

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGO de Barberà del Vallès a l'àmbit de la parcel·la C del sector Baricentro

Municipi de Barberà del Vallès
Comarca del Vallès Occidental

Promotor: Ajuntament de Barberà del
Vallès

Redactor de l'EAMG: Transfer Enginyeria

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 *Modificació puntual del PGO de Barberà del Vallès a l'àmbit de la parcel·la C del sector Baricentro*.

1. Antecedents

Baricentro va iniciar la seva activitat comercial a Barberà del Vallès l'any 1980, sent el primer centre comercial de l'Estat espanyol, amb un total de noranta comerciants, ocupant 46.000 m².

L'any 1992 va haver-hi una ampliació de l'establiment, de 19.800 m² de superfície de venda, i van assolir 4.200 places d'aparcament.

En l'actualitat el centre comercial conté 64.700 m² de superfície comercial i compta amb 500 treballadors/es. Les plantes baixa i primera es destinen principalment a usos comercials i restauració, mentre la planta segona es destina a lleure, amb restaurants i cinemes.

Baricentro se situa al sud del terme municipal de Barberà del Vallès, tocant Cerdanyola del Vallès i Ripollet.

Amb la modificació del planejament es preveu una ampliació del centre comercial, amb un nou edifici de 3 plantes situat sobre els actuals aparcaments, annex a l'actual edificació. El projecte del nou recinte comercial tindrà 17.500 m² de sostre comercial (plantes 0 i 1). La planta -1 es destinarà a aparcament. Es contempla un augment net de 79 places en total.

Es tracta d'una ampliació d'un establiment comercial amb un increment de superfície de venda superior a 5.000 m² de sostre, per tant el Decret 344/2006 el considera 'implantació singular', tal i com fa l'estudi.

Cal recordar que el sector té en aquests moments un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació del centre comercial prevista a l'any 2007. En data 12 de juny

de 2007 l'ATM va elaborar un informe on es donaven per correctes les mesures proposades en l'esmentat estudi. El nou estudi no suposa la supressió de cap de les obligacions derivades de l'anterior estudi.

Així mateix atès l'impacte de la proposta sobre la xarxa viària caldrà incorporar a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada les condicions que imposi la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya.

Barberà del Vallès compta amb una població de 31.688 habitants (any 2010).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGO de Barberà del Vallès a l'àmbit de la parcel·la C del sector Baricentro* 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 17.500 m² de sostre destinat a usos comercials.

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

L'estudi de mobilitat estima que el sector generarà un total de **19.300 desplaçaments al dia, 9.650 per sentit**, en dissabte.

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)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		17.500,00	8.750	19.333
TOTAL		17.500,00	8.750	19.333

L'estudi analitza la mobilitat actual del centre comercial i, en base a les dades reals, aplica les ràtios corresponent per a l'ampliació de sostre, diferenciant per al dia feiner i per al dissabte. En tots dos casos les ràtios són superiors a la que proposa el Decret (50 viatges/100 m² de sostre): en el cas del dia feiner s'aplica el valor de 59 viatges/100 m² de sostre i per al dissabte augmenta a 110 viatges/100 m² de sostre.

Així, per als dissabtes l'ampliació comercial suposa una nova generació de mobilitat de 19.333 viatges/dia, 9.700 en cada sentit.

El conjunt del centre comercial generarà una mobilitat de 90.819 viatges/dissabte, 45.410 per sentit. Els nous desplaçaments suposen un augment del 27% de la mobilitat actual. Aquesta nova mobilitat representarà el 21% de la mobilitat futura total.

L'estudi fa una proposta de repartiment de la mobilitat futura generada per l'ampliació, tenint en compte el repartiment modal de la mobilitat generada en l'actualitat (98,4% vehicle privat) i proposant un escenari objectiu a partir d'aquest, amb una major quota de transport públic i modes no motoritzats:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	3,0%	7,0%	90,0%
Viatges / dissabte	580	1.353	17.400

4. Mobilitat en vehicle privat

En l'actualitat l'accés en vehicle privat es realitza mitjançant 4 vies diferents: carretera N-150, autopista AP-7, autovia B-30 i autovia C-58. L'estudi descriu les característiques d'aquestes vies d'accés.

Quant a xarxa local, l'estudi destaca la carretera Escayola i el carrer del polígon Molí d'en Xec, el primer de connexió amb el nucli urbà de Barberà i el segon una via interna de l'àmbit d'estudi que comparteix els accessos amb el centre comercial.

L'estudi descriu les diferents possibilitats d'itineraris d'accés (entrades i sortides del centre comercial).

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'IMD en base a aforaments automàtics ja existents, de les administracions titulars, d'accés al centre comercial, i d'un estudi anterior d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació del Baricentro, de l'any 2007.

Les IMDs mostren que les vies d'accés es troben generalment congestionades durant les hores punta (sobretot de 7 a 8h del matí i de 18 a 19h de la tarda), tot i que els dissabtes el volum de trànsit disminueix fins a un 25% respecte del volum d'un dia feiner.

Quant al trànsit generat pel Baricentro, els dissabtes s'atrau una mitjana de vehicles inferior a 19.000 veh./dia. Els divendres s'enregistren fins a 16.000 veh./dia.

5. Xarxa de transport públic

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

- Rodalies Renfe: l'estació de Barberà es troba a uns 3 km del sector. Disposa de P&R i d'aparcament per a bicicletes.

- Autobús:
 - Línies urbanes de Barberà: la L1 connecta el centre comercial amb l'estació de tren, cada hora entre les 8:30 i les 21:30, de dilluns a dissabte.
 - Línies interurbanes: A1, A2, B1, B2, B4, B6 i la nocturna N-64. Aquestes línies no tenen parada al sector però sí que enllacen amb la línia urbana L1 (totes a excepció de les línies B6 i N64).

Es preveu desdoblant la línia Papiol – Mollet per tal que hi pugui acollir també transport de viatgers (nova línia R5, entre Granollers i Martorell). Una vegada estigui en funcionament, es disposarà d'una estació en servei a les immediacions del centre comercial, a uns 200m.

L'estudi mostra els recorreguts i parades de transport públic a Barberà del Vallès. També es concreten els orígens i destinacions de les línies d'autobús i de tren, horaris i freqüències de feiner, dissabte i festiu.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca la gran quantitat de barreres per a vianants i bicicletes com a conseqüència de la xarxa viària i ferroviària propera al sector.

S'afirma que l'accessibilitat en modes no motoritzats no es troba ben resolta. Els únics itineraris, i discontinus, són els que provenen de la carretera Escayola, de l'N-150 i des del polígon Molí d'en Xec, resseguint vorals intermitents i perillosos.

Es mostra un plànol amb els trams conflictius (tots els propers al centre comercial).

No es descriu la connectivitat a peu amb les parades de transport públic, tot i que s'observa que la parada de la línia urbana L1 es troba a les immediacions del centre comercial.

Quant a millores previstes per al vianant i la bicicleta, l'estudi destaca el projecte d'una passarel·la adaptada a PMRs, entre el Baricentro i la zona sud del nucli de Barberà, per sobre de l'AP-7.

El nucli urbà de Barberà compta amb una xarxa de carril bici existent i prevista, que l'estudi mostra sobre plànol.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària i territorial de la mobilitat generada en l'actualitat pel centre comercial.

Respecte del vehicle privat, l'estudi conclou que l'hora punta en dia feiner, tant d'entrada com de sortida, té lloc entre les 18 i les 20h, mentre en dissabte destaca el

punt horari de les 19h, amb el nombre màxim d'entrades (2.300 veh./hora), i de les 20-22h per a les sortides (més de 2.000 veh./hora). L'estudi concreta com es distribueix aquest trànsit per les diferents vies d'accés.

La sortida més utilitzada, tant en dia feiner com en dissabte, és la N-150.

El dia punta en l'hora punta (dissabte a les 20h) es produiran 9.800 desplaçaments (4.700 entrades i 5.100 sortides).

L'ocupació mitjana dels vehicles és de 1,38 persones/vehicle. Amb aquesta ocupació, els dissabtes el nombre total de vehicles previst és de 32.900. És necessari que l'estudi analitzi si els divendres a la tarda l'afectació sobre la xarxa viària podria ser més conflictiva que la del dissabte atesa la congestió que pateixen les vies de l'entorn del centre.

Quant al transport públic, la línia 1 té una demanda de 150 viatgers/dia feiner i 200 viatgers/dissabte. Les hores punta d'arribada del dissabte al Baricentro en autobús tenen lloc a les 11h i a les 16h, mentre les sortides es concentren entre les 20 i les 21h.

Els dissabtes es preveu un total de 6.357 desplaçaments en transport públic. L'estudi no justifica si els serveis actuals i previstos poden absorbir aquest volum de demanda.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial		17.500,00	175	79	
TOTAL		17.500,00	175	79	0

L'estudi de mobilitat proposa que de les 175 noves places per a bicicletes que determina el Decret (822 per al conjunt d'usos comercials existents i previstos, aplicant la mateixa ràtio del Decret), es construeixin 150 places. Així, la reserva final prevista és la següent:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial		17.500,00	150	79	
TOTAL		17.500,00	150	79	0

Respecte de l'aparcament de turismes, en l'actualitat el centre comercial disposa de 4.500 places d'aparcament, distribuïdes en 10 zones. Aquesta oferta suposa una ràtio de 7 places d'aparcament per cada 100 m² de sostre comercial, que absorbeix les necessitats actuals. En l'hora punta s'estima una ocupació del 62%.

Amb el nou projecte la capacitat s'ampliarà en 79 places, a 4.579 places. L'estudi analitza la màxima ocupació del conjunt de la mobilitat futura, i conclou que l'ocupació màxima setà del 77%.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest la necessitat de reservar places d'aparcament per a motocicletes, evitant en tot cas que aquests vehicles estacionin envaint l'espai dedicat als modes no motoritzats.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no concreta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Segons les determinacions del Decret, l'ampliació del centre comercial hauria de disposar de 3 molls per a la descàrrega de mercaderies. El conjunt del centre comercial en un futur hauria de disposar de 10 molls de 3m x 8m, és a dir 240 m² destinats a aquesta finalitat.

L'estudi descriu l'organització actual de la distribució de mercaderies. Es disposa de 2 molls (un cobert de 160 m² i un descobert de 800 m²), a dues zones diferents, i de 14 places per a càrrega i descàrrega distribuïdes a 4 zones. Amb aquesta oferta i distribució l'estudi afirma que les necessitats actuals i futures queden cobertes (en conjunt, l'espai destinat a la distribució de mercaderies ocupa 960 m², per tant supera els requeriments del Decret).

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi descriu les actuacions ferroviàries previstes pel Pla Territorial Metropolità en un termini de 10 anys. També es concreten les actuacions contemplades pel PTV 2008 – 2012 i per l'Avanç del nou PDI 2009 – 2018.

En concret, es contemplen les actuacions següents:

- nou intercanviador de les línies R4 i R7
- nova línia R5 Granollers – Martorell
- Línia Orbital Ferroviària
- túnel de Montcada, que escurça el recorregut i temps de viatge de la R4

- carril bus-VAO de la C-58, en execució

Quant al sistema ferroviari, l'estudi proposa que s'habiliti l'estació de la línia R5 a l'alçada del Baricentro, que ja compta amb andanes i accés a l'estació. Des d'aquesta línia es podria realitzar intercanvi amb les línies R4 i R7 a Cerdanyola del Vallès. L'estudi aposta per aquesta actuació per fomentar l'accés al centre comercial en transport públic.

Respecte de l'autobús, l'estudi proposa crear un apartador i una parada nova a la N-150 direcció nord, a l'alçada de Baricentro, perquè hi efectuïn parada les línies interurbanes que hi circulen (A1, A2, B1, B2 i B4). En l'altre sentit és inviable realitzar la connexió amb el centre comercial, i l'estudi planteja que la parada que donarà servei al sector se situarà a 1 km del sector (carrer Marie Curie), que hauran d'efectuar-se a peu mitjançant l'arranjament d'aquest itinerari.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi descriu les actuacions que es preveuen pel Pla Territorial Metropolità en un termini de 10 anys, com ara:

- perllongament dels laterals de l'AP-7 entre Barberà i Santa Perpètua
- ronda est de Sabadell i connexió amb la C-58
- via interpolar entre Castellbisbal i Granollers
- ronda del Vallès
- i vies urbanes distribuïdores

No es fa cap proposta específica per a la xarxa viària de l'àmbit d'estudi. En aquest sentit s'estarà al que determini la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi concreta la previsió de construir una passera per a modes no motoritzats d'enllaç entre el nucli urbà de Barberà i el centre comercial, per sobre de l'AP-7.

S'analitzen els itineraris alternatius a la passera (N-150 i carretera Escayola), però són aproximadament de la mateixa longitud que la passera prevista.

A banda, l'estudi proposa adaptar els vials que donen accés a la passera (Santa Leocàdia i Ronda Santa Maria), els vials interiors de Baricentro i l'itinerari de connexió amb la parada d'autobusos interurbans al carrer Marie Curie. Aquests vials haurien de tenir voreres contínues i accessibles.

Xarxa ciclable

Quant a la bicicleta, l'estudi esmenta la proposta del carril bici entre Ripollet i Barberà del Vallès, de 3,5 km, recollida en el Pla Director de Mobilitat de l'RMB. Com a

actuacions pròpies, a més de la passera, l'estudi proposa adaptar la Ronda de Santa Maria per a bicicletes, per obtenir un itinerari continu entre el centre comercial i la N-150 i amb la via verda situada a l'est del riu Ripoll.

Mesures de gestió

Com a mesures de gestió, l'estudi proposa treballar en 3 línies:

- incloure a la web de Baricentro com es pot arribar en transport públic
- crear la figura del gestor de la mobilitat per fomentar actuacions de millora de la mobilitat i l'accessibilitat i fer-ne el seguiment
- facilitar la compra a casa, de forma que el client pugui fer les compres al centre comercial i que li portin a casa, per tal de fomentar l'accés en transport públic, a peu i en bicicleta

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones són més usuàries dels modes no motoritzats i del transport públic.

D'altra banda, una enquesta realitzada pel centre comercial l'any 2009 posava de manifest que el 53% de les visites són del gènere femení. L'estudi destaca que el cap de setmana s'observa un públic familiar, amb una proporció molt semblant d'homes i dones. Els dies feiners predominen les visites del gènere femení.

A partir d'aquesta consideració l'estudi afirma que es tindrà en compte aquestes dades per a la il·luminació dels itineraris i parades de transport públic, i per consolidar una xarxa de transport col·lectiu àmplia i eficient que minimitzi la dependència amb el vehicle privat.

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 Barberà del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Es troba a faltar aquesta informació.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

Les actuacions contemplades sobre la xarxa de transport públic no incorporen nous recorreguts en transport públic, per tant l'estudi considera que no cal incorporar una proposta de finançament.

No obstant, les mesures d'arranjament d'itineraris dels modes no motoritzats tenen un cost, així com les mesures de gestió de la mobilitat, que l'estudi hauria de concretar per tal que el promotor les financés. Per tant, es necessari que el planejament incorpori el càlcul dels costos de les actuacions proposades, així com també la concreció sobre el finançament de la passera prevista sobre l'AP-7.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGO de Barberà del Vallès a l'àmbit de la parcel·la C del sector Baricentro* 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. 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:

- Cal justificar amb major detall que les **xarxes** viàries i de transport públic existents i previstes podran **absorbir la nova demanda generada**, i incorporar, a l'estudi, les condicions que imposin les administracions titulars de les vies i de la xarxa de transport públic en superfície i assumir-ne el seu cost.
- Es troba a faltar la concreció de la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per evitar operacions de càrrega i descàrrega,
- És necessari incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la **contaminació atmosfèrica**, seguint les indicacions de la disposició addicional quarta del Decret,
- Es troba a faltar una **valoració dels costos** de les mesures previstes així com un **compromís per part del promotor** de finançar-les o l'aclariment de que estan incloses en el document 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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Barberà del Vallès 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, 3 de maig de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic