat (en casos d'establiments comercials, amb una important concentració horària de visitants, es podria pensar en FHP de l'ordre del 25%).

Quant al transport públic, l'estudi no aporta valoracions al respecte de la relació entre oferta i demanda, en dia feiner i en dissabte.

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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		3.051,00	31	31	15
oficines	-1.205,25				
industrial	-4.126,79				
equip. hotelers		5.665,00	57	53	27
zona verda	4.565,00		46		
vialitat	2.238,00				
TOTAL	13.246	8.716,00	133	84	42

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret, tot i que no contempla una oferta per a les zones verdes. Per als usos comercials proposa reservar 31 places per a bicicletes, i per a l'equipament hotelier 57 places. Quant a les zones verdes, caldrà garantir que es disposa de un nombre mínim de places, per tant el promotor haurà d'instal·lar-hi en aquells que siguin més significatius un mínim de 4 en cadascun dels seus accessos i preveure l'espai per a la seva ampliació en cas necessari.

Des de la redacció del present informe es recomana que els espais habilitats per a l'aparcament de bicicletes tinguin un accés fàcil i directe, de manera que no es desincentivi l'ús d'aquests vehicles.

Quant a motocicletes i turismes, l'estudi també fa una proposta de reserva d'aparcament, 84 places de turismes i 42 de motocicletes, però no s'explicita com es distribuirà aquesta oferta (sota rasant, dins les parcel·les, a la via pública...).

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi indica que es farà una reserva per a magatzem de 305 m², un **10% de sostre** dels establiments comercials, segons requereix l'article 6 del Decret, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'estudi afirma que es reservaran 3 places per a vehicles comercials de C/D.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que els projectes de grans o mitjans establiments comercials (segons l'article 6.2) *han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m²*. Per

tant, en funció de com es desenvolupi el sostre comercial caldrà disposar d'aquest espai interior per a les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi indica que el sector es troba ben connectat i que té una accessibilitat adequada als modes de transport col·lectiu, per tant no proposa cap actuació.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi mostra els vials d'accés al sector i els itineraris dins del sector. No es preveu cap actuació sobre la capacitat de la xarxa viària.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi afirma que es connectaran les xarxes existents amb l'interior del sector, i que els accessos es poden fer amb seguretat ja que hi ha passos de vianants elevats per creuar la carretera. En cas que aquests no existeixin o estiguin mal condicionats (en aspectes de seguretat, accessibilitat, ...) caldrà que la urbanització del sector els executi.

Atès que es preveu que gairebé un 25% dels visitants del sector hi arribin a peu, caldrà que s'adeqüi el pas de vianants sobre la riera de Caldes, creant un voladís o actuació equivalent que permeti un pas de vianants còmode i segur entre el sector i el nucli urbà.

Quant a la bicicleta, l'estudi proposa que dins del sector es doni continuïtat a les xarxes existents, seguint el disseny actual (xarxa segregada). Caldrà tenir en compte el pas de les bicicletes pel pont vell de la riera de Caldes, per adequar-ne les condicions de pas.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere que permetin contrastar els diferents patrons de mobilitat de les dones i els homes.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Pla de Millora Urbana parcel·la 100 Les Minetes*, a Santa Perpètua de Mogoda, conté bona part dels elements necessaris per 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:

- Caldrà aportar dades que permetin valorar la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes existents, en dia feiner i en dissabte, per a la xarxa viària i el transport públic, tot ajustant els factors d'hora punta o justificant convenientment els aplicats.
- És necessari garantir que el vianant disposa d'una accessibilitat adequada i segura des del nucli urbà, impulsant l'existència de voreres amb amplades suficients (superiors a 1,5 m, també en el pont de la riera de Caldes) i la senyalització dels passos de vianants (rotonda del pont Vell).
- Especificar on està prevista la reserva d'aparcaments de turismes i motocicletes.
- És necessari aportar indicadors de gènere.

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 Santa Perpètua de Mogoda que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 29 de setembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic