

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana a l'àmbit de les antigues instal·lacions de Daicolorchem EU

Municipi de Montcada i Reixac
Comarca del Vallès Occidental

Promotor: Daicolorchem EU SA
Redactor de l'EAMG: S. Murillo (arquitecte)

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 redacció del *Pla de Millora Urbana a l'àmbit de les antigues instal·lacions de Daicolorchem EU*.

1. Antecedents

En relació a la necessitat de disposar d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, el promotor justifica que no resulta necessari la seva realització ja que el Pla de Millora Urbana a l'àmbit de les antigues instal·lacions de Daicolorchem EU correspon a planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions i no comporta una nova classificació de sòl urbà o urbanitzable. En aquest Pla de Millora Urbana no s'incrementa l'aprofitament, ni la densitat, ni s'altera els usos existents o previstos, ni l'estructura urbana, de manera que les operacions proposades queden emmarcades en el planejament vigent. Tot i això, dins de la memòria del Pla de Millora Urbana s'inclou l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada com a document annex.

Segons la documentació aportada, es tracta d'un àmbit ubicat al sud del nucli urbà de Montcada i Reixac, en concret al barri de La Ribera. L'àmbit d'actuació es troba delimitat pel carrer d'Intorsa (Horts), el carrer de Les Aigües i per la zona verda adjacent al carrer del Pont de la Mina i l'avinguda de La Ribera ubicat al nord del carrer Josep Irla. Aquest àmbit té una superfície de 7.864m² de sòl i els usos previstos en aquest sector són l'ús residencial, comercial, oficines, zones verdes i equipaments.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació del Pla de Millora Urbana a l'àmbit de les antigues instal·lacions de Daicolorchem EU, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de que les figures de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats, han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada com a document independent.

En base al que estableix el text refós de la Llei d'Urbanisme, els plans de millora urbana són considerats una figura de planejament urbanístic derivat. Per tant, resulta necessari la realització d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en el PMU del Pla de Millora Urbana a l'àmbit de les antigues instal·lacions de Daicolorchem EU, ja que aquest preveu la implantació de:

- 160 nous habitatges.
- 957 m² de sostre comercial.
- 478 m² de sostre terciari (oficines).
- 478 m² de sostre d'equipaments.
- 3.432 m² de zona verda.

El desenvolupament d'aquest Pla de Millora Urbana no suposa la generació de cap nova via pública, però sí que incidirà en les seccions dels vials de l'entorn.

A continuació s'analitza l'adequació de l'EAMG aportat pel promotor als continguts de la Llei de la mobilitat, i al que estableix el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'apartat 3 de l'Estudi estima que la mobilitat generada serà de 1.864 viatges/dia. Aquesta estimació s'ha realitzat d'acord amb els criteris descrits al Decret 344/2006.

La taula següent mostra l'estimació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana que apareix en el document i la resultant d'aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 en el seu annex 1.

**Taula resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	3.683,00	10.843,00	160	1.120		1.120
comercial		957,00			478	478
oficines		478,00			72	72
altres equipaments		478,00			96	96
zona verda	3.432,00				98	98
Vialitat	750,00					
TOTAL	7.864,00	12.756,00	160		1.864	1.864

L'Estudi inclou una proposta de repartiment modal (46,1% en modes no motoritzats, 14,1% en transport públic i 39,8% en vehicle privat) el qual coincideix exactament amb que s'apunta al Pla de Mobilitat Urbana del municipi.

Per altra banda, també inclou un repartiment exhaustiu entre els diferents modes de transport, la proposta de repartiment de desplaçaments interns i externs i la distribució horària dels desplaçaments. Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la documentació aportada.

4. Mobilitat en vehicle privat

En el document del Pla de Millora Urbana es descriu la xarxa viària interna i externa en base a la informació del pla de mobilitat del municipi. S'apunta que el desenvolupament del PMU no suposarà la generació de cap nou vial públic, però sí l'arranjament i ampliació dels existents.

La mobilitat en vehicle privat generada / atreta pel sector utilitzarà fonamentalment l'avinguda de la Ribera, tant per connectar amb el nucli urbà de Montcada i Reixac (a partir de l'avinguda de la Unitat i del carrer Provença) com per enllaçar amb la xarxa viària supramunicipal (a partir de l'avinguda de la Unitat s'accedeix a les autovies C-17 i C-33).

L'estudi aporta informació del nivell de trànsit en l'àmbit d'estudi (dades de l'any 2012 corresponents al pla de mobilitat urbana). També incorpora la representació gràfica de la xarxa existent.

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

5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit del Pla de Millora Urbana està formada per:

- La xarxa actual de línies d'autobusos amb parada a l'avinguda La Ribera, a l'alçada del carrer Llevant. En aquest punt hi paren les línies interurbanes 96 (La Sagrera / Montcada), 155 (Can Cuiàs / Sta. Maria de Montcada) i N3 (Barcelona / Montcada, Rbla. Països Catalans). Aquesta parada es troba a menys de 250 metres del límit del sector.
- L'estació de ferrocarril de Montcada Bifurcació, la qual es troba a gairebé 1 km del límit del sector. En aquesta estació s'hi aturen les línies R3, R4 i R11.

Per aquesta oferta es detalla l'hora d'inici i de finalització del servei, així com la freqüència tant en hora punta com vall, i la velocitat comercial en el cas dels autobusos.

Des de l'equip de redacció del present informe **es recomana aportar informació dels nivells d'ocupació de les xarxa actuals de transport públic, per tal d'avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

En l'estudi fa una anàlisi dels itineraris principals per a vianants i principals característiques. Els vials inclosos en el PMU i en el seu entorn més immediat es descriu les condicions bàsiques dels recorreguts, amplada de voreres i les característiques de l'espai públic.

La memòria del Pla de Millora Urbana incideix que el seu desenvolupament permetrà potenciar la mobilitat a peu en aquest àmbit del municipi, ja que:

- Permetrà donar continuïtat a la vorera i al vial de servei que passen adjacents a la façana de les edificacions amb front a l'avinguda de la Ribera.
- Potenciarà el carrer Conca, com a itinerari de comunicació entre el centre de Montcada i Reixac, el Barri de La Ribera i el parc de les Aigües.
- Ampliarà la vorera al carrer Aigües, que actualment resulta insuficient.
- Farà permeable l'interior d'illa, creant un pas transversal des del carrer de les Aigües a l'avinguda de la Ribera.

En relació a la bicicleta, la documentació aportada indica que el barri de la Ribera (contigu al sector) disposa d'un carril bici segregat bidireccional que permet la connexió cap al centre de Montcada i Reixac (nord del sector). La connexió d'aquest carril bici cap al sector de Sant Joan (sud de l'àmbit) està prevista en Pla Estratègic de la bicicleta de 2010 i en els primers esborranys del Pla de Mobilitat Urbana de Montcada i Reixac.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi fa una valoració qualitativa de l'impacte que generarà la nova mobilitat sobre les xarxes existents i conclou que les xarxes actuals i el previst en el Pla de Millora Urbana podran absorbir la mobilitat generada per l'àmbit.

Des de l'equip de redacció del present informe es **recomana d'incloure en l'EAMG un major aprofundiment en l'avaluació de l'impacte de la mobilitat generada sobre totes les xarxes (especialment del transport públic)**, tal i com fixa el Decret 344/2006.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a 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 aquest sentit, segons l'estudi s'aplica el criteri del Decret en relació a la dotació d'aparcament vinculat als habitatges (preveu una reserva de 160 places per a turismes i 80 motocicletes). En relació a la dotació d'aparcament a l'espai públic, el desenvolupament del Pla de Millora Urbana permetrà ampliar la secció del carrer

d'Intorsa (dels Horts) que limita l'àmbit pel nord, el qual passarà de disposar d'aparcament en filera a ambdues bandes a aparcament en bateria a una banda i en filera a l'altra.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari disposar de 373 places d'aparcament per a bicicleta, 160 per a turisme i 80 per a motocicleta. Tant en un cas com en l'altre, aquesta és la dotació d'aparcament que inclou l'EAMG.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament per a turismes, motocicletes i bicicletes (segons Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	3.683,00	10.843,00	160	320	160	80
comercial		957,00		10		
oficines		478,00		5		
altres equipaments		478,00		5		
zona verda	3.432,00			34		
Vialitat	750,00					
TOTAL	7.864,00			373	160	80

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la dotació d'aparcament prevista.

Per altra banda, l'Estudi contempla el compliment del 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. La seva dotació i localització es concretarà en el projecte d'urbanització corresponent.

9. Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi fa referència als requeriments que estableix el Decret 344/2006 en relació a la distribució urbana de mercaderies, ja que el Pla de Millora Urbana preveu usos comercials i d'oficines. Considerant la superfície global d'usos complementaris a l'habitatge (comercial i oficines), l'estudi preveu una reserva de 2 places per a càrrega i descàrrega. L'estudi proposa que la seva ubicació sigui a la banda sud del carrer d'Intorsa (Horts). Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la reserva de places prevista.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

La documentació aportada assenyala que en l'àmbit d'estudi ja es disposa d'una xarxa viària consolidada. El desenvolupament del Pla de Millora Urbana no suposarà cap canvi significatiu en la xarxa per a vehicles. En tot cas el PMU planteja que aquesta vialitat tindrà un tractament de zona 30. Així mateix, especifica que el projecte

d'urbanització preveurà la dotació d'aparcament per a motocicletes a la via pública, per tal d'evitar l'aparcament indegut de vehicles en l'espai de vorera.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no inclou cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent.

Xarxa de vianants

L'Estudi assenyala que el sector ja es trobarà plenament connectat amb la xarxa de vianants de l'entorn. També apunta que el desenvolupament del Pla de Millora Urbana permetrà una clara millora en els recorreguts per a vianants (ampliació de la vorera del carrer Aigües (vorera de 4,0 metres), ampliació de la vorera del carrer d'Intorsa (vorera de 3,5 metres) i crear un pas transversal des del carrer de les Aigües a l'avinguda de la Ribera, donar continuïtat al carrer Conca).

Xarxa ciclable

L'estudi indica que el sector compta amb una bona connexió a la xarxa ciclable de l'entorn (actual i prevista). En aquest sentit l'estudi no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals. Des de l'equip redactor del present informe es **recomana que l'itinerari de cohabitació (vianant / bicicleta) previst al parc de les Aigües compti amb la corresponent senyalització d'orientació** per tal de donar una correcta continuïtat a l'itinerari existent a l'avinguda de la Rivera.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, basada en l'EMQ de 2006.

12. 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 en municipis declarats pel Govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com és el cas de Montcada i Reixac), han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

La documentació aportada pel promotor inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació acústica i atmosfèrica. En relació a la contaminació acústica es mostra una relació entre la mobilitat prevista (segons tipus de vehicles), una distància mitjana considerada i l'aplicació dels factors que s'utilitzen en la *Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera* elaborada pel Departament de Territori i Sostenibilitat i que utilitza els factors descrits a l'EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook de l'Agència Europea de Medi Ambient.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera adequada la metodologia utilitzada, si bé no es plantegen mesures per minimitzar incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, a banda de la previsió de disposar de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat. D'una banda l'estudi no preveu cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent. No obstant això, si es contempla alguna actuació de millora de la mobilitat. El cost d'aquestes actuacions caldrà internalitzar-lo en el projecte d'urbanització corresponent.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat del *Pla de Millora Urbana a l'àmbit de les antigues instal·lacions de Daicolorchem EU*, compta amb els elements necessaris per 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**. Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** 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:

- Pel que fa a la xarxa de transport públic, resulta recomanable disposar dels nivells d'ocupació de les xarxa actuals, per tal d'avaluar més acuradament l'impacte de la nova mobilitat generada.
- Incorporar la senyalització d'orientació en l'itinerari de cohabitació (vianant / bicicleta) previst al parc de les Aigües.

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, 14 de setembre de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic