

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana a l'àmbit del PMU-1 Plaça Central

Municipi de Polinyà
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Ajuntament de Polinyà
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 pel *Pla de Millora Urbana a l'àmbit del PMU-1 Plaça Central*.

1. Antecedents

El Ple de l'Ajuntament de Polinyà va aprovar inicialment el Pla de Millora Urbana a l'àmbit PMU-1 Plaça Central el 16 de febrer de 2011.

Els objectius del planejament són aconseguir un espai urbà dotat de centralitat al municipi, que serveixi de connector entre els diversos sectors del poble, cobrir i urbanitzar la riera de Polinyà, garantir una comunicació sense barreres arquitectòniques entre el carrer Major i el nucli urbà, definir les àrees d'edificació privada i resoldre l'aparcament privat i en concessió.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 21.895 m². Limita al nord amb el carrer Cadí i la riera de Polinyà, al sud amb la bifurcació del carrer Major amb el ramal de la carretera de Sabadell, a l'est amb el ramal de la carretera de Sabadell i el teixit d'eixample existent, i a l'oest amb el carrer Major.

Polinyà compta amb una població de 7.798 habitants (any 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 a l'àmbit del PMU-1 Plaça Central*, a Polinyà, 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 15.706 m² de sostre destinat a ús residencial (175 habitatges)

- Nou sostre comercial de 2.000 m²
- Es creen equipaments que ocupen 390 m² de sòl
- Es destinen 5.591 m² a zona verda, incloent la cobertura de la riera
- La vialitat del sector ocupa 2.057 m²

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

L'estudi de mobilitat del PMU estima que el sector generarà un total de **3.200 desplaçaments/dia feiner, 1.600 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 | 6.189,00 | 15.404,00 | 175 | 1.225 | 1.540 | 1.540 |
| comercial | | 2.302,00 | | | 1.151 | 1.151 |
| equipaments | 714,00 | | | | 143 | 228 |
| zona verda | 6.257,00 | | | | 313 | 253 |
| Vialitat | 8.738,00 | | | | | |
| TOTAL | 21.895,00 | 17.706,00 | 175 | 1.225 | 3.147 | 3.172 |

L'estudi utilitza les ràtios que indica el Decret per a tots els increments d'usos que suposa la nova planificació. Tot i que les dades quant a superfícies i sostres dels usos residencial, comercial i d'equipaments difereixen de la memòria urbanística, les dades de mobilitat generada en conjunt són del mateix ordre.

En concret per a l'habitatge s'aplica la ràtio relativa al sostre previst, així com per als comerços. També es calcula la mobilitat generada pels espais lliures i pels equipaments, amb uns ordres de magnitud molt semblants als resultants de l'aplicació de les ràtios del Decret.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta en base a les dades de mobilitat de Catalunya de l'any 2006 (en base a l'EMQ 2006) i de Polinyà de l'any 2001 (EMO 2001). En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

| Repartiment modal proposat | A PEU / BICI | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT |
|----------------------------|--------------|------------------|----------------|
| % quota modal | 41,0% | 4,3% | 54,7% |
| Viatges / dia feiner | 1.300 | 137 | 1.735 |

La quota modal prevista per al transport públic és molt inferior a la prevista en el planejament general (ha passat del 12,6% al 4,3%). Fóra bo aportar una justificació al respecte o valorar si la proposta de transport públic i els seus itineraris és la més adient.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés al municipi (AP-7, N-150, C-58, C-17, C-59, C-155 i B-142) i concreta les dades de demanda de les diferents vies (dades dels anys 2005 i 2006). L'AP-7 enregistra les IMDs més elevades, amb 126.000 veh./dia. La B-142 presenta IMDs de 12.600 veh./dia en el tram proper a l'àmbit d'estudi, amb un 12% de vehicles pesants.

La carretera BV-1421 connecta el ramal de la C-155 fins a Sabadell. Ambdues vies passen pel centre de Polinyà. Es detallen les característiques de les vies que travessen el municipi (B-142, C-155 i B-140).

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús interurbà:
 - Línia Barcelona – Sentmenat (per autopista)
 - Línia Barcelona – Sentmenat (per carretera)
 - Línia Granollers – Polinyà
 - Línia Caldes – Palau – Polinyà (polígons industrials) – Sabadell
 - Línia nocturna N70: Barcelona – Santa Perpètua – Caldes.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús, així com també concreta els horaris i els intervals de pas.

La parada del carrer Balmes amb Av. Lluís Companys es localitza al centre del sector, per tant queda garantida una bona accessibilitat des del sector fins al transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi concreta els itineraris que connecten el sector amb els diferents punts atractors de mobilitat al municipi (equipaments, centre, Rambla, zones verdes...). No se superen pendent del 8%.

L'estudi mostra la localització dels passos de vianants, que assegurin la permeabilitat al carrer Onze de Setembre i a la carretera BV-1421.

Quant a la bicicleta, dins del terme municipal existeix una ruta ciclable de 4km, que recorre diferents llocs d'interès. Dins del nucli urbà no es disposa de carrils bici.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi exposa la distribució horària i territorial de la mobilitat i concreta que l'hora punta serà entre les 17 i les 18h, amb un 8,7% del total de la mobilitat diària. Així, durant l'hora punta, aplicant aquestes dades, tindran lloc 13 desplaçaments en transport públic i 171 en vehicle privat (equivalent a 134 turismes si s'aplica una ocupació mitjana de 1,28 persones/vehicle).

L'estudi conclou que la mobilitat generada pel sector tindrà poc impacte sobre la xarxa viària existent i planificada..

Quant al transport públic, l'estudi afirma que la parada que donarà servei al sector compta amb més de 30 expedicions per sentit (31 sentit Sabadell i 35 sentit Caldes). Aquesta oferta implica més de 1.000 places per sentit de circulació, per tant l'estudi considera que els nous viatges podran ser absorbits pels serveis existents.

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.

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 (m²) | Sostre edificable (m²) | Nre. habitatges | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turismes | Total aparcaments motocicleta |
|--------------|------------------|------------------------|-----------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| residencial | 6.189,00 | 15.404,00 | 175 | 350 | 175 | 88 |
| comercial | | 2.302,00 | | 23 | | |
| equipaments | | 714,00 | | 7 | | |
| zona verda | | 6.257,00 | | 63 | | |
| Vialitat | 8.738,00 | | | | | |
| TOTAL | 21.895,00 | 17.706,00 | 175 | 443 | 175 | 88 |

L'estudi de mobilitat exposa les ràtios del Decret 344/2006, i conclou que cal reservar 439 places d'aparcament per a bicicletes: 308 per als habitatges, 23 per als comerços, 57 per als equipaments i 51 per a les zones verdes.

Des de la redacció del present informe es recomana destinar el valor dl Decret per als habitatges (2 places per cada habitatge).

Per als turismes, el pla contempla la reserva de 165 places d'ús privat i altres 157 públiques (en un aparcament soterrat sota la Plaça Central). Quant a les motocicletes, el pla no contempla una reserva específica tot i que l'estudi fa esment dels requeriments del Decret.

Per tant, l'oferta proposada en el document és la que es mostra tot seguit:

| Usos | Àrea (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Nre. habitatges | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turismes | Total aparcaments motocicleta |
|--------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| residencial | 6.189,00 | 15.404,00 | 175 | 308 | 165 | |
| comercial | | 2.302,00 | | 23 | | |
| equipaments | 714,00 | | | 57 | | |
| zona verda | 6.257,00 | | | 51 | | |
| Vialitat | 8.738,00 | | | | | |
| TOTAL | 21.895,00 | 17.706,00 | 175 | 439 | 165 | 0 |

Caldrà que els espais destinats a aparcament de bicicletes se situïn en espais de fàcil accés des de la via pública, per tal de promoure els desplaçaments en aquest mode.

Quant a l'aparcament destinat a motocicletes, caldrà crear una oferta suficient (en soterrani i a la via pública, en calçada) que garanteixi que en cap cas les motocicletes ocupen l'espai destinat als vianants.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat de donar compliment a l'article 6 del Decret. Caldrà efectuar, per tant, una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, caldrà reservar 1 plaça de 3mx8m per cada 1000 m² de sostre destinat a usos comercials (2.302 m²). Per tant, caldrà reservar 2 places per al conjunt del sector, ubicades sobre la via pública el més properes possibles als comerços. L'estudi de mobilitat preveu una reserva superior, de 6 places destinades a la distribució urbana de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa una desviació de l'itinerari de la línia Caldes – Polinyà per tal de pacificar la Plaça Central, només en un dels dos sentits de la marxa. Aquesta actuació representa que en un sentit l'autobús pari a la mateixa Plaça però que en l'altre quedi més allunyat. Des de la redacció del present informe es posa de manifest la necessitat de connectar el més directament el sector amb el servei de transport públic, en tots dos sentits. A més a més, es desaconsella que els itineraris i parades d'autobús no siguin paral·lels. Aquest pot ser un dels motius pel que la mobilitat en transport públic doni uns valors molt baixos.

Xarxa bàsica per a vehicles

El planejament no planteja la creació de cap nou vial,

L'estudi afirma que les connexions viàries amb els carrers existents es duran a terme a partir d'interseccions, regulades amb semàfor o amb la senyalització adient, de manera que no presentin problemes de seguretat.

Es mostra una jerarquització del viari.

Xarxa de vianants

La secció de la Rambla dins del sector es preveu amb amplades de vorera de 17m i un pendent inferior al 2%.

La gran Plaça Central preveu esdevenir node d'unió dels carrers existents, configurant una zona d'ús preferent per als vianants. Al voltant del sector es disposa de passos de vianants que garanteixen una connectivitat segura amb els itineraris del municipi.

El carrer Cadí restarà elevat a la mateixa cota que la Plaça Central, essent de prioritat invertida.

El pla preveu l'obertura d'un camí d'ús exclusiu per a vianants sobre el torrent, per connectar directament la Plaça amb el parc de la Riera.

Xarxa ciclable

L'estudi proposa un disseny de xarxa ciclable en zones 30 i vials amb un trànsit inferior als 3.000 veh./dia. La nova plaça i els carrers del sector es configuren amb una prioritat per als modes no motoritzats.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi indica que els patrons de mobilitat són diferents segons el gènere. S'afirma que el sector es dissenya tenint present la mobilitat dels vianants i la connectivitat amb el transport públic, amb la qual cosa s'evitarà l'exclusió del món laboral o social derivada de la manca de vehicle o de carnet de conduir.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana a l'àmbit del PMU-1 Plaça Central*, a Polinyà, 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 es recomana a l'ajuntament de Polinya que reestudiï la proposta de transport públic de manera que pugui captar un major nombre d'usuaris. Per aquest motiu es convenient que s'analitzi la proposta amb l'administració titular del servei i trobar una solució més acord amb el repartiment modal que seria desitjable.

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, 22 de desembre de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic