

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM per la prolongació del carrer Josep Pallach i Carolà de Viladecans

Municipi de Viladecans

Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Viladecans

Redactor de l'EAMG: Jaume Matamala

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 PGM per la prolongació del carrer Josep Pallach i Carolà de Viladecans*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Viladecans promou la modificació del planejament general amb l'objectiu de perllongar el carrer Josep Pallach i Carolà entre el carrer Orquídiess i el carrer Prat de la Riba.

En l'actualitat aquest carrer es veu interromput per la configuració de les parcel·les existents. La nova connexió permetrà enllaçar el trànsit procedent de l'avinguda Roureda amb l'avinguda Can Batllori i, en conseqüència, amb l'autopista C-32, afavorint la fluïdesa del trànsit al municipi.

El nou planejament comportarà també l'habilitació de noves places d'aparcament al llarg del nou vial, fet que ajudarà a suplir l'actual manca d'oferta d'aparcament.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 15.778 m² de sòl urbà. El sector es troba limitat pel carrer Orquídiess (al nord) i el carrer Prat de la Riba (al sud), sent travessat pels carrers de les Liles, Salvador Baronè i Lluís Companys.

La modificació de PGM afecta 4 polígons d'actuació, en els quals ja hi ha sostre residencial. Es preveu ampliar el sostre residencial existent així com també crear nou espai per equipaments i zones verdes.

El municipi de Viladecans compta amb una població de 64.737 habitants (any 2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM per la prolongació del carrer Josep Pallach i Carolà de Viladecans*, 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:

- L'increment de 7.950 m² de sostre residencial
- Es destina a equipaments una superfície de 236 m²
- Les noves zones verdes ocuparan 1.797 m²

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

L'estudi de mobilitat de la Modificació puntual estima que el nombre de desplaçaments es veurà incrementat en uns **900 viatges/dia feiner**, 450 per sentit.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret per als nous usos previstos, i l'estudi de mobilitat, que són idèntiques:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		7.950,83	795	795
equipaments	236,04		47	47
zona verda	1.797,41		90	90
vialitat				
TOTAL	15.778,00	7.950,83	932	932

L'estudi de mobilitat analitza quina serà la mobilitat generada la modificació de PGM. El nou sostre residencial generarà un total de 800 nous desplaçaments/dia, els nous equipaments uns 50 viatges/dia o els nous espais verds uns 90 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat de Viladecans (EMQ 2006 i EMO 2001), i fa un repartiment de la mobilitat futura. El nou repartiment modal serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	61,5%	9,1%	29,4%
Viatges / dia feiner	568	84	272

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta la xarxa viària principal d'accés al municipi: paral·lel a la costa es troben l'autopista Pau Casals (C-32) i la carretera de Barcelona (C-245), al nord del municipi hi ha la BV-2003, i al sud del municipi hi ha l'autovia de Castelldefels (C-31). Aquestes vies connecten Viladecans amb els municipis de l'entorn. D'altra banda, les carreteres B-204 i B-210 connecten el municipi amb l'aeroport del Prat.

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'aquestes vies en base a aforaments de la Generalitat.

L'estudi també mostra la demanda de les vies properes al sector, segons el Pla de Mobilitat Urbana. Es preveu que el carrer Josep Pallach tingui una demanda de trànsit de 2.500 vehicles/dia.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús:
 - Línies urbanes VB1 i VB2
 - 9 línies interurbanes
- Ferrocarril: hi ha una estació a Viladecans, a 1 km del centre. Hi circula la línia R2, que té 60 expedicions/dia.

L'estudi mostra la localització de parades de les línies d'autobús, algunes d'elles properes al sector (a menys de 300 m). També es concreten els horaris i freqüències i l'oferta de places. En total, en l'hora punta (7-9h) es comptabilitzen 200 places d'autobús interurbà, 400 places d'autobús urbà i 11.200 places de tren.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca quins són els vials configurats com a zona 30 així com també concreta la localització dels carrils bici. La xarxa de zones 30 i de carrils bici es mostra sobre plànol, i es conclou que la xarxa ciclable no disposa d'una adequada connectivitat amb l'àmbit d'estudi.

Des de la redacció del present informe es troba a faltar la descripció de la situació de la mobilitat a peu, a les proximitats del sector i en la connexió entre el sector i els nodes de transport públic.

Recomanació 1

Incorporar una descripció de les xarxes de vianants i bicicleta de connexió i incorporar les millores que garanteixin la connexió amb la resta del municipi

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària de la mobilitat, i es conclou que l'hora punta de matí serà entre les 7 i les 9h, quan es generaran 18 desplaçaments en autobús, 11 en tren, 2 en motocicleta, 75 en turismes (63 turismes), 79 a peu i 1 en bicicleta.

L'estudi conclou que aquesta nova demanda no farà variar el nivell de servei de la xarxa viària del municipi, tot i que en l'hora punta es troba carregada.

Pel que fa al transport públic, l'estudi també apunta que l'oferta actual podrà absorbir sense problemes la nova mobilitat generada.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		7.950,83	159	80	40
equipaments	236,04		2		
zona verda	1.797,41		18		
vialitat					
TOTAL	15.778,00	7.950,83	179	80	40

L'estudi aplica les mateixes ràtios que proposa el Decret, tant per a les bicicletes com per als vehicles motoritzats. Així, els usos residencials contindran 2 places d'aparcament per a bicicletes, 1 de turisme i 0,5 de motocicleta per habitatge. Els equipaments i les zones verdes també compten amb la reserva respectiva de places d'aparcament per a bicicletes (1 plaça per cada 100 m²).

Recomanació 2

Pel que fa a la mobilitat prevista en l'equipament sembla que el nombre d'aparcaments de bicicleta hauria de ser major, reservant unes places al seu interior i protegides pels treballadors i un mínim de 4 places per a les visites.

Recomanació 3

Es recorda la necessitat d'evitar l'aparcament de les motocicletes en vorera, pel que és convenient preveure on es localitzaran els aparcaments de moto que puguin originar les visites a qualsevol dels usos previstos.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no fa cap proposta donat que considera que l'oferta actual és adequada.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi concreta que el carrer Josep Pallach es contempla amb una velocitat màxima de 50 km/h. La seva funció de via vertebradora no permet limitar a velocitat a 30 km/h.

Xarxa de vianants

El carrer Josep Pallach es preveu que contingui unes voreres de 6 i 3 metres, fet que assegura la connectivitat a peu amb el centre urbà i amb la resta del municipi.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi proposa connectar l'àmbit d'estudi amb la resta de la xarxa ciclable del municipi mitjançant el carrer Salvador Baróné, que travessa l'àmbit d'estudi. Es proposa que aquest vial, que ja és zona 30 de forma parcial, continuï la configuració de zona 30 entre el carrer de la Ginesta i l'avinguda Ballester, on es disposa d'un carril bici.

Aquesta actuació comporta una ampliació de zona 30 de 350 m.

Aquestes propostes hauran de ser coherents amb el que disposi el Pla de Mobilitat Urbana.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMO 2001 per a Viladecans que mostren que homes tenen una major mobilitat interurbana que les dones.

11. 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 Viladecans) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi estima, en base al *Pla d'Acció de l'Energia Sostenible de Viladecans* (2009), que la nova mobilitat motoritzada generarà anualment 522 tones CO₂.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM per la prolongació del carrer Josep Pallach i Carolà de Viladecans* 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**.

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. Es sol·licita a l'ajuntament de Viladecans que atengui les recomanacions que s'inclouen en aquest informe.

Barcelona, 9 d'octubre de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic