

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial Urbanístic Núm. 2 Can Pepet

Municipi de Viladecavalls
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Ajuntament de Viladecavalls
Redactor de l'EAMG: arquitecte municipal

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 Parcial Urbanístic Núm. 2 Can Pepet*.

1. Antecedents

El sector de Can Pepet es va conformar com una urbanització espontània dels anys 60 que no conforma cap trama urbana contínua amb les urbanitzacions de Viladecavalls més properes (Can Trias i Sant Miquel de Guanteres).

La urbanització es troba a la banda de llevant del terme municipal, limitant amb el municipi de Terrassa. Les dificultats d'accés van provocar que esdevingués un nucli urbà de reduïdes dimensions, al marge de la legalitat urbanística (i de les carències que aquest fet comporta quant a serveis bàsics), que no s'ha regularitzat fins a dia d'avui.

L'àmbit del sector ocupa una extensió de 46.057 m², on resideixen unes 70 persones en 27 edificacions. El Pla Parcial contempla una reordenació del sector que resolgui els dèficits urbanístics, i preveu que amb l'execució del sector s'augmenti el nombre d'habitatges fins a 50.

La població de Viladecavalls l'any 2009 és de 7.322 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Urbanístic Núm. 2 Can Pepet*, a Viladecavalls, 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 50 habitatges, dels quals 27 són existents
- Es destinen 990 m² a equipaments
- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 8.761 m².

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

L'estudi de mobilitat del Pla Parcial estima que el sector generarà un total de **800 desplaçaments/dia feiner, 400 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)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			23	161	0	161
equipaments		990,00			198	198
zona verda	8.761,00				438	438
TOTAL	46.057	990,00	23	161	636	797

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per cada un dels usos previstos al Pla Parcial.

Quant a les ràtios de mobilitat, l'estudi aplica les que proposa el Decret per a tots els usos.

Així, els habitatges poden generar uns 161 viatges/dia, l'equipament uns 200 viatges/dia i les noves zones verdes uns 400 viatges/dia. Els 27 habitatges existents generaran la mateixa mobilitat que en l'actualitat, per tant no es comptabilitzen com a nova mobilitat.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi no concreta una proposta específica per a la nova mobilitat, però destaca que la mobilitat generada pels equipaments i la zona verda serà d'àmbit molt local i s'efectuarà principalment a peu, i també en bicicleta (i serà principalment del gènere femení). Quant als nous habitatges, l'estudi destaca que la mobilitat generada serà principalment en vehicle privat motoritzat, ja que al sector no es localitzen serveis ni llocs de treball. La proximitat relativa a estacions ferroviàries fa pensar que una possible combinació modal és la de vehicle privat motoritzat + transport públic.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària del sector: l'amplada viària del carrer principal (camí de Can Pepet) és de 13 m, mentre els carrers secundaris tenen una amplada de 8 m. La xarxa secundària es preveu de convivència.

L'única via d'accés al sector és el camí de Can Pepet. Quant a xarxa supramunicipal, destaca la nova autovia orbital B-40, que enllaça amb l'autopista C-16 i la carretera C-58. L'elevat cost de l'autopista C-16 provoca que la carretera C-58, que connecta el sector amb el nucli històric de Viladecavalls, tingui IMDs superiors a les de la pròpia autopista.

L'estudi esmenta que la nova autovia orbital B-40 va obrir la possibilitat de connectar el sector de Can Pepet amb Can Trias Residencial (Terrassa), mitjançant un nou pont. No obstant, la connexió prevista a la Declaració d'Impacte Ambiental de l'autovia B-40 no s'ha dut a terme finalment. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la connexió del sector amb el carrer Pintor Sorolla de Terrassa (Can Trias), augmentaria les possibilitats de connexió amb el transport públic (a Can Trias hi arriba la línia 5 del servei urbà). Així mateix, es facilitaria la sortida de la urbanització en cas d'emergències. En aquest sentit, se suggereix a l'Ajuntament que faci les gestions pertinents per tal que s'executi el nou pont previst.

5. Xarxa de transport públic

El sector no disposa d'oferta de transport públic. Les parades més properes es troben a la urbanització de Sant Miquel de Guanteres, des d'on es pot agafar l'autobús (per anar a Viladecavalls o a Terrassa) o un tren de rodalies Renfe. L'estudi planteja que el mode d'accés fins a aquests serveis de transport públic propers sigui el vehicle privat motoritzat. L'estació de tren es troba a 1,8 km del sector i la parada d'autobús a 1,7 km. L'estació disposa de dues bosses d'aparcament amb una oferta total de 60-70 vehicles.

Hi ha alguns itineraris per a vianants, més directes, però que no presenten unes condicions adequades quant a seguretat i accessibilitat (es tracta de camins forestals que travessen les vies del tren sense cap tipus de protecció). Per això l'estudi no les considera alternatives d'accés al transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi apunta que el municipi no disposa de vies locals destinades exclusivament als vianants o bicicletes. No obstant, el municipi té un projecte de connexió del nucli urbà amb les urbanitzacions (2005), però les limitacions pressupostàries no han permès executar-lo (entre d'altres, es requereix de la construcció de 2 ponts). De moment s'ha iniciat l'execució d'una petita part del projecte, a les proximitats del nucli històric.

L'estudi afirma que els pendents del sector no superen el 8%.

7. Incidència de la mobilitat generada

No es valora la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes existents. No obstant, donades les característiques del sector, no es preveu que aquesta sigui significativa.

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 en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial			23	46	23	12
equipaments		990,00		50		
zona verda	8.761,00			88		
TOTAL	46.057	990,00	23	183	23	12

L'estudi de mobilitat utilitza les mateixes ràtios que el Decret 344/2006 quant a la reserva d'aparcament per als diferents usos. Per tant, en conjunt es preveu un total de 236 places per a bicicletes, de les quals 54 corresponen als 27 habitatges existents. Les places s'hauran de localitzar a llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública.

Caldrà que el projecte executiu de l'equipament tingui en compte l'espai necessari per a l'aparcament de bicicletes.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi torna a aplicar les ràtios en relació al nombre d'habitatges, i conclou que caldrà fer una reserva per a 50 turismes i 25 motocicletes, fora de la via pública, per al conjunt de 50 habitatges (27 ja existents).

A banda, també proposa senyalitzar 106 places per a turismes sobre la via pública, seguint els requeriments de l'article 45 del Reglament de Planejament.

Quant a la motocicleta, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic.

Mentre no s'adeqüi l'accés a peu / bicicleta fins a Can Trias, l'estudi proposa habilitar una zona major d'aparcament al baixador de tren de Sant Miquel de Guanteres i la

parada d'autobús del carrer Tramuntana, que faciliti el Park & Ride. L'estudi també considera que caldria augmentar l'oferta ferroviària.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi defineix la xarxa d'itineraris principals per a vehicles motoritzats: el camí de Can Pepet, única via d'accés des de Sant Miquel de Guanteres, que disposarà de dos sentits de circulació.

La resta de vials seran de plataforma única, i funcionalment seran carrers de convivència.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa que els vials secundaris siguin de convivència. Quant a la connexió amb el transport públic, l'estudi demana analitzar amb més detall la possibilitat d'establir un accés per a vianant i bicicletes entre el sector i els nuclis urbans de Can Trias, contemplant alternatives per creuar la via de tren.

Dins del sector, l'estudi afirma que es donarà compliment al Codi d'Accessibilitat.

Xarxa ciclable

L'estudi concreta que el Camí de Can Pepet disposarà d'un carril bici segregat i bidireccional, que enllaçarà amb el carril bici recentment urbanitzat al camí vell de Vacarisses. A partir d'aquí es connectarà amb la xarxa viària de Sant Miquel de Guanteres, tot i que no disposa de cap vial destinat específicament a la bicicleta. Una vegada al carrer Tramuntana, el projecte de connexió vial entre el nucli antic i els nuclis urbans de Viladecavalls contempla un itinerari de continuïtat per a vianants i bicicletes.

Els altres dos vials del sector seran de convivència entre tots els modes.

No es concreta si el sector disposa de pendents superiors al 5%. En tot cas, no se supera en cap cas el 8%. L'estudi no considera que la bicicleta pugui esdevenir un mode molt utilitzat, a causa de les condicions topogràfiques del municipi.

10. Mobilitat i gènere

Quant a indicadors de gènere, l'estudi indica, d'una forma qualitativa, que els desplaçaments dins del sector (equipament, zona verda) seran principalment de dones, i s'efectuaran sobretot a peu.

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Urbanístic Núm. 2 Can Pepet*, a Viladecavalls, 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**.

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, 29 de setembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic