

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGM en l'àmbit delimitat pel carrer Onze de Setembre i el carrer de Vallès i Ribot, a Pallejà

Municipi de Pallejà
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Ajuntament de Pallejà
Redactor de l'EAMG: Ricard A.
Casademont

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 en l'àmbit delimitat pel carrer Onze de Setembre i el carrer de Vallès i Ribot, a Pallejà*.

1. Antecedents

La Modificació puntual del PGM en l'àmbit delimitat pel carrer Onze de Setembre i el carrer de Vallès i Ribot, de Pallejà, té l'objectiu de desenvolupar urbanísticament un àmbit central del municipi (usos residencials i equipament públic) i possibilitar el desenvolupament de l'equipament privat existent.

L'àmbit objecte de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità de Barcelona té una superfície de 4.696,30 m², i se situa entre els carrers Vallès i Ribot al nord, l'avinguda Onze de Setembre a llevant, un condomini d'edificacions unifamiliars arrencades al sud i la tanca posterior de la parcel·lació del nucli antic confrontant a l'avinguda Prat de la Riba a ponent.

El terreny objecte d'estudi és molt planer en sentit longitudinal, i té un suau pendent est – oest, descendent cap a l'avinguda Onze de Setembre. No obstant això, els carrers perimetrals tenen major pendent, sobretot el carrer Vallès i Ribot.

Si bé el document que es tramita té el rang de planejament general, l'estudi afirma que té el grau de determinació normativa i gràfica de planejament derivat, per la qual cosa no caldrà redactar ni tramitar cap planejament derivat en l'àmbit delimitat. Així, des de l'ATM, la figura que es tramita té consideració de planejament derivat, per tant el contingut de l'estudi de mobilitat haurà de complir els requeriments específics d'aquesta tipologia de planejament.

Pallejà compta amb 11.272 habitants (2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la Modificació puntual del PGM en l'àmbit delimitat pel carrer Onze de Setembre i el carrer de Vallès i Ribot*, a Pallemà als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen 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 3.641 m² de sostre residencial (50 habitatges)
- Un equipament privat amb un sostre de 385 m² i un de públic amb un sostre de 295 m²
- Un nou parc urbà d'una extensió de 838 m²
- Es destina a vialitat 154 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector generarà un total de **242 desplaçaments/dia**, **121 per sentit**, considerant els nous usos descrits en el punt anterior.

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	2.901,47	3.641,32	50	350	364	350
equipaments	802,94	385,00			161	59
zona verda	838,00				42	-167
vialitat	153,89					
TOTAL	4.696,30	4.026,32	50	350	567	242

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **350 viatges/dia** aplicant les ràtios referents a nombre d'habitatges (7 viatges per persona).

Per als equipaments, l'estudi de mobilitat només té en compte la mobilitat generada per l'equipament públic, sense considerar els 385 m² de sostre destinat a equipament privat.

Quant a la zona verda, aplicant la ràtio proposada al Decret (5 viatges/100m²), la mobilitat generada és d'uns **42 viatges/dia**. No obstant això, la modificació de PGM comporta una disminució de la zona verda existent inicialment, per tant l'estudi

considera que la mobilitat de la zona verda disminuirà respecte de l'actual. Des de la redacció del present informe, tanmateix, s'objecta que l'actual zona verda és d'ús privat, per tant la mobilitat generada teòricament en l'actualitat no es correspon amb la mobilitat que pot generar una zona verda d'ús públic. Així, no resulta coherent restar la mobilitat hipotètica actual de la zona verda de la resta de mobilitat generada prevista.

Segons el **repartiment modal** observat a Palleja (en base a l'EMO 2001), l'estudi descriu quina és la distribució modal de les proximitats del sector. No obstant això, es troba a faltar la proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi mostra sobre plànol quins són els vials de primer i segon ordre. En concret, els carrers que donen accés al sector (Av. Onze de Setembre i Vallès i Ribot), pertanyen a la xarxa viària secundària.

La vialitat bàsica es troba completament executada. No obstant això, es troba a faltar una descripció de les característiques físiques dels carrers principals, així com també de la demanda existent.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús interurbà: 4 línies diürnes diürnes (L63, L64, L68 i L69, explotades per Soler i Sauret),
- FGC: (S4 i S8: estació de Pallejà).

Es troba a faltar la línia L65, que també efectua parada a les proximitats del sector. Tampoc s'esmenta l'existència d'un servei urbà al municipi, explotat per l'empresa Fontpibús, així com tampoc del servei nocturn d'autobús, operat amb dues línies (N50 i N51).

Es mostra la localització de les parades de transport públic. No obstant això, no es concreta quina és la distància entre el sector i les parades i quina és l'oferta de servei de les diferents línies.

6. Mobilitat a peu

L'entorn de l'àmbit d'estudi disposa d'un bon nivell de connectivitat, amb voreres d'amplada adequada, especialment en el carrer de la Mare de Déu de Loreto i l'Avinguda Onze de Setembre de 1714.

No obstant això, en el carrer Vallès Ribot, en el tram de l'àmbit de la modificació de planejament, les voreres són més estretes. La modificació del PGM preveu que aquesta vorera s'eixampli fins a 1,5 m.

L'estudi mostra quins són els itineraris principals que connecten el sector amb les parades de transport públic i els principals equipaments. Es troba a faltar la descripció de les condicions d'accessibilitat d'aquests itineraris.

7. Mobilitat en bicicleta

En l'àmbit d'estudi no hi ha cap carril bici exclusiu. No obstant això, la rambla central de l'avinguda Onze de Setembre permet el pas de bicicletes. D'altra banda, els carrers Mare de Déu del Loreto i Vallès i Ribot estan senyalitzats com a zona 30, per tant es permet una cohabitació segura de bicicleta i modes motoritzats en calçada.

L'estudi mostra els carrils bici existents al municipi (carrer Joan Maragall i Ronda Santa Eulàlia) així com la localització dels aparcaments situats a la via pública.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima que l'increment de la mobilitat és de 242 viatges/dia.

A les conclusions de l'estudi es valora qualitativament que l'estructura urbana té el grau suficient d'accessibilitat de transport públic i una xarxa viària suficient, capaç d'absorbir la nova mobilitat generada.

Tanmateix, es troba a faltar l'aportació de xifres quantitatives en relació a l'oferta, la capacitat i la demanda, tant del trànsit privat com del transport públic.

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 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)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	2.901,47	3.641,32	50	100	50	25
equipaments	802,94	385,00		8		
zona verda	838,00			8		
vialitat	153,89					
TOTAL	4.696,30	4.026,32	50	116	50	25

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **50 places, una per a cada habitatge**.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **25 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge.

L'estudi fa la mateixa proposta de reserva de places per a vehicles motoritzats.

Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **100 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 50 habitatges). Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe. L'estudi proposa reservar només 80 places, ja que considera que l'anterior planejament ja contempla l'existència de 10 habitatges. Des de la redacció del present informe es fa constar que cada habitatge nou haurà de comptar amb la reserva d'aparcament corresponent, de forma independent al que hagués previst l'anterior planejament, tal i com l'estudi fa amb l'aparcament de vehicles motoritzats.

La **zona verda** haurà de disposar de **8 places per a bicicletes**, i els **equipaments** d'altres **8 places**. En cap cas es poden restar, tal i com fa l'estudi, reserves d'aparcament inexistents relatives a zones verdes d'ús privat de l'anterior planejament.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi no fa cap proposta en relació a la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa cap proposta en relació a la xarxa de vehicle privat.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no fa cap proposta en relació a la xarxa de modes no motoritzats.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

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

L'estudi no aporta aquestes dades.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM en l'àmbit delimitat pel carrer Onze de Setembre i el carrer de Vallès i Ribot*, a Pallejà, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, pel que s'emet informe **favorable** pel que fa al 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 per tal d'adequar-se al Decret 344/2006.

- Cal que **el càlcul de la mobilitat generada contempli l'increment net de mobilitat** en el sector. No es poden descomptar viatges que en l'actualitat no existeixen. Així en el dimensionament de les xarxes es tindrà en compte el total de la nova mobilitat.
- Cal aportar una proposta de **repartiment modal** per a la nova mobilitat generada.
- Quant a l'estat actual de les **xarxes, es troba a faltar la descripció de l'oferta i la demanda** de les xarxes de transport públic i vehicle privat, així com l'estat de l'accessibilitat de la xarxa a peu. Cal que el projecte constructiu aportï un apartat sobre les intensitats viàries existents i futures i resolgui les problemàtiques que resultin del nou sector, garantint la continuïtat i seguretat de les xarxes de vianants i bicicletes.
- Per tal de valorar **l'impacte de la nova mobilitat** sobre les xarxes existents, es troba a faltar l'aportació de xifres quantitatives en relació a l'oferta, la capacitat i la demanda, tant del trànsit privat com del transport públic.
- En relació a **l'aparcament de bicicletes**, de forma anàloga al que passa amb el càlcul de la mobilitat generada, no es pot descomptar una oferta de places d'aparcament inexistent. Els nous usos previstos **hauran de comptar obligatòriament** amb les reserves d'aparcament corresponents.

- Es troba a faltar **l'avaluació de la contaminació atmosfèrica** provocada per la nova mobilitat generada i atreta.
- Cal aportar **indicadors de gènere**.

Barcelona, 22 de novembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat