

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla parcial urbanístic Sector R

Municipi de Llinars del Vallès
Comarca del Vallès Oriental

Promotor: Ajuntament de Llinars del Vallès
Redactor de l'EAMG: ARDA Gestió i
Estudis Ambientals

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 parcial urbanístic Sector R*, a Llinars del Vallès.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Llinars del Vallès promou el Pla Parcial amb l'objectiu de crear nous usos industrials i terciaris: àrea de viver d'empreses, activitats relacionades amb les noves tecnologies, informació i coneixement i altres activitats complementàries com centres de jardineries o de rentat de vehicles. Amb aquest desenvolupament es preveu potenciar l'ús de les energies renovables.

El 'Sector R', que ocupa un total de 50.748 m², se situa al sud del nucli urbà de Llinars del Vallès, en una àrea de desenvolupament industrial (anomenada polígon industrial Sud), delimitada per la via fèrria, el curs del Mogent i la carretera de Llinars a Mataró (B-510).

Els terrenys que formen part de l'àmbit són totalment plans, ja que corresponen a antics horts del marge dret del riu Mogent. Actualment no suposen cap activitat productiva tot i que es destinen a un conreu d'esbarjo. Prop de la carretera hi ha les instal·lacions de les piscines descobertes, les antigues edificacions de la companyia municipal d'aigua, un club de billar, dues pistes de tennis en desús i un frontó també en desús. Les instal·lacions del conjunt de les piscines i del club social es pretenen conservar. El sector haurà de resoldre el nus circulatori amb la carretera B-150 (una nova rotonda entre l'avinguda Mogent i la B-150).

El municipi de Llinars del Vallès compta amb 9.477 habitants (2012).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla parcial urbanístic Sector R*, 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 creació de 18.402 m² de sostre destinat a usos industrials
- Es destina a equipaments una superfície de 4.165 m² (es correspon amb la zona ocupada actualment per les instal·lacions esportives, a l'extrem oriental del sector)
- Els espais lliures ocuparan 20.308 m²

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

L'estudi de mobilitat del *Pla parcial urbanístic Sector R* estima que es generaran un total de **2.800 desplaçaments en dia feiner, 1.400 per sentit**.

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)
industrial	18.402,14	18.402,14	920	920
equipaments	4.165,40		833	833
zona verda	20.307,64		1.015	1.015
TOTAL	50.748	18.402,14	2.769	2.769

L'estudi utilitza les ràtios que proposa el Decret 344/2006. Per als usos industrials, l'estudi estima una mobilitat d'uns 900 viatges/dia.

Per als equipaments estima una mobilitat de 800 viatges/dia, mentre que per a la zona verda s'estima una generació diària de 1.000 viatges.

L'estudi aporta dades sobre el repartiment modal en dia feiner, en base a l'EMO 2001, tot i que no fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada.

4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa interurbana d'accés al municipi està formada per l'AP-7 i la C-35, que es connecten entre sí al sud del municipi. La xarxa urbana s'estructura al voltant de tres vies: des de l'oest la C-251 (Av. Pau Casals), des del nord la BP-5107 (carrer Vilamajor), des del sud per la B-510 (Pg. Lluís Companys).

Altres vials amb els quals limita el sector són l'avinguda Mogent, el carrer Indústria i l'avinguda Granollers.

L'estudi aporta dades de demanda del trànsit a l'entorn del municipi. A la C-251 (any 2007) s'enregistra una IMD d'uns 20.000 veh./dia (Cardedeu), A la BP-5107 de 10.500 veh./dia (Sant Antoni de Vilamajor) i a la B-510 de 9.000 veh./dia (Dosrius).

5. Xarxa de transport públic

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

- Línia d'autobús funcionalment urbana, operada per Sagalés:
 - Sant Julià – Les Pungoles – Can Miret – Sant Antoni – Llinars – Can Ram – Can Vila – Sant Antoni – Llinars – Sant Pere – Sant Antoni – Llinars.

Aquesta línia té 21 expedicions per sentit en dia feiner.
- Línies d'autobús interurbanes, amb 4 línies operades també per Sagalés:
 - Sant Celoni – Granollers (9+9 exp. en dia feiner)
 - Vilamajor – Granollers – Barcelona (4+4 exp. en dia feiner)
 - Montseny – Palautordera – Sant Celoni - Canadà Park – Sant Pere (2+2 exp. diàries passen per Llinars)
 - Granollers – Sant Celoni – Santa Fe del Montseny (1+1 exp. en dia feiner amb parada a Llinars)
 - N73 Barcelona – Granollers – Sant Celoni
- Renfe: a l'estació de Llinars del Vallès hi circula la línia R2 Nord Aeroport – Maçanet/Massanes per Granollers (39+41 expedicions diàries). L'estació es localitza al sud del nucli urbà, molt a prop del sector (tan sols cal travessar la carretera B-510) i disposa d'un P&R per a 250 vehicles.

L'estudi concreta l'oferta de servei de cada línia.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu els trets principals de la situació actual de la mobilitat a peu al centre urbà de Llinars: en molts casos les amplades de les voreres són insuficients, tot i que hi ha continuïtat d'aquestes, no hi ha zones de prioritat vianants ni zones 30 ni carrers per a vianants. No es disposa d'elements reductors de velocitat a les vies principals, tot i que es destaca que la senyalització horitzontal i vertical dels passos per a vianants és correcta.

En relació a la zona de polígons industrials (el cas del sector objecte d'estudi) i la seva connexió amb el nucli urbà, manquen trams de vorera o bé es troben en mal estat.

En relació a la bicicleta, l'estudi exposa que en l'actualitat només hi ha un carril bici paral·lel al Camí de les Aigües, que s'inicia a l'alçada del carrer Sant Josep i finalitza al polígon industrial Sud.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat ni analitza, per tant, la incidència d'aquesta nova mobilitat generada sobre les xarxes existents.

Recomanació 1

Per tal de justificar amb una major precisió les propostes sobre les diferents xarxes, és convenient analitzar els impactes de la nova mobilitat generada, en especial en relació al nombre de vehicles/dia, vehicles/hora punta i nous usuaris de transport públic al dia i també en l'hora punta.

D'aquesta forma, es podria valorar amb una major facilitat si les propostes presentades permeten absorbir tant el nou trànsit generat com la nova demanda en 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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial	18.402,14	18.402,14	184		
equipaments	4.165,40		42		
zona verda	20.307,64		203		
TOTAL	50.748	18.402,14	429	0	0

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios del Decret com a punt de partida. Per als vehicles motoritzats, la normativa urbanística estableix la reserva d'una plaça per cada 100 m² de sostre industrial. D'altra banda, en el sector també es contempla l'existència d'una bossa d'aparcament amb capacitat per a 50 turismes:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial	18.402,14	18.402,14	184	184	
equipaments	4.165,40		42		
zona verda	20.307,64		203		
TOTAL	50.748	18.402,14	429	234	0

Des de la redacció del present informe es posa de manifest la importància de reservar places per a les motocicletes en calçada, evitant en tot cas que aquestes aparquin sobre les voreres i altres espais destinats per als vianants.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi considera que globalment el sector estarà ben cobert pel transport públic, tot i que proposa que la línia Sant Celoni – Granollers (la que té una major oferta i possibilitat d'aportar treballadors/es al nou sector) realitzi una modificació d'itinerari per tal de donar servei als polígons industrials propers al riu Mogent, tant de Llinars com de Cardedeu (BV-5103). Aquesta modificació suposa un augment d'itinerari de 5,25 km/exp.

D'altra banda, l'estudi planteja afegir dues noves expedicions abans de les 8h del matí en cada sentit, així com un parell més ajustades a les sortides dels treballadors/es.

Per tal de donar servei al sector, l'estudi proposa ubicar una parada d'autobús a l'extrem sud de l'avinguda Granollers.

Una altra proposta que presenta l'estudi en relació al transport públic és una nova línia d'autobús urbà circular a Llinars del Vallès, que uneixi l'estació de tren, el polígon industrial i el nucli urbà, amb dues parades dins del sector objecte d'estudi.

La informació gràfica que es presenta conté la proposta sobre la modificació del servei d'autobús.

Les dues actuacions sobre la xarxa d'autobús es troben incloses també en del document de *Propostes de millora del transport públic als polígons industrials de Llinars del Vallès i Cardedeu*.

Recomanació 2

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que caldria valorar més acuradament la necessitat de modificar la línia interurbana Sant Celoni – Granollers. S'espera que aquest servei aporti treballadors/es de Sant Celoni, Cardedeu, Granollers i Vilalba Sasserra, tanmateix els tres primers possibles orígens a priori ja es troben molt ben connectats amb el sector gràcies al servei ferroviari. Des de l'estació de tren de Llinars al sector les distàncies a recórrer a peu són en tots els casos inferiors als 600 m (màxim de 7 minuts a peu).

Qualsevol actuació sobre serveis de transport públic ha de comptar amb el vist-i-plau del titular del servei, en aquest cas la Generalitat de Catalunya, per tant des de l'ATM se sol·licita aportar l'informe corresponent.

Anàlogament, en relació a la proposta de nou servei urbà, cal aportar un informe de l'Ajuntament que validi aquesta nova proposta.

Xarxa bàsica per a vehicles

El Pla Parcial resol l'enllaç entre un dels accessos principals del nucli urbà, la carretera B-510 i el vial d'accés a la zona industrial (av. Mogent), mitjançant una rotonda que ordeni el trànsit.

Es mostra gràficament la proposta de xarxa viària del sector.

Xarxa de vianants

L'estudi concreta com hauran de ser les noves voreres i quins itineraris caldrà garantir: connexió del nou sector amb les zones urbanes adjacents, connexió amb les parades de transport públic i connexió de les diferents activitats dins del sector. En base a aquestes connexions l'estudi concreta quins nous itineraris a peu es configuren.

El desenvolupament del sector comportarà la urbanització de les voreres de l'avinguda Mogent i el carrer Indústria. Es crea un nou itinerari de vianants que connecta el carrer Indústria amb un camí paral·lel a la via del tren, que comunica amb els dos passos inferiors i amb el vial d'accés a l'estació. Aquest itinerari també enllaça amb un altre paral·lel al riu que connecta tant amb l'avinguda Mogent com amb el carril bici del Camí de les Aigües, i que donarà accés a la zona verda del parc fluvial del Mogent.

Per tal de connectar les dues zones verdes del sector, l'estudi proposa connectar-los mitjançant les voreres dels vials i passos de vianants. En el pas de la rotonda, l'estudi concreta que caldrà prendre les mesures adients per garantir la seguretat del vianant.

Xarxa de bicicleta

L'estudi planteja perllongar el carril bici existent al Camí de les Aigües des de l'avinguda Mogent fins a l'estació de tren.

Tant els itineraris de bicicletes com els de vianants tindran continuïtat fora del sector, a l'altra banda del riu, passant per damunt del pont de la B-150 i per sota de la carretera seguint el camí que va aigües amunt pel marge esquerre del Mogent.

Els itineraris per a bicicletes es mostren gràficament.

10. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi concreta que els costos d'urbanització del sector inclouen les propostes sobre les xarxes per al vianant i la bicicleta.

En relació al transport públic, l'estudi afirma que les actuacions aniran a càrrec dels pressupostos municipals dels ajuntaments implicats.

Recomanació 3

D'acord amb l'article 19 del Decret, el finançament dels nous serveis de transport públic ha de córrer a compte dels promotors de l'actuació. Per tant, cal aportar un informe de les administracions titulars afectades que validi la proposta de finançament que efectua l'estudi de mobilitat sobre el nou servei de transport urbà.

11. Mobilitat i gènere

En base a l'EMO 2001 i diferents publicacions, l'estudi afirma que les dones realitzen més desplaçaments urbans a Llinars, mentre que la mobilitat interurbana és més característica dels homes.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla parcial urbanístic Sector R*, a Llinars del Vallès, 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 se sol·licita al promotor del sector i a l'Ajuntament de Llinars del Vallès que atengui les **3 recomanacions** que es fan des d'aquest informe. Així, pel que fa als serveis de transport públic, caldrà aportar els informes corresponents dels titulars respectius. Una vegada sol·licitats aquests informes caldrà tornar a enviar la proposta sobre la xarxa de transport públic a l'ATM.

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, 30 d'abril de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic