

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana al 'Sector Central'. Subsector Nord

Municipi de Parets del Vallès
Comarca del Vallès Oriental
Promotor: Vallès Business Park, sl
Redactor de l'EAMG: Mcrit

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 al 'Sector Central'. Subsector Nord*.

1. Antecedents

La societat promotora Vallès Business Park, sl, promou el Pla de Millora Urbana amb l'objectiu de crear un nou àmbit de centralitat urbana, que cohesioni el centre de la ciutat històrica amb l'Eixample. El nou àmbit central inclou el desenvolupament d'usos residencials, equipaments i espais lliures.

L'àmbit d'actuació se situa en el tram central de l'avinguda Catalunya. Es tracta d'un àmbit discontinu format per dues peces de sòl: la de major dimensió ocupa 63.237 m², a llevant de l'avinguda Catalunya i en contacte amb l'espai fluvial del Tenes; la segona peça de sòl ocupa 5.207 m², entre l'escola Lluís Piquer i l'avinguda de Catalunya.

En l'actualitat el sector està ocupat per usos industrials actius i per un petit recinte que s'utilitza d'aparcament. També hi ha parcel·les agrícoles que es troben en desús, on s'hi inclou un habitatge.

La població de Parets del Vallès l'any 2010 és de 17.805 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana al 'Sector Central'. Subsector Nord*, a Parets del Vallès, 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 53.728,54 m² de sostre residencial, que inclou 520 habitatges
- Nous usos terciaris amb un sostre de 7.860 m²
- Es compta amb nous equipaments que ocupen 12.964 m²

- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 19.976 m²
- Es destinen 13.097 m² a vialitat

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector **copiar del paper**

L'estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana estima que el sector generarà un total de **2.461 nous desplaçaments/dia feiner, 1.230 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 molt idèntics:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		2.358,50	236	236
oficines		13.541,80	2.031	2.031
altres equipaments		786,16	157	157
zona verda	731,13		37	37
TOTAL	7.862,00	16.686,46	2.461	2.461

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

Quant a les ràtios de mobilitat, l'estudi aplica les que proposa el Decret per a tots els usos. Els habitatges, aplicant la ràtio segons el nombre d'habitants esperat (3 viatges/persona), generaran uns 236 viatges/dia. Els usos d'oficines atrauran uns 2.031 viatges/dia, els nous equipaments uns 157 viatges/dia, mentre la zona verda generarà uns 37 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat del municipi (EMQ 2006), i fa la següent proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada d'acord amb l'EMEF 2009:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	38,0%	37,0%	25,0%
Viatges / dia feiner	935	911	615

Des de la redacció del present informe es considera correcta la proposta.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta quines són les vies interurbanes d'accés (C-17, AP-7 i C-35), les que travessen el municipi (BV-1604 – avinguda Catalunya – i BV-1605) i les d'accés al centre urbà.

S'aporten dades de demanda de trànsit de l'avinguda Catalunya (8.000 veh./dia) i de l'avinguda Francesc Macià (13.400 veh./dia), provinents d'aforaments de la Generalitat.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta la xarxa de transport públic existent:

- 1 línia urbana circular que connecta l'Eixample amb el nucli antic, a la part residencial de Parets, amb 42 expedicions de dilluns a divendres i un interval de pas de 15 a 30 minuts, segons la franja del dia. L'horari del servei és de 7:15h a 20:00h. El vehicle té 30 places, i segons l'estudi l'ocupació durant l'hora punta de matí (8-9h) es troba al voltant del 30%.
- línies interurbanes d'autobús:
 - Granollers – Parets – UAB: dies feiners amb 3+3 expedicions.
 - Mollet – Parets – Granollers: tots els dies, 20+20 expedicions els dies feiners, cada 30 minuts en l'hora punta.
 - Granollers – Parets – Polinyà: només circula els dijous, amb 1+1 expedició als matins.
 - Bus Exprés de la Vall del Tenes: 48+48 expedicions, repartides en diferents tipologies de serveis (directe per autopista, amb final a Parets...)
 - Lliçà – Mollet – Parets – Mollet – Barcelona: 35+36 expedicions els dies feiners, els caps de setmana 15+15 expedicions.
 - Barcelona – Mollet – Parets – Lliçà – Riells: 12+12 expedicions.
- Una estació de ferrocarril de la línia de Rodalies R3, L'Hospitalet – Vic, a 1km del sector, amb 37+39 expedicions els dies feiners i 23+25 els caps de setmana. Es disposa d'un espai de P&R amb capacitat per a 115 places per a turismes.

Es mostra sobre plànol els itineraris de les línies i els llocs de parada a les proximitats de l'àmbit d'estudi. S'observa que tant el servei urbà com els interurbans d'autobús tenen parada molt a prop del sector.

6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que per accedir al sector l'itinerari principal és l'avinguda Catalunya, que disposa d'amplades de vorera correctes, així com de guals i passos de vianants. Es destaca que l'estat de conservació d'alguns trams de vorera és millorable, així com que manca un tram de vorera que connecti l'aparcament de la banda oest del sector amb l'encreuament amb l'avinguda Lluís Companys.

Els itineraris fins a les parades de transport públic tenen voreres que superen els 0,90 m, així com passos de vianants correctament senyalitzats.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi destaca que el municipi compta amb 2 km de carrils bici i 4 km de camins rurals. Es mostren imatges amb la localització d'aquesta xarxa.

D'altra banda, l'ajuntament té propostes encara no desenvolupades per connectar el barri antic amb l'eixample mitjançant l'avinguda Lluís Companys i el carrer Mercè Rodoreda, entre d'altres actuacions prioritàries respecte de la xarxa ciclable.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima una distribució territorial de la mobilitat, en base a l'EMQ 2006.

Quant als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi determina que, amb una ocupació estimada de 1,14 pers./vehicle per als desplaçaments obligats i de 1,3 per als no obligats, el nombre de vehicles s'incrementarà en 2.260 veh./dia (cada un d'ells farà un desplaçament d'anada i un de tornada). L'estudi presenta un anàlisi de la capacitat de la xarxa viària i conclou que el nivell de servei del sentit nord de l'avinguda Catalunya passarà d'AB a C, formant grups de vehicles que circulen a la mateixa velocitat però sense presentar problemes de congestió. El nivell de servei de la resta de vies es manté. L'estudi conclou que la xarxa viària absorbirà sense problemes la nova demanda de trànsit.

Quant al transport públic, l'estudi determina que es generaran uns 162 viatges/dia en ferrocarril, 58 en autobús interurbà i 141 en autobús urbà, que l'estudi considera perfectament assumibles per l'oferta actual de 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 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)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	22.407,00	53.729,00	520	1.075	537	269
comercial		7.860,00		79		
equipaments		12.964,00		130		
zona verda		19.976,00		200		
vialitat	13.097,00					
TOTAL	68.444,00	61.589,00	520	1.483	537	269

L'estudi de mobilitat proposa fer una reserva de 1.075 places per a bicicletes per als usos residencials, aplicant la ràtio del Decret en base al nombre d'habitatges. Aquestes places d'aparcament s'hauran de situar fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública.

Quant als usos comercial i la zona verda, l'estudi aplica les ràtios que indica el Decret.

Per als equipaments, l'estudi proposa disposar inicialment d'una oferta inferior a la resultant d'aplicar les ràtios, en concret de 20 places, en els accessos als equipaments, ampliables en cas que la demanda ho justifiqui. Des de la redacció del present informe s'incideix en què part d'aquestes places s'hauran de situar fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés, per incentivar l'ús d'aquest mode també entre els treballadors/es dels equipaments.

En total, doncs, el sector disposarà globalment de 1.373 places per a bicicletes, inicialment.

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 537 turismes i 269 motocicletes.

L'estudi concreta una oferta d'aparcament sobre la via pública, de 125 places. Fora de la via pública, amb l'aplicació de la normativa urbanística, els usos comercials comptaran amb altres 98 places. L'estudi calcula que la demanda total serà de 214 places en l'hora punta, per tant l'oferta podrà donar servei a la demanda generada.

Caldrà garantir que les motocicletes tenen un nombre de places d'aparcament en calçada, per evitar que en tot cas ocupin els espais destinats al vianant.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta 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.

Tanmateix, sí que s'especifica la reserva necessària de places de 3 x 8m a la xarxa viària per efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² destinats a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 7.860 m² de sostre destinat a comerç). L'estudi proposa, doncs, la reserva de 8 places per a les operacions de càrrega i descàrrega.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de transport públic, ja que considera que l'oferta actual és suficient i les parades es troben ben localitzades respecte del sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi esmenta que l'ordenació del sector preveu una nova rotonda a l'actual intersecció semaforitzada de l'avinguda Catalunya amb l'avinguda Pedra del Diable, per tal de facilitar el canvi de sentit i reduir els punts de conflicte, a la vegada que s'augmenta la capacitat.

L'estudi proposa que l'interior del sector se senyalitzi com a zona 30, amb la corresponent senyalització.

S'esmenta que des del web de l'ajuntament es promoua compartir cotxe.

Xarxa de vianants

Les voreres del sector compten amb amplades superiors als 3 m.

L'estudi recomana crear 'orelles' per alinear les voreres amb els cordons d'aparcament a l'alçada dels passos de vianants, per millorar-ne la visibilitat.

L'estudi també recomana senyalitzar, verticalment i horitzontal, un pas de vianants a la intersecció de l'avinguda Catalunya amb Montserrat Roig (a l'alçada d'un Centre d'Assistència Primària). També proposa que el pas de vianants del carrer Ernest Lluch més proper a un centre educatiu existent sigui elevat.

Per últim, l'estudi recomana completar la vorera de la banda oest fins a l'encreuament amb Lluís Companys.

Xarxa ciclable

L'estudi proposa la creació d'una vorera bici per l'avinguda Catalunya, amb continuïtat cap a l'avinguda Estació pel sud i cap al barri antic pel nord.

D'altra banda, la proposta d'ordenació ja contempla voreres bici a diferents carrers interns del sector: Ernest Lluch, Montserrat Roig i avinguda Pedra del Diable. Així mateix, es preveu una via verda entre el parc urbà i l'espai fluvial, per potenciar els desplaçaments a peu i en bicicleta.

No es descriuen les característiques de les voreres bici proposades.

Des de la redacció del present informe es fa constar que, en principi, la senyalització de zona 30 interna dins del sector hauria de permetre una cohabitació segura de les bicicletes amb els modes motoritzats.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones tenen una menor mobilitat ocupacional i que el principal mode de transport és el no motoritzat. Les dones també utilitzen més el transport públic.

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

L'estudi conclou que l'actuació generarà unes emissions diàries de 0,84 tones de CO₂, 1,6 kg de NO_x i 0,206 kg de partícules PM₁₀. El consum de combustible serà de 284 kg/dia.

14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

Donat que no es proposa cap actuació a banda de les ja comptabilitzades en el document de planejament, l'estudi no presenta una proposta de finançament.

15. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Pla de Millora Urbana al 'Sector Central'. Subsector Nord*, a Parets del Vallès, 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, 11 de juliol de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic