

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial de la Finca Ca n'Alzina

Municipi de Sabadell

Comarca: Vallès Occidental

Promotor: Quirze Elias Vinardell

Redactor de l'EAMG: Xavier Vallcorba
Busquets, eng. tècnic industrial

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 del *Pla Parcial de la Finca Ca n'Alzina*.

1. Antecedents

El *Pla Parcial de la Finca Ca n'Alzina* es redacta amb l'objectiu de transformar la finca en un centre d'hípica complet amb capacitat per a 90 cavalls, tot desenvolupar competicions d'hípica en 5 pistes de sorra (participació de màxim 200 cavalls) i regulant les activitats esportives a desenvolupar.

La Finca es localitza entre el nucli urbà de Polinyà i Sabadell, a la carretera de Sabadell a Granollers (C-155, km 2,5), en una zona rural que ocupa un total de 152.149 m². En l'actualitat s'hi disposa d'una Masia del s. XII amb funció de restaurant, de tres habitatges, i també s'hi realitzen activitats d'hípica.

De la finca es preveu treure'n profit només a la part nord, on s'allotjarà la infraestructura necessària per als usos previstos. La resta del sector està ocupada per boscos i camps de conreu.

L'aforament màxim del restaurant, tenint en compte clients i treballadors/es (7), és de 280 persones. Per a l'hípica s'estima una afluència màxima de 600 persones durant els esdeveniments especials de més renom (màxim 10 dies a l'any), dels quals 90 persones serien habituals de cada cap de setmana.

El municipi de Sabadell té una població de 207.338 habitants i el de Polinyà de 7.798 habitants (any 2010).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial de la Finca Ca n'Alzina* 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 pla suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La consolidació d'un centre d'hípica que pot atraure un total de 600 persones en esdeveniments especials
- Una activitat de restauració que pot atraure un total de 280 persones.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel pla

L'estudi estima que el sector generarà uns **120 desplaçaments/dia, 60 per sentit**, considerant els usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons l'Estudi de mobilitat:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Total viatges generats (EAMG)
residencial			3	42
equip. esportius (hípica)				38
equipaments (rest.)				39
TOTAL	152.149,26		3	119

L'aplicació de les ràtios del Decret per a equipaments i zones verdes dóna com a resultat una xifra que no es correspon amb l'ús real previst al sector. Així, en base a les instal·lacions i usos previstos, l'estudi considera que l'afluència mitjana al sector generarà un total de 120 viatges. En els dies de major activitat, però, es poden generar fins a prop de 1.800 viatges/dia (considerant que cap dels usuaris del restaurant no són coincidents amb els de l'hípica).

L'estudi afirma que la localització de la Finca provoca que un 95% dels desplaçaments per accedir tant a la Masia restaurant com a l'hípica es realitzin en vehicle privat motoritzat. La distància fins al nucli urbà més proper, a 2,5km, dificulta l'accés mitjançant modes no motoritzats. D'altra banda, les parades de transport públic més properes no compten amb itineraris segurs per al vianant. Així, es planteja el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,0%	0,0%	95,0%
Viatges / dia feiner	6	0	113

Des de la redacció del present informe es vol incidir en què el propòsit de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del Decret 344/2006 és el de promoure els mitjans alternatius al vehicle privat, tot garantint la connexió del sector amb les diferents xarxes de mobilitat. Per tant, caldria assegurar l'existència d'itineraris factibles per als diferents modes i la promoció de l'ús d'aquests modes alternatius al vehicle privat motoritzat.

A més la distància de 2,5 Km és idònia pels desplaçaments en bicicleta i. També, es pot fer sense problema a peu.

4. Mobilitat en vehicle privat

La finca objecte d'estudi se situa en el pk 2.5 de la carretera C-155, de Sabadell a Granollers, des d'on s'accedeix al sector mitjançant un camí pavimentat amb pedra d'uns 20m de longitud. El camí d'entrada se situa amb un angle d'uns 30° respecte de la carretera, que provoca que els vehicles que provenen de Sabadell no tinguin cap problema de visibilitat ni en l'entrada ni en la sortida. L'estudi també descriu els itineraris d'accés des de i cap a Polinyà, en els que sí que es poden preveure problemes de visibilitat. S'observa una línia contínua a la carretera a l'alçada de l'accés a Ca n'Alzina, separant els dos carrils de circulació i, per tant, prohibint els girs. A 300 m sentit Sabadell i a 100 m sentit Polinyà, però, es disposa d'un enllaç i d'una rotonda, respectivament que permeten efectuar els girs amb major seguretat.

L'estudi descriu les carreteres C-155, B-142 i B-140, properes al sector, i aporta dades de demanda de cada una d'aquestes. El tram més proper al sector, sobre la C-155, enregistra una IMD de 7.700 vehicles/dia, amb 2,6% de vehicles pesants.

La carretera C-155 era l'antiga connexió entre Granollers i Sabadell abans de l'existència de l'AP-7, i presenta un bon estat de conservació.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta que és difícil accedir en transport públic a l'àmbit d'estudi, ja que no es disposa de cap parada al sector. Les parades més properes es troben a Serra Maurina (urbanització que pertany a Polinyà) i al cementiri de Polinyà, per on circula la línia Caldes - Palau - Polinyà - Sabadell, operada per Sagalés.

La primera parada, però, es troba a tan sols 4 minuts a peu (350m). No obstant això, no existeix una connexió segura per al vianant que el permeti fer el desplaçament entre la parada i la finca Ca n'Alzina. A banda, per creuar la carretera tampoc es disposa d'un pas segur. La parada del cementiri es troba a gairebé 30 minuts a peu, tocant a Polinyà, però es troba amb el mateix problema: la manca d'un itinerari segur per al vianant al costat de la carretera.

D'altra banda, la distància entre el sector i l'estació d'FGC de Sabadell és d'uns 4 km, per tant es podria pensar que la combinació tren + bicicleta pot ser una alternativa viable per accedir-hi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi analitza la xarxa de camins rurals per tal d'accedir al sector, i concreta dos possibles itineraris fent servir el camí vell de Polinyà. L'itinerari 1 prové de Polinyà, té una longitud de 2,3 km i es pot realitzar a peu en 29 minuts. L'itinerari 2 enllaça Sabadell (Torre Romeu, l'extrem Est de Sabadell) amb el sector, té una longitud de 2,7 km i un temps de recorregut a peu de 35 minuts.

L'estudi concreta que aquests mateixos itineraris es poden efectuar en bicicleta, amb uns temps de recorregut de 10 i 15 minuts, respectivament.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi preveu que la gran majoria d'usuaris del sector hi accedeixin en vehicle privat. Si els 120 viatges/dia s'efectuessin en vehicle privat, l'estudi considera que aquests podrien ser absorbits sense problema per l'actual C-155.

La mobilitat generada per la Finca Ca n'Alzina tindrà lloc especialment en cap de setmana, quan la carretera encara presenta una menor demanda.

Des de la redacció del present informe es fa constar que també caldria haver analitzat la situació en dies d'esdeveniments especials.

En relació al transport públic, no es fa cap anàlisi de la relació oferta - demanda actual ni prevista, ja que no es contempla la possibilitat d'accedir-hi en aquest mode de transport.

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.

A continuació es mostra la proposta de l'estudi:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial			3	6	3	2
equip. esportius (hípica)				19	32	
equipaments (rest.)				0		
TOTAL	152.149,26		3	25	35	2

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials, els equipaments, els usos comercials, industrials i les zones verdes. En concret, l'estudi aplica les ràtios del Decret en funció de l'aforament previst (considerant 280 persones en el restaurant i 90 en l'hípica), i conclou que són necessàries **19 places per a bicicletes per als usos esportius i de restauració i altres 6 per als habitatges**. Les places s'hauran d'habilitar en llocs segurs però de fàcil accés.

Caldrà assegurar que l'oferta s'ajustarà a la demanda en cas necessari.

Quant als turismes i motocicletes, el pla planteja una reserva de 3 i 2 places, respectivament, per als usos d'habitatge i d'altres 32 places per a vehicles de visitants.

En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre els espais destinats al vianant.

9. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi esmenta la possibilitat d'adequar un camí per a vianants que connecti la Serra Maurina amb la finca. Per tal de creuar la carretera caldria instal·lar un semàfor amb polsador a l'alçada de la finca, però l'estudi exposa que la velocitat permesa (80 km/h) no és compatible amb un semàfor d'aquestes característiques.

L'estudi conclou que la possible demanda prevista (molt baixa), a més tenint en compte l'equipament necessari per muntar a cavall, provoca que el replanteig de la carretera i la inversió necessària no siguin factibles.

En definitiva, no es fan propostes en relació a la xarxa de transport públic.

Es considera que aquesta reflexió s'ha de realitzar amb el titular de la via i de la xarxa de transport públic, doncs pot existir alguna alternativa viable, oi més quan es proposa una modificació de la cruïlla d'accés des de la C-155.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi de mobilitat proposa crear una rotonda entre la C-155 i el camí d'accés a Ca n'Alzina, especialment indicat per evitar el traspàs de la línia contínua, i sobretot adequada per als dies d'esdeveniment (10 dies a l'any).

Es proposa que s'estudii un itinerari per a vianants fins a la parada de l'autobús amb l'administració titular de la via.

Es recorda que és competència del titular de la carretera determinar quina ha de ser l'actuació necessària que haurà d'assumir el promotor.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no aporta cap proposta de connexió amb les xarxes existents de modes no motoritzats, ja que considera que només podrien ser utilitzats pels residents de Polinyà i de Sabadell.

Des de la redacció del present informe se sol·licita que el promotor de Ca n'Alzina es faci càrrec de la senyalització vertical necessària per indicar els itineraris fins a Sabadell i Polinyà, concretant en cada cas tant distàncies com temps de recorregut a peu i en bicicleta. Aquesta informació hauria d'estar disponible a la pàgina web de la finca així com també a tots els fulletons on s'indiqui com arribar-hi. Es considera que d'aquesta manera es poden facilitar els desplaçament a peu o en bicicleta.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no aporta una proposta de finançament en relació a la mobilitat, però haurà d'assumir els costos derivats de les millores en totes les xarxes.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Finca Ca n'Alzina*, a Sabadell, 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** pel que fa 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 analitzar l'impacte sobre la xarxa viària en dies en què s'organitzin esdeveniments especials.
- En relació als itineraris de modes no motoritzats, el promotor s'haurà de comprometre a senyalitzar els dos itineraris possibles des de Sabadell i Polinyà.
- Caldrà aportar un informe del titular de la carretera C-155 valorant les actuacions proposades en relació a la xarxa viària, analitzant, també, un possible itinerari de vianants fins a la parada de l'autobús..
- Caldrà incorporar indicadors de gènere.

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 al promotor del desenvolupament de la Finca Ca n'Alzina que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, enviï una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 13 de gener de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic