

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Santa Maria de Martorelles

Municipi de Santa Maria de Martorelles

Promotor: Ajuntament de Santa Maria de
Martorelles

Redactor de l'EAMG: Dopec

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 d'Ordenació Urbanística Municipal de Santa Maria de Martorelles*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Santa Maria de Martorelles* planteja un nou model de creixement urbanístic no tan extensiu com el vigent, que admeti altres tipologies d'habitatge més assequible i compacte, redueixi la superfície a urbanitzar, confereixi major estructura al sòl no urbanitzable i en potenciï els seus valors, i millori la connectivitat i la mobilitat entre els diferents nuclis del municipi (Santa Maria, el Colomer i Can Girona).

El POUM es desenvolupa en:

- Sòl Urbanitzable: sector Escoles (PPr1) i sector Can Coll (PPr2)
- Sòl Urbà no consolidat: 6 PAU i 1 PMU
- Sòl Urbà consolidat: 1 PAU (executar obres d'urbanització)

La superfície total que abasta el POUM és de 127.377,14 m².

Santa Maria de Martorelles compta amb una població de 841 habitants (any 2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Santa Maria de Martorelles* 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 del POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de **181 habitatges** nous
- Nous **equipaments** municipals, que ocupen un sòl de 11.693,45 m²
- Superfícies destinades a zones verdes, que ocupen 40.886,99 m²
- Es destina a vialitat 16.587,79 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de l'estudi presentat, el desenvolupament del POUM generarà **4.900 desplaçaments/dia feiner, 2.450 per sentit**, considerant tots els nous usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		29.146,44	181	1.267	2.915	1.835
equipaments	11.693,45				2.339	986
zona verda	40.886,99				2.044	2.044
vialitat	16.587,79					
TOTAL	127.377,14	29.146,44	181	1.267	7.298	4.865

Segons indica l'estudi de mobilitat, els nous habitatges generaran 1.800 viatges/dia, els equipaments uns 1.000 viatges/dia, i les zones verdes uns 2.000 viatges/dia.

Les dades de l'Idescat (EMO 2001) aportades per l'estudi indiquen que la mobilitat actual del municipi és en un 9% interna i en un 91% de connexió (73% de generació i 19% d'atracció). El 84% dels desplaçaments que es generen del municipi cap a l'exterior i el 70% dels que s'atrauen es realitzen en vehicle privat. Un 24% dels desplaçaments interns s'efectuen a peu o en bicicleta. Per a la nova mobilitat, s'aplica el repartiment modal conjunt resultant de les dades de l'EMO 2001:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	2,1%	18,1%	79,8%
Viatges / dia feiner	102	881	3.882

Es troba a faltar un plànol que localitzi la situació dels nous desenvolupaments proposats pel POUM

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta quina és la xarxa viària principal propera al terme municipal: AP-7, C-33, C-17, BV-5001 (carretera de la Roca), B-500 (carretera de Badalona) i BV-5006.

L'única via d'accés i sortida al municipi és la carretera BV-5006, de la Diputació de Barcelona, que connecta Santa Maria de Martorelles amb Martorelles i la carretera B-500.

La carretera BV-5006, en entrar al municipi, creua el nucli d'en Colomer, i dóna accés al de Can Girona mitjançant el camí de Can Girona. Posteriorment continua fins al nucli urbà de Santa Maria de Martorelles, on té una continuïtat urbana amb els carrers Josep Antoni Clavé i carrer del Carme.

L'estudi aporta fotografies de l'estat d'aquesta carretera, que també travessa el nucli urbà de Martorelles, i que pateix diversos estretaments en la seva secció (calçades de 5,3 – 5,4 m).

Es concreta quines són les vies que formen la xarxa bàsica local.

S'aporten dades de demanda de les estacions d'aforament de la Diputació de Barcelona (any 2009), de la carretera BV-5006. A l'alçada de Martorelles la IMD és de 5.400 veh./dia, mentre en la sortida cap a Martorelles (tram en cul-de-sac), la IMD és de 2.000 veh./dia. A partir d'aquests aforaments l'estudi conclou que l'hora punta de matí es produeix a les 9h en sentit Martorelles i a les 10h en sentit Santa Maria, amb intensitats de 120 i 91 veh./hora, respectivament. A la tarda l'hora punta té lloc a les 17h sentit Martorelles i a les 21h sentit Santa Maria, amb intensitats en tots dos casos de 107 veh./hora.

Els aforaments també indiquen el tipus de vehicle que efectua el desplaçament d'accés i dispersió de Santa Maria de Martorelles: 874 turismes i furgonetes, uns 60 vehicles pesants de 2 eixos rígids, 24 autobusos o autocars i altres 44 vehicles sense classificar.

En relació a la mobilitat interna en vehicle privat, l'estudi destaca que els carrers consolidats presenten amplades reduïdes i forts pendents.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta l'existència dels següents serveis de transport públic:

- Servei d'autobús interurbà: entre els nuclis de Santa Maria i Colomer i les poblacions veïnes de Martorelles i Mollet del Vallès. Aquest servei permet fer intercanvi modal amb el tren a Mollet – Sant Fost.
- Renfe Rodalies R4. L'estació més propera és la de Mollet – Sant Fost.

Es mostra un plànol amb el recorregut de la línia interurbana per dins del municipi i en la connexió amb Martorelles i l'estació de tren de Mollet – Sant Fost.

Es troba a faltar la concreció de l'oferta del servei d'autobús.

Recomanació 1

Es recomana especificar l'oferta actual de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

El document destaca els punts següents:

- Es fa un ús elevat del vehicle privat en desplaçaments que es podrien efectuar a peu o en bicicleta.
- La majoria dels carrers del nucli urbà té una secció molt escassa que implica una amplada mínima de les voreres, el que dificulta el seu ús.
- No hi ha cap carrer amb prioritat per a vianants, i el vehicle privat és preponderant a tots els carrers.
- No s'han potenciat les connexions entre la xarxa d'itineraris per a vianants amb els terrenys que formen part del PEIN així com zones verdes i equipaments municipals.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució horària i territorial de la mobilitat, la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes de transport existents i previstes.

En relació a la xarxa viària, l'estudi analitza la capacitat de la carretera BV-5006, i conclou que el nivell de servei, una vegada estigui tot el planejament consolidat, passarà de C a E, servei mínim per a carreteres en trams de 40 km/h (accés al municipi).

No s'analitza la relació oferta – demanda a futur per al transport públic, per tant es desconeix si l'oferta actual podrà absorbir la mobilitat futura generada i atreta.

Recomanació 2

Es recomana analitzar la relació oferta – demanda també per al transport públic.

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		29.146,44	181	362	181	91
equipaments	11.693,45			117		
zona verda	40.886,99			409		
vialitat	16.587,79					
TOTAL	127.377,14	29.146,44	181	888	181	91

L'estudi proposa 408 places de bicicleta per als habitatges, 204 places de turisme i 102 places de motocicleta. Aquestes xifres són superiors a l'aplicació de les ràtios que proposa el Decret.

En relació als usos d'equipaments i zones verdes, l'estudi de mobilitat proposa una reserva de 246 places per als equipaments i de 409 places per a les zones verdes.

La proposta que presenta el POUM és, doncs, la següent:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		29.146,44	181	408	204	102
equipaments	11.693,45			246		
zona verda	40.886,99			409		
vialitat	16.587,79					
TOTAL	127.377,14	29.146,44	181	1.063	204	102

Els espais destinats a l'aparcament per a bicicletes s'hauran de col·locar en llocs segurs però de fàcil accés. Caldrà garantir un nombre suficient de places per a motocicletes en calçada per evitar que aparquin sobre les voreres i altres espais destinats al vianant.

9. Indicadors de gènere

L'estudi aporta indicadors de gènere que mostren que els desplaçaments atrets i generats pel municipi (tant els interns com els de connexió amb altres municipis) són principalment del gènere masculí. Les dones generen el 40% dels desplaçaments del terme municipal.

En relació al mode de transport, les dades aportades per l'estudi indiquen que les dones del municipi, igual que els homes, es desplacen principalment en vehicle privat, tant en la mobilitat interna com en la de connexió.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi planteja inicialment crear una nova parada d'autobús al nucli de Can Girona, per garantir que els nous desenvolupaments es troben a una distància inferior a 750 m del transport públic.

No obstant això, l'estudi fa observar que la baixa demanda residencial de Can Girona no garanteix la viabilitat del servei, i a canvi proposa millorar la connexió a peu i en bicicleta des de Can Girona fins a la parada de la BV-5006 – el Colomer, a l'alçada del camí de Can Girona, on es proposa crear un espai d'aparcament per a bicicletes.

L'estudi planteja un segon recorregut alternatiu a l'actual, però finalment proposa mantenir el recorregut existent. S'incideix en què els pendents dificulten la circulació dels autobusos i que el final de línia implica maniobres dels vehicles per realitzar el canvi de sentit al carrer Josep Anselm Clavé. Per tal de superar aquesta dificultat de maniobra, el POUM proposa una nova rotonda a la BV-5006 a l'alçada de Josep Anselm Clavé.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa un esquema de la xarxa de mobilitat de vehicles. Es proposa que els carrers del nucli antic de Santa Maria prenguin un caràcter més residencial, amb una major prioritat del vianant en relació al vehicle privat motoritzat.

S'estableix la següent jerarquització viària: xarxa territorial bàsica, xarxa bàsica local, xarxa complementària local, trànsit restringit – prioritat invertida. La xarxa de camins també s'estructura en principal, secundària i xarxa de camins vianants i bicicletes.

Per tal de garantir l'evacuació en cas d'emergència, es contempla arranjar una connexió cap a Sant Fost.

El POUM contempla que la carretera BV-5006 dins del terme municipal tingui una amplada de 12m, amb la que es pugui segregat la circulació motoritzada del vianant i la bicicleta.

Xarxa de vianants

El POUM estableix que el nucli antic de Santa Maria tindrà un ús de prioritat invertida, amb el trànsit restringit.

La secció d'alguns dels carrers no permet crear voreres amb amplades mínimes adequades, per tant l'estudi proposa fer carrers de plataforma única, amb prioritat invertida.

L'estudi indica que el POUM preveu nous vials amb pendents que permetin acomplir els criteris establerts pel Decret 344/2006. Caldrà donar compliment també als

paràmetres indicats a l'Ordre VIV/561/2010 en relació als itineraris adaptats en nous vials planificats.

Es mostra gràficament els itineraris principals per als vianants.

Xarxa de carrils bicicleta

La xarxa de bicicletes proposada coincideix amb la xarxa territorial bàsica i la xarxa bàsica local de la xarxa d'itineraris per a vehicles motoritzats. Es plantegen 2 itineraris principals de connexió amb el nucli urbà:

- carril segregat per a vianants i bicicletes entre el Colomer i Santa Maria (al costat de la carretera BV-5006), connectant també amb Martorelles. Es tracta d'un itinerari circular que es tanca a través del camí de Can Girona i el carrer previst en sòl no urbanitzable que connecta Can Girona amb Santa Maria
- itinerari format pels carrers Josep Antoni Clavé, carrer Font del Cà, carrer del Carme i carrer de Ronda previst al POUM, proper al torrent de la Font Sunyera, que tanca l'itinerari.

Els dos itineraris es connecten a la cruïlla del carrer del Carme i Josep Antoni Clavé. La majoria de la xarxa ciclable, però, haurà de compartir l'espai bé amb el vianant, bé amb el vehicle privat motoritzat.

Recomanació 3

Es posa de manifest que quan la bicicleta circuli per la calçada caldrà garantir una velocitat màxima de circulació de 30 km/h. I en cas que circuli amb el vianant, caldrà garantir unes condicions adequades de confortabilitat i seguretat per ambdós modes de transport.

La xarxa ciclable es mostra sobre plànol.

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Santa Maria de Martorelles*, 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 sol·licita a l'Ajuntament de Santa Maria de Martorelles atengui les **3 recomanacions** que es fan des d'aquest informe, 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.

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, 18 de maig de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic