

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual de Pla General d'Ordenació a l'àmbit discontinu avinguda d'Egara - Ronda Arraona

Municipi de Sant Quirze del Vallès
Comarca del Vallès Occidental

Promotors: Ajuntament de Sant Quirze del Vallès i SOLINBAR, SL

Redactor de l'EAMG: VVM veveëma, sl

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 de Pla General d'Ordenació a l'àmbit discontinu avinguda d'Egara - Ronda Arraona*, a Sant Quirze del Vallès.

1. Antecedents

La *Modificació puntual del PGO a l'àmbit discontinu avinguda Egara – Ronda Arraona* és una iniciativa pública de l'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès per tal de revitalitzar l'activitat econòmica mitjançant la renovació urbanística de determinats sectors, com ara el polígon industrial Can Casablanques. L'objectiu és atraure noves empreses que impulsin la reactivació econòmica de la població i incrementin l'oferta de llocs de treball.

El grup empresarial SOLINBAR, sl, és propietari d'un conjunt de naus industrials i magatzems situats al polígon de Can Casablanques. Aquests terrenys eren utilitzats per l'empresa COBEGA, que es va traslladar a una nova planta industrial a Montornès del Vallès. Per tant, en l'actualitat es disposa d'uns terrenys amb un únic propietari que es volen utilitzar per revaloritzar el teixit productiu del municipi, creant nous usos residencials, industrials i terciaris.

D'altra banda, l'Ajuntament vol crear un nou equipament sociocultural per al conjunt del municipi.

L'àmbit de la modificació és discontinu, i s'estructura en dues peces: una d'elles se situa al polígon industrial de Can Casablanques i l'altra a prop de l'actual zona esportiva. La superfície total de l'àmbit és de 64.002 m². El sector del polígon Can Casablanques, entre els carrers Vallès, Berguedà, Penedès i Avinguda Egara, ocupa 57.577 m². El sector delimitat per la Ronda Arraona i el carrer Priorat, on actualment se situa el tanatori, ocupa un total de 6.425 m².

Sant Quirze del Vallès té una població de 19.051 habitants (2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual de Pla General d'Ordenació a l'àmbit discontinu avinguda d'Egara - Ronda Arraona*, a Sant Quirze 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 àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 200 habitatges, amb un sostre total de 19.462,5 m²
- Es creen nous usos industrials amb un sostre de 7.800 m²
- Noves activitats terciàries amb un sostre de 61.400 m²
- Un sòl total de 6.425 m² destinat a equipaments comunitaris i dotacions,
- Els espais lliures ocupen 10.255 m²
- Es destina a vialitat 7.412 m²

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima un total de **14.700 desplaçaments en dia feiner, 7.350 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, per a un dia feiner:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	8.650,00	19.462,50	200	1400	1.946	1.946
comercial + hotelier	26.050,00	18.500,00			9.250	4.625
oficines		42.900,00			6.435	6.435
industrial	4.420,00	7.800,00			390	390
equip. culturals	6.425,00	3.855,00			771	771
zona verda	10.255,00				513	513
vialitat	7.185,00					
TOTAL	64.002,00	92.517,50	200	1400	19.305	14.680

L'estudi utilitza les mateixes ràtios que proposa el Decret a excepció de l'ús comercial - hotelier - terciari (s'utilitza la ràtio de 25 viatges/100 m² en comptes de la ràtio de 50 viatges/100 m²). Per a aquestes activitats terciàries l'estudi estima una mobilitat de **4.600 viatges/dia**.

Els 200 habitatges planificats poden generar una xifra aproximada de **2.000 viatges/dia**, prenent la ràtio relativa al sostre edificable.

El volum estimat de viatges que poden generar la nova activitat d'oficines és de **6.400 viatges/dia**. La nova activitat industrial pot generar uns **400 viatges/dia**.

Respecte de l'equipament sociocultural, del qual encara es desconeix el seu ús concret, s'estima una mobilitat de **800 viatges/dia**.

Per últim, respecte del volum estimat de viatges que poden generar les zones verdes, l'estudi aplica la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl. En total les zones verdes representen un total de **500 viatges/dia**.

En el planejament derivat corresponent caldrà concretar amb més detall la tipologia d'usos comercials previstos, per tal de poder valorar l'adequació de les ràtios emprades per l'estudi de mobilitat. D'altra banda, els divendres i els dissabtes es pot esperar una mobilitat superior dels usos comercials: l'experiència constata que la ràtio que proposa el Decret (el doble de la que utilitza l'estudi) és insuficient per modelitzar correctament la mobilitat generada per grans centres comercials en dia punta, en general divendres i dissabtes.

Quant a la distribució modal, l'estudi afirma que pren com a referència les dades de l'EMQ i de l'EMO (tot i que no s'aporten dades), i assigna una distribució modal en funció de cada ús previst. En conjunt, el repartiment modal global de l'àmbit es determina tot seguit:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal				64,4%
Viatges / dia feiner				9.455

Tal i com s'observa a la taula anterior, l'estudi no concreta la quota modal del transport públic i dels modes no motoritzats.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi destaca la bona connexió del sector gràcies a la carretera C-58 i a la proximitat a l'avinguda d'Egara, vial de gran capacitat i que forma part de la xarxa viària bàsica de la trama urbana del municipi.

Es preveu la creació de nous vials a l'interior de la zona d'estudi.

S'aporten dades de demanda del trànsit de l'avinguda Egara, en base a un aforament efectuat per l'equip redactor de l'estudi de mobilitat. A l'hora punta de matí es detecten 470 vehicles en un sentit i 336 en l'altre.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta que dins de l'àrea d'influència dels sectors es disposa de la següent oferta de transport públic (autobús):

- Línia Sabadell – Sant Quirze

- Línia B8 Sant Quirze – Terrassa – Rubí – Sant Cugat

Les dues línies d'autobús tenen parada a l'avinguda Egara, en la confluència amb els carrers Penedès i Segrià, respectivament. Entre les parades i qualsevol punt del sector del polígon industrial Can Casanovas es pot arribar a peu en un temps màxim de 7 minuts.

L'estudi no concreta l'oferta de transport públic a les proximitats del nou equipament sociocultural.

D'altra banda, l'estudi esmenta que el municipi també compta amb una línia nocturna d'autobús (N63, entre Barcelona i Matadepera), i amb una estació ferroviària. Es troba a faltar la concreció de les distàncies entre l'estació d'FGC i els sectors, així com la possibilitat d'accedir-hi mitjançant els serveis d'autobús.

6. Mobilitat a peu

L'estudi explica que en l'actualitat a l'avinguda Egara les voreres es troben ben habilitades i disposen d'amplades suficients per establir itineraris segurs fins al nucli urbà.

Al carrer Penedès les voreres són més antigues però també tenen una amplada suficient, a més d'un passeig central apte per a l'ús de vianants.

Es troba a faltar una concreció de les característiques de la xarxa disponible per a vianants (amplades, passos de vianants, guals, arbrat, il·luminació...). D'altra banda, no es concreta la situació de la mobilitat a peu per accedir al sector del nou equipament sociocultural.

7. Mobilitat en bicicleta

Quant a la bicicleta, l'estudi afirma que l'orografia del municipi no és la més adequada per als desplaçaments en bicicleta.

El municipi només compta amb carril bici a la Ronda d'Arraona, entre el carrer Priorat i l'avinguda Egara. Per tant, segons es pot observar des de la redacció de l'estudi, l'equipament sociocultural tindrà una connexió d'accés segura en bicicleta.

El pendent del carrer Penedès es troba al voltant del 7-8%. Quant a l'avinguda Egara, en el tram del sector del polígon Can Casanovas, el pendent és només d'un 1%, però a mesura que s'avança en direcció el centre urbà els pendents augmenten fins al 7%.

Es troba a faltar la localització geogràfica de la xarxa de carrils bici existent en relació als sectors.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi, amb el repartiment modal que considera en vehicle privat, conclou que es generaran 9.455 viatges/dia en vehicle privat.

Segons les diferents ocupacions mitjanes dels cotxes considerades, variables en funció dels usos (entre 1,1 i 1,6 persones/vehicle), el total de vehicles que arribaran i marxaran dels sectors seran d'uns **7.300 vehicles/dia** (7.043 generats pel sector al polígon de Can Casanovas i 257 generats per l'equipament sociocultural).

L'estudi estima una distribució territorial i horària del nou trànsit generat, segons els diferents usos previstos, i conclou que en l'hora punta del matí es generaran 420 vehicles/hora i s'atrauran 929 vehicles/hora, a l'àmbit de Can Casanovas, i es generaran i atrauran 19 vehicles a l'àmbit del nou equipament sociocultural.

L'hora punta de la tarda serà més important en el cas de l'equipament sociocultural, ja que es preveu una generació i atracció de 51 vehicles/hora. Quant al sector de Can Casanovas, durant l'hora punta de tarda es preveu una atracció de 297 vehicles i una expulsió de 949.

L'estudi mostra gràficament la distribució territorial d'aquests vehicles durant les hores punta de matí i de tarda.

Després d'analitzar la nova situació de trànsit sumada a l'actual, l'estudi conclou que el trànsit generat pels nous sectors és assumible per la xarxa viària, ja que les intensitats horàries són inferiors a 800 vehicles / hora i carril.

Quant a la demanda de transport públic, l'estudi no aproxima la nova mobilitat generada pels dos sectors. Així, no es pot valorar la relació oferta – demanda al llarg d'un dia feiner, tampoc per a les hores punta.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Utilitzant els valors dels 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 turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	8.650,00	19.462,50	200	400	200	100
comercial + hoteler	26.050,00	18.500,00		185		
oficines		42.900,00		429		
industrial		4.420,00		7.800,00	78	
equip. culturals	6.425,00	3.855,00		39		
zona verda	10.255,00			103		
vialitat	7.185,00					
TOTAL	64.002,00	92.517,50	200	1.233	200	100

Respecte de les places d'**aparcament per a bicicletes**, aplicant les ràtios del Decret l'estudi conclou que són necessàries **1.233 places**. Anàlogament, caldrà reservar **200 places per a turisme**, una per cada habitatge, i **100 places per a motocicletes**, 0,5 per cada habitatge.

L'estudi no concreta la xifra relativa al nombre de places d'aparcament que es reservaran segons cada ús i tipus de vehicle. No obstant això, l'estudi concreta que els aparcaments de vehicles en calçada seran de suport, ja que la majoria de places d'aparcament es projecten en aparcaments soterranis. L'estudi indica que també es reservaran places d'aparcament per a motocicletes, per evitar l'ocupació de les voreres.

L'estudi afirma que la previsió d'aparcament per a bicicletes es realitzarà a les zones verdes i els habitatges. A les naus industrials l'estudi considera que les bicicletes aparcaran a l'interior de les parcel·les.

Tant els usos públics (equipament, zona verda) com els privats (habitatge, oficines, comercial, industrial, hotelier) hauran de disposar de la corresponent reserva de places per a bicicletes, que s'haurà de concretar en el planejament derivat corresponent i/o en els projectes constructius.

10. Distribució 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.

Seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3m x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines i per cada per cada 1.000 m² de sostre destinat a usos comercials (aquestes reserves hauran de ser dins de les instal·lacions comercials en cas que les superfícies de venda superin els 1.300 m²). Segons indica l'estudi, hi ha un total de 6.933 m² de sostre destinat usos comercials, i altres 10.400 m² de sostre destinat a oficines. Per tant a priori, tal i com concreta l'estudi, caldria una reserva de 12 places de 3m x 8m (5 de les quals destinades a les necessitats de les oficines).

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de transport públic. No obstant això, s'aporta un càlcul del finançament necessari en cas que calgués ampliar l'oferta del servei Sant Quirze – Sabadell. L'estudi concreta un cost d'uns 176.000 € per a una expedició nova (22 km d'anada i tornada) durant 10 anys.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no concreta actuacions sobre la xarxa viària.

Xarxa de vianants

L'estudi no fa cap proposta concreta sobre la xarxa per a vianants.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi no fa cap proposta concreta sobre la xarxa per a bicicletes.

12. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

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

L'estudi no aporta aquestes dades.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual de Pla General d'Ordenació a l'àmbit discontinu avinguda d'Egara - Ronda Arraona, a Sant Quirze 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** pel que fa 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:

- És necessari analitzar més detalladament la tipologia d'usos comercials previstos i la mobilitat generada, especialment durant els divendres i els dissabtes.

- És convenient indicar la quota modal del transport públic i dels modes no motoritzats, per tal de poder valorar adequadament la relació entre l'oferta existent i la nova demanda prevista.
- Cal indicar l'oferta ferroviària del municipi, així com la connexió entre l'estació i els sectors. Cal analitzar també l'oferta de transport públic entorn el nou equipament sociocultural.
- Cal analitzar les característiques de l'accés a peu fins als dos sectors objecte d'estudi.
- És necessari concretar l'oferta d'aparcament prevista per als diferents usos i per a cada tipologia de vehicle.
- Cal aportar indicadors de gènere així com dades que permetin avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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 Sant Quirze del Vallès 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, 20 de març de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat