

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM de Sabadell a l'àmbit del riu Ripoll

Municipi de Sabadell
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: SECOINTEX
Redactor de l'EAMG: Departament de
Projectes i Enginyeria (UPC)

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 de Sabadell a l'àmbit del riu Ripoll*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sabadell promou la modificació del planejament general amb l'objectiu de reactivar i potenciar el parc industrial del riu Ripoll mitjançant la millora de les infraestructures, la modernització d'instal·lacions i l'ampliació dels usos admissibles amb uns altres de menor incidència ambiental i major projecció econòmica que els actualment compatibles.

En concret, es proposa modificar els usos compatibles (incloent indústria artesanal, ús recreatiu, estació de servei, restauració, taller central de reparació de vehicles, magatzem, comerç a l'engròs i oficines), així com també compartimentar les parcel·les existents (passant d'una unitat mínima de 1.500 m² a 500 m²).

L'àmbit d'actuació es localitza al llarg del riu Ripoll, ocupant un total de 364.845 m².

L'estudi de mobilitat subdivideix l'àmbit d'estudi en 5 zones distribuïdes al llarg del riu Ripoll, que contenen 19 unitats d'actuació (UA) i 1 pla especial (PE).

El municipi de Sabadell compta amb una població de 207.721 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 de Sabadell a l'àmbit del riu Ripoll*, 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 compartimentació de les parcel·les actuals i la reconversió en altres usos.

Es troba a faltar la concreció dels usos previstos.

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

L'estudi afirma que segons el Decret 344/2006 la compartimentació de les parcel·les en diferents activitats econòmiques no hauria d'implicar cap diferència en la demanda de mobilitat generada, ja que el Decret aplica una ràtio relativa a les superfícies i sostres edificables, xifres que globalment es mantenen invariables.

L'estudi de mobilitat de la Modificació puntual analitza 3 escenaris diferents quant a la demanda de la mobilitat, segons les dimensions de les parcel·les (menys de 500 m², de 500 a 1.500 m² i de més de 1.500 m²). Segons el pitjor dels escenaris, en el que les activitats tenen totes una superfície de fins a 500 m², la mobilitat en vehicles/dia dels treballadors és de 9.087. Tenint en compte el repartiment modal que l'estudi proposa per als treballadors (88% vehicle privat, 7% transport públic i 5% modes no motoritzats), i la generació de transport de mercaderies (37,8% dels desplaçaments diaris, segons dades presentades del CIM Vallès), des de la redacció del present informe es conclou que la generació de mobilitat pot ser d'uns 33.200 viatges diaris, 16.600 per sentit:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial			0	0
oficines			0	0
industrial			0	0
equipaments			0	0
TOTAL	364.845	0	0	33.203

Posteriorment, l'estudi assimila tota la superfície de l'àmbit d'estudi a un ús d'equipament, amb el que obté la taula següent de mobilitat generada:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial			0	0
oficines			0	0
industrial			0	0
equipaments	364.845,00		72.969	37.188
TOTAL	364.845	0	72.969	37.188

Per tal de concretar amb una major precisió aquestes dades es troba a faltar les dades relatives a sostres previstos de desenvolupar.

Pel que fa al repartiment modal, per als treballadors de l'àmbit l'estudi n'estima el següent:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,0%		7,0%	88,0%
Viatges / dia feiner	1.033		1.446	18.174

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta la xarxa viària del municipi, que subdivideix en trams, i defineix els itineraris d'accés als 5 diferents sectors d'anàlisi.

D'altra banda, incorpora els diversos vials futurs que es preveu executar, incloent les rondes Oest, Nord, Est i els dos pont nous projectats sobre el riu Ripoll, que eliminaran alguns vials amb revolts molt tancats que dificulten la circulació de camions.

L'estudi mostra sobre plànol els itineraris principals utilitzats pels turismes i pel transport de mercaderies.

Per analitzar la demanda de trànsit, l'estudi estima el nombre de treballadors/es de les empreses en la situació actual, segons la Cambra de Comerç de Sabadell, i estima un repartiment modal (88% vehicle privat, 7% transport públic i 5% modes no motoritzats), a partir del qual conclou que el nombre de treballadors/es que accedeixen en vehicle privat és de 2.540. L'estudi reparteix aquest nombre de vehicles per les diferents zones d'estudi.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a Sabadell:

- Autobús:
 - Línies urbanes de Sabadell (TUS)
 - 15 línies interurbanes
- Ferrocarril: hi ha 5 estacions al municipi, 2 d'FGC i 3 de Renfe. D'altra banda, es troben en construcció altres 3 estacions d'FGC.

L'estudi mostra la localització de parades de les línies d'autobús, i de les estacions ferroviàries. També es concreten les dades d'oferta i demanda de les línies d'autobús interurbà, tot i que no s'esmenta l'oferta i demanda de les línies urbanes així com tampoc del servei ferroviari.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi mostra la localització de la xarxa ciclable existent i proposada segons el PMU. S'observa que el riu Ripoll conté un itinerari ciclable en bona part de la seva longitud dins del nucli urbà.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que segons el Decret 344/2006 la compartimentació de les parcel·les en diferents activitats econòmiques no hauria d'implicar cap diferència en la demanda de mobilitat generada, ja que el Decret aplica una ràtio relativa a les superfícies i sostres edificables, xifres que globalment es mantenen invariables. No obstant això, donat que moltes de les parcel·les en l'actualitat es troben desocupades, l'estudi fa una estimació de la nova mobilitat generada, tant per part de treballadors/es com de mercaderies.

L'estudi fa una proposta de distribució territorial de la mobilitat, assignant els nous vehicles als trams de vials corresponents.

Així mateix, l'estudi analitza la distribució horària de la mobilitat, en base a l'EMQ 2006 de Sabadell, i conclou que l'hora punta de matí té lloc entre les 8 i les 9h mentre la de tarda correspon a la franja horària entre les 17 i les 18h. En concret, a la tarda coincideix tant la mobilitat ocupacional com la personal, amb factors d'hora punta del 15,6% per als treballadors/es de les indústries, del 13,5% per als nous equipaments i del 12,5% per al transport de mercaderies. A partir d'aquestes xifres, l'estudi conclou que entre les 17 i les 18h tindran lloc 5.088 desplaçaments.

A continuació l'estudi analitza la situació del trànsit a futur amb els vials existents i també amb els nous vials planificats, considerant una capacitat de 750 vehicles/hora i carril, i conclou que tant amb la xarxa existent com amb la futura no es produiran problemes de capacitat a la xarxa viària.

Pel que fa al transport públic, l'estudi no analitza la relació oferta – demanda futura per tal de comprovar si 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 i estacions de transport públic.

L'estudi no fa una proposta de reserva d'aparcament per a bicicletes.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que els nous usos hauran de contemplar les reserves necessàries d'aparcament per a bicicletes per tal d'absorbir la demanda generada en aquest mode, a banda de facilitar i incentivar el seu ús. Les places s'hauran de situar preferentment en llocs segurs però de fàcil accés.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no fa cap proposta.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa cap proposta.

Xarxa de vianants

L'estudi no fa cap proposta.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi no fa cap proposta.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

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

L'estudi no aporta aquestes dades.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGMO de Sabadell a l'àmbit del riu Ripoll*, 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 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:

- Caldrà conèixer amb detall els **usos previstos i sostres corresponents**, per tal de calcular la mobilitat generada i la variació de la demanda respecte de la situació actual.
- Caldrà conèixer amb més precisió **l'oferta del servei urbà de Sabadell** en les diferents zones a desenvolupar, així com també la demanda existent avui dia, per tal de poder analitzar correctament la relació oferta – demanda i poder augmentar l'oferta en cas necessari.
- Caldrà assegurar que **el vianant compta amb uns espais adequats** per als seus desplaçaments, especialment en la connexió amb el centre urbà i els nodes de transport públic.
- Una vegada es coneguin els usos definitius serà necessari fer la proposta de **reserva d'aparcament per a bicicletes** per a cada parcel·la.
- Caldrà aportar **indicadors de gènere**.
- Caldrà facilitar les dades necessàries per al càlcul de 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 Sabadell 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 desembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat