

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGO de Tordera al sector Can Roquet - Inditex**

**Municipi de Tordera**  
**Comarca del Maresme**  
Promotor: INDITEX  
Redactor de l'EAMG: Greccat

---

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 Tordera al sector Can Roquet - Inditex*.

## **1. Antecedents**

La *Modificació puntual del PGO de Tordera al sector Can Roquet - Inditex* té com a objectiu concretar l'ordenació del sector per facilitar la implantació de noves activitats logístiques d'empreses del Grup Inditex després del tancament de Can Roquet - Inditex.

Donat que aquesta figura de planejament es tramita conjuntament amb una altra per al sector adjacent Can Roquet – Inditex, l'estudi de mobilitat analitza la situació futura tenint en compte tots dos sectors com a una unitat industrial. La principal transformació tindrà lloc al sector Can Roquet - Inditex, on es consolidarà l'ampliació del centre logístic que l'empresa Inditex ja té en el sector i amplia al sector Fibracolor.

L'àmbit industrial Can Roquet - Inditex ocupa una superfície de 223.293.86 m<sup>2</sup> que està classificat com a sòl urbanitzable, mentre l'àmbit de Fibracolor, classificat com a sòl urbà, ocupa 212.437 m<sup>2</sup>. L'estudi de mobilitat també inclou un tercer sector, l'àmbit de la Depuradora, que ocupa 24.258 m<sup>2</sup>. Aquests 3 sectors s'han desenvolupat a través del Pla Especial de Reforma interior de Fibracolor i la MPPGOUM de Tordera als sectors de Can Roquet - Inditex.

Es sector es localitza a tocar del nucli urbà de Tordera, delimitat a l'oest per la N-II i a l'est pel riu Tordera.

El sector de Fibracolor ja compta amb un EAMG, que estudiava els dos sectors conjuntament, amb informe favorable per part de l'ATM, pel que en molts aspectes s'expressen els mateixos criteris que en l'EAMG ja aprovat.

Tordera compta amb una població de 15.641 habitants.

## 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 Tordera al sector Can Roquet - Inditex* 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 132.886,15 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos industrials.
- Nous equipaments que ocupen 13.732,57 m<sup>2</sup>
- Es destina a zona verda una superfície de 61.338.48 m<sup>2</sup>
- La vialitat ocuparà 4.537.34 m<sup>2</sup>

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

L'estudi de mobilitat estima que el sector generarà un total de **3.608 desplaçaments al dia, 1.804 per sentit**, en dia feiner.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
industrial	142.930,40	132.807,42	6.640	2.190
equipaments	14.442,64		2.889	250
zona verda	61.383,48		3.069	1.168
vialitat	4.537,34			
<b>TOTAL</b>	223.293,86	132.807,42	12.598	<b>3.608</b>

L'estudi analitza la mobilitat futura del centre logístic en base a la mobilitat existent en l'actualitat del sector Can Roquet – Inditex, que ja funciona com a centre logístic. En base a aquestes dades, l'estudi conclou que la nova mobilitat generada pels usos industrials serà d'uns 2.190 viatges/dia.

Quant als espais lliures, l'estudi analitza quins d'aquests tindran 'ús social', i conclou que es generarà la meitat de viatges del previst en aplicar la ràtio que proposa el Decret: 1.168 viatges/dia.

Per a l'equipament, l'estudi deixa el valor de l'estudi anterior pel que surt una xifra molt més baixa que per aplicació del Decret. Tot i que les mobilitats no seran coincidents en

molt casos, cal revisar la dada de mobilitat generada dels equipaments i adaptar-la al Decret a no ser que es conegui exactament l'ús que s'hi destinarà.

Del treball es desprèn que una part de la mobilitat generada ja existeix, però val a dir que els nombres estan presentats d'una manera que no queda clar quina és la mobilitat existent i quina és la que es genera nova.

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 (en base a l'EMO 2001 de Tordera i l'EMQ 2006 per al conjunt del Maresme) 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	11,7%	10,0%	78,3%
Viatges / dissabte	423	360	2.825

El mode 'vehicle privat' inclou 82 viatges/dia en vehicle pesant (41 camions/dia).

Tanmateix caldria adequar aquest repartiment modal a la mobilitat generada que resulti d'aplicar bé els ratis del Decret.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

En l'actualitat l'accés en vehicle privat es realitza mitjançant la carretera N-II i l'auopista C-32. L'estudi descriu les característiques d'aquestes vies d'accés.

Quant a xarxa comarcal i local, l'estudi destaca la carretera BV-6002, l'avinguda Can Roquet - Inditex, el camí de Sant Genís de Palafolls i el camí de Tordera a Palafolls.

L'estudi exposa que l'accés principal al centre logístic s'efectua pel camí de Tordera a Palafolls, mentre l'entrada als usos comercials es realitzen des de la N-II.

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'IMD en base a aforaments automàtics ja existents, de les administracions titulars, de la xarxa viària d'accés. Les dades mostren que la N-II (secció 1+1) absorbeix més trànsit que la C-32 en aquest tram, tot i que el disseny viari de la C-32 té més capacitat. La carretera Gi-600 també té una demanda de trànsit equiparable o superior a la C-32. Les dades de vehicles pesants han disminuït durant els darrers anys.

L'estudi destaca la previsió de connectar l'A-2 a Maçanet de la Selva amb la C-32 a Palafolls, desdoblant la N-II entre Maçanet de la Selva i Tordera (8,5 km). Aquestes obres són les darreres del desdoblament entre Tordera i la Jonquera, encara no s'han iniciat.

## 5. Xarxa de transport públic

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

- Rodalies Renfe: l'estació de Tordera es troba a 1,8 km del sector. Hi circula la línia R1, l'Hospitalet – Maçanet-Massanes. Té 15+17 exp/dia feiner, i 16+17 els dissabtes i festius.
- Autobús:
  - 1 línia urbana (10 exp/dia, cada hora, 27 parades) i altres 3 línies que comuniquen amb les urbanitzacions (2+2 expedicions diàries)
  - 4 línies interurbanes: Palafolls – Tordera – Malgrat – Calella Hospital (12+12 exp, cada hora), Blanes – Girona (6+6 exp/dia, freqüència variable entre 50 minuts i 3h), Barcelona – Calella – Blanes – Tordera – Maçanet (freqüència molt irregular, diferent a l'estiu i l'hivern), i el servei nocturn Blanes – Alt Maresme (6+6 exp/dia, intervals de pas de 34 minuts a 1h 26 minuts)

L'estudi mostra els recorreguts i parades de transport públic a Tordera. La parada més propera es troba a la N-II, on fan parada tots els serveis interurbans i també l'urbà. També es concreten els orígens i destinacions de les línies d'autobús i de tren, horaris i freqüències de feiner, dissabte i festiu.

S'analitzen les possibilitats d'intermodalitat bus – tren . Es conclou que la intermodalitat tren – bus només és bona amb els serveis ferroviaris que venen de Maçanet, amb 8 expedicions amb temps d'espera entre 2 i 4 minuts. Quant a l'intercanvi bus – tren només són adequats per als serveis sentit Barcelona, i amb temps d'espera elevats, de 18 – 20 minuts.

L'empresa Inditex en l'actualitat ofereix 3 serveis diaris de transport col·lectiu d'autobús per als treballadors/es que resideixen a Barcelona.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca que el sector es troba a un temps de desplaçament a peu inferior als 15 minuts de part del nucli urbà de Tordera. Mostra un plànol amb les isocrones des del sector Can Roquet - Inditex.

S'identifiquen els principals itineraris a peu i es descriuen:

- itinerari estació: 1,8 km, 26 minuts a peu
- itinerari centre urbà: 773 m, 11 minuts a peu
- itinerari parada de bus (N-II): 486 m, 7 minuts a peu
- itinerari perimetral: funcions de lleure, 2,7 km

L'estudi afirma que carrer Montserrat compta amb les mesures d'accessibilitat i seguretat viària necessàries per permetre la mobilitat a peu. L'estudi proposa el manteniment d'un accés per a vianants al final del carrer Montserrat.

Quant a la bicicleta, l'estudi exposa que Tordera no compta amb una xarxa ciclable. Tot i així, l'estudi afirma que el camí paral·lel al riu reuneix condicions per tal d'accedir de forma segura fins al sector.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària de la mobilitat generada en l'actualitat pel centre logístic, dels vehicles lleugers i pesants.

L'hora punta d'entrada és entre les 9 i les 10h, quan es preveuen 529 arribades en vehicle, 10 de les quals seran camions. Tenint en compte l'ocupació mitjana dels vehicles del Maresme, segons l'EMQ 2006 (1,28 persones/veh.), a l'hora punta s'esperen 336 vehicles derivats dels nous usos industrials.

També s'aporta la distribució horària de l'EMQ 2006. Les hores punta tenen lloc entre les 8 i les 9h, les 13 i les 14h i les 17 i 18h.

A l'hora punta de tarda, entre les 18 i les 19h, s'espera una generació de 401 vehicles nous.

L'estudi distribueix els nous vehicles segons els diferents itineraris d'accés existents i conclou que no hi haurà problemes de capacitat a la xarxa viària.

Quant al transport col·lectiu, l'estudi proposa ampliar el servei de transport d'empresa per donar resposta a la demanda generada que no tingui opció a utilitzar el transport públic existent.

## **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 <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta
industrial	142.930,40	132.807,42	1.328
equipaments	14.442,64		144
zona verda	61.383,48		61
vialitat	4.537,34		
<b>TOTAL</b>	<b>223.293,86</b>	<b>132.807,42</b>	<b>1.534</b>

L'estudi de mobilitat objecta que les places resultants de l'aplicació de les ràtios del Decret són molt elevades, així que proposa determinar aquesta reserva en el moment d'execució del nou centre logístic.

Des de la redacció del present informe es proposa que s'apliquin les reserves relatives als usos d'equipaments i zona verda resultants de l'aplicació de les ràtios del Decret. Per als usos industrials es proposa iniciar l'activitat amb una reserva menor (5%, per exemple, unes 65 places) però amb el compromís per part del promotor d'augmentar l'oferta en cas que la demanda així ho justifiqui, facilitant llocs d'aparcament segurs però de fàcil accés des de la via pública. Per a tots els usos s'ha de fer el càlcul d'acord amb el nou sostre realment a realitzar.

Per als vehicles motoritzats l'estudi proposa dotar el nou sector d'una oferta suficient de places d'aparcament. 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. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'estudi proposa augmentar el servei de transport discrecional d'empresa per tal de donar servei als nous treballadors/es.

### Xarxa bàsica per a vehicles

No es fa cap proposta específica per a la xarxa viària de l'àmbit d'estudi. En qualsevol cas si es detecta alguna afectació a la xarxa de carreteres cal que s'emeti informe per part de l'administració titular de la mateixa.

### Xarxa de vianants i bicicletes

La xarxa de vianants actual ja permet la connexió fins al nucli de Tordera i les parades de transport públic.

Quant a la bicicleta, el vial paral·lel al riu es considera addient per efectuar els desplaçaments amb aquest mode des del nucli de Tordera. Els pendents són inferiors al 5%.

## 10. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

## 11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGO de Tordera al sector Can Roquet - Inditex* 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**.

Tanmateix s'ha detectat una gran dificultat per a determinar els sostres existents i els que generen nova mobilitat per la qual cosa es recomana que s'incorpori un quadre explicatiu que per a cada ús quedi clar quina és la superfície ja existent i quina la nova que genera mobilitat. Aquest quadre s'ha d'incorporar en les figures de planejament derivat que es tramitin.

Així mateix es recorda l'obligació d'instal·lar un mínim d'aparcaments de bicicletes d'acord amb el que s'indica en aquest informe.

Si es produeix alguna afectació a la xarxa de carreteres cal que s'emeti informe per part de l'administració titular de la mateixa, en el cas que no hagi estat demanat durant la tramitació del planejament.

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, 5 de maig de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic