

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la 31a Modificació del Pla General d'Ordenació 'Sistema d'equipaments esportius de Sant Hilari Sud'

Municipi d'Abrera

Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament d'Abrera

Redactor de l'EAMG: lavola

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 *31a Modificació del Pla General d'Ordenació 'Sistema d'equipaments esportius de Sant Hilari Sud'*, a Abrera.

1. Antecedents

La *31a Modificació del Pla General d'Ordenació 'Sistema d'equipaments esportius de Sant Hilari Sud'* es redacta amb l'objectiu de crear equipaments esportius, tot passant a sòl urbà uns terrenys classificats com a 'sòl no urbanitzable' i qualificats com a sòl protegit de valor agrícola.

En data 28 de desembre l'ATM va emetre un informe favorable a l'EAMG del sector, però va establir unes condicions a desenvolupar en els documents posteriors del propi planejament. En data 3 de febrer d'enguany s'ha rebut un nou estudi d'avaluació de la mobilitat generada, redactat amb data gener 2011, relatiu a la Modificació Puntual Pla General Metropolità d'un sistema d'equipaments esportius a Sant Hilari (Exp. G-146/2010), que un cop revisada la documentació presentada, es considera que recull els suggeriments realitzats per l'ATM a l'EAMG anterior i que donen lloc a aquest nou informe.

L'àmbit comprèn el perímetre del solar delimitat per la urbanització del Pla Parcial Sant Hilari Sud al Nord, el futur vial de connexió del nucli urbà amb Can Vilalba al sud, la delimitació de la xarxa Natura 2000 i espai PEIN a l'est, i l'avinguda Sant Hilari a l'oest. El sector objecte d'estudi ocupa un total de 25.272 m².

L'estudi destaca que l'ús predominant al sector serà el d'equipaments esportius, amb dos nous camps de futbol amb les infraestructures complementàries i una zona d'aparcament.

La topografia del sector és pràcticament plana, segons indica la memòria d'ordenació.

El municipi d'Abrera compta amb una dimensió de 19,9 km² i una població de 11.521 habitants (any 2009).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *31a Modificació del Pla General d'Ordenació 'Sistema d'equipaments esportius de Sant Hilari Sud'*, a Abrera, 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 planejament suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 14.936 m² de sòl destinat a camps esportius,
- Una edificació complementària als camps esportius que ocupa 1.056 m²
- Es destinen 1.536 m² a una franja de protecció de la Xarxa Natura 2000
- La vialitat interna ocupa 3.520 m²
- Es crea un espai d'aparcament de 4.224 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **600 desplaçaments/dia feiner, 300 per sentit, i 730 els dies de partit**, 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:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. esportius	15.992,00	15.992,00	3.198	730
zona verda	1.536,00		77	0
vialitat	7.744,00			
TOTAL	25.272,00	15.992,00	3.275	730

L'estudi analitza la mobilitat generada en base a l'aforament de l'equipament previst, estimant una mobilitat per als dies d'entrenament (10 equips, 30 persones per equip) i per als dies punta, amb assistència de públic (3 equips, 30 persones per equip i 275 espectadors). Des de la redacció del present informe no s'entén que els dies de partit es prevegin 3 equips, i no un nombre parell d'equips.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat (EMO 2001) d'Abrera, i analitza la distribució territorial els dies d'entrenament i els dies de partit. Per a la nova mobilitat l'estudi proposa el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	48,9%	8,6%	42,5%
Viatges / dia de partit	357	63	310

4. Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit d'estudi es troba en la confluència de l'autopista AP-7 i l'autovia A-2. Es disposa d'una xarxa comarcal que connecta Abrera amb els municipis del Baix Llobregat i de l'Anoia. La nova Ronda del Vallès B-40 ja es troba en funcionament entre Abrera i Olesa.

Per accedir al sector, l'estudi destaca la nova connexió que es materialitzarà amb el desenvolupament de l'ARE, perllongant el carrer Josep Tarradellas (accés directe entre el sector i el nucli antic). En segon lloc, el sector limita pel sud amb el nou vial previst que connectarà el nucli d'Abrera amb la variant de la C-55, a través del pont de Can Vidalba sobre el riu Llobregat.

Els vials de l'entorn del sector tenen intensitats inferiors als 1000 veh./dia, també a la rotonda que hi dona accés.

5. Xarxa de transport públic

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

- Servei ferroviari d'FGC: L'estació més propera és la d'Abrera (a uns 350 m), per on circulen les línies S4 que connecta Plaça Espanya amb Olesa i la R5 que connecta Plaça Espanya amb Manresa.
- Servei d'autobús interurbà diürn: hi ha 9 línies que connecten el municipi amb Igualada, Guimerà, Guissona, Martorell, Esparreguera, l'aeroport del Prat, la UAB i Barcelona.
- Servei d'autobús interurbà nocturn Esparreguera – Barcelona, amb 6 expedicions diàries.
- Servei urbà: hi ha una línia que connecta l'estació d'FGC d'Abrera amb els polígons industrials situats a l'altra banda de l'A-2 (Sant Ermengol, Seat, El Barcelonès), i amb la zona residencial de Ca n'Amat. Després torna a creuar l'A-2 i connecta amb les altres zones residencials del municipi (Les Carpes, Santa Maria, Can Vilalba). El servei compta amb 6 + 5 exp./dia feiner, entre les 7:07h i es 19:45h, amb un temps de trajecte de 15 minuts entre el nucli urbà i el sector objecte d'estudi. Els dissabtes hi ha 1 + 1 exp./dia i els festius no hi ha servei. La demanda del servei (uns 9.300 viatgers/any, 3-4 usuaris per expedició) està molt per sota de la capacitat del servei. La parada més propera es localitza a l'estació d'FGC, a 400 m del sector.

L'estudi destaca que l'ARE preveu una modificació del servei urbà que acostaria la parada a 350 m del sector objecte d'estudi.

S'aporta documentació gràfica amb la localització de les parades dins del municipi.

6. Mobilitat a peu

L'estudi descriu la connectivitat entre el sector i el nucli urbà d'Abrera, a l'altra banda de la línia de ferrocarril. Hi ha 3 llocs de pas, una passarel·la elevada a l'estació d'FGC, el carrer Joan Miró que creua les vies per sobre i el pas elevat situat al sud del sector. Les voreres de connexió són de 1,90 m, amb passos de vianants senyalitzats i guals.

L'estudi considera que la major part dels desplaçaments a peu s'efectuaran pel carrer Josep Tarradellas, una vegada desenvolupat l'ARE Centre d'Abrera, així com també per l'Avinguda Sant Hilari (només té una vorera de 1,6 m). El carrer Josep Tarradellas tindrà una vorera de 3,6 m a cada banda, i un carril bici de 2,4 m.

L'avantprojecte del nou camp de futbol dibuixa una passarel·la que enllaçaria amb el camp existent, que crearia un quart pas per sobre de la via de fcc per a vianants.

7. Mobilitat en bicicleta

Actualment el municipi no disposa de cap espai destinat exclusivament a la bicicleta.

L'estudi de mobilitat realitzat per la Diputació de Barcelona proposa un recorregut de carrils bici entre el nucli urbà, el polígon industrial El Barcelonès i la zona residencial de Ca n'Amat.

Es planteja un accés directe a l'àmbit en l'apartat 5.3.2 de l'EAMG per a cadascuna de les possibilitats temporals d'execució de les infraestructures. Es precisa a més que en cas que la connexió a la C-55 s'executi abans que el desenvolupament de l'ARE es considera que el pas de la via per la doble rotonda de l'Avinguda Sant Hilari no serà un itinerari segur per a bicicletes. En aquesta hipòtesi, l'accés a l'equipament serà únicament possible a través del costat est d'aquesta avinguda, i per tant, els ciclistes provinents de l'altra costat de la via caldrà que travessin pel carrer Joan Miró, pel pas de l'estació de FGC.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera una ocupació mitjana de 1,25 pers./veh., i conclou que al llarg del dia de cap de setmana (partit) hi haurà un total de 248 vehicles, mentre els dies feiners hi haurà 165 nous vehicles. Els desplaçaments tindran lloc sobretot entre les 17 i les 21h (tot i que en cap de setmana els partits seran principalment durant els matins).

L'estudi descarta problemes de capacitat de les vies per la nova mobilitat generada, en qualsevol de les franges horàries.

Respecte del transport públic, l'estudi aporta dades que mostren la baixa ocupació del servei de transport urbà i l'important dèficit que genera. L'estudi considera que amb les parades actuals (FGC a 350 m i bus urbà a 400 m) el sector queda cobert pel transport públic.

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,

A continuació es mostra la proposta de l'estudi:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
equip. esportius	15.992,00	15.992,00	14	109	
zona verda	1.536,00		15		
vialitat	7.744,00				
TOTAL	25.272,00	15.992,00	29	109	0

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als equipaments i les zones verdes. Amb un aforament de 275 persones, cal reservar 14 places per a bicicletes. L'estudi apunta que aquesta oferta es pot incrementar en cas que hi hagi una demanda superior.

Per al vehicle privat, l'avantprojecte preveu un total de 109 places, que l'estudi de mobilitat considera excessives segons el repartiment modal considerat. L'estudi també esmenta que els vials de l'entorn podrien acollir aparcament en cas que la demanda superés l'oferta.

No obstant, l'estudi proposa senyalitzar 2 places d'aparcament per a autocars, prop dels accessos a l'equipament, el que farà disminuir una part de les places d'aparcament de turismes.

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 una consideració genèrica sobre els indicadors de gènere.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa senyalitzar la nova zona d'equipaments des de les parades de transport públic més properes, tant des de l'estació d'FGC com des de les parades més properes del servei urbà (l'actual a l'estació i la prevista per l'ARE).

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa un disseny del vial interior al sector en plataforma única, amb una calçada total de 6,2 m per a un sentit de circulació.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa que el vial d'accés al sector, que enllaçarà l'avinguda Sant Hilari amb el carrer Premià, sigui de plataforma única, però amb zona diferenciada per a vianants (1,5 m a cada banda).

En segon lloc, l'estudi aposta per la construcció de la nova passarel·la per a vianants que contempla l'avantprojecte, tot i que la memòria d'ordenació no l'esmenta. L'estudi justifica l'oportunitat de millorar la connexió amb diferents equipaments del municipi (escola, institut, zona esportiva actual, ajuntament...) que quedarien a només 300 m dels nous camps esportius.

Es clarifica que la passera convindria executar-la en el moment que es desenvolupi l'ARE Centre Abrera.

Xarxa de bicicletes

Quant a la bicicleta, l'estudi proposa senyalitzar l'avinguda Sant Hilari en ambdós costats del carrer com a itinerari de convivència (mentre no s'executi el vial de connexió entre aquesta avinguda i la C-55, ja que una vegada executat es preveu un trànsit motoritzat molt superior a l'actual).

El carril bici previst a l'ARE, al carrer Josep Tarradellas, donarà accés al sector.

Des de la redacció del present informe s'apunta que caldrà buscar itineraris alternatius en cas que el vial de connexió de la C-55 s'executi abans que el carrer Josep Tarradellas de l'ARE, donat que en cas que sigui així, la bicicleta no disposaria de cap itinerari segur per accedir a l'equipament esportiu.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *31a Modificació del Pla General d'Ordenació 'Sistema d'equipaments esportius de Sant Hilari Sud'*, a Abrera, 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

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, 16 de febrer de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic