

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana a l'illa destinada a dotació privada situada entre el carrer Major, carrer Miquel Batlle i el carrer 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 pel *Pla de Millora Urbana a l'illa destinada a dotació privada situada entre el carrer Major, carrer Miquel Batlle i el carrer Pau Casals*, a Vallirana.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Vallirana promou el Pla de Millora Urbana amb l'objectiu de crear nous usos residencials i comercials 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.

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 i es destina a usos residencials, comercials, equipaments i espais lliures. 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.

L'estudi de mobilitat relatiu al document de planejament general va ser informat favorablement per l'ATM al juliol de 2011, amb un conjunt de recomanacions que es van fer constar per tenir en consideració en el planejament derivat.

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'illa destinada a dotació privada situada entre el carrer Major, carrer Miquel Batlle i el carrer 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 i té un sostre de 2.040 m²
- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 1.117 m², dels quals 280 m² es localitzen a l'àmbit del passatge Bisbe Strauss.
- Sota de la nova plaça al costat de l'equipament cultural, es crea un nou aparcament soterrani amb 162 places.
- Es destina a vialitat per a vianants 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 **2.000 desplaçaments/dia feiner, 1.000 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	2.040,00			408	420
zona verda	1.117,30				56	45
vialitat	427,10					
TOTAL	4.443,21	7.394,35	42	294	1.979	1.984

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

Quant als usos previstos i la generació de mobilitat, l'estudi aplica les ràtios proposades pel Decret.

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. Els equipaments poden generar uns 400 viatges diaris i la zona verda s'aproxima als 50 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat del municipi (EMO 2001), i en base a aquestes dades fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL-LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	18,5%	5,0%	76,5%
Viatges / dia feiner	367	99	1.518

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 que no s'acabi la variant de Vallirana.

S'aporta una taula on s'especifiquen les característiques de la xarxa per a vianants (voreres entre 1,5 i 3,65 m, pendents variables entre el 5,6 i el 10% - superiors al 6% en el tram est del carrer Pau Casals -, existència d'arbrat en els carrers Major i Pau Casals...). L'actuació preveu la construcció de nous passos de vianants.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi afirma que no es disposa de cap xarxa ciclable al municipi, i que els recorreguts en bicicleta s'acostumen a efectuar per les vores dels vials.

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.

La mobilitat del sector es realitzarà principalment mitjançant els carrers Pau Casals i Miquel Batlle, tot i que el vial que aportarà més vehicles és el carrer Major, l'eix viari principal del municipi. L'estudi descriu la distribució del trànsit provocat pel sector.

Quant al transport públic, l'estudi considera que l'oferta actual garanteix el servei a l'oferta de sostre que es proposa en el planejament.

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 (m²)	Sostre edificable (m²)	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	2.040,00		21	82	
zona verda	1.117,30			9		
vialitat	427,10					
TOTAL	4.443,21	7.394,35	42	139	204	21

L'estudi de mobilitat utilitza les ràtios que proposa el Decret, per a tots els usos.

Les places d'aparcament de bicicleta relatives als habitatges (84 places) se situaran a l'interior de l'aparcament soterrat del propi edifici. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que les places s'haurien de situar en llocs segurs però de fàcil accés, per tal d'incentivar l'ús de la bicicleta.

Per a la resta d'usos, l'estudi proposa col·locar un mínim de 13 places en el carrer Pau Casals, davant del Casino, i un mínim de 25 en la vorera del carrer Major (per als usos comercials).

Des de la redacció del present informe se sol·licita que es reservi un nombre significatiu de places fora de la via pública (les 17 restants, per exemple), en llocs segurs però de fàcil accés, per incentivar l'ús d'aquest mode també entre els treballadors/es dels equipaments cultural i comercial.

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 en tot cas que ocupin els espais destinats al vianant.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi 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.

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

El sostre comercial ocupa dues plantes amb accés directe des del carrer Major (planta superior) i des de l'illa interior (planta inferior). Per sota de la planta inferior es preveu l'espai destinat a aparcament, la zona de càrrega i descàrrega (inclòs el moll de càrrega i descàrrega de dimensions 3 m x 8 m) i els magatzems. També es preveu

senyalitzar una reserva de càrrega i descàrrega de 3 m x 10 m a la via pública, a la part baixa del tram est del carrer Pau Casals.

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 es crearan nous passos per a vianants: un al carrer Miquel Batlle (per accedir a l'eix central de l'illa) i dos al carrer Pau Casals (per accedir a l'aparcament i al Casino). En relació al carrer Major, mentre no es finalitzi la variant de la carretera no es preveu cap nou pas de vianants.

L'estudi afirma que la vialitat interna complirà amb el que s'estableix en el Codi Tècnic d'Edificació. La trama viària proposada garanteix una permeabilitat directa amb les altres illes destinades a equipaments, facilitant l'accés a peu.

Segons indica l'estudi els pendents no comporten problemes d'accessibilitat, ja que no superen el 8% en llargades de 300 m o superiors.

S'aporten recomanacions generals en relació a l'accessibilitat, el mobiliari urbà i l'enllumenat.

Xarxa ciclable

No es fa cap proposta sobre la xarxa ciclable, inexistent en el municipi.

12. Mobilitat i gènere

No s'aporten indicadors de gènere. Es recomana al promotor que incorpori els indicadors de gènere en la informació del pla.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana a l'illa destinada a dotació privada situada entre el carrer Major, carrer Miquel Batlle i el carrer Pau Casals*, a Vallirana, 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**.

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, 9 de març de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic