

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGM a l'illa del mercat municipal de Pallejà

Municipi de Pallejà
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Ajuntament de Pallejà
Redactor de l'EAMG: Serveis tècnics municipals

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 a l'illa del mercat municipal de Pallejà*.

1. Antecedents

La Modificació puntual del PGM a l'illa del mercat municipal de Pallejà, té l'objectiu de fixar el sostre màxim i l'ocupació de la superfície qualificada d'equipament, per tal de possibilitar la renovació de les instal·lacions actuals destinades a mercat municipal, així com preveure la reserva de sostre per a nous equipaments municipals administratius en planta pis.

L'àmbit objecte de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità de Barcelona és de titularitat pública municipal, té una superfície de 8.696,02 m², i se situa entre els carrers del Mercat, J.Molins Parera, Església i Barcelona, a tocar de l'estació de ferrocarril de Pallejà.

En l'actualitat aquesta illa es troba parcialment ocupada per les actuals instal·lacions del Mercat Municipal, que té una superfície construïda de 1.664 m². La resta de la superfície es destina a aparcament.

Pallejà compta amb 11.340 habitants (2012).

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 a l'illa del mercat municipal de Pallejà* 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 3.614 m² de sostre destinat a ús comercial (mercat)
- Un nou sostre de 960 m² destinat a equipament
- Es destina a vialitat 4.253,07 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 **2.000 desplaçaments/dia, 1.000 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, que són coincidents:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	3.614,00	3.614,00	1.807	1.807
equipaments	960,00	960,00	192	192
vialitat	4.253,07			
TOTAL	8.696,02	4.574,00	1.999	1.999

El volum estimat de viatges que poden generar els **usos comercials** és de **1.800 viatges/dia** aplicant la ràtio genèrica per al sostre comercial (50 viatges / 100 m²st.). Donat que en l'actualitat l'ús comercial ja és preexistent, caldria haver aportat dades reals de la mobilitat que genera el mercat municipal, doncs es tracta d'avaluar l'impacte de l'increment.

Per a l'equipament, l'estudi estima, aplicant la ràtio que proposa el Decret (20 viatges / 100 m² st.) que es generaran uns 200 viatges / dia.

L'estudi no analitza el repartiment modal del municipi ni de l'accés actual al mercat municipal. Es troba a faltar la proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi exposa que la xarxa viària del municipi es desenvolupa a partir de l'eix nord – sud que configura l'N-II. Aquesta via, anomenada en tram urbà avinguda Prat de la Riba i avinguda de la Generalitat, conforma la xarxa principal del nucli urbà juntament amb la Ronda Santa Eulàlia i el carrer Joan Maragall.

L'àmbit objecte d'estudi es localitza a la banda oest del nucli, molt a prop de l'avinguda Prat de la Riba.

L'estudi descriu la vialitat perimetral a l'àmbit d'actuació (sentits, amplades, existència d'aparcament).

No es disposa de dades sobre la demanda de trànsit. Tanmateix, l'estudi realitza treball de camp per verificar quins són els fluxos principals dins de l'àmbit (carrer J. Molins Parera).

5. Xarxa de transport públic

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

- Servei urbà (Fontpibús)
- Autobús interurbà: 5 línies diürnes diürnes (L63, L64, L65, L68 i L69, explotades per Soler i Sauret). 1 línia nocturna, N50. En dies feiners la freqüència de pas dels autobusos varia entre 30 i 60 minuts. Els caps de setmana només circula la línia L64, cada hora.
- FGC: S4, S8, R5 i R8 línia Llobregat – Anoia, estació de Pallejà. En dies feiners circula un tren cada 20 minuts.

El sector es localitza just davant de l'estació d'FGC, les línies L63, L64, L5, L68, L69 i N50 tenen parada a 100 m de l'àmbit d'estudi.

Es mostra la localització de les parades de transport públic.

6. Mobilitat a peu

Segons indica l'estudi, l'entorn de l'àmbit d'estudi disposa d'un bon nivell d'accessibilitat, amb voreres d'amplada superior a 1,5 m i passos de vianants adequats.

L'estudi considera substancial la millora prevista d'ampliació de la vorera del carrer Església, ja que és el vial que comunica amb l'accés a l'estació d'FGC.

Els passos de vianants del carrer Barcelona són tots elevats.

7. Mobilitat en bicicleta

En l'àmbit immediat d'estudi no hi ha cap carril bici exclusiu. No obstant això, els carrers propers estan senyalitzats com a zona 30 per tant, segons indica l'estudi, es permet una cohabitació segura de bicicleta i modes motoritzats en calçada.

D'altra banda, l'estudi concreta que en l'actualitat existeix un carril bici que creua de banda a banda la plaça de l'Estació, a una distància inferior a 100 m de l'àmbit d'estudi.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima que l'increment de la mobilitat és de 2.000 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.

En relació al vehicle privat, però, l'estudi exposa que es podria preveure algun problema de trànsit en el carrer Església, ja que es tracta de l'únic vial de sortida del sector. La regulació semafòrica d'aquest carrer a la cruïlla amb l'Av. Prat de la Riba dóna seguretat en la incorporació a l'N-II però resta capacitat viària. L'estudi proposa augmentar la fluïdesa del trànsit fent passar el carrer Joan Molins Parera, d'un sentit, a dos sentits.

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. Es tracta d'un equipament existent, per tant caldria conèixer quina és l'atracció de la mobilitat en l'actualitat i quines són les demandes d'aparcament i de 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)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	3.614,00	3.614,00	36		
equipaments	960,00	960,00	10		
vialitat	4.253,07				
TOTAL	8.696,02	4.574,00	46	0	0

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a tots els usos. En concret, cal reservar en total **46 places per a bicicletes** (36 per al mercat i 10 per als equipaments). Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe.

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.

L'estudi de mobilitat no aporta cap informació en relació a les previsions d'aparcament de bicicletes.

L'estudi previ d'equipaments a l'illa del mercat municipal, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que s'annexa al document urbanístic, mostra una proposta de distribució de plantes de l'equipament municipal. A la planta semisoterrani s'observa una proposta d'aparcament de vehicles amb un total de 114 places.

10. Distribució Urbana 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. Hi ha 3.640 m² de sostre destinat usos comercials. L'estudi no exposa quines són les necessitats d'aparcament per a la distribució urbana de mercaderies.

11. 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 proposa convertir el carrer Joan Molins Parera en doble sentit, eliminant un cordó d'aparcament i redistribuint l'espai de la calçada (8m). En l'actualitat es disposa d'un carril de 3,5 m i de dos cordons d'estacionament de 2,25 m cadascuna. La redistribució proposada contempla 2 carrils de circulació de 3,0 m i un cordó d'aparcament de 2,0 m a la vorera muntanya.

Xarxa de vianants i bicicletes

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

Es troba a faltar la representació gràfica de la connectivitat de vianants i bicicletes entre el sector i els principals punts atractors i generadors de mobilitat del municipi.

12. Mobilitat i 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 Pallejà) 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

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM a l'illa del mercat municipal de Pallejà*, 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 projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Donat que el mercat en l'actualitat és existent, caldria justificar **quina és la mobilitat actual per tal de valorar només aquella nova mobilitat generada** (increment respecte de la situació actual). Així mateix, caldria analitzar com és el **repartiment modal** d'aquesta mobilitat existent i aportar-ne una proposta per a la nova mobilitat generada.
- 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 o, un cop descomptada la mobilitat actual, justificar que es tracta d'un increment poc significatiu, si és el cas.
- Es troba a faltar la proposta de reserva d'**aparcament per a bicicletes**. Els nous usos previstos hauran de comptar amb les reserves d'aparcament corresponents.
- Caldrà justificar el compliment de **l'article 6** del Decret, en relació a la **distribució urbana de mercaderies**.

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

Barcelona, 22 de gener de 2013

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat