

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries de La Granada a l'àmbit dels sòls ocupats per l'antic centre de comunicacions via satèl·lit

Municipi de La Granada
Comarca de l'Alt Penedès

Promotor: Ajuntament de La Granada
Redactor de l'EAMG: OUA

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 de les Normes Subsidiàries de La Granada a l'àmbit dels sòls ocupats per l'antic centre de comunicacions via satèl·lit*.

1. Antecedents

Les Normes Subsidiàries del Pla General de La Granada, varen classificar l'àmbit dels sòls ocupats per l'antic centre de telecomunicacions via satèl·lit de La Granada, com a sòl no urbanitzable.

L'àmbit d'estudi es troba situat al sector Les Antenes, situat a l'est del municipi, i separat d'aquest per l'autopista AP7. L'àmbit presenta una superfície total de 102.764,49 m².

Actualment aquests terrenys es troben en desús i rodejats de sòl agrari. Per aquest motiu el promotor presenta la Modificació de les Normes Subsidiàries PGM en l'àmbit per transformar-los en sòl urbanitzable delimitat i amb la voluntat de qualificar l'àmbit amb les següents zones i sistemes:

Quadre de superfícies de les qualificacions proposades (m ² de sòl)		
7e 1 Industrial sector Les Antenes	5.304,64 m ²	5,16%
7e 2 Industrial sector Les Antenes	12.387,84 m ²	12,05%
7e 3 Industrial sector Les Antenes	20.899,44 m ²	20,34%
Vp Verd privat	18.392,60 m ²	17,90%
Total zones	56.984,52 m²	55,45%
V Sistema d'espais lliures i zones verdes	27.717,86 m ²	26,93%
E Sistema d'equipaments comunitaris	5.952,04 m ²	5,79%
T Sistema de serveis tècnics i ambientals	1.302,29 m ²	1,31%
X Sistema Viari	10.807,78 m ²	10,52%
Total sistemes	45.779,97 m²	44,55%
TOTAL	102.764,49 m²	100%

El nou planejament proposa la modificació d'una figura de planejament general, on es preveu un canvi en la classificació del sòl, però tenint en compte que el contingut d'aquesta proposta estableix canvis a nivell de qualificació urbanística, s'ha considerat

oportú redactar el present Informe a partir dels preceptes que estableix el Decret 344/2006 pel que fa a figures de **planejament derivat**.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries*, 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 nou sector suposa la creació d'un pol generador de mobilitat conseqüència de:

- El desenvolupament de 45.916 m² de sostres industrials (38.591.92 m² de superfície).
- 5.952 m² de sostre destinats a equipaments per a l'ús de l'ajuntament (5.952 m² de superfície).
- 27.718 m² de superfície de noves zones verdes.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que el nou planejament generarà un total **2.553 desplaçaments en dia tipus**.

L'estudi utilitza per al dimensionament de la mobilitat generada associada als usos industrials la ràtio que indica el Decret 344/2006.

Pel que fa als viatges generats per l'ús d'equipament i de les zones verdes, l'Estudi utilitza ràtios inferiors a les establertes al Decret.

L'Estudi justifica aquest fet indicant que les ràtios que determina el Decret, fan referència a àrees urbanes consolidades amb un entorn bàsicament residencial i que l'àmbit d'estudi, al tractar-se d'una zona industrial rodejada de sòls agrícoles, generarà un nombre de desplaçaments inferior als derivats de l'aplicació de les ràtios que estableix el Decret.

Concretament per l'ús de zones verdes, l'Estudi determina una ràtio de 0,5 viatges/100m² sòl, fet que justifica exposant que aquestes es disposaran amb la finalitat d'adaptar paisatgísticament l'entorn dels usos industrials amb els sòls no urbanitzables limítrofs a l'àmbit.

Referent a l'ús de l'equipament, determina una ràtio de 2 viatges/100m²st, i justifica aquest fet exposant que es tractarà d'un equipament municipal similar al d'un magatzem municipal.

Des de l'equip de redacció del present informe es consideren vàlides aquestes propostes.

La taula següent mostra la mobilitat generada per els diferents usos previstos en un dia feiner tipus a partir de l'aplicació de les ràtios que indica el Decret i segons el que assenyala l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
industrial	38.591.	45.916	2.296	2.296
equipaments	5.952	5.952	1.190	119
zona verda	27.718		1.386	139
vialitat	10.807			
TOTAL	102.764	51.868	4.872	2.553

Si bé l'Estudi considera que els desplaçaments generats seran inferiors als establerts pel Decret, pren com a referència per a la determinació del repartiment modal i per a l'avaluació de l'impacte de la mobilitat generada, la mobilitat els resultant de l'aplicació de les ràtios que estableix el Decret (2.319 desplaçaments més).

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal en base a la Enquesta de la Mobilitat Obligada del municipi.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	11,1%	8,4%	80,5%	100%
Viatges / dia feiner	538	411	3.923	4.872

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'Estudi fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés al municipi, com a las principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi, tot destacant les característiques del Camí de la Carrerada per ser la principal via d'accés a l'àmbit.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de la vies de l'entorn, i calcula la capacitat actual del Camí de la Carrerada.

En aquesta línia, l'Estudi analitza les hores puntes tant de matí com de tarda a través de la realització d'una anàlisi d'entrades i sortides.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta informació.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa d'autobús interurbana i la xarxa ferroviària, així com les seves interconnexions amb l'àmbit.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús interurbà** de connexió amb l'àmbit, es pot accedir amb 3 línies regulars, que disposen de parada en el municipi:

- Vilafranca del Penedès – Igualada
- -Vilafranca del Penedès – Monestir de Montserrat
- Vilafranca del Penedès – Sant Pere de Riudebitlles – Sant Quintí de Mediona

L'estudi indica que l'estació d'autobusos es troba una distancia de 2 km de l'àmbit d'estudi, el que representa aproximadament uns 25 minuts caminant.

Pel que fa a la **xarxa ferroviària**, l'àmbit queda cobert per l'estació de La Granada, amb servei de la línia R4 de Rodalies Renfe, que comunica la Catalunya Central amb Barcelona i el Penedès.

L'estudi indica que l'estació ferroviària es troba una distància d'1,6 km de l'àmbit d'estudi el que representen aproximadament uns 20 minuts caminant.

L'Estudi incorpora en tots els casos, informació gràfica de les totes les línies esmentades, així com l'emplaçament de les parades existents i les seves àrees de influència.

L'Estudi detalla el recorregut de les línies de les diferents xarxes la seva relació de parades, adjuntant horaris i freqüències.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat **a peu** fins a l'accés principal l'àmbit són adequades, tot i que hi ha aspectes a millorar com són la comoditat (voreres estretes, pendents), la seguretat (manca de passos de vianants) i l'accés de persones amb mobilitat reduïda (manca de guais de vianants, pendents, etc.).

Tanmateix, l'estudi destaca l'itinerari que transcorre pel camí paral·lel a la AP-7 i que uneix l'àmbit amb el municipi i amb les diferents xarxes de transport a partir del pont que creua la AP-7

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants, així com una anàlisi de les seves característiques.

Quant a la mobilitat **amb bicicleta**, l'EAMG assenyala que el municipi de La Granada disposa actualment de diversos itineraris per a bicicletes.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes, així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes, l'Estudi analitza els desplaçaments generats per cada mode, així com la seva distribució temporal en un dia feiner tipus.

Pel que fa a la xarxa viària, l'Estudi aporta dades de transits de tots els vials que envolten l'àmbit, així com una anàlisi de la seva distribució horària. L'Estudi preveu que la mobilitat generada pel nou sector, suposarà un increment de 28.155 vehicles al dia que suposaran 3.379 vehicles en hora punta.

L'EAMG afirma que l'oferta viària a l'entorn de l'àmbit no tindrà cap problema per absorbir els nous desplaçaments, si bé es destaca que el Camí de la Carrerada, amb una secció de 5 metres, no podrà absorbir el nous desplaçaments generats.

En referència al transport públic, l'Estudi realitza una anàlisi de la distribució dels desplaçaments en transport públic, i considera que l'oferta existent és suficient per absorbir la demanda generada ja que l'oferta en l'àmbit és elevada i afavorirà la intermodalitat amb la xarxa ferroviària.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé s'indica la necessitat d'incloure dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006 estableix la obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

En referència a la reserva de places **d'aparcament per bicicletes**, l'Estudi proposa un total de 796 places, dimensionament que realitza a través de l'aplicació del Decret.

Pel que fa a les places **d'aparcament de vehicles privats**, l'Estudi proposa la dotació de 459 places d'aparcament per a turismes i 6 per a camions. Aquestes les vincula a l'ús industrial a través de l'aplicació d'una ràtio de 1 plaça / 100 m² de sostre d'ús industrial.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament que reserva l'Estudi de mobilitat:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
industrial	38.592.	45.916	459	459	
equipaments	5.952	5.952	60		
zona verda	27.718		277		
vialitat	10.807				
TOTAL	102.764	51.868	796	459	0

Des de l'equip de redacció del present Informe es considera vàlida aquesta proposta. Tanmateix, cal donar compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques o com a mínim deixar la seva preinstal·lació, d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació pel que fa a la xarxa de transport públic, si bé preveu garantir els itineraris per als vianants i les bicicletes mitjançant el camí que transcorre paral·lel a l'Autopista AP-7, en tant que és el més segur i que permetrà connectar amb les parades de transport públic.

Per continuar incentivant l'ús del transport públic, des de l'equip de redacció del present informe es proposa també que s'incorporin altres mesures com ara millorar la informació del transport públic als treballadors, o bé com la promoció de campanyes de bonificació dels bitllets de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi calcula la capacitat actual del Camí de la Carrerada, el principal accés a l'àmbit per als vehicles, i considera que amb les característiques actuals no es podran assumir els nous desplaçaments.

En aquest sentit, l'Estudi proposa ampliar-lo, alhora que adequar-lo pel que fa a senyalització tant vertical com horitzontal, des del final del polígon industrial Fondos de l'Estació, fins a l'àmbit objecte del planejament.

L'Estudi realitza el càlcul de l'amplada de la calçada necessària segons el tipus de vehicle que hi circularà i la seva velocitat. Es pren com a referència la fórmula que defineix el document redactat pel Departament de Política territorial i Obres públiques, el maig del 2009: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya.

A més a més, proposa implantar Zona 30 en tot l'àmbit per tal de garantir la convivència de vehicles privats, vianants i bicicletes.

L'Estudi inclou tots els càlculs realitzats així com informació gràfica de la proposta.

Xarxa de vianants

L'EAMG proposa implantar Zona 30 en tot l'àmbit per tal de garantir la convivència de vehicles privats, vianants i bicicletes.

L'Estudi indica que la xarxa viària presenta aspectes a millorar com són la comoditat (voreres estretes, pendents), la seguretat (manca de passos de vianants) i l'accés de persones amb mobilitat reduïda (manca de guals de vianants, pendents, etc.).

En aquest sentit l'EAMG, no inclou cap proposta.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica que cal garantir l'accessibilitat i seguretat als itineraris de connexió amb les xarxes de transport públic, utilitzant com a mínim els criteris que estableix el codi tècnic d'accessibilitat.

Xarxa per a bicicletes

L'EAMG proposa una xarxa d'aparcament per a bicicletes (796 places), amb la voluntat de que amb el temps augmenti el nombre de desplaçaments de vehicles no motoritzats, per tal d'aconseguir que tots els desplaçaments interns del municipi cap al sector es produeixin amb aquest mitjà de transport.

L'Estudi inclou informació gràfica de la situació de les noves places d'aparcament.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere i edat en base a l'enquesta de mobilitat quotidiana de l'any 2006.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent.

12. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries de La Granada, compta amb els elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**. 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:

- Cal incloure dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic.
- Cal incloure dades de mobilitat i gènere.
- Cal garantir l'accessibilitat i la seguretat als itineraris per a vianants de connexió de l'àmbit amb les xarxes de transport públic, utilitzant com a mínim els criteris del codi tècnic d'accessibilitat.
- Cal incloure els punts de recarrega elèctrica per a vehicles en el nou aparcament previst, d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014.
- Es recomana continuar incentivant l'ús del transport públic, i es proposa també que s'incorporin altres mesures com ara millorar la informació del transport públic als treballadors, o bé com la promoció de campanyes de bonificació dels bitllets de transport públic.

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, 5 de maig de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic