

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció de la Modificació Puntual de Planejament a l'àmbit de Sòl Urbanitzable SUP05 – industrial Seat

Municipi de Sant Esteve Sesrovires

Comarca: Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Sant Esteve Sesrovires

Redactor de l'EAMG: La Vola

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 Planejament a l'àmbit de Sòl Urbanitzable SUP05 – industrial Seat*.

1. Antecedents

L'any 1973 es va aprovar el Pla Parcial d'Ordenació del Polígon Industrial SEAT, per iniciativa del municipi de Martorell, afectant també els municipis d'Abrera i Sant Esteve Sesrovires. Aquest regulava la implantació de la nova factoria SEAT, al costat dels grans nusos de comunicació existents al territori, així com una aposta de futur, entenent que l'àrea on s'ubicava tenia un potencial logístic estratègic.

En l'actualitat (2014), el promotor presenta *la Modificació Puntual de Planejament a l'àmbit de Sòl Urbanitzable SUP05 – industrial Seat*, amb l'objectiu que la present modificació incorpori de manera correcta l'antic Pla Parcial del 1973, tot tenint en compte les preexistències (182.316 m² edificats), la topografia actualitzada, i la coherència amb el planejament del voltant. A continuació, es presenta el planejament proposat, així com la relació de superfícies ja existents i les potencials encara per edificar:

SUP05 – industrial Seat					Sòl
Sector	Usos	Ús Industrial	Zones Verdes	Equipaments	Total
SUC	Sup.Sòl (m2)	170.867,00	0	0	170.867,00
	Sup.Sostre (m2)	167.984,47		0	167.984,47
PAU 01	Sup. Sòl (m2)	246.124,70	35.608,20	0	281.732,90
	Sup. Sostre (m2)	155.717,96		0	155.717,96
SUR 01	Sup. Sòl (m2)	669.238,30	132.757,45	54.311,50	856.307,25
	Sup. Sostre (m2)	669.238,30		54.311,50	723.549,80
TOTAL	Sup. Sòl (m2)	1.086.230,00	168.365,65	54.311,50	1.308.907,15
	Sup. Sostre (m2)	992.940,73	-	54.311,50	1.047.252,23

Sector	Sup. Sostre màxim (m2)	Sup. Sostre existent (m2)	Sup. Sostre potencial no edificat (m2)
SUC	167.984,47	123.545,60	44.438,87
PAU-01	155.717,96	55.463,20	100.254,76
SUR-01	723.549,8	3.308,06	720.241,74
TOTAL	1.047.252,23	182.316,86	864.935,37

En relació al sostre potencial no edificat (864.935,37 m²), l'estudi indica que a curt-mig termini no hi ha la previsió d'enregistrar increments si bé, es realitza la present modificació a fi de mantenir l'edificabilitat que li confereixen les normes urbanístiques vigents.

L'Estudi indica que per al desenvolupament del sector SUR-01, resultarà necessària l'aprovació de la corresponent figura de planejament derivat.

En aquest sentit, des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que en posterior fase de planejament, caldrà realitzar la redacció d'un nou EAMG vinculat al desenvolupament de cadascun dels sectors, i no només del SUR-01.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *la Modificació Puntual de Planejament a l'àmbit de Sòl Urbanitzable SUP05 – industrial Seat*, 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 un pol generador de mobilitat a conseqüència de:

- El futur desenvolupament de 810.623,87 m² de nous sostres industrials.
- La definició de 54.311,5 m² de sostre d'equipaments.
- La definició de 168.365,65 m² de sòl destinat a zones verdes.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que el desenvolupament dels sectors generarà **un total 53.079 viatges/dia**.

L'Estudi aplica per al dimensionament dels desplaçaments associats als usos industrials i d'equipaments les ràtios establertes pel Decret 344/2006.

Pel que fa a l'ús de zones verdes, l'Estudi determina una ràtio d'1 viatge/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.

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

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	1.086.230	810.624	40.531	40.532
Equipament	54.312	54.311	10.862	10.862
Zones verdes	168.366		8.418	1.693
TOTAL	1.308.907	864.935	59.812	53.079

L'Estudi realitza una proposta de repartiment diferent segons si els desplaçaments realitzats són desplaçaments interns o de connexió. L'estudi realitza la proposta en base a les dades que s'extrapolen de l'anàlisi del PDE de la SEAT:

Desplaçaments	Vehicle privat	Transport públic	A peu/Bicicleta	Total
Interns (31%)	75%	20%	5%	100%
	8.905	2.085	5.465	16.455
De connexió (69%)	55%	45%	0%	100%
	20.687	15.938	0	36.625
Total Desplaçaments	29.592	18.023	5.465	53.079

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 les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit, les quals reflecteix en una aranya de trànsit.

En aquest sentit, l'Estudi ha realitzat recomptes de trànsit manuals en els dos principals accessos des de la xarxa viària externa en hora punta, concretament a l'enllaç amb l'A2 des de Ca n'Amat (8-9h) i a l'enllaç amb la N-II a SEAT (13-14h).

L'Estudi incorpora un estudi de trànsits i informació gràfica de la xarxa viària així com 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 urbà i interurbà, la xarxa ferroviària i la xarxa de transport col·lectiu per als treballadors de Seat, així com les seves interconnexions.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús interurbà** de connexió amb l'àmbit, es pot accedir mitjançant la línia regular, Igualada – Barcelona (per Capellades).

L'Estudi també fa referència a les 9 línies interurbanes que disposa el municipi d'Abrera, el qual es troba proper a l'àmbit.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús urbà** de connexió amb l'àmbit, es pot accedir a través d'1 línia regular, la qual cobreix tot el municipi i disposa de parada a l'àmbit.

L'estudi també disposa d'una línia semi-urbana que connecta el municipi amb Martorell.

Pel que fa a la **xarxa ferroviària** propera a l'àmbit, l'Estudi fa referència a l'estació d'FGC del municipi de Sant Esteve Sesrovires, on hi tenen parada els combois de les línies R6 i R60.

L'estudi també fa referència a l'estació de Martorell, situada a 2,3 km de l'àmbit- Aquesta disposa de parada de les línies: R5 (Manresa – Barcelona), S4 (Barcelona – Olesa de Montserrat), R6 (Barcelona – Igualada) i S8 (Barcelona – Martorell).

A més a més l'Estudi fa referència a la previsió futura d'un ramal d'FGC que actualment només funciona per a mercaderies però que està previst que doni servei al polígon SEAT situat prop del sector.

Aquestes línies garanteixen la intermodalitat, ja que permeten connectar amb les línies de rodalies de Catalunya i amb la resta de línies de ferrocarrils.

Pel que fa a la xarxa de **transport col·lectiu de l'empresa**, disposa de 32 línies regulars per a treballadors/es que connecten amb 22 municipis de la zona sud del complex on resideix bona part de la plantilla. En total, es disposa de 150 expedicions/dia per sentit. Els horaris dels serveis de busos corresponen al tres torns de treball de producció més el torn diürn, per tal d'englobar la mobilitat massiva.

També es disposa d'un bus llançadora que connecta l'àmbit amb les estacions de RENFE i FGC.

Concretament, es tracta d'un servei que connecta el Complex SEAT amb l'estació de trens "Martorell" de Ferrocarrils de la Generalitat i de RENFE. A més a més, aquest servei dona resposta a la mobilitat que es genera entre els diversos centres del complex ja que l'autocar té 9 parades entre els diversos centres del Complex.

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

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyala que actualment SEAT Martorell compta amb diferents **itineraris per a vianants** que connecten amb les estacions de ferrocarril dels municipis de l'entorn així com amb les estacions de ferrocarril de Sant Esteve Sesrovires i Abrera, Tot i així, destaca l'existència d'alguns trams en els quals és necessari fer-hi millores.

Concretament, fa referència a l'itinerari de connexió entre SEAT i l'estació de Martorell, indicant que és el que presenta majors mancances, ja que compta amb algun tram que no disposa de voreres.

L'Estudi detalla les característiques de la xarxa, i inclou un reportatge fotogràfic.

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

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG fa referència a l'escassa cobertura actual de l'àmbit.

L'Estudi fa referència al Pla de Mobilitat de Martorell, ja que preveu desenvolupar una xarxa d'itineraris per a la bicicleta. També s'indica l'estudi previ de mobilitat d'Abrera, que proposa la creació d'un carril bici que uneixi el nucli urbà d'Abrera amb el polígon industrial El Barcelonès i la zona residencial de Ca n'Amat, situada al costat de l'àmbit.

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

L'Estudi també aporta informació gràfica de la localització de les zones d'aparcament, així com el nombre de places del que disposen.

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.

Pel que fa a la xarxa viària, l'Estudi aporta dades de trànsits 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.

L'EAMG afirma que l'oferta viària a l'entorn de l'àmbit no tindrà cap problema per absorbir els nous desplaçaments, si bé destaca que un dels punts crítics en relació al trànsit rodat en l'accés a SEAT Martorell és la rotonda d'accés al polígon SEAT / Barcelonès al nord de la planta de SEAT a Martorell.

Per aquest motiu, l'Estudi realitza un estudi de trànsit específic en aquesta rotonda per mitjà de recomptes de trànsit en hora punta (de 8 a 9 h del matí) en dia laborable. L'Estudi conclou afirmant que, tot i considerant la situació més desfavorable, la rotonda presentarà, en un escenari de 10 anys, un nivell de servei acceptable (D).

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.

En aquest sentit l'Estudi preveu la millora en les condicions d'accessibilitat en els itineraris de connexió amb el transport públic, paral·lelament al desenvolupament dels nous sectors.

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 l'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.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG considera que les ràtios que indica el Decret 344/2006 són excessives en la situació actual i a l'àmbit d'estudi.

L'Estudi proposa que qualsevol actuació de desenvolupament de l'àmbit de la modificació puntual incorpori una dotació d'aparcament per a bicicletes suficient, com a mínim dotacions de 20 places en cadascuna de les actuacions que es portin a terme. Sempre que existeixi una certa limitació en la dotació d'aparcament, caldrà que el propietari n'incrementi aquesta demanda. El cost d'aquest increment en la dotació d'aparcament anirà a càrrec de la propietat.

Des de l'equip de redacció del present Informe s'indica que cal realitzar una proposta d'implantació de noves places d'aparcament per a bicicletes, d'acord amb la dotació que preveu el Decret 344/2006.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, l'EAMG fa referència a què la Normativa municipal fixa la necessitat de reservar un mínim d'una plaça d'aparcament a l'interior de cada parcel·la per cada 150 m² de sostre edificat.

En aquest sentit, l'estudi preveu la implantació de 6.368 places, les quals s'ajustaran en funció de la superfície de sostre construïda.

La taula següent mostra les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes que estableix el Decret, així com la reserva que preveu l'Estudi per a les diferents tipologies d'aparcament:

Usos	Sostre edificable (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments turismes EAMG	Total aparcaments motocicleta EAMG
Industrial	1.086.230	810.624	8.106		6.368	0
Equipament	54.312	54.312	544			
Zones verdes	168.366	168.366	1.685			
TOTAL	1.308.907	1.033.301	10.335	20*	6.368	0

* Dotació mínima per cadascuna de les actuacions que es portin a terme.

Des de l'equip de redacció del present informe, es recomana incloure punts de recàrrega elèctrica per a vehicles en el nou aparcament previst. En aquest sentit, 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'Estudi no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic col·lectiu existents si bé, pel que fa a la xarxa de l'empresa, l'Estudi proposa ampliar el servei d'autobús d'empresa i l'oferta del bus llançadora en base a la demanda futura.

Tanmateix, assenyala que en aquests moments no es poden determinar les característiques d'aquesta oferta ja que dependrà del municipi d'origen dels treballadors/es i de si l'oferta existent pot assumir aquesta nova demanda.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG realitza una anàlisi de les capacitats de les vies, i indica que les vies de l'entorn no presentaran problemes, tanmateix assenyala que en el moment de desenvolupament dels sectors, caldrà realitzar un nou estudi.

L'Estudi indica que desenvoluparà mesures per tal de promocionar l'ús del cotxe compartit.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'Estudi defineix els itineraris principals de vianants i per a bicicletes de connexió dels municipis veïns i les xarxes de transport existents,

L'Estudi també indica que paral·lelament al desenvolupament dels nous sectors es realitzaran actuacions de millora en l'accessibilitat, per tal de solucionar les mancances que es presenten actualment.

L'estudi aporta informació gràfica i detallada de tots els itineraris previstos.

L'estudi proposa incorporar actuacions de foment i millora de l'accés al centre en els modes no motoritzats en la revisió del PDE.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere i edat en base a les dades que obté del PDE.

11. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per a l'edificació i la creació d'un espai lliure públic d'interior d'illa a l'Eixample de Barcelona*, 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 que 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 realitzar una proposta d'implantació de noves places d'aparcament per a bicicletes, d'acord amb la dotació que preveu el Decret 344/2006.
- 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.

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