

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Vallirana, a l'illa situada entre els carrers Major, Miquel Batlle i Pau Casals

Municipi de Vallirana
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Vallirana
Redactor de l'EAMG: Projectes Urbanístics
Catalunya

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 Pla General d'Ordenació Urbana de Vallirana, a l'illa situada entre els carrers Major, Miquel Batlle i Pau Casals*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Vallirana promou la modificació del PGOU amb l'objectiu de crear nous usos residencials i comercials (un nou establiment de Mercadona) a la vegada que es rehabilita el Casino Valliranenc (i es qualifica com a 'sistema d'equipament públic cultural', tot i que es mantingui la gestió privada de l'entitat). Amb l'actuació també es pretén crear un nou aparcament públic en el subsòl de la zona verda, per tal de cobrir les necessitats de la zona, envoltada d'equipaments esportius, culturals i administratius.

El Ple de l'Ajuntament de Vallirana va aprovar inicialment, en data 24 de febrer de 2011, el document de Modificació Puntual del PGOU de Vallirana.

L'àmbit d'actuació és discontinu, i se situa al centre del nucli urbà del municipi. Un dels àmbits és propietat de l'entitat 'Casino Valliranenc', té una superfície de 4.163,21 m², i limita amb els carrers Major, Pau Casals i Miquel Batlle. La parcel·la té un desnivell de 6 m. El segon àmbit ocupa 280 m², al passatge Bisbe Straus (proper a l'altre àmbit), i es destina a nous espais lliures..

La població de Vallirana l'any 2010 és de 14.200 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 Pla General d'Ordenació Urbana de Vallirana, a l'illa situada entre els carrers Major, Miquel Batlle i Pau Casals*, 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 2.905 m² de sostre residencial
- Es destina a usos comercials 2.450 m² de sostre
- La renovació de l'equipament cultural, que ocupa 1.219 m² de sòl
- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 1.117 m²
- Sota de la nova plaça al costat de l'equipament cultural, es crea un nou aparcament soterrani amb 162 places.
- Es destina a vialitat 427 m²

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

L'estudi de mobilitat del sector estima que es generarà un total de **1.800 desplaçaments/dia feiner, 900 per sentit**, en un 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	1.680,09	2.904,75	42	294	290	294
comercial		2.449,60			1.225	1.225
equipaments	1.218,72				244	244
zona verda	1.117,30				56	
vialitat	427,10					
TOTAL	4.443,21	5.354,35	42	294	1.815	1.763

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per cada un dels usos previstos a la modificació del PGOU.

Quant als usos previstos i la generació de mobilitat, l'estudi aplica les ràtios proposades pel Decret, a excepció de la zona verda, que l'estudi no contempla.

Pel que fa als nous habitatges, s'estima una mobilitat diària d'uns 300 viatges. Per a l'equipament cultural (ja existent), s'estima una mobilitat de 240 viatges/dia, i per als usos comercials l'estudi aproxima la mobilitat a uns 1.200 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat del municipi (EMO 2001), però no fa cap proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada, amb el que es dificulta la valoració de l'adequació de les diferents xarxes de transport.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta quines són les vies interurbanes d'accés al municipi (N-340, A-2 i B-24). Dins del municipi, el sector es comunica amb la xarxa viària a partir de l'N-340, que dins del municipi pren el nom de carrer Major.

S'aporten dades de demanda de trànsit de l'enllaç de la B-24 i l'N-340, de l'any 2007: 21.037 vehicles/dia, una xifra elevada.

L'any 2010 el municipi compta amb 7.300 turismes, 1.500 motocicletes i 1.500 furgonetes i camions. Té un índex de motorització de 755 vehicles/habitant, per sobre de les mitjanes catalana (667) i comarcal (633).

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta la xarxa de transport públic existent:

- 6 línies urbanes (Vallibus) que connecten tots els sectors del municipi. Les L1, L2, L3 i L4 tenen 8 expedicions, i les L5 i L6 4 expedicions, de dilluns a dissabte, entre les 7:40 i les 20:05. La demanda és d'uns 200-250 usuaris en horari diürn i 70-100 en horari nocturn.
- 4 línies interurbanes d'autobús: L50, L57 i 567, diürnes (operades per Soler i Sauret), i N52, nocturna (entre Vallirana i Molins de Rei, on connecta amb l'N50 fins a Barcelona). Les línies L50 i L57 comuniquen Vallirana amb Barcelona i Avinyonet del Penedès, amb 9 parades al municipi de Vallirana. La línia 567 comunica el municipi amb l'hospital Moisès Broggi a Sant Joan Despí, els dies feiners.

L'estudi mostra 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 parades molt a prop del sector. En concret, les línies urbanes L2 i L4 tenen parada al costat del mateix àmbit, però la resta tenen l'origen i final a només 400 m (carrer Major amb avinguda Parellada).

6. Mobilitat a peu

L'estudi concreta que la mobilitat a peu s'efectua mitjançant les voreres dels carrers adjacents i els passos de vianants que travessen l'N-340 (carrer Major). El pas de l'N-340 pel mig del centre urbà crea una barrera per al vianant, que no se solucionarà fins mentre no s'acabi la variant de Vallirana.

No es concreten les característiques de la xarxa per a vianants (amplades de voreres, pendents, existència d'arbrat, localització dels passos de vianants, il·luminació...).

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi no descriu la situació actual de la mobilitat en bicicleta.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi exposa que els usos comercials i d'equipaments no seran coincidents en el temps. Quant als usos comercials, l'estudi considera que els moments de màxima afluència seran els divendres tarda i els dissabtes, que serà quan la intensitat de trànsit al carrer Major sigui menor.

A banda d'aquestes consideracions, l'estudi no concreta la distribució horària i territorial de la mobilitat, així com tampoc fa una proposta de repartiment modal que permeti avaluar l'adequació de les xarxes existents a la mobilitat futura.

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 turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.680,09	2.904,75	42	84	42	21
comercial		2.449,60		24		
equipaments	1.218,72			12		
zona verda	1.117,30			11		
vialitat	427,10					
TOTAL	4.443,21	5.354,35	42	132	42	21

L'estudi de mobilitat utilitza les ràtios que proposa el Decret, tot i que novament torna a obviar els nous espais lliures. L'oferta proposada per l'estudi és la següent:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.680,09	2.904,75	42	84	42	21
comercial		2.449,60		25	80	
equipaments	1.218,72			13	82	
zona verda	1.117,30					
vialitat	427,10					
TOTAL	4.443,21	5.354,35	42	122	204	21

Les places d'aparcament de bicicleta relatives als habitatges (84 places) s'hauran de situar fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés. Per a la resta d'usos, es podran situar algunes places a la via pública, tal i com indica l'estudi, tot i que caldrà assegurar un nombre significatiu de places 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 cultural i comercial. S'haurà de considerar una reserva de places per a la zona verda.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi reserva dues places de turismes i una de motocicletes per a cada habitatge.

Per als usos comercials i equipaments, l'estudi afirma que es disposarà d'una reserva de places al nou aparcament sota la zona verda, en concret 80 places per als comerços i 82 per a l'equipament cultural i altres necessitats de la zona. Els accessos al nou aparcament es faran pel carrer Pau Casals, perpendicular al carrer Major, per no afectar en trànsit que circula pel carrer Major (eix N-340).

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.

Tampoc s'especifica la reserva necessària de places de càrrega i descàrrega per a les necessitats comercials del sector.

Caldrà donar compliment a l'article 6 del Decret.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de transport públic, donat que considera que el servei actual garanteix la mobilitat futura del nou sector.

S'aporten recomanacions generals en relació a la informació a l'usuari, la velocitat comercial, l'accessibilitat dels vehicles i la combinació bicicleta – autobús.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa del vehicle privat, tot i que afirma que l'amplada mínima dels carrils de circulació haurà de ser de 3,5 m. Es concreten els itineraris d'accés i dispersió des del nou aparcament.

S'aporten recomanacions generals en relació a compartir cotxe, plans de mobilitat d'empreses i a fomentar el transport col·lectiu en l'accés a la feina.

Xarxa de vianants

L'estudi afirma que en alguns punts dels carrers es deixaran guals per facilitar la pujada a les voreres de les PMR. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que aquests guals hauran de situar-se, com a mínim, a totes les cruïlles, alineats amb els passos de vianants.

S'aporten recomanacions generals en relació a l'accessibilitat, el mobiliari urbà i l'enllumenat, però no es concreten les característiques del nou sector (amplades de voreres, pendents, il·luminació, arbrat, mobiliari urbà....).

Xarxa ciclable

No es fa cap proposta sobre la xarxa ciclable. La xarxa existent ni tan sols es descriu.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMO 2001 que mostren que les dones tenen una menor mobilitat interurbana, però no s'aporten dades sobre el repartiment modal d'aquesta mobilitat.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Vallirana, a l'illa situada entre els carrers Major, Miquel Batlle i Pau Casals*, 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 al 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:

- Caldrà fer una proposta de repartiment modal, en coherència amb el repartiment modal actual del municipi, afavorint, mitjançant les actuacions proposades a l'estudi de mobilitat, els modes no motoritzats i el transport

públic. El repartiment modal permet avaluar més acuradament si les xarxes existents podran donar resposta a la nova mobilitat generada, tant el dia feiner com en dissabte.

- És necessari descriure la xarxa ciclable actual, i exposar si es preveuen mesures sobre aquesta.
- Caldrà descriure més acuradament la xarxa existent i prevista per al vianant.
- Els habitatges hauran de contenir un mínim de 2 places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública. A la via pública es podran col·locar altres places complementàries per als usos residencials.
- Caldrà donar compliment a l'article 6 del Decret, en referència als espais destinats a magatzem i a les reserves de places per a la distribució de mercaderies.

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 Vallirana 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, 9 de gener de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic