

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana en l'àmbit del carrer Joan Miró

Municipi de Martorell
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Buvent, sl
Redactor de l'EAMG: JornetLlopPastor
Arquitectes

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 en l'àmbit del carrer Joan Miró*

1. Antecedents

La societat Buvent, sl, promou el Pla de Millora Urbana amb l'objectiu de transformar uns sòls actualment industrials en usos residencials i terciaris.

El sector ocupa una superfície de 2.960,38 m² de sòl, situada entre el carrer Joan Miró, l'avinguda Pau Casals i la línia d'FGC.

Es tracta d'un sector que es preveu que creï una continuïtat urbana entre teixits urbans de la ciutat.

Martorell compta amb uns 26.800 habitants (2010).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana en l'àmbit del carrer Joan Miró*, 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 2.664 m² de sostre destinat a habitatges (34 habitatges)
- Es destinen 444 m² de sostre a usos residencials complementaris (terciaris)
- Es destinen 414 m² a parcs i espais lliures

- La vialitat del sector ocuparà 1.095 m².

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

L'estudi de mobilitat del *Pla de Millora Urbana en l'àmbit del carrer Joan Miró* estima que es generaran un total de **600 desplaçaments/dia feiner, 300 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna).

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	1.451,62	2.664,34	34	238	266	336
comercial		444,06			222	228
zona verda	413,67				21	21
vialitat	1.095,09					
TOTAL	2.960	3.108,40	34	238	509	585

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada pels usos previstos pel Pla.

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

Els nous habitatges poden generar uns 336 viatges/dia (considerant 3 viatges / persona i una mitjana de 3 persones / habitatge) i els comerços uns 230.

Per a les zones verdes l'estudi també adopta la ràtio considerada pel Decret, amb una generació prevista de 21 viatges/dia.

L'estudi aporta dades sobre el repartiment modal en dia feiner a Martorell (EMO 2001), i l'aplica a la mobilitat generada per tal de determinar el nombre de desplaçaments en cada mode. En concret, l'estudi estima el repartiment modal següent:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	0,0%	35,0%	65,0%
Viatges / dia feiner	0	205	380

Les dades de l'EMO 2001 que l'estudi mostra, de l'Idescat, no especifiquen les quotes dels modes no motoritzats. No obstant, des de la redacció del present informe es posa de manifest que l'estudi hauria de fer una proposta de quota modal a peu i en bici, donada la situació del sector, en un entorn totalment urbanitzat i connectat al teixit urbà del municipi, de manera que una hipòtesi versemblant seria aplicar la quota modal mitjana del municipi a peu que es desprèn de la EMQ06.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	41,5%	13,2%	45,3%
Viatges / dia feiner	243	77	265

Com es pot comprovar el nombre de viatges totals en els modes públic i privat es redueixen molt.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés al municipi, que inclou l'autopista AP-7 i les autovies A-2 i A-7. La carretera N-IIa travessa el municipi en sentit nord – sud, tot i que l'A-2 és la via alternativa de circumval·lació del municipi.

D'altra banda, les carreteres B-224 i C-243c connecten Martorell amb altres municipis de la comarca del Baix Llobregat i de comarques veïnes (l'Anoia, el Vallès Occidental).

L'antiga N-II avui dia s'ha convertit en l'avinguda Pau Claris (que limita amb el sector) i el carrer del Mur. Aquest eix viari i la carretera de Piera – rambla de les Bòbiles (d'on neix el carrer Joan Miró) estructuren el trànsit rodat a l'interior del municipi.

No s'aporten dades de demanda d'aquestes vies d'accés i limítrofs amb el sector.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús:
 - 4 línies de bus urbà (L1, L2, L3 i L4). La L3 i la L4 només tenen una expedició al dia per sentit, i la L4 només els dissabtes. Les altres dues línies tenen parada a Martorell Enllaç i funcionen tots els dies feiners i dissabtes als matins.
 - Línies interurbanes: hi ha 4 operadors interurbans principals que exploten un total de 7 línies.
- Tren: tant FGC com Renfe tenen parada a Martorell. L'estació de Renfe (línies R4 i R7) i la de Martorell Enllaç d'FGC es troben a uns 5 minuts a peu del sector.

L'estudi mostra els recorreguts del servei urbà. La parada Àngel Guimerà, de les línies 1 i 2, es troba a 60 m del sector.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no descriu la xarxa existent per a la mobilitat a peu.

Quant a la xarxa per a bicicletes, l'estudi afirma que no hi ha cap itinerari ciclable al municipi.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima que en l'hora punta de matí es pot concentrar un 15% del trànsit diari, el que implica uns 18 viatges/hora en vehicle privat. Es conclou que la xarxa existent podrà absorbir sense problemes de capacitat la nova demanda generada.

Des de la redacció del present informe s'ha aplicat aquest factor d'hora punta sobre la demanda esperada vehicle privat, i es conclou que la xifra corresponent als viatges/hora és superior a la que planteja l'estudi: 57 viatges/hora.

Quant al transport públic, l'estudi estima que, a causa del nou sector, es generaran uns 205 viatges en autobús durant tot un dia feiner. Novament l'estudi aplica el factor d'hora punta del 15% i conclou que seran 10 nous viatges en l'hora punta. Des de la redacció del present informe, aplicant el mateix factor d'hora punta, es conclou que la generació de viatges serà d'uns 30 en l'hora punta.

En qualsevol cas, tenint en compte l'oferta existent i la proximitat a les dues estacions de ferrocarril, es pot concloure que l'oferta de transport públic podrà assumir la nova demanda generada.

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 i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors dels annexos 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	1.451,62	2.664,34	34	68	34	17
comercial		444,06		5		
zona verda	413,67			5		
vialitat	1.095,09					
TOTAL	2.960	3.108,40	34	78	34	17

Aplicant les ràtios que proposa el Decret serien necessàries unes 80 places d'aparcament per a bicicletes per al conjunt d'usos del nou sector.

L'estudi de mobilitat estima oportú, en base a la mobilitat actual en bicicleta a Martorell, aplicar unes ràtios inferiors en el cas dels usos residencials (1 plaça / habitatge), amb el que resultarien en total 34 places per als habitatges. Des de la redacció del present informe no s'accepta una reducció del nombre de places vinculades als habitatges donat que, si no es tenen present en el moment del projecte constructiu, és molt difícil recuperar posteriorment aquest espai destinat a bicicletes.

Les places destinades als usos comercials i a la zona verda, l'estudi proposa reservar 10 places d'aparcament a la via pública.

Quant a l'aparcament de vehicles motoritzats, l'estudi concreta que els habitatges hauran de disposar de 34 places de turisme i 17 de motocicleta.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, segons el que disposa l'article 6è del Decret per als usos comercials, no caldria fer cap reserva de places per a vehicles comercials de C/D (donat que no se superen els 1.000 m² de sostre). No obstant, sí que caldrà fer una reserva del 10% del sostre comercial destinat a magatzem. L'estudi de mobilitat no esmenta aquesta reserva necessària de sostre.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi afirma que el sector gaudeix d'una bona connectivitat amb el transport públic, i no proposa cap mesura correctora.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa propostes perquè considera que l'actual configuració del carrer Joan Miró és adequada per donar un bon servei a l'àmbit d'estudi.

Xarxa de vianants

L'estudi afirma que les voreres del carrer Joan Miró són accessibles i es disposa dels passos de vianants necessaris per garantir la seguretat dels vianants, també fins a les parades de transport públic.

Com a millora, l'estudi proposa crear un nou pas de vianants a l'avinguda Pau Claris (antiga N-II) que uneixi el sector amb el barri del Pla.

La vialitat del sector es preveu com d'ús exclusiu per als vianants, permetent el trànsit rodat només en casos d'emergència i per accedir als aparcaments privats.

A les seccions de la proposta d'ordenació s'observa que les voreres del carrer Joan Miró i l'espai destinat al vianant al sector són generosos i compleixen amb el codi d'accessibilitat.

Es troba a faltar la concreció dels pendents dels vials, informació necessària no tan sols per a la xarxa de vianants sinó i de bicicletes.

Xarxa de bicicleta

L'estudi no concreta quina és la xarxa prevista per a les bicicletes. En aquest sentit cal que es garanteixi la circulació de les bicicletes en el sector i es faciliti la seva connexió amb la resta de la ciutat.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi afirma que, segons les dades de l'EMO 2001, els homes tenen una major mobilitat interurbana i es desplacen més per motius de feina. Quant als estudis, les dones tenen una mobilitat un pèl superior, i es desplacen sobretot dins del municipi.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Martorell) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi afirma que el consum de combustible per la nova mobilitat generada serà de 48 kg/dia. L'increment diari d'emissions dels vehicles generats serà de 151 kg de CO₂, 0,7 kg de NO_x, i 38 g de partícules en suspensió.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana en l'àmbit del carrer Joan Miró*, a Martorell 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 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:

- És convenient que l'estudi realitzi una estimació de la quota modal corresponent als modes no motoritzats podent-se aplicar la que resulta de l'EMQ06.

- Caldrà que la reserva de places d'aparcament de bicicletes vinculada als usos residencials contempli 2 places per a cada habitatge.
- Pel que fa a la xarxa de bicicletes, caldrà contemplar una cohabitació segura a la vialitat del sector, amb la senyalització corresponent.
- Si es desenvolupen finalment usos comercials, caldrà fer una reserva del 10% del sostre comercial destinat a magatzem, tal i com indica l'article 6 del Decret.

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, 24 de març de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic